

Konference o pěší dopravě 2006, Nový Zéland



3-4. listopadu se v novozélandském městě Christchurch konala druhá národní konference na téma chůze a její role pro život obcí – v originále „NZ national conference on Walking and liveable communities“. Konferenci organizovala nezisková organizace Living Streets Aotearoa (<http://www.livingstreets.org.nz>) a svým proslovem ji zahájila novozélandská ministryně dopravy paní Hon Annette King. Klíčovými přednášejícími byli Todd Litman a Rodney Tolley.

Todd Litman

Zakladatel a ředitel Victoria Transport Policy Institute (Kanada), což je nezávislá výzkumná organizace zaměřená na vývoj inovativních řešení dopravních problémů (více na www.vtppi.org). Je autorem online TDM encyklopedie (<http://www.vtppi.org/tdm/>), komplexního internetového zdroje informací z oblasti identifikace a vyhodnocování strategií mobility managementu. Zpracoval řadu studií zabývajících se problematikou cost-benefit analýz, územního plánování a trvale udržitelných druhů dopravy. Todd je členem The Institute of Transportation Engineers, The Transportation Research Board (a section of U.S. National Academy of Sciences) a The Centre for Sustainable Transportation. Je také spoluautorem dvou cestovních průvodců (Washington; Off the Beaten Path a Best Bike Rides in the Pacific Northwest), které napsal společně se svou ženou, Suzanne Kort.



Rodney Tolley

Výzkumný pracovník na Staffordshire University. Jeho práce je zaměřena na oblast environmentálního dopravního managementu a na využití pěší a cyklistické dopravy v integrovaných dopravních plánech. Je editorem „bible“ plánovačů ekologických druhů dopravy ‘The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Countries’ (1997). Momentálně je k dispozici její již třetí reedice ‘Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments’ (2003). Rodney je také ředitelem Walk21 – globálního sdružení odborníků v oblasti pěší dopravy (více na www.walk21.com)



Výběr z nejzajímavějších prezentací

Rodney Tolley – Walking around the world

Hlavním tématem přednášky byla prezentace výsledků emailového průzkumu, kterým se autor snažil zjistit názory dopravních expertů na problematiku vývoje pěší dopravy. Motivem pro tento výzkum byl kromě snahy o poznání právě všeobecný nedostatek informací týkajících se vývoje pěší dopravy. Výstupem výzkumu nebyly tedy data, ale názory a postřehy dopravních expertů z celého světa.

Některé závěry:

- největší boom zaznamenává pěší doprava za účelem turistiky, docházky k MHD, využití volného času
- naopak dochází k významnému poklesu pěší dopravy do škol a do práce
- hlavní bariéry bránící rozvoji pěší dopravy: rychlý životní styl, nedostatečná bezpečnost, politika orientovaná na automobily, obavy rodičů o bezpečnost svých dětí

Vývoj pěší dopravy by se mohl shrnout do věty: Více volnočasové chůze, méně „účelové“ chůze.

Vhodný argument pro rozvoj pěší dopravy: Je nebezpečnější nechodit! (zdraví, nehody...)

Lidé chtějí chodit, jsou dokonce implementována opatření na podporu pěší dopravy, ale lidé se chodit bojí a pro-automobilová kultura jim v tom úspěšně brání.

Cathy Bean – Walking and driving cultures in Auckland

Situace v Aucklandu – pokles v používání MHD z 50% v roce 1955 na 7,2% v roce 2005, pokles v chůzi do práce z 9,6% v roce 1971 na 3,5% v roce 2001.

V roce 2005 proběhla série rozhovorů v rámci 4 zkoumaných skupin (metoda focus groups), jejichž společným tématem byla všudypřítomnost automobilu v městském životě a způsoby, jakými je chůze potlačována jako rovnoprávný druh dopravy, i přes její nespornou popularitu jako volnočasové aktivity. Výsledky průzkumu identifikovaly mnoho bariér bránících rozmachu pěší dopravy: automobilová dominance, nebezpečí v dopravě, osobní bezpečnost, čas a vzdálenost, umístění obchodů, počasí, topografie, tma, psi, vlastnictví automobilu, cestovní návyky ostatních členů rodiny. Vnímání automobilu jako zprostředkovatele zábavy, odpočinku, vzdělávání, zaměstnání, rodinného a společenského života taktéž přispívá k potlačování chůze jako způsobu dopravy.

