



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

2. den – vybrané přednášky

1. Propojte kolo s železnicí a dosáhnete dál

Pokud provozovatel železniční nebo autobusové dopravy do svého systému plně integruje dopravu cyklistickou, značně rozšíří svou spádovou oblast a získá nové zákazníky. **Propojení veřejné a cyklistické dopravy je jedním z účinných nástrojů, jak dostat lidi ven z aut.**



Bram Nieuwstraten z Amsterdamu Vervoersregio informoval o tom, jak působivé výsledky měla první linka BRT (Bus Rapid Transit), která od roku 2002 provozuje autobusy z Haarlemu do Amsterdamu. **Protože klasickou autobusovou linku nahradila nová s mnohem menším počtem zastávek, na každé zastávce jsou nyní instalovány parkovací stojany pro kola, které pomáhají řešit fakt, že pasažéři musí cestou na zastávku překonat delší vzdálenost.** Podle jeho údajů jsou lidé ochotni ujít pěšky asi 500 m, když se potřebují dostat k tradičním službám veřejné dopravy, a 700 m, pokud jde o služby vyšší kategorie. S jízdním kolem vzdálenost roste až na 1900 m. Za 15 let od doby, kdy byla služba BRT zavedena, se počet cyklostanů musel čtyřikrát navýšit, aby nabídka odpovídala poptávce.

Nicméně teorie, že stačí jen zajistit stojany pro kola a zákazníci přijedou, nemusí v praxi fungovat. Claudia Ramirezová ze Steer Davies Gleave v **Rio de Janeiro** informovala o snaze tamního provozovatele veřejné dopravy přitáhnout nové zákazníky tím, že nechá vybudovat **4000 parkovacích míst pro jízdní kola** na 6 železničních stanicích, které využívají lidé dojíždějící do práce a do školy. Ačkoliv byla tato služba zcela bezplatná, **zůstaly stojany téměř prázdné. Důvodem byla špatná kvalita dopravních služeb.** Ústřední poselství Claudie Ramirezové zní, že

musíte **vědět, jaké jsou potřeby vašich potenciálních zákazníků, a musíte je naplnit co nejjednodušším způsobem.**

Bruno van Zeebroek ze společnosti Transport & Mobility Leuven informoval o tom, že **evropský projekt BiTiBi definoval 6 základních kroků, jak zkvalitnit propojení cyklodopravy a železnice.** Projektoví partneři jako BlueBike z belgické železniční společnosti zaznamenali poměrně zásadní nárůst, pokud jde o využití jejich bikesharingových systémů. Kdyby se doporučená opatření podařilo implementovat na celém území Evropy, do roku 2030 by počet cest na železnicích vzrostl až o 250 miliónů, a to je o 5 miliard méně osobokilometrů v autech. Jak řekl Bruno van Zeebroek závěrem, **každé euro, které investujeme do cyklistické infrastruktury a vybavení, přináší 4 eura v různých benefitech.**

2. Nejcyklistická města v Holandsku

Jízda na kole v Holandsku vypadá tak přirozeně, jako by to takhle probíhalo odnepaměti. Ve skutečnosti systematický rozvoj kvalitní cyklodopravy vyžaduje značnou odvahu dělat smělé rozhodnutí. Na tomto setkání se zástupci jednotlivých měst pokusili vysvětlit, jak se jim podařilo proměnit město z automobilového na cyklistické a jak i vy můžete vybudovat nové čtvrti, kde hlavním dopravním prostředkem bude jízdní kolo.

Nancy van der Bolová, která je poradkyní pro cyklodopravu v Amsterdamu, a Paul van den Bosch, týmový manažer pro plánování a výzkum v holandské konzultační firmě DTV Consultants, diskutovali na téma cyklostezky v **Amsterdamu** a nástroj hodnocení nákladů a přínosů. 78 % obyvatel Amsterdamu vlastní jízdní kolo, což dělá 1,9 jízdních kol na domácnost. Další čísla – 665 000 cest denně připadá na jízdní kola. Průměrná rychlost na 90% městských komunikacích je 30 km/h a díky tomu je Amsterdam jak bezpečný, tak příjemný.

Paul de Rook, vicepremiér pro dopravu v **Gröníngenu**, vysvětlil, že zelená vlna na semaforech je účinným nástrojem řízení dopravy – všichni cyklisté na stejné křižovatce mají zelenou ve stejném okamžiku a všechny ostatní dopravní prostředky mají červenou. Proto nedochází prakticky k žádným střetům mezi cyklisty a automobily. Cyklisté tak sdílejí prostor jen mezi sebou a musí se sami naučit, jak křižovatku zvládnout. Bas Braakman je dopravním projektantem a cyklistickým poradcem v Eindhovenu. Podle něj jsou obyvatelé města stále poněkud víc zaměřeni na automobilovou dopravu, pro město však začínají být důležitá elektrokola. Atraktivní a zdravé město má větší význam než cyklistický ráj. Jan-Albert de Leur z holandského Heerhugowaardu zmínil, že prvním krokem je osvobodit centrum města od aut.

zajímavé bylo třeba k ekonomice:

Jak uvedla Julia Nebrijaová z úřadu pro rozvoj města Manila, tohle filipínské město každoročně utrpělo ztráty ve výši 6,4 % HDP jen kvůli dopravní přetíženosti. „Dojíždění lidem zabere tři až čtyři hodiny denně. Ačkoliv v Manile je jen velmi malý podíl soukromých vlastníků osobních aut, celých 80 % dopravních komunikací je vyhrazeno právě autům.“ **„Jízdní kolo je dopravním prostředkem možností a příležitostí“**, uvedla Nebrijaová, když hovořila o té spoustě lidí, která nemá žádnou nebo jen velmi malou šanci smysluplně se zapojit do společnosti. Sama pracuje na tom, aby veřejný prostor znovu patřil cyklostezkám, chodníkům, parkům, a především lidem. Naslouchající publikum přijalo její poselství velmi kladně, alespoň soudě podle několikaminutového potlesku.