



**Příloha k závěrům konference City Changers
Ostrava, 6. – 7. 12. 2017**

DOBŘÁ PRAXE AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY

Datum zpracování: 12 / 2017

Zpracovatelé:

Asociace měst pro cyklisty a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Jaroslav Martinek a Jitka Vrtalová

Dokument byl financován Ministerstvem dopravy účelovou neinvestiční dotací na podporu rozvoje činnosti veřejné výzkumné instituce v resortu dopravy – Centra dopravního výzkumu, v. v. i. na základě Rozhodnutí č. 1 č. j. 21/2017-710-VV/1 a Rozhodnutí č. 2 č. j. 46/2017-710-VV/1.

OBSAH

1. ÚVOD	4
2. ROLE MĚSTA	5
2.1 ÚVODEM	5
2.2 VIZE	6
2.3 STRATEGIE	7
2.4 ROZPOČET	8
2.5 DIGITALIZACE	8
2.6 KOORDINÁTOR MOBILITY	9
2.7 ZAPOJOVÁNÍ VEŘEJNOSTI	10
2.8 MONITORING A EVALUACE	13
3. FAKTA A ČÍSLA	14
3.1 EMISE A IMISE Z DOPRAVY	14
3.2 HLUK A VIBRACE Z DOPRAVY	16
3.3 INFRASTRUKTURA A VOZOVÝ PARK	17
3.4 ZÁKLADNÍ DATA O MOBILITĚ	17
3.5 NEHODOVOST A BEZPEČNOST	19
3.6 SPOKOJENOST A KVALITA ŽIVOTA	20
3.7 ZDRAVÍ A AKTIVNÍ MOBILITA	20
4. MEZIOBOROVÉHO PLÁNOVÁNÍ	22
4.1 AKTIVNÍ MOBILITA	22
4.2 BEZPEČNOST	23
4.3 LIDSKÝ ROZMĚR	26
4.4 FINANCE	28

4.5 SMART CITIES	31
4.6 POLITIKA, STRATEGIE, REGULACE	32
4.7 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	34
4.8 VZDĚLÁVACÍ ROZMĚR	35
4.9 VZDĚLÁVACÍ ROZMĚR S VAZBOU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
5. DOBRÁ PRAXE – KONKRÉTNÍ OPATŘENÍ	41
5.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA & VEŘEJNÝ PROSTOR & DESIGN ULICE	41
5.2 DOBRÁ PRAXE – PŘÍKLADY ZAHRANIČNÍCH MĚST A JEJICH POLITIKY MĚSTSKÉ MOBILITY	46
5.2.1. Souhrnná inspirace z Evropy	46
5.2.2. Dobrá praxe – Vídeň	48
5.2.3. Dobrá praxe – Lublaň	51
5.2.4. Dobrá praxe – Kodaň	56
5.3 DOBRÁ PRAXE – SPOLUPRÁCE S DÁNSKÝM VELVYSLANECTVÍM	57
5.3.1. Výstava „Good City“	57
5.3.2. Výstava „Spokojení Dánové“	57
5.4 INOVATIVNÍ ŘEŠENÍ A CHYTRÁ MOBILITA	60
5.5 VEŘEJNÁ DOPRAVA PRO MĚSTO/REGION A MULTIMODALITA	63
5.6 AKTIVNÍ ZPŮSOBY DOPRAVY – CYKLISTICKÁ DOPRAVA	65
5.7 AKTIVNÍ ZPŮSOBY DOPRAVY – PĚŠÍ DOPRAVA	70
5.8 PARKOVACÍ POLITIKA	71
5.9 ELEKTROMOBILITA, ČISTÁ VOZIDLA A PALIVA	72
5.10 MĚSTSKÁ LOGISTIKA A PŘEPRAVA ZBOŽÍ	75
5.11 PLÁNY MOBILITY	76
5.12 SDÍLENÍ AUT A JÍZDNÍCH KOL	76
5.13 KAMPANĚ, SOUTĚŽE, PROPAGACE, OSVĚTA	78

1. Úvod

Dobrá praxe městské mobility je prezentována na webové stránce <http://www.mesto.dobramesta.cz>, na které byla připravena velká databáze dobrých příkladů, odborné literatury a dalších zajímavostí.

Pro propagaci dobré praxe je klíčové, že odborné informace musí být sdělovány různým způsobem, a to podle jednotlivých cílových skupin, nikoliv jen podle témat (politik versus odborník). Z pohledu této zprávy je členěná dobrá praxe do čtyř oblastí, které ovlivňují rozvoj a podporu městské mobility.

- **Role města** - bez aktivního zapojení měst jsou informace zbytečné.
- **Čísla, fakta** - dobrá praxe učí jim rozumět, interpretovat je a ukázat, k čemu jsou analýzy, statistiky apod.
- **Plánování** - na dopravu a mobilitu je třeba se dívat v souvislostech a v kontextu. Chceme jít do hloubky k příčinám problémů spojených s dopravou a mobilitou, na které budeme nahlížet často z netradičních úhlů pohledu a v souvislostech, které nejsou na první pohled zřejmé.
- **Příklady dobré praxe** - témat městské mobility spojených s infrastrukturou a měkkými nástroji (kampaně, plány mobility). Cílem je ukázat na příkladech dobré praxe, že je třeba skloubit zájmy bezpečnosti, parkování, pěší, veřejné a cyklistické dopravy, tvorby veřejného prostoru a dalších témat. Mobilita a doprava má být řešena komplexně a viděna v širších souvislostech. Jednotlivá témata nejsou řešena izolovaně, ale jsou vzájemně propojena.

2. Role města

2.1 Úvodem

Základní podmínkou podpory městské mobility je aktivní zapojení měst. Je třeba:

- **Vytvořit kvalitní strategický plán řešící komplexně dopravu a mobilitu**, aby města v budoucnosti byla bez dopravních zácp, čistá a dostupná pro všechny.
- **Podpořit sběr kvalitních a ověřitelných dat**, která jsou základem dopravního plánování a rozhodování o volbě dopravního modu a trasování dopravní infrastruktury, která dále vstupují do modelování scénářů rozvoje infrastruktury a jeho ekonomického hodnocení.
- **Vytvořit místo koordinátora mobility a pracovní skupinu na řešení otázek městské mobility**. Obrovský problém je zastaralý systém veřejné správy. Přebujelá byrokracie, kde pravá ruka neví, co dělá levá, nespočet úřadů pro jeden papír. Často se stává, že rok pracujete na participaci s občany, a pak všechno zablokuje jeden ze čtyřiceti úřadů, které o tom rozhodují. Iniciativa se v rámci sblížování všech zúčastněných snaží naučit úřady spolu komunikovat tak, aby stavba neztroskotala na jednom úředníkovi. Další detaily - <http://www.mesto.dobramesta.cz/koordinator-mobility>.
- **Zapojit do plánování rozvoje měst jeho obyvatele**. Cílem je podporovat princip participace, která je výborným nástrojem aktivizace obyvatel. Jedině aktivní občané mohou měnit město k lepšímu. Pasivita způsobuje postupné odtržení politiků od obyvatel a naopak. Prvním krokem moderní a správné přípravy každého projektu je zjištění potřeb těch, které daná změna – výstavba přechodu pro chodce, cyklostezky, silnice nebo třeba jen instalace laviček – ovlivní. Ať už anketou na ulici, sérií dotazníků, hlasováním na webu, nebo sousedským setkáním u kávy, kde si lidé vyjasní, zda chtějí více míst na parkování nebo spíše rozšířit chodníky. Na takovém sousedském setkání se pak často potká žena na mateřské, živnostník, důchodkyně a řidič auta. A každý má svůj pohled na věc. Zatímco řidič chce co nejvíce místa k parkování, čerstvá matka by raději širší chodník. Další detaily: <http://www.mesto.dobramesta.cz/koordinator-mobility>.

Cílem je také propojit plánování na jednotlivých úrovních. Vzájemná podpora zajišťuje trvalost úsilí a trvalé zaměření na stabilitu financování. Regiony se mohou podílet na koordinování místních pobídek a stát může spolupracovat na regionálním plánování. Stále přetrvává otázka, nakolik je vhodné, aby záležitosti týkající se financování aktivit na místní úrovni podléhaly managementu státní správy.

Dobrá praxe, rady a zkušenosti pro města jsou šířeji popsány na následujícím odkaze: <http://www.mesto.dobramesta.cz/role-mesta>. Níže je uvedena krátká anotace k jednotlivým tématům a příkladům.

2.2 Vize

Doprava a mobilita zítřka je komfortní, atraktivní, čistá a šetrná k životnímu prostředí. Díky efektivnímu řízení a organizaci všech forem dopravy ve městě je rychlá a bezpečná.

Vize se v městech promítá v sedmi oblastech:

- **ŽIVOT V ULICÍCH.** Chceme mít dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život ve městě.
- **SETKÁVÁNÍ SE.** Chceme se setkávat s přáteli, známými i neznámými lidmi. Upravený veřejný prostor nám tomu může napomoci.
- **BEZPEČÍ.** Chceme mít možnost bezpečně chodit pěšky a jezdit na kole.
- **KRÁSA.** Chceme mít prostor pro relaxaci a estetické zážitky.
- **ČISTÉ MĚSTO.** Chceme žít ve městě bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
- **DOSTUPNOST PRO VŠECHNY.** Chceme vždy mít možnost vybrat si kterýkoliv dopravní prostředek, jímž se bezpečně, snadno a včas dostanu, kam budu chtít.
- **DOSTATEČNÝ PROSTOR.** Chceme mít takovou dopravní infrastrukturu, díky které se naprostá většina z nás dokáže po městě efektivně pohybovat, aniž by přitom trpěl městský prostor, obecná dostupnost či kvalita života.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/role-mesta> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **[Starostové rozhodují o podobě našich měst - budeme v nich chtít žít?](#)** Je pro člověka něco důležitějšího než zdraví a životní pohoda? Jak moc jsme spokojeni a jak dlouho budeme žít? Jak zdravé jsou naše děti? Díky čemu jsme tedy zdraví a šťastní? Odpověď na tuto otázku je velmi osobní, není však pochyb o tom, že významnou roli hraje prostředí, v němž žijeme, a způsob, jakým se po světě pohybujeme.
- **[Cíle Vídně do roku 2030 a 2050.](#)** V konceptu měst stále hovoříme o dlouhodobé vizi, dlouhodobém koncepčním plánování atp. Města si vytyčují cíle, aby podložila svou politiku rozvoje nejen dokumenty a texty, ale také čísly.
- **[Příklad dopravní vize města Brna.](#)** První fází návrhové části Plánu udržitelné městské mobility je formulace vize, tj. dlouhodobých měřitelných cílů města v oblasti dopravy, které se stanou jak politickým závazkem města, tak i marketingovým nástrojem pro komunikaci plánu s občany. Zveřejňujeme příklad... **[číst dále](#)**
- **[Vize Manchester 2040.](#)** Protože většinu měst čeká formulace Vize vlastního rozvoje, ať už specificky pro oblast dopravy (SUMP), nebo jiné oblasti, uvádíme zde Vizi do roku 2040 průmyslového centra Střední Anglie, Manchesteru, půl milionového města vévodící 2,5milionovému kraji.
- **[Jak by mohlo vypadat město budoucnosti? Idea Idy Auken.](#)** Zeptá-li se někdo, co je smart city, zadělává si na dlouhou přednášku. To, co se dá schovat pod sousloví „přátelské město“, je komplexní struktura, pokaždé jiná (stejně jako města), zahrnující vše od dopravy přes energetiku po veřejný prostor.
- **[Potřebuje město dlouhodobou vizi? Názory šesti starostů.](#)** Nedávno web www.cityone.cz uveřejnil článek, ve kterém zazněl názor, že dlouhodobé městské vize nedokážou dostatečně reagovat na aktuální výzvy. Zároveň mnoho starostů měst opakuje mantru, že dlouhodobá strategie je nezbytná pro naplňování dílčích, tedy aktuálních cílů.

