

Prágai VOCA találkozó beszámolója

A Kerékpárposklub kicsiny küldöttsége (László János elnök és Szanyi Gergely a debreceni TSZ aktivistája) szerdán este érkezett a cseh fővárosba (szégyen szemre autóval, sajnos más megoldást nem találtunk, a kocsiót köszönet Vargosznak), és egy rövid informális ismerkedési est után (sörözés1.) elfoglaltuk szállásunkat. Bennünket a találkozó fő szervezője látott vendégül, a belvárostól 7 km-re egy takaros külvárosi lakótelepen, így aztán minden reggel bőséges lehetőségünk volt tapasztalatok szerezni a prágai kerékpárosok közlekedési lehetőségeiről, elsősorban a hegymászásról meg a töménytelen macskakőről.



Csütörtök reggel a VOCA hosszú távú projektjeinek áttekintésével kezdtük a közös munkát. Alapvetően az látszott, hogy az egyes projektek jól haladnak, több már igazán közel van a befejezéshez. A legtöbb munka a „Best practices” (~jó példák a kerékpárosok helyzetét segítő megoldásokról és kerékpáros infrastruktúrákról) gyűjtemény összeállításából van hátra. A korábbi találkozókon egy papír alapú kerékpáros naptár összeállításáról is döntés született, készül, gyűlnek a képek, többek között tőlünk is. A programba illesztett sajtótájékoztatóra nem jött túl sok újságíró (egy), őt a [szervezők](#) részéről Vit Masare, Bécsből a [helyi szervezet](#) vezetője, Alec Hager és a mi részünkről László János tájékoztatta a projektről és a két város kerékpáros fejlődéséről.

Ott jártunkkor néhány fokkal volt csak fagypont felett a hőmérő higanyszála, kevés volt a kerékpárral közlekedő, talán az amúgy meglehetősen jó színvonalú közösségi közlekedést választják.

A délután folyamán a kerékpáros civil szervezetek finanszírozásának kulcskérdéseit jártuk körbe. A vendéglátó szervezet - a Prágában igen ismert és elismert Auto*Mat – illetékese (Jakub Stránský) hamar rávilágított a kormányzati és Európai Unió támogatások árnyoldalaira. Ezek a források rendkívül xszerintük is bizonytalanok, hosszú távú stratégiát nehéz velük tervezni. A Cseh Köztársaságban ezen felül a kormány határozott törekvése a civil szféra támogatásának radikális csökkentése, de ez manapság számos EU országban a tervek között szerepel.



A téma második előadója László János volt. Prezentációjában összefoglalta a lehetséges forrásokat és néhány példát is más szervezetektől. Végül kiemelte az EU-s pályázati források másik súlyos buktatóját: az igazán fontos lobbitevékenységhez és a saját céljainkhoz szükséges anyagi források rendkívül nehezen illeszthetők a konkrét projektek költségvetésébe. A prezentációjában felhívta a figyelmet a tagság és a tagdíj fontosságára szervezetek életében.

Este részt vehettünk a helyi bringás közösség által havonta szervezett bringás felvonuláson, afféle kis Critical Mass-en. Nemcsak, hogy kiváló felüdülés, de jó alkalom is volt a helyi bringás adottságok gyors megismerésére.



Az esti vacsoránál (sörözés 2.) az [Európai Kerékpáros Szövetség](#) képviselőjében Daniel Mourek (alelnök) tartott informális tájékoztatót az aktuális ügyekről. Többek között említette a kerékpáripár segítségével létrehozott alapot, melynek forrásait a kerékpározás további népszerűségének növelésére fogják felhasználni, Célzottan és a lehető leghatékonyabb módon. A vezető európai gyártók már csatlakoztak is a kezdeményezéshez. A lobbitevékenységük célkeresztjében most a [gépjárműipar és kerékpáripár EU-s támogatásának aránytalansága áll](#).

