

1. Filosofie „z bodu A do B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně.

Jednoduchý pilíř. Prakticky každý projektant a úředník musí znát tento základ princip dopravního plánování. Vlastně nic nového. Máme zákon, vyhlášku, technické podmínky a normu, které relativně vytváří dostatek prostoru proto, aby se výrazně podpořila cyklistika v našich městech. Jenže když se tam podíváme, tak zjistíme, až na světlé výjimky, že vlastně těch našich 1600 km cyklostezek nevytváří žádnou smysluplnou síť cyklotras v našich městech. Zjednodušeně: cyklista se nemůže dostat rychle, pohodlně a bezpečně z bodu A do B. Ať si každý udělá průzkum ve svém městě a změří si, kolik metrů ujede na svém kole, aniž by narazil na jedinou bariéru.

Dopravní a územní městské plánování musí tedy nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná. Výchozím bodem je zapojit do věci urbanisty vyzbrojené politickou vůlí, kteří položí důraz na zpřístupnění veřejných prostor i pro kola. I proto je tento pilíř více rozveden v navazující přednášce Jana Gehla „Města budoucnosti jsou města přátelská k lidem“.

Tento pilíř by se dal tedy spíše nazvat **„myslete, jak projektovat a koncipovat moderní město tak, aby dalo lidem možnost jezdit na kole celý život a prospívat tak jejich vlastnímu zdraví i životnímu prostředí“**.

Kodaň má ve všech částech města souvislou síť oddělených jízdních pruhů pro kola. To znamená, že se můžete dostat z jedné části města do druhé téměř bez toho, abyste opustili cyklistický pás, a ve většině případů se tam navíc dostanete rychleji než automobilem nebo autobusem. Kodaň – jako město cyklistů – nebyla vyprojektována a vystavěna přes noc. Vyvíjela se po desetiletí a preference cyklodopravy na ulicích patří k hlavním důvodům, proč je dnes v Kodani víc kol než obyvatel. Česko však stále spěje k opačnému pólu. Brzy zde bude více automobilů než obyvatel, což je prostorově jednoznačně o několik řádů náročnější a tedy méně efektivní.

Aby bylo zcela zřejmé, jak vnímají tento pilíř Dánové, ukončíme ho příkladem, který bude v Česku reálný tak za 20 let, ... možná. V minulosti byly semaforey v Kodani koordinovány tak, aby zajišťovaly plynulý provoz pro auta. Nyní byly na mnoha hlavních dopravních tepnách upraveny tak, že upřednostňují jízdní kola. Což znamená, že při rychlosti 20 km/h mohou cyklisté „prosurfovat“ na vlně zelených světel celým městem, aniž by museli spustit nohu na zem. Je to efektivní pro řidiče aut? Ne. Ale rozhodně je to výhodou pro cyklisty.

Pokud v zimě sněží, město má politiku, že nejprve je třeba odklidit sníh z cyklistických pásů, a teprve potom z jízdních pruhů pro auta, s výjimkou jízdních pruhů na čtyř největších tepnách, které se uklízejí současně s cyklostezkami. To částečně vysvětluje, proč i v lednu 80 % kodaňských cyklistů stále jezdí na kole.

Celé toto snažení má jeden taktéž velmi významný efekt. Dánové se ve svých městech a v jednotlivých místech města více zdržují, více tam utrácejí, takže to má vliv na místní ekonomiku a hospodářský růst. Tep města je sice zdánlivě pomalejší, avšak funguje efektivněji. Pojme více obyvatel a zvýší se i „obratovost“ na jednotlivých místech automobilům jinak nedostupným. Švýcarské ministerstvo dopravy si tento i jim osvědčený efekt přepočítalo na jeden ujetý kilometr s jízdním kolem na výdělek společnosti rovný ceně jednoho piva, kdežto ztráta na pružnosti města za ujetý kilometr autem přepočet vyšel na ztrátu v ceně taktéž jednoho piva (zdroj www.SchweizMobil.ch a ministerstvo dopravy Švýcarska).

2. Pozitivní marketing jízdních kol.

Všimli jste si, jak často slyšíme kolem sebe věty typu „*děti bych do města sám nepustil*“, „*cyklistika je tak nebezpečná*“, „*nemůžu jezdit na kole, protože je město kopcovité, zpotím se a pak smrdím v kanceláři, nehodí se to, atd.*“... Jsou tyto názory pravdivé? Odpovíme spíše šalomounsky „*vnímání vytváří (také) realitu*“ a nebo je možné odpovědět i protiotázkou: „*existují nástroje na změnu?*“

A nebo je také možné odpovědět otevřeně: dokud bude obecné vnímání mobility vázáno na koncepci cestování automobilem, nebude cesta k udržitelné městské mobilitě pomocí jízdy na kole snadná. Součástí marketingu musí být proto snaha změnit obecné vnímání toho, které druhy mobility jsou nejvíce prospěšné pro jednotlivce i společnost. Pokud jsem schopen přiznat, že kolo je významným partnerem pro městskou mobilitu, možná budeme překvapeni, jak se nám změní úhel pohledu na úvodní definice. Jízda na kole za sebou našťástí zanechává dostatek důkazů, které lze použít pro její obhajobu – v kampaních i dalších komunikačních aktivitách.

Mnoho lidí si možná říká, že obyvatelé Kodaně tolik jezdí na kolech z ohleduplnosti k životnímu prostředí, ale to však není ten zásadní důvod. Mnoho Kodaňanů se sice o ekologii zajímá, ale z průzkumů plyne, že pouze 1 procento z nich uvádí ekologická hlediska jako hlavní důvod. Kolo je nejoblíbenějším dopravním prostředkem proto, že je to nejrychlejší a nejsnazší způsob, jak se pohybovat po městě. Umožňuje jim hladce, rychle a jednoduše pospojovat všechny každodenní úkoly. Toto jednak vypovídá něco o životní filozofii Kodaňanů, a jednak dokazuje, že s vhodnou podporou je možné přetvořit města po celém světě tak, aby byla jejich funkce udržitelnější. A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit **pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.**

3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.