2.3 Strategie

Město by si mělo vytvořit [kvalitní strategický plán řešící dopravu a mobilitu](#), aby město v budoucnosti bylo k nepoznání, bez dopravních zácp, čisté, dostupné pro všechny. Pomocí má tzv. [plán udržitelné městské mobility](#), pro jehož přípravu platí přesný postup a zákonitosti. V českých podmínkách je pro plány mobility zpracováno několik metodik a tématu se věnuje řada odborných publikací, ale i tak většina politiků i úředníků se zatím k plánu udržitelné městské mobility staví velmi rezervovaně. Proces učení, získávání zkušeností a poznatků je zatím určen jen pro „zasvěcené“, ostatní zaměstnanci na úřadě o daném plánu většinou neví a nerozumí mu. Tím pádem vznikají konflikty, které je třeba řešit, hledat konsenzus, nacházet kompromisy, zvažovat pro a proti.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/strategie>.

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Vídeň má městský plán rozvoje STEP 2025](#). Pokud uvažujete o strategickém plánování rozvoje města v konceptu smart city, pak se lze inspirovat postupy, které zavádí Vídeň ve svém novém rozvojovém plánu STEP 2025. K tomuto plánu navíc Vídeň nabízí možnost osobního seznámení se s novými inovativními koncepty.
- [Lublaň: jak se malá metropole ocitla na mapě chytrých měst](#). Lublaň je úspěšná ve spolupráci se svými občany i ve využívání technologií. Předpokladem úspěchu je otevřenost, naslouchání a dlouhodobá vize. Lublani se v nejkratším čase podařilo učinit nejvíc pozitivních změn, které vycházejí z dlouhodobé strategie města.
- [Krakov – příklad z „Východního bloku“](#). Někdo by mohl namítnout, že Amsterdam či Barcelona jsou příklady měst, které se nedotýkají reality československých luhů a hájů. Proto jsme jako příklad počínající dobré praxe zařadili regulaci parkování v Krakově. Článek byl převzat z webu www.cityone.cz.
- [Chcete moderní město? 8 tipů světových odborníků](#). Starosta chytrého města by měl přijít ze soukromého sektoru Chytrá města volají po spolupráci soukromého a veřejného sektoru, komunit i dobrovolníků Otevřená data jsou důležitá pro vznik ekosystému na podporu inovací Odborníci varují před izolovanými řešeními i zbrklým nákupem.
- [Jak změnit město: 10 rad pro chytrého starostu](#). Jak města získávají vliv na globální politické scéně? Kolektivním úsilím a pozitivními hodnotami. Moc měst na politické scéně roste také díky spolupráci a inovativnímu myšlení. Přinášíme deset rad, jak se inspirovat novým typem řízení. Otevřenost, transparentnost, osobitost.
- [Kodaň – 3 klíče k úspěchu](#). Co plánuje Kodaň dále, aby pokračovala v tomto pozitivním rozvoji a na co by se měla zaměřit v následujících letech? Tyto tři prvky považuje autor článku za klíčové: 1) Dodržování Zelené agendy, nastavené strategie dánské metropole. Další klíče je možné najít na daném odkaze.
- [Města bez aut. Už brzy](#). Znečištění, hluk a nebezpečnost. To jsou hlavní důvody, proč eliminovat auta z center světových měst. Nejradikálnější cestu zvolila madridská primátorka, která prohlásila, že před skončením jejího období v roce 2019 chce na hlavní nákupní ulici Gran Vía zakázat provoz osobních aut. Madrid však není jedinou metropolí, která chce auta v centrech zakázat.

2.4 Rozpočet

Strategický plán musí být vždy spojen s akčním plánem, tedy i s rozpočtem. Základní otázky jsou:

- Kolik procent z rozpočtu města jde na dopravu a mobilitu?
- Nakolik se občané spolupodílí na rozpočtu, tzv. participační rozpočet?
- Nakolik město využívá státních a evropských fondů?
- Má město svůj Fond mobility?

Zajistit spolehlivé a stabilní finanční zázemí pro realizaci plánu po celé období. Dotace z externích zdrojů - národních i evropských - jsou časově omezené, vázané na podaný projekt a vypsanou vhodnou grantovou výzvu. Je proto třeba pečlivě promyslet i časový plán financování plánovaných opatření s ohledem na harmonogram příslušných grantových výzev.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/rozpocet> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Finanční zdroje EU pro městskou mobilitu.](#) Přicházíme se stručným přehledem aktuálních možností financování projektů městské mobility. Článek byl převzat z webu www.cityone.cz v plné délce. DG MOVE poskytlo přehled hlavních zdrojů financování udržitelné městské mobility.
- [Fond mobility – příklad z Amsterdamu.](#) Až skončí evropské dotace, bude velmi obtížné financovat rozvoj města, alespoň to dokládají menší města v západní Evropě. Proto je pro každou obec v ČR či SR nutné zavést efektivní finanční nástroj, fond mobility, který spravedlivě pojme investice do všech druhů dopravy.
- [Lisabon vytváří fond městské mobility. Jak je na tom vaše město?](#) O SUMPu se v Česku hodně mluví, ale zapomíná se na řadu opatření, která jsou s ním spojené. Jedním z nich je vytvoření fondu městské mobility. Příklady zatím známe jen ze zahraničí. Městská rada v Lisabonu např. vytvoří fond městské mobility v hodnotě 15 milionů eur, který bude sloužit na financování městských komunikací.

2.5 Digitalizace

Obíhat musí data, nikoliv lidé“. Tato jednoduchá myšlenka v podstatě stojí za celým konceptem elektronizace dat a otevřených dat, protože s dnešními technologickými nástroji ji lze čím dál tím snáze realizovat.

Vídeň v roce 2013 představila v rámci konceptu smart cities dlouho připravovanou vizi IKT, která prosazuje otevřené vládnutí, otevřená data a otevřenou politiku, to vše pomocí informačních a komunikačních technologií. Vize IKT staví na třech pilířích:

- Informace – webová stránka města v oblasti dopravy a mobility umožní občanům zpřístupnit veškeré informace, ať již v oblasti fakt a čísel, nebo realizaci konkrétních projektů. Příkladem může být web www.zlin.dobramesta.cz.

- Komunikace - webová stránka města v oblasti dopravy a mobility umožní občanům získat zpětnou vazbu od uživatelů, jim naopak nabízí kontakt na příslušného úředníka, virtuální úřad tak není jednosměrný.
- Transakce – systém umí poradit a doporučit vyřízení problému skrze on-line formulářů, které jsou podporovány standardizovaným procesem, podle kterého úředníci magistrátu veškerou agendu řeší. Celý systém je navíc open source.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/digitalizace> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Vídeň mapuje objekty ve veřejném prostoru a zjednoduší schvalovací řízení](#). Město Vídeň začíná zaznamenávat obrazová data veřejného prostoru. Vozidla s kamerami a měřiči projedou celé město a dodají geograficky přesná obrazová data. Díky nim radnice odstraní nadbytečné předměty ve veřejném prostoru a od roku 2022 chce také značně zjednodušit jeho správu – občanům i podnikatelům postačí jeden webový portál.
- [Open data ve Vídni](#). Město Vídeň je chytrým městem roku 2012 i 2013 a agendy otevřeného vládnutí (open government) a otevřených dat (open data) jsou základními stavebními kameny vídeňského úspěchu.
- [Open data a big data](#). Otevřená data uspoří miliardy Tento článek se skládá ze dvou částí ilustrujících americký a britský přístup. Úmyslně jsou představeny oba, aby více vynikl rozdíl mezi nimi.

2.6 Koordinátor mobility

[Město by mělo mít svého koordinátora mobility](#) a pracovní skupinu na řešení otázek městské mobility. Obrovský problém je starobylý systém veřejné správy. Přebujelá byrokracie, kde pravá ruka neví, co dělá levá, x úřadů pro jeden papír. Často se stane, že třeba rok se pracuje na participaci s občany a pak všechno zablokuje jeden ze čtyřiceti úřadů, co o tom rozhodují. Iniciativa se v rámci sbližování všech zúčastněných snaží naučit úřady spolu komunikovat tak, aby stavba neztroskotala na jednom úředníkovi.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/koordinator-mobility> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **TEORETICKÁ VÝCHODISKA.** Koordinátor městské mobility je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji městské mobility.
- **INSTITUCIONALIZACE.** Zkušenosti z Německa, Nizozemska i dalších zemí ukazují, že volba vhodné formy institucionalizace je pro účinnou podporu udržitelné mobility nezbytně nutná. Pro zavádění cyklistické, pěší a veřejné dopravy jako integrální součásti plánování a rozvoje města je možné nalézt a zvolit odpovídající vhodnou podobu, např. ve formě pozice koordinátora pro mobilitu, pracovní skupiny pro městskou mobilitu, mluvčího apod. Jak dosáhnout toho, aby se otázky udržitelné mobility řešily automaticky a v dostatečné míře na všech úrovních obce a v rámci každé plánovací činnosti?
- **KOORDINÁTOR MĚSTSKÉ MOBILITY.** Koordinátor by měl mít konkrétní práva a povinnosti prostřednictvím plánu udržitelné městské mobility. Vybraná podoba řešení udržitelné mobility by měla mít ve své kompetenci plánování sítě, infrastrukturu, propagaci, služby atd. Aby se lépe zapojili občané a zlepšil se oběh informací, může tato pozice také fungovat jako kontaktní místo a zajišťovat kontakt s veřejností. Zkušenosti z měst hovoří jasně: nezáleží tolik na tom, ve které části administrativy je daná pozice zřízena. Mnohem důležitější je, jaká zodpovědnost a které povinnosti jsou dané pozici svěřeny.