Pénteken az egyik munkacsoportban a Modal Split bűvös számaival kezdtük a napot. A helyi egyetem kutatója sajnos betegség miatt nem tudott eljönni, így nélküle kellett feldolgoznunk a téma olykor igen szövevényes elméleti hátterét. Én kissé úgy éreztem, hogy ez a téma

önkéntesek számára már nehezen követhető, inkább a főállású szakemberek játékszere. A vendéglátóink képviselőjétől azonban számos érdekes információt tudhattunk meg a főváros kerékpáros adatairól. Méréseik szerint Prágában az utazások legalább 2,4%-a történik kerékpáron, a helyi résztvevő szerint azonban a 2% tekinthető igazán reálisnak. A városban jelenleg 27 kerékpáros forgalomszámlálóval gyűjtik az adatokat. A hétvégi sport és rekreációs célú kerékpározás is rendkívül népszerű. A Multimodality témához meghívott előadó a helyi közösségi közlekedési szolgáltató képviselője, Tomáš Prousek volt. Átfogó képet mutatott be a közösségi közlekedés kerékpárral utazók számára nyújtott szolgáltatásairól. **Prágában az autóbuszok kivételével és néhány időszakos korlátozással lényegében minden közösségi közlekedési eszközön ingyenesen lehet kerékpárt szállítani.** Liszabon kiterjedt közlekedési lehetőségeiről a [portugál társaszerkeztünk](#) aktivistája tartott egy prezentációt. A sok résztvevős közösségi közlekedési piacon a kerékpár szállítása mindenhol ingyenes, csak a fizikai lehetőségek szabhatnak határt. A bringások számára a legnépszerűbbek a tengeröbölt átszelő kompok, olykor csak pár gyalogos utazik a több tucat bringás mellett. [Dublinból](#) érkezett kerékpáros aktivista társunk az ottani lehetőségekről tájékoztatót. részletesen beszélt a közösségi kerékpárkölcsonzó rendszer sikereiről és eredményeiről : nemcsak, hogy javultak a belváros közlekedési lehetőségei, de ennek a rendszernek a hatására valóban nagyon sokan szereztek be saját kerékpárt. A közbringa rendszerek „kapudrog” effektusa tehát tényleg működik. Az ír fővárosban magán cég üzemelteti ezt a szolgáltatást, csakúgy mint az óriási sikernek örvendő Bike Locker rendszert. Ezek zárható fémszekrények a közlekedési csomópontokon, ahol az ingázó munkavállalók tárolják a belváros mindennapi meghódítására használt saját kerékpárjukat. A másik munkacsoport fő témája a Lobbizás volt. Vitek (Auto*Mat) remek előadásban mutatta be a hatékony érdekképviselet eszközeit, lehetőségeit és korlátait. (link)

A délutánt egy közel 17km-es (!) kerékpáros infrastruktúrákat bemutató túra várt a résztvevőkre. Személyesen megtapasztalhattuk a prágai kerékpáros lét nagyszerűségét és árnyoldalait. Furcsa de ugyanakkor rendkívül jó volt látni, hogy milyen bátran engedik meg, hogy a kerékpáros a villamossínek között tekerjen. Sőt, még kerékpáros nyomot is festenek oda. A városban és a fejlesztésében érzékelhető autós központúság (éppen hatalmas autópálya épül alagúttal a város közepén...), az utcát fedő kockakő és némely városrészben tapasztalható jelentős szintkülönbségek nem igazán teszik Prágát jelenleg a kerékpározás mekkájává.

Prágának is megvan a maga bringás szakembere, Tomas Cach, aki bár nem a városháza alkalmazottja, évek óta dolgozik Prága bringázhatóságáért, és eredményeket is ér el. Van jó sok előretolt felálló, van egy kis városrész (Karlin), amiben minden egyirányú utca megnyílt ellenirányba a kerékpározás számára, ahol még közbringa rendszer is van (hogy működik-e, az más kérdés), és ahol az egész terület 30 km-es övezet. Látni már sávokat és utakat, de hálózatokat igazán nem alkotnak, és van egy út, ahol a villamos sínen alakították ki (mert nincs máshol hely) a kerékpáros nyomot. Este persze vacsora, sör 2.

Szombaton délelőtt még egy ötletbörze várt ránk, ahol a jövőben közösen megvalósítható projekt javaslatokat vettük számba. Számos projekt gazdára is talált esélyt kapva arra, hogy közös tapasztalatainkat gazdagítsa.

A vendéglátó prágai Auto*Mat civil szervezet igazán felkészülten és nagy hozzáértéssel szervezte meg ezt a találkozót, ez úton is szeretnénk megköszöni munkájukat külön kiemelve a vendéglátónkat, Viteket.