Aby město bylo příjemné pro život, musí umožňovat mobilitu pro všechny. Musí být dobře dostupným městem, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Dokonce i v hodně bohatých městech se velké skupiny obyvatel, jako jsou děti, mládež a senioři, potýkají s vážným omezením své mobility, protože města jsou koncipována pro auta – dopravní prostředek, který tito lidé nemohou dle libosti používat. Ve městech, která jsou koncipovaná pro auta, je množství překážek, které brání pěší chůzi i jízdě na kole.

Berme třeba takovou dopravu dětí do školy na kole. Média často uvádí, jak je špatné, že se dnešní děti vůbec nehýbou, jak stále více českých školáků je obézních. Ti z rodičů, kterým se ještě podaří dítě přemluvit, že nemusí kilometr, který mají do školy, jezdit autem, ale na kole, musí však denně trnout. Všeobecné ignorování cyklistické dopravy zkrátka odradí takže dítě, když chce bezpečně do školy dojet, musí jet prostě po chodníku. Toť filosofická úvaha. Prakticky lze konstatovat, že závislost dětí a seniorů na jiných lidech zbytečně zatěžuje prostor a samozřejmě i čas ostatních, zpravidla ekonomicky aktivních lidí, což má negativní vliv i na sociální a ekonomický vývoj a fungování nejen jedince, ale i společnosti.

Za posledních třicet let došlo i k dalšímu efektu. Mnohá dnešní města jsou ochromená dopravními zácpami a v hustě obydlených oblastech je často nejrychlejší a nejefektivnější dopravním prostředkem právě kolo. Obliba roste i v dalších evropských a světových městech, která jsou postižená dopravními kongesecemi. To představuje závažný ekonomický problém, protože sezením v autě v dopravní zácpě se každý den promrhá velká část pracovní

doby. Průměrná rychlost automobilů ve špičce v některých městech je 4 km/h, zatímco kola dosahují rychlosti 20 km/h.

4. Re-demokratizace / znovuoobjevení potenciálu cyklistiky.

Pro převážnou většinu Dánů není kolo ničím víc než pouhým nástrojem. Rychlým způsobem, jak se dostat z místa A do místa B, dále do C atd. a zase zpátky. Osmdesát procent z nich jezdí i celou zimu. Kolo je zkátka nejjednodušším způsobem, jak se pohybovat po městě. Oprostili kolo o pejorativní předsudky a uvedli ho na trh v takovém měřítku, že na něj pohlíží stejně jako třeba na vysavač. Považují ho za funkční, praktický a užitečný předmět, nevidí v něm žádnou hloubku ani modlu. Prostě je. Tím se kolo zařazuje mezi hlavní prostředky městské dopravy. Nebudou už třeba manifestační jízdy pro podporu kola, ale ani nebude potřeba dokazovat sobě a ostatním, že je někdo „IN“, když jezdí na kole. Vždy je to totiž důkaz nevyváženosti a že něco není v pořádku. Nebude to nutné – kolo je a bude jen pouhým nástrojem.

Než ale ČR a okolní postsocialistické země dospějí k této fázi, jde především o rozbourání omylů a předsudků a oproštění se od pejorativního vztahu k jízdě na kole jako takovému.. Předsudky jsou důsledkem osobních zkušeností člověka nebo zkušeností slepě převzatých od autorit, které znají kolo v lepším případě jen jako sportovní nástroj, nikoliv jako dopravní prostředek. Nedostatek informací o potenciálu „něčeho jiného, než co je zajeté a zažité“, je současným nejzásadnějším problémem.

Ani České dráhy, a.s. doposud neobjevily potenciál cyklistiky. Jako nežádoucí bytost se musí cítit každý den ten, kdo ve snaze dostat se do práce rychle použije kombinaci kola, příměstského vlaku a znovu kola. Použití kola jako dopravního prostředku jej přijde denně na padesát korun, které si České dráhy i při přepravě po území hlavního města Prahy účtují za cestu tam a zpět. Zatímco za lístek na vlak se platí podle kilometráže, za kolo vám naúčtuje průvodčí 25 korun, i když jedete třeba jen kilometr. A není úniku, v rámci „podpory“ cyklistiky zrušily České dráhy týdenní jízdenky na kola, které činily tento kombinovaný způsob dopravy snesitelnějším. Kdy u nás dojde k opravdovému propojení cyklistické a veřejné dopravy?

...a co dále?

Jízdní kolo již nelze dále jen degradovat do úrovně sportovního náčiní, jak se stále děje v České republice. Země jako je Francie, Švýcarsko, Dánsko nebo Švédsko, každý den dokazují, že se jedná o dopravní prostředek, který je přirozenou součástí každodenního života a součástí životního stylu všech společenských vrstev. V těchto zemích pochopili, že cyklodoprava může být jedním z pilířů ekonomiky a hospodářského růstu. **Kvalitní infrastruktura počítající i s cyklistickou dopravou také napomáhá vyváženému sociálnímu a ekonomickému fungování celé společnosti napříč společenským postavením nebo věkovými skupinami.**

Až si právě tyto základní principy uvědomíme, zjistíme, že nepotřebujeme více peněz ani více prostoru. Nyní potřebujeme jen jediné – více se zajímat, vzdělávat se a co především - více od života chtít.