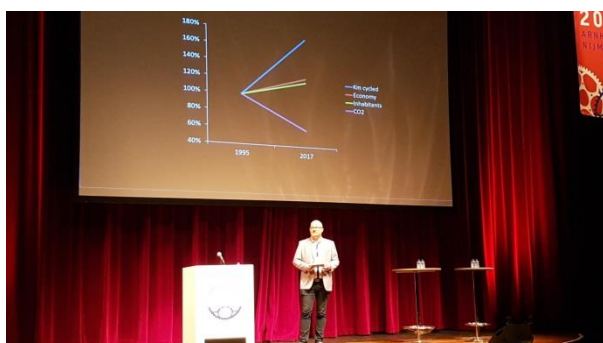




<https://www.velo-city2017.com/>

1. den – vybrané přednášky

1. Více cyklistů znamená vyšší ekonomické benefity díky menšímu dopravnímu přetížení



Z celé řady benefitů, jež přináší cyklistická doprava, se tohle setkání zaměřilo na to, jaké dopady má větší počet cyklistů na dopravní zácpy. V současné době je tohle téma předmětem zkoumání evropského projektu FLOW („Víc možností pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy znamená menší potíže s dopravním přetížením“). Cílem je zrovnoprávnit pěší a cyklistickou dopravu s dopravou motorovou a řešit tak problémy s dopravními zácpami především v městských oblastech. Nástrojem k dosažení tohoto cíle je uživatelsky příjemná metodika, která i pomocí dopravních modelů pomůže posoudit efektivitu opatření v oblasti pěší a cyklistické dopravy a propojit je se světem dopravního plánování.

Pozitivní vliv cyklo dopravy na problémy s dopravními zácpami již zaznamenalo několik států a měst, která proto zavedla odpovídající opatření. Například Holandsko předpokládá nárůst dopravní přetíženosti o celých 40 %, a proto zavádí program „Beter benutten“ (Optimalizované využití), jehož cílem je prostřednictvím optimalizovaného využití stávající infrastruktury zlepšit dostupnost ve dvanácti nejrušnějších regionech v zemi. Ústředním bodem programu je podpora cyklo dopravy např. přes mobilní aplikace, cyklo dálnice nebo pobídky k používání

elektrokol. Kromě snižování problémů s dopravními zácpami jsou zde i další přínosy jako pokles nákladů v systému veřejné péče o zdraví.

Podobnou zkušenost má i Kodaň. S vyšším podílem cyklistů se ulice uvolnily a město funguje efektivněji. Cílem města je 50% podíl cyklodopravy. Jak tvrdí příslušné orgány, rostoucí podíl cyklistů a dekarbonizace města odpovídají za rostoucí populaci a ekonomiku Kodaně a spoluvytvářejí prosperující a životaschopné město.

Také politici ve Valencii se vydali po stejné cestě (a stezce) jako Kodaň nebo holandská města. S velkým odhodláním budují vyhrazenou a propojenou infrastrukturu, podporují cyklistickou logistiku, organizují festivaly pro cyklisty a obecně využívají vhodné topografické (rovina) a klimatické (cca 300 slunečných dní) podmínky. Představitelé města jsou přesvědčeni o tom, že se jim podaří znovunastolit cyklistickou kulturu, podobně jako to před několika dekádami udělali v Kodani nebo Amsterdamu.

Ve svých závěrečných poznámkách se řečníci shodli na tom, že současné dopravní modely neintegrují cyklodopravu tak, jak by měly, a jsou příliš orientované na automobilovou dopravu – takže výsledky projektu FLOW budou velmi užitečné.

2. Co donutí lidi sednout na kolo?

Existuje několik překážek, které lidem brání v tom, aby do svého života zařadili jízdu na kole. Existuje však přinejmenším stejné množství kreativních a inovativních projektů, které dokážou podobné překážky bourat. Na tomto zasedání jsme viděli čtyři příklady toho, jak na různých místech Evropy budují dlouhodobou motivaci k jízdě na kole.

Belgická skupina Pro Velo představila některé ze svých projektů, jejichž cílem je dostat víc obyvatel Bruselu a Valonska do sedel jízdních kol, podle motta „Jednou na kole, všude na kole!“. Například iniciativa „Bike Experience“ sdružuje trenéry – dobrovolníky z řad bruselských cyklistů s obyvateli, kteří chtějí začít s jízdou na kole. Projekt spolupracuje i s regionální správou a jeho dlouhodobá úspěšnost je velmi vysoká: 83 % účastníků jezdí na kole i nadále.

Italský projekt Bike2Work, který je součástí celoevropského projektu, využívá Foggovu behaviorální teorii a snaží se zvýšit podíl cyklistů pomocí motivátorů, dovedností a spouštěčů. Motivačně působí například motivační prvky ve skupině vrstevníků, posílení moci a objevování. Mezi dovednosti patří například dostupnost jízdního kola, schopnost opravit propíchnutou duši na kole nebo znalost vhodných tras. A konečně spouštěčem mohou být odměny ve formě různých ocenění nebo sdílení zkušeností na sociálních sítích.



V provincii Severní Brabantsko se rozhodli nepracovat přímo s veřejností, ale oslovit zaměstnavatele a kampaní je inspirovat, aby aktivněji podporovali dojíždění na kole. Pro zaměstnavatele vznikla platforma s komunikačním manažerem – prostor, kde firmy mohou sdílet své zkušenosti a osvědčené postupy a kde se jim dostane praktické pomoci, když chtějí něco udělat pro své zaměstnance – cyklisty.

