



<https://www.velo-city2017.com/>

3. den – vybrané přednášky

1. Svoboda dětem

Mottem Velo-city 2017 je „Svoboda na kole“ - a pro většinu dětí kdekoli na světě jízdní kolo skutečně představuje svobodu. Jestli a jak mohou kolo využívat, však nevyhnutelně ovlivňuje prostředí, ve kterém vyrůstají. Na setkání Svoboda dětem se sešli tři přednášející, aby prezentovali odlišné podmínky z různých koutů světa a vysvětlili, co svoboda v souvislosti s jízdním kolem znamená jak pro tamní děti, tak jejich rodiče.



Některé studie ukazují, že děti v Holandsku jsou nejšťastnější na světě. Může to mít co dělat se svobodou, kterou zažívají díky možnostem jezdit na kole? Spisovatelka Marieke Dubbelmanová, která je matkou čtyř dětí, je o tom přesvědčená. Žije na typickém holandském předměstí Utrechtu, obklopená perfektní infrastrukturou pro cyklisty. Její prezentace nabídla přehled o běžném dni v životě rodiny. Jízdní kolo hraje klíčovou roli pro každého z nich, ať už jedou do práce, do školy, na fotbalový trénink nebo jen tak posedět do fastfoodu s přáteli. Její rada zní „buďte příkladem pro své děti (zvláště když zrovna přší!), věřte svým dětem na každém kroku a nezapomeňte, že svoboda pro děti přináší i svobodu rodičům (už nemusíte fungovat jako taxikář!)“.

Paul Robinson z Velké Británie vysvětlil, že britské děti se musí naučit jezdit na kole v poněkud náročnějších podmínkách ve srovnání s Holandskem. Paul během minulých osmi let řídil Bikeability, celostátní cyklistický tréninkový program pro britské děti, které žijí v místech, kde cyklistická infrastruktura není taková, jakou si užívá

Marieke s rodinou. Program Bikeability je pro tyto děti jízdou ke svobodě, protože je učí, jak se sebejistě a se sebedůvěrou pohybovat po silnicích. Program byl úspěšný, po absolvování tréninku celých 50 % dětí jezdí na kole častěji, Paul však současně přiznává, že pořád ještě lze udělat mnohem víc.

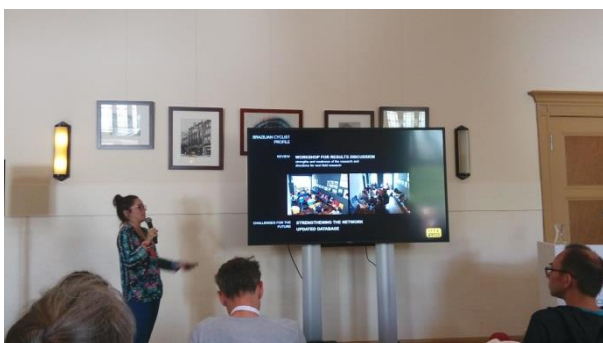
Poslední prezentace se ujala Kristina Jasiunaiteová z německé organizace World Bicycle Relief, která jízdními koly zásobuje děti v rozvojových zemích. Jak zdůraznila Kristina hned úvodem, o svobodě můžeme mluvit tehdy, když jsou naplněny základní potřeby. Jelikož pro většinu lidí v rozvojových zemích je primárním způsobem dopravy chůze, zabere jim cestování kvůli naplnění těchto potřeb (nákup potravin, zajištění vody atd.) spoustu času. Jízdní kolo proto pro zdejší děti znamená, že mohou míň času strávit dopravou a víc času tím, že si užívají svobodu, což mnohé z nich představuje například školní docházka. Organizace World Bicycle Relief k dnešnímu dni na celém světě distribuovala již 350 000 kol, a v některých oblastech díky tomu chodí do školy o 30 % víc dětí.

V závěru setkání jsme se dočkali překvapivého okamžiku, když Saskia Kluitová, ředitelka organizace Fietsersbond, oznámila, že jako uznání toho, jak výjimečné jsou podmínky pro holandské děti a jejich svobodu na kole, bude podána žádost o zařazení na seznam nehmotného kulturního dědictví UNESCO. Kromě toho holandský umělec Onno van Dockum vytvoří národní památník dítěte s jízdním kolem.

2. Profily cyklistů

Kdo jsou lidé, kteří pravidelně jezdí na kole, a jaké jsou jejich potřeby? Které skupiny osob na kole nejezdí a proč? Průzkumy z různých států ukazují, jak zvýšit podíl cyklo dopravy v různých společenských skupinách. Jízda na kole přináší široké spektrum benefitů jak do života jednotlivce, tak celé společnosti. Ne všichni lidé však na kole jezdí a značné rozdíly najdeme i v rámci jednotlivých skupin, uvedla hned na začátek moderátorka setkání Sarah Imm.

