

Ostrůvky – chodci je vítají, řidiči nesnáší

Příbram – Nově vznikající ostrůvky pro chodce na rekonstruovaných místních komunikacích mají za úkol přecházející lidi chránit. Mají jim dát pocit bezpečí v husté dopravě a jsou jedním z nástrojů zklidňování dopravy. Upřednostňují chodce a někdy i cyklisty před automobilovou dopravou, zkracují nebezpečnou vzdálenost, kterou musí chodec najednou přejít na polovinu. Je logické, že chodci je vítají a řidiči (i chodící) nesnáší.

Umísťují se především v místech, kde si přejeme tuto hierarchii prosadit, a tam, kde je nutno cíleně dopravu zklidňovat. Typickým příkladem jsou provozy na náměstích, pěších zónách a na hlavních pěších tazích, kde není možné mimoúrovňové křížení. „Toto je právě odlišná, v minulosti masivně prosazovaná metoda ochrany chodců. Bohužel se vůbec neosvědčila, a i v Příbrami si její selhání vybralo tragickou daň. Samozřejmě existují i jiné nástroje.

(Pokračování na str. 5)



V ulici U Nádraží vznikl rovněž ostrůvek pro chodce

Ostrůvky – chodci je vítají, řidiči nesnáší

(Dokončení)

V západní Evropě se více používají šikany, naproti tomu v Čechách přične prahu. Tato metoda se pracovala až k automatickému prahu, který se vysune pouze před vozidly, která překračují povolenou rychlost. Fungují jako zpomalovací semaforey,“ vysvětlil Ing. arch. Vít Kučera a doplnil „Metod jak zajistit preferenci chodců a cyklistů je

nezvyšuje. „Všechny obce v Čechách bojují se záplavou aut, a to nejen v centrech. Města se rozšiřují a centra měst, hlavní komunikace i dálnice praskají ve švech. „Praha uvažuje o omezení provozu zpoplatněním vjezdu do města. Příbram bojuje s nedostatkem parkování v centru a tzv. dočasně toleruje parkování na ploše náměstí. Nakonec prostředek, který by nám měl usnadňo-

využit jako dětské hřiště, park, zahrada. Vlastnit automobil je pro obyvatele zbytečností. Na víkend si auto půjčí, a nemusí tak platit daně, známky, parkovné, údržbu atd.

„Děti chodí do mateřské a základní školy uvnitř sídliště, středoškoláci využívají perfektně fungující městské dopravy nebo opravdu velmi hustou síť vídeňských cyklostezek,“ řekl o životě na sídlišti Vít Kučera a doplnil povídání dvěma zajímavými postřehy: „Cyklisté jsou ještě pohodlnější než automobilisté. S kolem se snaží dostat opravdu úplně všude. A druhý postřeh je,

že i ve Vídni si na pěkné kolo musí dávat jeho majitel velký pozor.“

Podobných částí měst i celých měst bez aut existuje, jak řekl Vít Kučera, více: Zermatt-Švýcarsko, amsterodamská čtvrť Westpark a mnoha Čechům známé Benátky. Předpokladem je vždy dobře fungující městská a příměstská doprava a pružná legislativa. V České republice stavět dům bez parkování doposud nelze! „Možná i proto směřují tendence rozvoje měst prozatím spíše opačným směrem,“ ukončil architekt. *nk*



Bytový dům ve Vídni, který je součástí sídliště bez aut

skutečně mnoho a jejich použití se hodí pouze do specifických situací. O jejich aplikaci rozhodují odborníci přes dopravní stavby, což já skutečně nejsem, a neodvážuji se tedy fundovaně posoudit konkrétní situaci. Srdcem jsem na straně chodců a cyklistů, hlavně ve městě.“

Lidé dobou zpohodlněli. Vlivem „lepšího komfortu bydlení“ chceme všechny svoje každodenní cíle mít dostupné autem. „Tomu jsme přizpůsobili legisla-



tivu. Dopravní dostupnost je základním předpokladem úspěšné podnikatelské činnosti. Jedinou dobrou civilizační změnou, kterou cítíme již zde, je, že automobil již není symbolem bohatství, nebo alespoň se jeho význam značně snížil,“ podotkl Vít Kučera.

Počet aut neustále stoupá (v každé rodině jsou 2-3 auta), ale množství dopravních ploch se

vat a zkvalitňovat život, je zdrojem konfliktů, které se nám střídavě daří a nedaří eliminovat,“ řekl k problému Vít Kučera. Je to však jediná cesta? A jak z toho ven?

„Ve Vídni vznikla v roce 1999 první nová obytná čtvrť, která je dostupná pouze na kole nebo pěšky. A nejen to: v nájemní smlouvě je podmínka, že ubytovaný nesmí vlastnit nebo trvale užívat osobní automobil! A k čemu taky?“, vysvětlil Vít Kučera a pokračoval: „Denní rekreace probíhá uprostřed „zahradního města“ bez smogu, hluku a konfliktů. Do zaměstnání dojedete na kole nebo městskou dopravou.“

A co nákupy? „Ptáte se zcela správně. Díky osvětlené iniciativě radnice jsou v každé čtvrti zpřístupněny denní trhy a malé obchody v parterech některých domů, které tak společně nahradily síť supermarketů, kam se člověk dostal pouze autem. Denní nákupy si dovezete na kole nebo MHD, pro větší a pro objemnější zásoby můžete využít společného „sdíleného automobilu“, nebo můžete využít donáškovou službu,“ pokračoval ve výčtu denních aktivit Vít Kučera a doplnil, že na 250 bytů je sídliště vybaveno pouze dvaceti parkovacími stáními. 90 % obyvatel podle jeho slov skutečně automobil nevládní. Prostor mezi domy je