2.7 Zapojování veřejnosti

Město by mělo do plánování rozvoje měst zapojit jeho obyvatele. Cílem je podporovat princip participace, která je výborným nástrojem aktivizace obyvatel. Jedině aktivní občané mohou měnit město k lepšímu. Pasivita způsobuje postupné odtržení politiků od obyvatel a naopak. Prvním krokem moderní a správné přípravy každého projektu je zjištění potřeb těch, které daná změna – výstavba přechodu pro chodce, cyklostezky, silnice nebo třeba jen instalace laviček – ovlivní. Ať už anketou na ulici, sérií dotazníků, hlasováním na webu, nebo sousedským setkáním u kávy, kde si lidé vyjasní, zda chtějí více míst na parkování, nebo spíše udělat širší chodník. Na takovém sousedském setkání se pak často potká žena na mateřské, živnostník, důchodkyně a řidič. A každý má svůj pohled na věc. Zatímco řidič chce co nejvíce místa k parkování, čerstvá matka by raději širší chodník.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/zapojovani-verejnosti> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- Jak udělat z města obývatel? Jako v Kolíně! Kolín je okresní město na východě Středočeského kraje. Leží na řece Labe, má přes 30 000 obyvatel a rozlohu 35 km². Je důležitou železniční křižovatkou. Bují zde průmysl: chemický, automobilový, strojírenský, potravinářský a polygrafický. Kromě toho má Kolín historické centrum, prvorepublikovou vodárenskou věž, dva rozlehlé parky.
- Ostrava je díky projektu fajnova Městem s dobrou praxí, jediným v České republice (2017/08/21) Síť evropské mezinárodní spolupráce mezi městy URBACT vyhlásila na jaře 2017 výzvu pro města a jejich projekty. Cílem výzvy bylo nejen zmapování současných témat,

kteřá města řeší, ale zároveň je rozšířit napříč Evropou. Ostrava se přihlásila s projektem participativní tvorby strategického plánu fajnOVA, který realizovala v roce 2016, a uspěla.

- **Co je D21?** D21 je revoluční nástroj, který umožňuje spravedlivější rozhodování se šíří u nás i ve světě jako lavina. Jak je to možné? D21 je Demokracie 21- Volební systém pro 21. století - <https://www.d21.me/cs> D21 podporuje participaci a umožňuje dělat lepší rozhodnutí na základě široké shody. D21 je systém, který zefektivňuje jakékoliv skupinové rozhodování.
- **Představujeme blog www.mistotvorba.cz.** Autorkou projektu je Veronika Valentová. Název má vystihnout myšlenky územního rozvoje obcí a měst. Proto i použití výrazu místotvorba ačkoli se v češtině často využívá výrazu město tvorba. V Angličtině se pojem Placemaking používá od poloviny 90. Let minulého století, nicméně myšlenka to není nová.
- **Města chtějí zapojit veřejnost do plánování. Lidé budou společně s developery kreslit podobu nových čtvrtí.** Pražský Institut plánování a rozvoje (IPR) začne na podzim školit městské části v tom, jak zapojit veřejnost do plánování developerských projektů. Takzvanou participaci si už některé radnice vyzkoušely a další chtějí vědět, jak na to. S veřejností se už baví developeri Skanska Reality a Sekyra Group.
- **Jak si získat srdce lidí? Pěstujte společenskou zodpovědnost.** Stále více Čechů zajímá o aktivity firem z hlediska CSR – společenské odpovědnosti. Zjistil to průzkum společnosti IPSOS, který se v rámci svého programu CSR & REPUTATION RESEARCH zaměřil na názory a postoje Čechů. JAK DŮLEŽITÁ JE PRO ČECHY SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST? 35 % populace si spontánně vybaví konkrétní společensky odpovědnou firmu.
- **Jak navrhnout férově sdílené město?** Často se zdá, že naše města a obce byla navržena bez ohledu na děti a mládež. Veřejné prostory a dopravní prostředky navržené zdravými dospělými přinejmenším pro jiné zdravé dospělé opomíjejí potřeby dětí, stejně jako potřeby postižených nebo starších obyvatel, stejně jako rodin s malými dětmi.
- **Teorie a praxe - zapojení veřejnosti za účelem rozvoje plánování městské mobility.** Dopravní plánování může být kontroverzním tématem. Takto začíná článek, který byl nedávno zveřejněn na stránkách www.eltis.org. V Česku bychom mohli ovšem napsat "Dopravní plánování je kontroverzním tématem". Proto je třeba věnovat zapojování veřejnosti tolik pozornosti.
- **Řekni to Vídni: aplikace na podněty obyvatel** Vídeň v rámci digitální strategie spustila v únoru 2017 aplikaci, která obyvatelům umožňuje během půl minuty poslat jakýkoli podnět. Zasláné návrhy přímo na místě vyřeší zásahová skupina a případ v aplikaci označí za vyřešený. Podobnou aplikaci má i Praha. Vídeňané mohou prostřednictvím této aplikace posílat podněty přímo městské správě.
- **Ve Frankfurtu představují studentské návrhy dopravních uzlů pro projekt CHIPS.** Datum 21. února bylo už nějakou dobu jasně označené v kalendářích patnácti studentů dvou německých univerzit – Univerzity umění a designu v Offenbachu nad Mohanem a Univerzity aplikovaných věd ve Frankfurtu nad Mohanem. V tento den studenti představili své finální návrhy „Mobilních uzlů mobility“, jak znělo zadání.
- **Bruselský plán městské mobility se dočká zpětné vazby od veřejnosti.** Minulý měsíc zahájili v Bruselu proces participace veřejnosti v přípravě regionálního plánu mobility. Plán mobility pro bruselský region obsahuje konkrétní detaily nezbytné pro realizaci významných opatření

v oblasti mobility, která definuje regionální plán udržitelného rozvoje. Hlavním cílem je snížit objem příchozí i odchozí dopravy v Bruselu o 20 %.

- **Pražské židle & stolky**. V minulém roce se v Praze na několika místech objevily židle a stolky. Nový městský mobiliář oživuje veřejná prostranství, kde se dříve nedalo na delší dobu příjemně zdržet. Pilotní projekt Pražské židle & stolky zaznamenal v roce 2016 velký úspěch a Praha se ho rozhodla pro nadcházející sezónu rozšířit na další místa ve městě.
- **Občanská Břeclav se probouzí** Ve čtvrtek 9. února 2017 se v břevclavské Cyklosféře velmi živě diskutovalo o rozvoji města, vazbách mezi dopravou, územním plánem, životním prostředím, veřejným prostorem a dalšími tématy. Občanské iniciativy zkoumají složení uživatelských skupin, propracovávají sběr potřebných dat, diskutují o komunikačních nástrojích a koordinaci mobility, atd.
- **Nová aplikace zmente.to má zlepšit pražskou dopravu**. Hlavní město připravuje pilotní projekt jednotného místa, kde budou lidé mít možnost posílat návrhy, stížnosti i pochvaly pracovníkům magistrátu a jeho podřízeným organizacím v oblasti dopravy. V první fázi se do projektu zapojí především Technická správa komunikací, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy. Jen tyto tři instituce loni odbavily přes 35 tisíc podnětů.
- **Veselé a barevné město**. Ani nevíme, kdo stojí za iniciativou „Chceme mít barevnou Porubu“, ale je super, když se ve městech najdou lidé, kteří dokáží o svém městě napsat: "Šedá Poruba nás nebaví. Chceme ji mít veselou, barevnou, chceme, aby se tady něco dělo. Rádi bychom společně s Vámi Porubu oživilí a udělali z ní příjemné a moderní místo." Ano, vše je jen o lidech.
- **Deset strategií pro transformaci měst a veřejného prostoru prostřednictvím placemakingu**. „Charakter města určuje jeho veřejný prostor, ne ten soukromý“ Dr. Joan Clos, výkonný ředitel UN Habitat. Včera vyšla novinka na téma: Město s dobrou adresou by rádo uplatnilo "placemaking". Dnes zveřejňujeme stručný výťah deseti strategií pro transformaci měst a veřejného prostoru prostřednictvím placemakingu.
- **Město s dobrou adresou by rádo uplatnilo "placemaking"**. Co je to placemaking? Český překlad neexistuje, ale doplňující otázka může napovědět. Co kdybychom budovali komunitu místa? Placemaking je idea i praxe zastřešující veškeré postupy, které vedou ke zkvalitnění čtvrtí, měst nebo regionů. Slouží jako inspirace pro všechny, kdo společně znovuobjevují a přetvářejí veřejný prostor jako centrum každé sociální komunity.
- **Manuál participace: JAK ZAPOJIT VEŘEJNOST DO PLÁNOVÁNÍ MĚSTA**. Pražští radní schválili v listopadu 2016 Manuál participace, který má pomoci zapojit obyvatele do plánování rozvoje města. Dokument navrhuje organizovat sousedská setkání, kde se lidé předem dozví, co se má v okolí jejich bydliště změnit. Dokument a další informace k participaci si můžete stáhnout na tomto odkaze - <http://www.iprpraha.cz/manualparticipace>.
- **Město, veřejnost a neziskový sektor**. Když v Grazu chtěli plošně zklidnit dopravu v celém městě, město k tomu dělalo rozsáhlou kampaň, ale i tak po zavedení opatření si lidé na nové opatření chvíli zvykali, než jim došlo, že je to dobré. U nás podobné kampaně ze strany měst zatím chybí. Možná je to dáno tím, že obecně kampaním ze strany měst se moc nevěří. Tuto oblast tak zatím přebírá neziskový sektor.