Christian Thomas – The Evolution of Shared Spaces in Switzerland

Autor, ředitel Mezinárodní federace chodců (www.pedestrians-int.org), se ve své prezentaci zabýval vývojem pěších zón a ostatních plošných zklidňovacích opatření ve Švýcarsku. Autor rozlišuje 5 vývojových stádií konceptu upřednostňování chodců:

1. Tradiční obytné zóny v rezidenčních oblastech
2. Pěší zóny v centrech měst
3. Plošné omezení rychlosti
4. Sdílené prostory – share spaces, ve Švýcarsku se uplatňují zejména v prostorech před železničními nádražími, ale také v centrech měst – přehled všech realizovaných projektů ve Švýcarsku s detaily, plány a fotografiemi na www.begegnungszonen.ch



Obr.1 - Přednádražní prostor St. Gallen - Appenzell



Obr.2 - Přednádražní prostor ve městě Baden

5. Urban Lounge, neboli městský obývací pokoj (více na www.stadtlounge.ch) – vychází z předpokladu, že na ulici by se lidé měli cítit jako doma. Zatím jediná realizace ve městě St. Gallen, náklady o cca 1 000 000,- eur dražší oproti klasické úpravě. Nutná instalace kamer - ochrana proti vandalismu.





Obr. 3-6 - St. Gallen – veřejné prostranství před místní bankou

Todd Litman – The economic value of walking

„Ztratil byste raději schopnost řídit vozidlo nebo schopnost chodit jezdit na kole?“

Slovník pojmů

Chůze (walking) – pěší doprava

Walkability (jaký by mohl být překlad do češtiny?) – kvalita podmínek pro pěší dopravu

Doprava (traffic) – doprava, pohyb vozidel

Mobilita (mobility) – doprava, pohyb osob, fyzická aktivita

Dostupnost (accessibility) – možnost přístupu k požadovaným službám, zboží, aktivitám.

Růst (Growth) vs. Vývoj (Development) = Více vs. Lépe

!Zkvalitnění dostupnosti neznamená nárůstu mobility!

Smart Growth – v podstatě trvale udržitelný růst, cílem utváření městského prostředí by měla být tzv. městská obec (urban village), což je typ uspořádání města (oblasti), charakteristický krátkými vzdálenostmi mezi zdroji a cíly. Důležitými aspekty jsou tedy design, hustota obyvatel, různorodost.

Hodnocení dopravních výkonů

Konvenční hodnocení dopravy používá zejména indikátory automobilismu: je měřena dopravní rychlost, vozokilometry, počet vozidel na počet obyvatel atd. Takové hodnocení podhodnocuje význam „aktivní“ dopravy – chůze a cyklistiky. Důvody tohoto podhodnocení jsou:

- obtížná měřitelnost aktivní dopravy

- krátké vzdálenosti absolvované pomocí aktivní dopravy
- nízké náklady
- nedostatek respektu

Správně by dopravní výkony měly být měřeny časem stráveným druhem dopravy, způsobem pohybu a počtem cest.

Chůze a ekonomika

Chůze je špičkový marketingový produkt – je to zábavný, zdravý a levný druh dopravy. Aktivní druhy dopravy významně podporují místní ekonomiku, zatímco automobilová doprava místní ekonomice příliš nepřispívá – auta se většinou vyrábí jinde, stejně jako benzín – zisky jdou tedy mimo region (tento argument podpořen studií, která hodnotila roční příjmy v městech USA v závislosti na jejich kvalitě automobilové dopravy – příjmy ve většině měst s nejlepšími podmínkami pro automobily jsou o 40% nižší než v městech s nejhoršími podmínkami).

Kongesce

Strategie na redukcí kongescí, spočívající ve výstavbě dodatečné infrastruktury, nejsou dlouhodobě účinné – novou infrastrukturou je indukována další doprava, podmínky se opět zhoršují. Poměr nákladů a výnosů je v takovémto případě dramaticky nevýhodný (nutno si také uvědomit, že ztráty způsobené kongescemi nejsou v porovnání s ostatními ztrátami způsobovanými dopravou příliš značné). Nejvhodnějším způsobem redukce kongescí je mobility management.

Zpracoval: Ing. Petr Pokorný, listopad 2006