A nakonec přichází Kodaň, kde se podařilo zvýšit podíl cyklodopravy na krátkých cestách z 38 % na 42%, a současně snížit podíl aut z 18 % na 15 %, a to pomocí kampaní zaměřených na hlavní důvody, proč se lidé jízdě na kole vyhýbají:

Rozbité kolo: město uspořádalo akce pro opravy jízdních kol v těch čtvrtích, které vznikly poměrně nedávno a nemají zatím žádné cyklistické obchody. 25 % účastníků uvedlo, že v budoucnu budou na krátké trasy využívat kolo častěji.

Nedostatečné povědomí o příjemných trasách: informace o zelených cyklotrasách poskytují brožury či mobilní aplikace pro plánování tras, které umožňují zvolit si tu nejzelenější.

Praktické důvody a obavy o bezpečnost především dětí: kampaň „Mini-Copenhagener“ se snaží ovlivnit dospělou veřejnost prostřednictvím dětí: 47 % rodičů, kteří se do kampaně zapojili, uvedlo, že budou s dětmi do školy chodit pěšky nebo jezdit na kole.

3. Sociální inkluze



Vedle všech fyzických, environmentálních a ekonomických přínosů má cyklistická doprava i silný sociální dopad, protože v městských oblastech se jí nejvíc daří začleňovat různé sociální skupiny. Aktivisté z Argentiny, Brazílie, Austrálie, Velké Británie a Holandska se dnes sešli v útulné a podnětné místnosti Black Room, aby diskutovali o svých kampaních a přístupech k sociální inkluzi.

Vzhledem k tomu, jak jsou postavena naše města, není mobilita jen prostředkem k zajištění fyzické dostupnosti konkrétních míst, ale umožňuje i společenskou dostupnost pracovních míst, sociálních komunit, vzdělání atd. Předmětem jednání byly nesmírně zajímavé projekty, které by nezaměstnaným lidem umožnily být mobilnější a mít tak víc možností, jak získat práci, a díky kterým by skupiny migrantů a menšin mohly bezplatně získat jízdní kola i cyklistický trénink především v městských oblastech, případně by ženám umožnily projevit svou lásku k jízdnímu kolu, a to i v upnutých šatech a botách na podpatku.

Inspirojící setkání ukázalo, jak dalekosáhlé možnosti nabízí jízdní kolo, když ho přestaneme vnímat jen jako prostý nástroj mobility, a začneme se na něj dívat jako na prostředek zdokonalení jednotlivce i společnosti.

4. Cyklistická doprava pro všechny – co to ve skutečnosti znamená?

První den konference Velo-city 2017 skončil velkolepě. Tři hlavní řečníci přinesli svědectví o tom, že jízdní kola slouží jako nástroje pro zrovnoprávnění a začlenění.

Setkání zahájila Maria Hopmanová s vědeckými důkazy o zdravotních benefitech cyklistické dopravy. Jízda na kole je nejlepší možnou zdravotní prevencí, a to pro mladé i starší, pro ženy i muže, pro lidi s kondicí i s obezitou, pro bělochy, Hispánce či Asiaty,



pro bohaté i chudé. Jízda na kole je dobrá jak pro vaše tělo, tak podle průzkumů i pro váš mozek, protože jde o více činností najednou, které vyžadují spolupráci mezi mozkem a tělem (musíte udržovat rovnováhu, hlídat provoz kolem sebe a celé okolí, atd.). Když jedete na kole, dochází ke stimulaci vašich kognitivních funkcí.

Martha Roskowski z People for Bikes, největší organizace, která hájí zájmy cyklistů v USA, nám dala nahlédnout na situaci, která panuje ve Státech, kde studia pro plánování a rozvoj měst celé roky ovládali běloši a vytvářeli města s tendencí k segregaci. Automobilová kultura, která tak agresivně formuje naše města, měla a má přímý vliv na životy obyvatel. Naštěstí však celé řady aktivistů a obhájců pracují na tom, aby se města vrátila zpět lidem. Jak? Například vytvářejí lidské stěny podél cyklostezek, aby je oddělily od motorové dopravy.

A nakonec Clarisse Linkeová z Institutu pro dopravu a rozvoj. Promluvila o složité situaci v Jižní Americe a ukázala znepokojivé podmínky, ve kterých musí jezdit na kole tamní ženy. „Lidé v Evropě považují bezpečnost na veřejných místech za samozřejmost – v Jižní Americe to tak ale není.“ Ženy zde pracují o pět hodin týdně déle než muži, ale muži většinou jezdí do práce autem a ženy musí sdílet komunikaci s řidiči, kteří jedou rychlostí 70 km/h; méně než 10 % z jednoho procenta pravidelných cyklistů (platí pro Sao Paulo) jsou ženy. Mobilita, a tedy možnosti seberozvoje, prostě není ženám dostupná. Konference nabrala zpoždění, protože potlesk nebral konce.

Jízda na kole je mimořádně účinným nástrojem pro podporu a posílení každého jednotlivce, komunity i společnosti, ale musí dostat možnost ukázat svou magickou moc – prostřednictvím inkluze, diverzity a demokracie.

Přeloženo z následujícího zdroje: <https://ecf.com/news-and-events/news/day-01-velo-city-2017-13th-june>