2.8 Monitoring a evaluace

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tuto vizi je možno uskutečnit nejen procesem plánování městské mobility, ale také procesem hodnocení strategických plánů a stávajících dopravních politik. Města mohou využít několika způsobů hodnocení, např. prostřednictvím Místní agendy 21., případně lze využít k hodnocení doporučené **INDIKÁTORY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY**, pokud město si nechalo vypracovat svůj [plán udržitelné městské mobility](#).

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/monitoring-a-evaluace> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **MÍSTNÍ AGENDA 21.** Cílem systému hodnocení je vytvoření standardizovaného postupu hodnocení udržitelného rozvoje na místní/regionální úrovni, který umožní dlouhodobě sledovat a porovnávat kvalitu rozvoje municipalit z komplexního pohledu i v dílčích oblastech. Hodnocení lze chápat také jako zkoumání příspěvku municipality k prioritám a cílům Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR. Téma „Doprava“ je v rámci Metodiky rozčleněno do 5 dílčích oblastí, tak aby byly kompatibilní se strategiemi a dalšími metodikami pro hodnocení udržitelné dopravy. Ke každé oblasti byla zpracována sada návodných otázek, na které by měly jednotlivé municipality při svém sebehodnocení odpovědět. Tato sada otázek je pak doplněna souborem doporučených indikátorů.
- **SPOLEČNÉ EVROPSKÉ INDIKÁTORY – ECI.** Společné evropské indikátory neboli indikátory ECI (ze zkratky European Common Indicators) jsou v českých podmínkách nejznámější a nejvyužívanější sadou udržitelného rozvoje na místní úrovni. Sada byla vyvinuta v roce 2001 na popud Evropské komise a byla testována v několika desítkách evropských městech. V roce 2003 byla převzata a aplikována do podmínek českých měst. Bylo samozřejmě nezbytné přizpůsobit metodiku podmínkám tuzemských, což se u většiny indikátorů stalo. V současnosti ji jako celek nebo jen její dílčí části využívá nebo historicky využívalo cca 50 měst v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Sada indikátorů ECI se skládá z 10 převážně environmentálních ukazatelů. Jsou jimi:
 - [Spokojenost obyvatel s místním společenstvím, demografie.](#)
 - [Uhlíková stopa - Místní příspěvek ke globální změně klimatu.](#)
 - [Mobilita a místní přeprava cestujících.](#)
 - [Dostupnost veřejných prostranství a služeb.](#)
 - [Kvalita místního ovzduší.](#)
 - [Cesty dětí do a ze školy.](#)
 - Nezaměstnanost.
 - [Zatížení prostředí hlukem.](#)
 - [Udržitelné využívání území.](#)
 - Ekologická stopa města.
- **INSPIRACE.** [Využití indikátorů od A do Z, Mobilita a město Krnov.](#) V roce 2016 byla vydána příručka Využití indikátorů od A do Z, která si dala za cíl jediné - shrnout praxi a zkušenosti odborného týmu společnosti Ci2, o.p.s. v oblasti práce s indikátory udržitelnosti na místní úrovni. Publikace vznikla v době, kdy byly přijaty nové Cíle udržitelného rozvoje OSN – tzv. Sustainable Development goals (SDGs).
- **INDIKÁTORY DOPORUČENÉ V RÁMCI PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY**

3. Fakta a čísla

79% lidí pociťuje problémy kvůli dopravě po městě. Jen 16 % věří ve zlepšení situace. Ano, čísla mají magickou moc. Cokoliv se podloží čísly, nabývá na důležitosti. Odkud se ale ta data vzaly, jsou hodnověrná, nejsou zmanipulovaná? Cílem této stránky je tak nejen přinést fakta, ale i naučit se je interpretovat. K čemu by jinak byly analýzy, statistiky, kdyby zůstaly schovány v "šuplíku" úřadů a výzkumných institucí?

Jakékoliv plánování musí být postaveno na datech. Cílem je tak podpořit sběr kvalitních a ověřitelných dat, která jsou základem dopravního plánování a rozhodování o volbě dopravního modu a trasování dopravní infrastruktury, která dále vstupují do modelování scénářů rozvoje infrastruktury a jeho ekonomického hodnocení.

Cílem je podporovat aktivity spojené se zajišťováním relevantních dat na národní i regionální úrovni (např. průzkumy dopravního chování), následné aktivity spojené s modelováním variant rozvoje infrastruktury v území, včetně stanovení ekonomické efektivity daných opatření.

Cílem je sdružovat a prezentovat data na informačním portále akademie městské mobility, a to ve spolupráci s vybranými institucemi, např. RODOS (Centrum pro rozvoj dopravních systémů) nebo CDV (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.).

Na webovém odkaze http://www.mesto.dobramesta.cz/Fakta_a_cisla jsou zveřejněny zveřejněné první informace, zajímavosti a příklady dobré praxe sběru dat.

3.1 Emise a imise z dopravy

V Česku zemře každý rok předčasně devět tisíc lidí kvůli znečištění ovzduší. Jakou vinu nesou automobily? Vozidla produkují dva druhy emisí – primární a sekundární. Primární vytvářejí přímo automobily prachovými částicemi při otěru pneumatik o vozovku či výfukovými plyny. Sekundární emise už v prostředí jsou, ale vozidla je znovu rozvíří, tedy prach. Na webovém odkaze jsou dále rozpracované tyto odkazy:

- Charakteristika znečišťujících látek.
- Dopady emisí z automobilismu na zdraví.
- INDIKÁTOR ECI A.2: Místní příspěvek ke globálním změnám klimatu.
- Indikátor ECI A.5 - Kvalita místního ovzduší.
- INDIKÁTORY S PŘÍMOU VAZBOU NA DOPRAVU A MOBILITU.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/emise-a-imise-z-dopravy> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Institut NICE doporučuje omezit rychlost na 30 km/h](#). Institut zdravotní péče NICE (National Institute for Health and Care Excellence) ve své nejnovější publikaci „Znečištění ovzduší: kvalita ovzduší ve vnějším prostředí a naše zdraví“ důrazně doporučuje omezit rychlost dopravy ve městech právě v zájmu vyšší kvality ovzduší.

- [Emise z aut zabijí desetkrát více lidí než dopravní nehody.](#) Zdraví škodlivé částice, na jejichž emisích se z velké části podílejí automobily, způsobí podle Michala Vojtíška z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní ČVUT desetkrát více úmrtí než dopravní nehody. Výhodiskem jsou podle něho například auta na CNG, tedy na stlačený zemní plyn.
- [Soumrak dieslů.](#) Stále tvrdší emisní normy, ale i nepraktičnost vznětových motorů při jízdách na krátké vzdálenosti – to vše přiživeno diskusí okolo aféry „dieselgate“ – vyvolávají úvahy o konci produkce automobilů jezdících na naftu. V současné době již možná není ani tak otázkou „zda“, ale „kdy“ k tomuto kroku jejich výrobci přistoupí.
- [EkoLogis - Jezdím čistě](#) . Praha rozjíždí projekt „EkoLogis – Jezdím čistě“ zaměřený na předcházení smogovým situacím a postupné snižování množství škodlivých látek v ovzduší. Tento článek byl převzat v plném znění z projektu Čistou stopou, partnera značky Města s dobrou adresou. Projekt uleví pražskému ovzduší.
- [Projekt čisté městské logistiky EkoLogis spojuje balíkové dopravce.](#) Praha v červnu odstartovala projekt EkoLogis, jehož cílem je snižování emisí z dopravy a zlepšení ovzduší na území hlavního města. Do dnešního dne se do něj vedle více než desítky městských institucí zapojilo několik významných přepravních a logistických firem, které v Praze distribuují balíky a zboží.
- [Chceme lepší vzduch? To nejrychlejší řešení je pěší a cyklistická doprava.](#) Připravili jsme pro vás překlad článku "Chceme lepší vzduch? To nejrychlejší řešení je pěší a cyklistická doprava", který pojednává o přínosech pěší a cyklistická doprava pro životní prostředí. Článek byl zveřejněn na odkaze společnosti SUSTRANS a autorem článku je Dr. Andy Cope.
- [Výfuky versus zdraví od A do Zet.](#) Problematika škodlivosti automobilových zplodin se kolem nás skloňuje ve všech pádech, do jaké míry se v ní však opravdu vyznáme? Publikace Miroslava Šuty Účinky výfukových plynů z automobilů na lidské zdraví nám v tom může konečně udělat jasno. Tento článek byl převzat v plné verzi z projektu Čistou stopou, partnera značky Města s dobrou adresou.
- [Rok 2036: budou problémy s dopravou již minulostí?](#) Zveřejňujeme překlad prezentace z letní školy o udržitelné mobilitě - Made in Leipzig a to na téma "Environmentální a sociální problémy v dopravě – kdy začneme jednat?" od profesora Thilo Beckera z TU Dresden, která zazněla dne 17.8.2016.
- [Cinknuté emise: Žalovat, či nežalovat?](#) Jak již v březnu informovala média, první čtyřlístek Čechů podal žalobu na automobilky Škoda Auto a Volkswagen kvůli nechvalně proslulému podvodu s měřením emisí. Jde o reakci na to, že koncern VW plošně odškodní zákazníky v USA, ale v Evropě tento krok odmítá. Tato novinka byla v plném znění převzata z projektu Čistou stopou, partnera značky Města s dobrou adresou.
- [Praha má Strategii adaptace na klimatickou změnu.](#) Rada hl. m. Prahy schválila Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu. Jde o první krok v přípravě města na probíhající změnu klimatu, kdy se její negativní důsledky v městském prostředí projevují ještě více než v otevřené krajině. Strategie se zaměřuje na snižování negativních dopadů klimatické změny pomocí přírodě blízkých opatření.
- [Vzduch v autech je znečištěnější než venku. Ohrožuje děti, varují vědci.](#) Děti jsou uvnitř vozidel vystavené mnohem horšímu znečištění ovzduší než venku, upozorňují vědci. Znečištěný vzduch podle nich může zpomalit růst plic a vyvolat respirační onemocnění. Školáci by tak podle výzkumníků měli raději chodit pěšky nebo jezdit na kole.

