

Teze pro cyklokonferenci

29. a 30. 4. 2015
v Olomouci



Autentický příběh I.



Rodačka z Olomouce – Gabriela pracuje v Amsterdamu a bydlí cca 10 km od centra, v Zaandamu, odkud denně do práce dojíždí. První úsek (cca 2 km) jede na kole, které nechá na nádraží v Z. Druhý úsek (cca 10 km) jede vlakem a třetí pak z nádraží v A. na pracoviště (cca 3 km) jede opět na druhém kole. Zpátky naopak. Když se jí zeptáte, proč nejede autem, odpoví: to bych musela vstát nejmíň o hodinu dřív. A co když prší? „Tady prší skoro pořád...“ zní odpověď.

Autentický příběh II.



Kolegovi Ondřejovi z FTK přijede v létě na návštěvu do Olomouce kamarád z Finska. Víte, co ho nejvíc zajímalo? Ani bydlení, ani strava, ale jestli je ve městě bikesharingový systém půjčování kol a když ne, tak jestli mu tady zajistí kolo...

Holandská cesta

Partnerským městem Olomouce je už dlouhá léta nizozemský Veenendaal.

Málokdo ale u nás ví, jak vznikl holandský cyklistický „zázrak“. Holandsko, spolu s Dánskem, jsou dnes „na špici“ zemí s rozvinutou cyklodopravou, nejen v evropském měřítku, ale nebylo tomu tak odjakživa.

K cyklistickému boomu došlo prakticky naráz, když se sešly 3 faktory:



Holandská cesta

1.

Obrovský nárůst HDP v 60. letech a s ním rozvoj automobilismu (bourání domů a rozšiřování ulic)

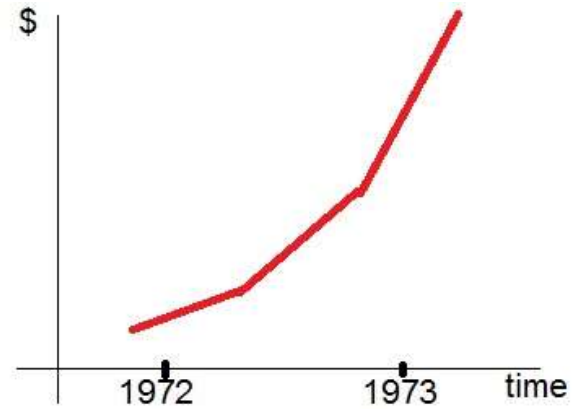


Holandská cesta



2. Ropné embargo a ropná krize 1973 a 1979, cena vzrostla z pův. 3 \$ až na 90 \$ za barel.

[video](#)



Holandská cesta



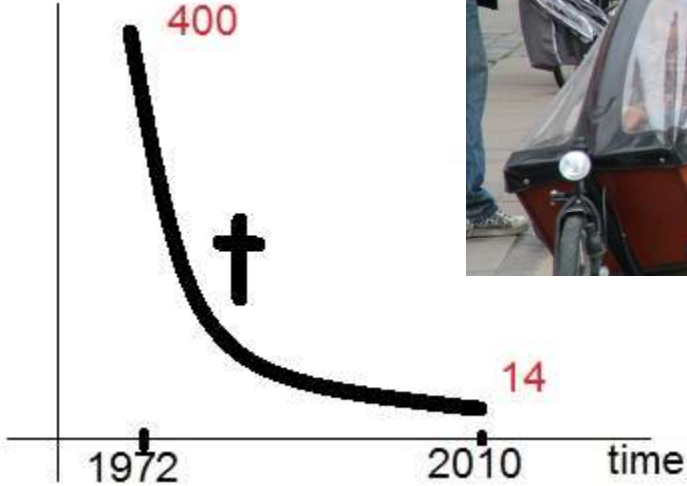
3.

Skokový nárůst smrtelných dopravních nehod zejména chodců – dětí.

Obyvatelé měst (zejména matky obětí nehod) vyšli do ulic s naléhavým požadavkem na zjednání nápravy.

Holandská cesta

Toho se chopili politici, kteří spolu s dopravními odborníky prosadili řešení, které už známe, a které Holanďanům přineslo rapidní snížení smrtelných nehod.



Česká mentalita



U nás takové „šťěstí“ nemáme a většina razantních změn v české kotlině přichází „shora“, nikoliv zdola. Z historie můžeme namátkou jmenovat školskou reformu Marie Terezie, vznik čsl. státu, obě okupace, kuponovou privatizaci atd. Snad i proto dochází k racionálnímu odklonu od přemrštěného rozvoje automobilizmu, zejména v městské a příměstské dopravě, jen velmi zvolna a bez patřičného tlaku zdola. Ale máme i u nás symptomy, které soumraku „věku automobilů“ nasvědčují?

Selským rozumem

- jedno auto zabírá v průměru stejné parkovací místo jako 10 kol (a to neuvažujeme příjezdové plochy)
- stavíme pro auta podzemní garáže a parkovací domy, ano slyšíte dobře, „domy pro naše auta“
- na kole se dostanu, v dopravní špičce, z Nám. NH k tržnici rychleji, než autem
- parkoviště u nákupních center mají větší plochu než samotný super-hyper-market



Rozvoj cyklodopravy v Olomouci (ale i jinde) není našim cílem, nýbrž **prostředkem** k dosažení příjemnějšího, zdravějšího a současně i pohodlnějšího života, a proto má tato konference podtitul **Města s dobrou adresou.**