Lidé, kteří do práce jezdí na kole, jsou zdravější a šťastnější než ti, kdo jezdí autem. Proto v provincii Gelderland vznikla rozsáhlá síť cyklistických dálnic, vysvětluje Anita Stienstraová. Lidé většinou sedají na kolo pro radost, bylo však zajímavé podívat se podrobně na to, proč a jak jednotlivé skupiny osob kolo používají. **Mladí lidé – protože je to levné, ostatní věkové skupiny – obvykle pro zábavu. Výsledky dvou studií říkají, že 61 % cyklistů jsou muži a 75 % lidí s vyšším vzděláním. Překvapivé je, že 92 % cyklistů má řidičák, i tak si ale vybrali kolo. 50 % naježdí týdně 18 km a víc, 30 % sedá na kolo nejméně 4 dny v týdnu, 34 % 2-3 dny v týdnu. A nejdůležitější zjištěná data se týkají dosažených změn chování, uvedla Anita Stienstraová: 75 % lidí, kteří zkusili jezdit na kole pravidelně, v tom pokračuje i nadále.**



Účastníci setkání měli možnost získat přehled o profilu cyklistů ve dvou rozvíjejících se zemích: Brazílii a Indii.

Organizace Transporto Ativo se snaží motivovat lidi k tomu, aby jezdili na kole co nejčastěji. Ve spolupráci s vysokými školami a sdruženími cyklistů provedla průzkum, aby shromáždila důležité údaje o lidech, kteří v Brazílii jezdí na kole, uvedla Gabriela Binattiová. Metodika, kterou vyvinulo konsorcium, umožnila realizovat průzkum mezi cyklisty v 10 partnerských městech. Ve druhé fázi organizátoři přistoupili ke školení tazatelů – jak přistupovat k dotazovaným a jak shromažďovat data. A nakonec byla zveřejněna zpráva. Krátký pohled na čísla: 5012 respondentů uvedlo, že jezdí na kole alespoň jednou týdně, 88 % z nich do práce nebo do školy. Hlavní motivací je fakt, že na kole je to rychlejší než v jiném dopravním prostředku, uzavřela svou prezentaci Gabriela Binattiová.

Shravan Shah z Amsterodamské univerzity nám ukázal zajímavé údaje o situaci v Indii. První systém veřejných kol byl spuštěn až v roce 2014. V Indii existují značné rozdíly v přístupu k cyklodopravě v souvislosti se sociálními podmínkami: lidé ve skupinách s nízkými příjmy jezdí na kole především do práce, pro lidi s vyššími příjmy jde o volnočasovou aktivitu. Když porovnáme údaje o vlastnictví jízdních kol, v Indii je to 0,09 kol na osobu, zatímco v Holandsku 1,1 kolo na osobu. Rozdíly také souvisí s otázkami pohlaví: 99,9 % cyklistů jsou muži. Hlavní úkoly, které nás v Indii čekají, jsou podle Shravana Shaha následující: implementovat finanční programy pro cyklistickou dopravu, omezit závislost na automobilové dopravě, rozvinout infrastrukturu a získat víc technologických produktů pro rozvoj cyklistiky. To, že je třeba vybudovat infrastrukturu, zlepšit její údržbu a zvýšit podíl cyklistů, si myslí i obyvatelé Indie.

A zpět do Evropy nás zavedla Sofie Walschapová, která prezentovala profil cyklistů v Bruselu podle výsledků průzkumu z let 2016 a 2017. Organizace Brussels Mobiliteit zkoumala, proč pouze 7 % aktivní populace jezdí na kole. Průzkum se zaměřil na rodiče a děti ve snaze pochopit, jak první skupina může ovlivnit druhou. To, zda si člověk vybere jako dopravní prostředek



kolo, ovlivňují tři klíčové faktory: individuální, sociální a environmentální. Cílovou skupinou byly děti ve věku 12-18 let ze čtyř základních škol ze sociálně různorodých lokalit. Průzkum také dokázal, že mladí lidé vnímají cyklistickou dopravu a její výhody poněkud nesprávně. Většina z nich se totiž domnívá, že hromadná doprava je levnější a rychlejší než kolo. Rodiče 88 % respondentů nejezdí na kole a 9 % z nich odrazuje své děti od toho, aby na kole jezdily. Studenti také vnímají jízdu na kole jako nebezpečnou kvůli dopravním zácpám a úzkým cestám. Proto Brussels Mobiliteit v několika následujících měsících provede kampaň zaměřenou na behaviorální změny s cílem změnit nastavený trend.