- **Vliv znečištění na centrální nervový systém.** Na Výboru pro udržitelnou dopravu Rady vlády udržitelného rozvoje zazněla dne 6.6.2017 zajímavá přednáška Radima J. Šráma, z Ústavu experimentální medicíny AV ČR na téma Vliv znečištění (PM_{2,5} a polycyklickými aromatickými uhlovodíky) na centrální nervový systém CNS.
- **Auta na dieselový pohon produkují ještě víc dusíkatých látek, než jsme předpokládali.** Emise oxidů dusíku jsou u vozů třídy Euro 6 šestkrát vyšší než povolené normy. Osobní dieselové vozy překračují evropské limity pro oxid dusičitý na silnicích mnohem větší měrou, než zněly původní předpoklady – v roce 2016 měly emise dosahovat hladiny 575 mg NO_x / km, ale německý vozový park s dieselovým pohonem ve skutečnosti produkoval průměrné emise 767 mg NO_x / km.
- **Praha má první analýzu pro regulaci dopravy při smogových situacích (26.02.2017)** Hlavní město má první podklad pro tvorbu regulačního řádu, který by umožnil při vyhlášení smogových situací účinně regulovat automobilovou dopravu. Ta je v Praze největším zdrojem znečištění ovzduší. Rešerše srovnává dopravní opatření používaná evropskými zeměmi a městy k rychlému snížení znečišťujících látek v ovzduší při vzniku smogové situace.
- **Výfukové plyny z aut v plicích** Smog znovu přidusil Česko - podívejme se na něj v číslech. O tom, ale i o jiných zajímavých informacích z pohledu dopravy pojednávalo TÉMA DNE v Událostech ČT dne 2.2.2017. Záznam z reportáže si můžete prohlédnout na tomto odkaze a to od 30:37. Co se odehrává v těle, pokud člověk vdechuje výfukové plyny. Částice se dostávají do různých míst dýchací soustavy.

3.2 Hluk a vibrace z dopravy

Co je hluk a co způsobuje? Hluk z dopravy má na psychiku člověka významný dopad, způsobuje pocit únavy, deprese, rozmrzelost, agresivitu či zhoršení paměti. Důsledkem může být i celkové snížení výkonnosti. Pokud jsme hluku vystaveni dlouhodobě, může způsobit vysoký krevní tlak, poškození srdce nebo nespavost. Při dlouhodobém působení hluku nad 130 decibelů, což je třeba hluk při startu letadla, může dojít k trvalému poškození sluchu. Jenže i intenzita 70 decibelů po dlouhou dobu, běžná podél hlavních silnic, umí sluch poškodit skoro stejně. Na stránkách je popsán Indikátor ECI B.8 - Zatížení prostředí hlukem.

Více: <http://ci2.co.cz/cs/indikator-eci-b8-zatizeni-prostredi-hlukem>

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/emise-a-imise-z-dopravy> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **PŘÍKLAD ZE ZLÍNA.** Nejvíce hluku způsobují ve městech často automobily. Ve Zlíně v místech s překročenými limity žije 28 tisíc lidí. Přes den překračuje silniční provoz limity hluku asi u 2 300 budov, v nichž žije asi 21 tisíc obyvatel města. V noci tyto limity nesplní dokonce až tři tisíce staveb, což má přímý dopad asi na 28 tisíc lidí. Nadměrnému hluku z železniční dopravy je ve městě vystaveno přibližně tisíc obyvatel ve dne a pět tisíc v noci.

3.3 Infrastruktura a vozový park

V rámci zpracování [plánu městské mobility](#) by měla být zmapována tzv. „tvrdá“ opatření (infrastrukturní) a to dle těchto témat:

- Individuální automobilová a motocyklová doprava
- Doprava v klidu
- Veřejná doprava
- Pěší doprava a cyklistická doprava
- Nákladní doprava a městská logistika
- Intermodalita
- Nízkoemisní vozidla

Příkladem indikátorů výstupů je např. počet nových vozidel městské hromadné dopravy, počet nových linek MHD, nárůst kilometrů nově obsluhovaných území, plocha vybudovaných pěších zón či počet kilometrů vyhrazených pruhů pro cyklisty.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/infrastruktura-a-vozovy-park>.

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Vídeň: cyklistická a pěší doprava v číslech](#). Ve spolupráci se zahraniční kanceláři města Vídně zveřejňujeme vybrané odkazy a příklady informací týkajících se pěší a cyklistické dopravy.
- Stupeň automobilizace. Příklad: Ve Zlíně je to 404,6, tedy 2,47 osob na jeden vůz, při 75 171 obyvatel asi 30 400 aut. Před sto lety dosahovala automobilizace okolo 0,02 automobilu na tisíc obyvatel. Automobilizace nejspíš poroste dál, k roku 2035 je zlínský odhad mezi 460 až 510 osobními vozy na tisíc obyvatel.

3.4 Základní data o mobilitě

V rámci zpracování [plánu městské mobility](#) mají být získána i následující data:

- [Dopravní chování - modal split](#)
- [Demografie a mobilita](#)
- [Hybnost](#)
- [Intezity - sčítání dopravy](#)
- [Multimodální dopravní model](#)

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/mobilita-a-dopravni-chovani>.

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [V České republice začal celostátní průzkum dopravního chování „Česko v pohybu“ \(2017/09/13\)](#). Centrum dopravního výzkumu zahájilo celostátní průzkum „Česko v pohybu“. Jeho cílem je zjistit odkud, kam, jakými dopravními prostředky a za jakým účelem obyvatelé České republiky cestují. Získané informace přispějí k efektivnímu plánování

dopravy tak, aby lépe odpovídala potřebám občanů. Průzkum potrvá do podzimu příštího roku.

- **Většina obyvatel Německa chce být méně závislá na svém autě.** Většina řidičů aut si umí představit každodenní život bez auta, pokud k tomu bude mít vhodné podmínky. Podle reprezentativního průzkumu o ekologickém povědomí, který společně provedlo Federální ministerstvo životního prostředí (BMUB) a Německá agentura pro životní prostředí (UBA), by většina obyvatel Německa ráda snížila svou závislost na autě.
- **Průzkum projektu CHIPS zkoumá překážky, které lidem brání dojíždět do práce na kole.** Jedním z cílů evropského projektu CHIPS je zajistit co největšímu počtu lidí vhodné podmínky pro dojíždění do práce na kole. Součástí prvního kroku je průzkum provedený na pracovištích v okolí cykloálcí v Severním Irsku (Comber Greenway), v holandské provincii Gelderland (Rijnwaalpad), v holandském městě Tilburgu (Hart van Brabant), atd.
- **Jak cestujeme v české metropoli?** Životní tempo se neustále zrychluje a lidé se během dne snaží stihnout, co se dá. Rozvoj dopravy spolu s její modernizací by jim v tomto ohledu měl být nápomocný. Ani naše metropole není výjimkou, plánování a organizaci pražské dopravy se věnuje celá řada odborníků. Pojďme se dnes podívat na specifika dopravního chování obyvatel a návštěvníků metropole.
- **Systém RODOS pomáhá řidičům i dopravním plánovačům.** Technologie otevírají nové možnosti pro sledování a řízení dopravy a mobility. Konference s názvem Nástroje pro mobilitu 21. století, která se konala v Praze, představila výsledky několik let trvajících výzkumu centra RODOS. Prestižní událost spojenou se zasedáním Světové silniční asociace (World Road Association, PIARC, AIPCR) navštívilo na 120 dopravních expertů.
- **Výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016.** Co nám data říkají o nás? Ředitelství silnic a dálnic zveřejnilo výsledky celostátního sčítání dopravy a porovnálo údaje s lety 2010 a 2016. Na drtivé většině úsecích se doprava zvýšila, na některých je doprava dokonce třikrát vyšší. Ze statistiky vyplývá, že doprava se zvyšuje na všech monitorovaných místech, a to minimálně v procentech, tradičně velmi vytížená je okolí Prahy.
- **Cestování vlakem se stalo fenoménem doby.** Svaz cestujících ve veřejné dopravě vydal tiskovou zprávu (29.3.2017), ve které komentujeme statistiky počtu přepravených cestujících na železnici v ČR, které zveřejnilo ministerstvo dopravy. TZ: Cestování vlakem se stalo fenoménem doby, přeprava cestujících na železnici je nejvyšší v historii ČR. Přeprava cestujících na české železnici pokračuje v růstu již sedmým rokem v řadě.
- **RODOS: Centrum pro rozvoj dopravních systémů.** Centrum pro rozvoj dopravních systémů RODOS je největším současným subjektem působícím v oblasti aplikovaného výzkumu v odvětví dopravy se zaměřením na monitorování, řízení silniční dopravy a jejího financování. Centrum RODOS tvoří tři největší technické vysoké školy v ČR, jedna veřejná výzkumná instituce a šest podniků, které patří mezi přední dodavatele,
- **Historicky první sčítání cyklistů v Přerově ukázalo potřebu nových cyklostezek.** Celkem 42 572 průjezdů cyklistů napočítali v Přerově, během měření v květnu a v září, které probíhalo na 32 místech. Historicky první průzkum intenzit cyklistické dopravy zpracovala Vysoká škola logistiky, která sídlí také v Přerově.
- **Počet seniorů prudce narůstá, znamená to větší rizika v dopravě**
V roce 2015 žilo v České republice 1,8 milionu osob ve věku 65 a více let. Jejich počet poroste – v roce 2030 by jich mělo být už 2,6 milionu. Podle odhadů budou u nás za 20 let lidé nad 65 let tvořit celou třetinu obyvatel. Jsme na to připraveni? Co to znamená pro dopravu? Jak zajistit seniorům bezpečnou mobilitu?

3.5 Nehodovost a bezpečnost

Doporučená sbírána data:

- nehodovost všech účastníků silničního provozu; popis příčin a závažnosti nejčastějších nehod (se zvláštním zřetelem na nehody zranitelných účastníků silničního provozu); časová rozmezí, kdy k nehodám dochází; odhalení případných nehodových lokalit a úseků;
- silniční síť s informacemi o rychlostním režimu, zklidněných úsecích a restrikcích pro určitý segment dopravy (např. nákladní vozidla);
- nebezpečné úseky na silniční síti (úseky se zvýšenou nehodovostí, zohlednění stavebně-technického a dopravně-bezpečnostního stavu pozemních komunikací
- degradovaný povrch vozovek, nedostatečné rozhledové poměry, bariéry atd.;
- dopravní značení, zařízení a signalizace (stav a potřeby signalizace, svislého i vodorovného značení, zabezpečení železničních přejezdů, přechodů pro chodce, zklidnění provozu v obytných zónách, v blízkosti škol apod.);
- bezpečnost na cestách do škol;
- nejčastější páchané dopravní přestupky;
- subjektivní vnímání bezpečnosti v provozu (šetření uživatelských potřeb, včetně cyklistů a pěších) – může se poměrně lišit od skutečných podmínek na komunikacích, vnímáním agresivního stylu jízdy apod.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/nehodovost-a-bezpecnost> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Za první pololetí 2017 zemřelo při nehodách 228 osob.](#) Za první pololetí letošního roku vyšetřovala Policie ČR 49 608 dopravních nehod, o 2 149 více než loni. Zemřelo při nich 228 osob. Je to sice o 5 více než v roce 2016, nicméně od roku 1993 se jedná o druhý nejpříznivější výsledek. Letos při nehodách zemřelo 107 cestujících v osobních automobilech (meziročně o 3 více), 47 chodců (-4), 35 motocyklistů a jejich spolujezdců.
- [Nové výsledky výzkumu EU o dopravní bezpečnosti.](#) Od začátku 21. století jsme zaznamenali značný pokrok v oblasti dopravní bezpečnosti: počet osob, které v důsledku dopravní nehody utrpěly vážné zranění, nebo dokonce zemřely, se podařilo snížit o 54 %. I tak ale nemáme důvod k úplné spokojenosti, protože jak ukazují statistiky z roku 2015, dlouhodobý pokles začal opět zpomalovat.
- [Dopravní nehody nás v roce 2015 stály 68 miliard, zemřelo 737 osob.](#) Vývoj nehodovosti a jejich následků v České republice nebyl v posledních dvou letech příznivý. Bude-li tento trend i nadále pokračovat, bude za několik let provoz na českých silnicích jedním z nejnebezpečnějších v celé Evropě. Kromě osobních tragédií způsobují dopravní nehody také stále rostoucí celospolečenské ztráty. Ty loňské jsou znovu rekordní. Dosáhly 68 miliard korun.

3.6 Spokojenost a kvalita života

Celá záložka je o faktech a číslech? Jak chcete ale vypočítat lidské štěstí a pohodu? I na to je recept. S trochou nadsázky se můžeme učit od [Bhútánské království, kde od roku 1972](#) měří svůj rozvoj podle tzv. hrubého národního štěstí. Klasičtí ekonomové se možná ohradí, že měřit něco tak subjektivního jako štěstí prostě nejde. Je to jakýsi extrémní protipól k našemu hrubému domácímu produktu. Ten měří velmi dobře ekonomickou výkonnost, ale jako ukazatel kvality života je značně zavádějící. Malé je krásné, tvrdil již před čtyřiceti lety britský ekonom německého původu E.F.Schumacher. Není třeba být posedlý kvantitativním růstem a velikostí. Příroda miluje rozmanitost.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/spokojenost-a-kvalita-zivota> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Fahrradklima-Test organizace ADFC: které z německých měst má nejlepší podmínky pro cyklisty?](#) Koncem května 2017 představila organizace ADFC, která je jedním z členů ECF, již 7. ročník svého Fahrradklima-Testu, zaměřeného na cyklistické podmínky v německých městech a obcích. Jde celosvětově o nejrozsáhlejší studii svého druhu, čítající více než 120 000 účastníků a 539 měst.
- [Většina obyvatel Německa chce být méně závislá na svém autě.](#) Většina řidičů aut si umí představit každodenní život bez auta, pokud k tomu bude mít vhodné podmínky. Podle reprezentativního průzkumu o ekologickém povědomí, který společně provedlo Federální ministerstvo životního prostředí (BMUB) a Německá agentura pro životní prostředí (UBA), by většina obyvatel Německa ráda snížila svou závislost na autě.
- [Obyvatelé EU hodnotili kvalitu dopravy po městech a po silnicích.](#) Jaká je současná realita a jaké formy dopravy podporují obyvatelé EU? Odpověď dávají výsledky průzkumu provedeného ve všech státech EU28 na sklonku roku 2014. Od průzkumu sice již uběhly dva roky, ale stále zřejmě platí - ve městech hlavně pohodlně a rychle, Čechy zajímá také cena. Pětina obyvatel EU včetně Čechů odmítá cestovat v prostředcích MHD.
- [Index udržitelnosti měst 2016 \(Sustainable Cities Index 2016\)](#) . Sustainable Cities Index 2016 hodnotí míru udržitelnosti měst a objevuje se na něm stovka světových velkoměst, která se v tomto hodnocení umísťují nejlépe. Mezi prvních pět nejlépe hodnocených patří Curych, Singapur, Stockholm, Vídeň a Londýn. Praha se v žebříčku hodnocení světových velkoměst objevuje na devátém místě.

3.7 Zdraví a aktivní mobilita

V České republice trpí obezitou 71% dospělé populace, patříme k nejobéznějším národům světa. Nedostatek pohybu nevratně poškozuje zdraví každého člověka a má za následek více než 2 400 předčasných úmrtí za rok. Obezita nevratně poškozuje zdraví každého člověka.

- Česká společnost trpí nedostatkem pohybu. Od 90. let roste podíl obézních lidí, v roce 2013 podle Světové zdravotnické asociace je ČR nejobéznějším národem v Evropě. V České republice narůstá také podíl obézních dětí nebo s nadváhou, každý pátý chlapec má vyšší než normální váhu;
- národohospodářské ztráty v souvislosti s obezitou dosahují 37 – 81 miliard Kč ročně;

- nízká pohybová aktivita je u nás příčinou odhadem 2442 úmrtí ročně;
- zdravotní přínosy pravidelného používání jízdního kola jako dopravního prostředku převažují související rizika;
- díky pravidelné pohybové aktivitě se průměrná délka života prodlouží o 8 měsíců;
- znečištění vzduchu a rizika dopravních nehod zkrátí v průměru život o 28 dní.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/zdravi-a-aktivni-mobilita> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **Souvislosti ČT2: Kdo neskáče, není Čech!** Velká společenská témata nahlížená z nejrůznějších úhlů pohledu, odborní hosté z řad vědců a intelektuálů, kontext a souvislosti těch nejzajímavějších fenoménů současnosti. To vše živě a pod taktovkou moderátora Jana Pokorného. Ve středu 28.6.2017 bylo tématem Kdo neskáče, není Čech! Aneb čím je dnes sport a kdo všechno u nás (ne)sportuje?
- **Zdravý život ve veřejném prostoru: neaktivní občané jsou pro města výzvou.** Jak přimět, či motivovat obyvatele měst, aby se vrátili k fyzické aktivitě? To je jedna z hlavních výzev, které budou města čelit v příští dekádě. Nedostatek fyzické aktivity a sedavý způsob života jsou současné hlavní rizikové faktory pro lidské zdraví. Dramatický nárůst chronických nemocí, které souvisejí s nedostatečnou pohybovou aktivitou obyvatel, se týká mnoha obyvatel.
- **Rady pro zdravé srdce přímo od kardiologů.** Novinky.cz zveřejnili v pondělí 27.2.2017 zprávu, která stojí za pozornost. Pokud někdo ví, jak lze skutečně předejít onemocnění srdce, pak jsou to kardiologové. Čtenářům serveru Health popsali několik svých doporučení týkajících se výživy, cvičení, ale i každodenních návyků, které mají na nejdůležitější sval v těle výrazný vliv.
- **Vazba mezi aktivní mobilitou a zprávou týkající se rostoucího počtu nemocných s cukrovkou.** Zveřejňujeme tiskovou zprávu týkající se rostoucích počtů nemocných s cukrovkou a rovněž tak stoupajícím nákladů na péči o tyto pacienty. Tisková zpráva byla zveřejněna ku příležitosti Světového dne diabetu, který připadá na 14.11.2016. S cukrovkou se léčí 541 tisíc klientů VZP. Péče o ně stojí 6,5 miliardy.

4. Mezioborového plánování

Město by si mělo vytvořit [kvalitní strategický plán řešící dopravu a mobilitu](#). Pomoci má tzv. [plán udržitelné městské mobility](#), pro jehož přípravu platí přesný postup a zákonitosti. K dispozici je certifikovaná metodika, která představuje krok po kroku, co má město dělat. V březnu 2016 ji certifikovalo MD. Zpracovatelem bylo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Koncepce plánů udržitelné městské mobility popisuje hlavní rysy moderní a udržitelné městské mobility a dopravního plánování a je považovaná za klíčový nástroj pro řešení těchto záležitostí.

V českých podmínkách se tématu věnuje řada odborných publikací, ale i tak se většina politiků i úředníků zatím k plánu udržitelné městské mobility staví velmi rezervovaně. Proces učení, získávání zkušeností a poznatků je zatím určen jen pro „zasvěcené“, ostatní zaměstnanci na úřadě o daném plánu většinou neví a nerozumí mu. Tím pádem vznikají konflikty, které je třeba řešit, hledat konsenzus, nacházet kompromisy, zvažovat pro a proti.

Plán udržitelné městské mobility sice vychází z principů dopravního plánování, ale jedná se o daleko širší téma, než by se na první pohled zdálo. Zahrnuje v sobě také prvky sociologie, demografie nebo psychologie. Tradiční dopravní plánování stojí před výzvou, která souvisí s celkovou změnou společnosti a jejích hodnot. Jen v širším kontextu je moci lépe pochopit i tyto otázky: Parkoviště nebo dětské hřiště? Nádraží v centru, nebo na periférii? Krajina bude méně, nebo více prostupná pro člověka? Nová parkující místa, nebo cyklistické pruhy? Budeme rušit regionální železniční tratě? Kdy se stávají silnice bariérou?

Témata se nemohou prezentovat izolovaně, ale je třeba upozornit na jejich provázanost a mezioborovost. Řešení městské mobility se dá přirovnat k lidskému tělu, které také funguje jako celek, nikoliv jen jeho jednotlivé údy. Pokud tě bolí koleno, tak často je chyba ve špatném držení těla. Pokud tě trápí parkovací politika, pak taky je často chyba někde úplně jinde.

Na webovém odkaze <http://www.mesto.dobramesta.cz/planovani> jsou zveřejněny zveřejněné první informace, zajímavosti a příklady dobré praxe sběru dat.

4.1 Aktivní mobilita

Evropský kontext: O podpoře fyzické aktivity občanů EU diskutují zástupci 28 členských států v rámci [High Level Group on Nutrition and Physical Activity](#) a členské státy přímo podporují pohybové aktivity dětí v [akčním plánu boje proti dětské obezitě](#). Nejrůznější partneři (např. spotřebitelské či zdravotnické nevládní organizace a odborníci z oblasti zdravotnictví) pořádají v rámci [Evropské platformy pro stravu, fyzickou aktivitu a zdraví](#) dobrovolnické akce zaměřené na pohybovou aktivitu.

Český kontext: Aktivní mobilita je podporována v rámci implementace Národní strategie Zdraví 2020 Vláda na svém zasedání odsouhlasila dne 20. 8. 2015. Tato strategie jasně definuje priority České republiky v oblasti péče o zdraví, které povedou ke zlepšení zdravotního stavu našich občanů. Existence tohoto dokumentu nám také umožňuje čerpat finanční prostředky z evropských fondů, což je pro realizaci akčních plánů zásadní. Jejím účelem je především stabilizace systému prevence

nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/aktivni-mobilita> .

Dobrá praxe, zajímavosti: viz. kapitola 3.7 Zdraví a aktivní mobilita

4.2 Bezpečnost

Bezpečnost silničního provozu je jedním ze zásadních problémů ve městech. Problémem bezpečnosti se musíme zabývat nejen kvůli ochraně lidských životů (prevence úmrtí a zdravotních následků ze silničních nehod). V souvislosti s každou nehodou vznikají zároveň ohromné celospolečenské ztráty. Statistické údaje a monitoring k bezpečnosti v kapitole 3.5. Nehodovost a bezpečnost. Bezpečnost silničního provozu je řešena prostřednictvím tří pilířů:

- [Bezpečné chování](#)
- [Bezpečná pozemní komunikace](#)
- [Bezpečné dopravní prostředky](#)

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/bezpecnost-68> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

Všeobecné informace:

- [Znáte Vizi Nula?](#) Vize Nula představuje zcela nový pohled na problematiku bezpečnosti silničního provozu... Švédská Vize nula byla poprvé představena v roce 1995. Od samého počátku bylo zřejmé, že se jedná o zcela nový pohled na problematiku bezpečnosti silničního provozu.
- [Projekt "European Road Safety Tunes" v cíli!](#) Projekt "European Road Safety Tunes" byl prioritně byl zaměřen na žáky středních odborných škol a věkovou skupinu 15 – 24 let. V rámci projektu vytvořilo více než 5 500 žáků z 8 zemí Evropy v 330 workshopech přes 600 kreativních produktů (vizuálů, RAPů, videí, graffiti aj.), prostřednictvím kterých vyjádřili svůj postoj k bezpečnosti silničního provozu.
- [Šest opatření, díky kterým mohou být evropské silnice pro cyklisty bezpečnější](#) Připravili jsme pro vás další překlad článku z webu Evropské cyklistické federace, tentokrát na téma: Šest opatření, díky kterým mohou být evropské silnice pro cyklisty bezpečnější. ECF vítá iniciativu Evropské komise připravit lepší regulační rámec pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury se zaměřením na opatření týkající se ochrany cyklistů a chodců.
- [Dopravní kampaň „Oblékáme hada Edu“](#). Dopravní výchova je už dnes zakotvena v osnovách, otázkou ale zůstává, zda se vždy a všude daří teoretické znalosti zažít praxí, jak kde fungují dopravní hřiště a zda nabízejí dostatečný prostor pro osvojení si dopravních pravidel. Možná jsme zapomněli na to, že praktickou výukou dopravy je i každodenní cesta žáků do školy.
- [Celosvětový týden bezpečnosti silničního provozu – Bezpečnější Dublin](#). V týdnu od 8. do 14. března 2017 pořádala města a obce na celém světě akce k Světovému týdnu bezpečnosti silničního provozu OSN. Níže je uveden překlad autora Colm RYDER, který byl

zveřejněn na <https://ecf.com/news-and-events/news/global-road-safety-week-%E2%80%93-impact-safer-cycling-dublin>. V roce 2017 na silnicích v Irsku zemřelo už 54 osob, z toho 21 zranitelných účastníků.

- **[Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020](#)** je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice.
- **[Nové výsledky výzkumu EU o dopravní bezpečnosti \(2017/07/07\)](#)**. Od začátku 21. století jsme zaznamenali značný pokrok v oblasti dopravní bezpečnosti: počet osob, které v důsledku dopravní nehody utrpěly vážné zranění, nebo dokonce zemřely, se podařilo snížit o 54 %. I tak ale nemáme důvod k úplné spokojenosti, protože jak ukazují statistiky z roku 2015, dlouhodobý pokles začal opět zpomalovat.
- **[Setkání ministrů dopravy \(29.3.2017 na Maltě\)](#)**. Řešila se bezpečnost dopravy. Setkání ministrů dopravy se konalo 29. března 2017 na Maltě. Setkání předcházela konference o dopravní bezpečnosti, šlo tedy o několik poměrně rušných a aktivitami nabitých dní. Cílem konference bylo shromáždit myšlenky a názory odborníků i laické veřejnosti na dopravní bezpečnost a na možnosti jejího rozvoje.
- **[Bezpečná mobilita pro zdravé Lipsko](#)**. Zveřejňujeme další překlad prezentace z letní školy o udržitelné mobilitě - Made in Leipzig. Tentokrát na téma "Bezpečná mobilita pro zdravé Lipsko" od profesorky Regine Gerike z TU Dresden, která zazněla dne 18.8.2016. Bezpečnost silničního provozu je obecně postavena na třech pilířích – lidský činitel, vozidlo, infrastruktura, což i v SUMP zůstává.
- **[Šest doporučení pro zvýšení bezpečnosti dopravy](#)**. Celosvětově na silnicích každým rokem zemře více než 1,24 milionů lidí a téměř 50 milionů je nějakým způsobem zraněno, přičemž 90 % těchto následků nehod připadá na státy s nízkými nebo středními příjmy, které kvůli tomu ročně vynaloží 3-5 % svého HDP. Samozřejmě to brzdí jejich ekonomický i sociální rozvoj.
- **[Obezita zabíjí i na silnicích](#)**. Otlíky řidiči umírají při nehodách až o 81 % častěji než šoféři s normální hmotností. Mírně obézní řidiči čelí o 21 % vyššímu riziku, že při dopravní nehodě zemřou. U jedinců s těžkou obezitou je to však až o 81 procent. Ženy jsou výrazně ohroženější, pravděpodobnost jejich usmrcení je ještě 2x vyšší. Češi jsou šestým nejtlustším národem v EU28.
- **[Dopravní nehody nás v roce 2015 stály 68 miliard, zemřelo 737 osob](#)**. Vývoj nehodovosti a jejich následků v České republice nebyl v posledních dvou letech příznivý. Bude-li tento trend i nadále pokračovat, bude za několik let provoz na českých silnicích jedním z nejnebezpečnějších v celé Evropě. Kromě osobních tragédií způsobují dopravní nehody také stále rostoucí celospolečenské ztráty. Ty loňské jsou znovu rekordní. Dosáhly 68 miliard korun.

Bezpečné chování:

- **[Stop agresivitě v dopravě s UAX](#)**. Přidej se ke kampani za pohodové vztahy mezi chodci, cyklisty a motoristy v ulicích a dej to najevo. Koupí originálního designového trička či jiného produktu UAX ukážeš, co si myslíš o agresivitě a netoleranci na silnicích, a pomůžeš. Streetwear oblečení a doplňky UAX s trefným obrázkem předního českého grafika Radka Leskovjana se skvěle nosí a dlouho vydrží.

- **[K čemu vede používání mobilu za jízdy?](#)** K jednomu milionu sdílení se vyšplhalo video s drastickými záběry havarovaných aut. Zveřejnila je policie v jihovýchodní Anglii jako součást kampaně zaměřené proti používání mobilních telefonů za jízdy. Na záběrech hovoří rodiny, které přišly během dopravní nehody o své nejbližší a celá nehoda je zároveň zdokumentovaná na kamerách.
- **[Cyklista na silnici: k lepšímu soužití pomohou maličkosti.](#)** Téměř polovina pražských řidičů se domnívá, že cyklisté patří výhradně na cyklostezky. Nedávný průzkum potvrdil, že velká část lidí považuje cyklisty na silnici za "potížisty" a podle toho se k nim také chová. Přitom zdaleka neplatí, že za vážné nehody může vždy osoba na kole.
- **[Příklady kampaní na zvýšení bezpečnosti.](#)** Silniční zákon obsahuje obecné ustanovení o vzájemné ohleduplnosti. Velkým problémem ale stále zůstává chování, které pramení z neznalosti nebo nebo neschopnosti podívat se na situaci očima druhého. Omezit konflikty mezi řidiči, cyklisty a chodci mohou osvětové kampaně.
- **[Londýnští řidiči nákladáků trénují na kolech, aby se snížil počet úmrtí na silnicích.](#)** Londýnští řidiči dodávek a nákladních vozidel se zapojili do cyklistického výcviku, který je součástí iniciativy usilující o bezpečnější ulice pro cyklisty v Londýně.
- **[Společně na silnici: řidiči a cyklisté - příručka.](#)** Jízda na kole je skvělý způsob, jak se dostat do kondice a udržet si ji. Pokud na kole jezdíte pravidelně, můžete zhubnout a snížit riziko vzniku srdečních chorob. Cyklisté ve středním věku, kteří na kolo sedají pravidelně, mají obvykle fyzickou kondici člověka o deset let mladšího a jejich předpokládaná délka života je 2 roky nad průměrem.
- **[Popularizace bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty](#)** Už jste to také zažili? Stalo se vám, že jste byl v roli cyklisty málem trefen či nasán předjíždějícím šilencem, který se okolo kmitnul ve vzdálenosti několika centimetrů? Zatím málo děláme pro popularizaci bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty.
- **[Dveřní zónu si musejí řidiči hlídat, rozhodl Nejvyšší soud.](#)** Řidiči by se měli před otevřením dveří přesvědčit, jestli se náhodou k autu neblíží cyklista. Pokud dveře otevřou do dráhy projíždějícího kola, nechá to stopy nejen na jejich autě, ale případ může mít i dohru v soudní síni.
- **[Cyklista není Batman, musí být vidět, říká pražská kampaň.](#)** Buď vidět a „Nejezdi jak netopejrl“. Tak se jmenuje preventivní akce, která má za cíl upozornit na mnohdy špatnou viditelnost cyklistů.
- **[Krádeží kol v Česku ubývá, možná kvůli nízkým cenám kol.](#)** Podle statistik zloději v Česku od ledna do července ukradli přes 3300 jízdních kol, což je nejmíň za poslední tři roky. Policisté přitom dokážou vypátrat zhruba jen každé šesté kolo. Vůbec nejhorší je situace v Praze, kde najdou jen čtyři ze sta.

Bezpečná infrastruktura

- **[Děti v norském Oslu používají aplikaci k vyhledávání dopravních problémů.](#)** V norském Oslu vytvořili mobilní aplikaci, která z dětí udělá "tajné agenty" a slouží jako motivační nástroj – dětem jedou do školy na kole nebo jdou pěšky a cestou zaznamenávají dopravní problémy. Prostřednictvím aplikace Tajný agent mohou děti jako špioni informovat o nebezpečných křižovatkách, poničených chodnících, přerostlé zeleni, poškozených pouličních.

Bezpečné dopravní prostředky

- [Směrnice o pojištění motorových vozidel a možné ohrožení rozvoje elektrokol](#). ECF se v současnosti zabývá záležitostí, která by mohla zpomalit či zastavit rostoucí podíl elektrokol v dopravě. Směrnice o pojištění motorových vozidel zajišťuje, že pokud je vozidlo pojištěno povinným ručením v jednom z členských států EU, pak toto pojištění kryje i škody vzniklé na území všech dalších členských států.
- [Neustálé odklady aktualizace předpisů o bezpečnosti vozidel \(2017/06/06\)](#). Neustálé odklady aktualizace předpisů o bezpečnosti vozidel jsou „zcela nepřijatelné“, říká automobilový průmysl spolu s nevládními organizacemi a městy Koalice průmyslu, nevládních organizací, spotřebitelských skupin a měst vyzývá Evropskou komisi, aby nyní konečně udělala to, co měla udělat již před několika lety, okamžitě předložila nové minimální bezpečnostní ...více
- [Evropská komise znovu odkládá návrh předpisů pro bezpečnost vozidel! \(13.3.2017\)](#) Minulý týden oznámila Evropská komise v rámci pracovní skupiny pro motorová vozidla, že návrh předpisů o bezpečnosti vozidel se odkládá přinejmenším na březen 2018! Technologie vozidel se přitom v posledních letech vyvíjejí neuvěřitelným tempem a různé stupně alespoň částečně autonomního řízení jsou u těch nejdražších vozů téměř standardem.

4.3 Lidský rozměr

Název je odvozen od stejnojmenného filmu [Lidský rozměr](#), který řeší jednu zásadní otázku - velkoměsta jsou moderní a okouzující, Jsou však opravdu dobrými místy k životu? Vizionářský dánský architekt Jan Gehl a jeho kolegové se snaží navrhovat města jako místa pospolitosti a blízkosti. Chtějí v nich vytvořit více prostoru pro chodce a cyklisty a vrátit život do ulic mezi budovami.

Nebo se na problém můžeme podívat z jiné stránky - na principu dávného sporu dvou filosofii: [Adam Smith vs. John Nash](#). Systémy plánování tras a navigační systémy v tichosti změnily způsob, jakým vnímáme město, v němž žijeme, i způsob, jak cestujeme. Natolik jsme si zvykli na navigaci, že si už ani nevzpomeneme na statické mapy, které jsme zkoumali v atlasech, ani na ty obrovské skládací mapy, které byly uloženy v palubní desce auta. Jenže někdo musel navigaci naprogramovat a do své práce vložil kus své osobnosti, svého pohledu na svět ... Buď budeme věřit myšlence, že doprava bude regulována vlastními principy nabídky a poptávky, tou tzv. neviditelnou rukou, nebo se ztotožníme s myšlenkou Johna Nashe, kterou režisér Ron Howard skvěle vysvětluje ve filmu Čistá duše: nejlepšího výsledku dosáhneme, pokud každý aktér dělá to, co je nejlepší pro něj samotného, a současně optimalizuje výsledek pro ostatní aktéry.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/clovek-116> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Dávný spor: Adam Smith vs. John Nash; Jeden \(centrální\) mozek vládne všem](#). Systémy plánování tras a navigační systémy v tichosti změnily způsob, jakým vnímáme město, v němž žijeme, i způsob, jak cestujeme. Natolik jsme si zvykli na navigaci, že si už ani nevzpomeneme

na statické mapy, které jsme zkoumali v atlasech, ani na ty obrovské skládací mapy, které byly uloženy v palubní desce auta. V současnosti se hodně změnilo.

- **Dánské hygge je nový fenomén, který hýbe Evropou.** Jednou z velkých inspirací značky Město s dobrou adresou je stejnojmenná dánská výstava. Nikdy ale doposud nebyla spojena s termínem hygge, které je snad nejpoblábnější a nejpoužívanější slovo v dánštině vůbec! A právě toto slovo nám má pomoci pochopit samostatnou podstatu výstavy. My možná vidíme jen infrastrukturu, veřejný prostor, ale uniká nám to podstatné.
- **Většina obyvatel Německa chce být méně závislá na svém autě.** Většina řidičů aut si umí představit každodenní život bez auta, pokud k tomu bude mít vhodné podmínky. Podle reprezentativního průzkumu o ekologickém povědomí, který společně provedlo Federální ministerstvo životního prostředí (BMUB) a Německá agentura pro životní prostředí (UBA), by většina obyvatel Německa ráda snížila svou závislost na autě.
- **Jak měřit spokojený život?** Právě to se snaží postihnout koncept kvality života. Koncept značky Město s dobrou adresou pracuje také s tématem lidského rozměru, který vede dopravní specialisty a ekonomy i k jinému pohledu na dopravní plánování, než který znají. I proto je koncept značky Město s dobrou adresou úzce propojen se strategickým dokumentem Česká republika 2030.
- **Deset knih, které doporučuje Václav Cílek.** Václava Cílka jsme si jako podporovatele značky Město s dobrou adresou nevybrali náhodou. Doprava je technický obor a většinou o něm rozhodují technicky zaměřené lidi. Jenže dopravní prostředky využívají lidé a s tím si občas technické obory moc neví rady. Ve světě techniky se dá vše změřit, zvážit, vyčíslit, jenže člověk se nedá naformátovat do tabulek.
- **O manipulaci, předpravdě, postpravdě, faktech.** V Olomouci každoročně probíhají tzv. Ekologické dny (EDO). Loňské byly na téma "Co nás vyháňá z domovů? Společná porada o našem světě." V programu EDO nechyběla ani reflexe z pohledu života ve městě Olomouci, s důrazem na dopravu, mobilitu, aneb řešení pohybu lidí po městě. Diskutovalo se také na téma, zda se vůbec mohou hodnoty propojovat s otázkami řešení dopravy.
- **SOCIALISMUS - o skutečné kvalitě a značkách jsme nevěděli. A jak jsme na tom dnes?** Přinášíme úryvky z rozhovoru s historikem Martinem Francem, který vyšel v magazínu DNES dne 12.1.2017. Jeho oborem jsou dějiny každodennosti. Zkoumání běžného života obyčejných lidí. Díky tomuto oboru je tak zprostředkováván hlas těch vrstev, o kterých dosud nebylo slyšet.
- **Život bez auta jde i s dětmi. Namísto spěchu upřednostňuje rodina z Frýdku-Místku kvalitní život.** Ochrana životního prostředí, únava z neustálého spěchu a důraz na kvalitu života. Z těchto důvodů se Markéta a Stanislav Ubíkoví z Frýdku-Místku rozhodli žít bez aut. Změna u nich nenastala ani poté, co se vzali a pořídili si rodinu. Důvodem nejsou finance, ale životní filozofie a hodnoty, které rodina vyznává. Ubíkové vadí kromě smogu a špinavého vzduchu také [...více](#)
- **„Let is Make the City Again“** Novinka byla napsána na motivy článku "Pozdní stadium nebezpečné civilizace typu nula", který vyšel od Tomáše Sedláčka v Hospodářských novinách dne 1.12.2016. V článku je civilizace typu nula definována následovně: "je typicky lokální a využívá lokální energie". Co to má společného se značkou Město s dobrou adresou?
- **Svátky klidu, pohody a koordinace.** Před námi jsou vánoce, které jsou označovány nejen za svátky klidu a pohody, ale také marketingu a koordinace. Ptáte se, co to má společného se značkou Město s dobrou adresou? Také značka Město s dobrou adresou je spojená

s marketingem a s koordinací. Otázka zní - jedná se o stejný marketing a koordinaci? Nejprve se zaměříme na vánoční svátky.

- **V Bhútánu měří štěstí jinak.** Malé je krásné, tvrdil již před čtyřiceti lety britský ekonom německého původu E.F.Schumacher. Není třeba být posedlý kvantitativním růstem a velikostí. Příroda miluje rozmanitost. Diverzifikuje a podobně by se měla chovat i lidská společnost. Vezměme si jako příklad závislost na fosilních palivech, která pokrývají asi 85 procent celosvětové spotřeby energie.
- **SPOLEČNOST: Die Ordnung.** Ztratíme-li smysl pro vnitřní ordnung, dříve nebo později nám někdo vnutí svůj vlastní pořádek. Žijeme v době, kdy se v Evropě rozpouštějí fyzické hranice. Nejsme schopni zajistit kontrolu na svých vlastních státních hranicích, což je samozřejmě velice riskantní. Ale je tady něco ještě mnohem riskantnějšího, totiž fakt, že se nám rozpouštějí hranice myšlenkové.
- **Jak budeme žít v roce 2036?** „Jak budeme žít v roce 2036?“, ptá se Tomáš Sedláček a dalších 19 osobností v nové knize, která zaplnila pulty knihkupectví 19. října. Její název zní jednoduše: 2036 s podtitulem Tomáš Sedláček a hosté: Jak budeme žít za 20 let? Atraktivní sborník přináší dosud nevyřčené představy o budoucnosti. Specialista na dopravu zde ale není.
- **Co se děje se světem?** Dne 13.10.2016 vyšla kniha Václava Cílka (podporovatele značky Město s dobrou adresou) „Co se děje se světem?“ V magazínu DNES vyšel s ním ve stejný den rozhovor. Poslední tři otázky míří ke klimatickým změnám a novému konceptu Antropocén. Rozhovor nás zaujal zejména v souvislosti s dopravou a prezentací profesora Udo Beckera z TU Dresden na téma „Jak zajistit mobilitu“.
- **Město s dobrou adresou a sociologie.** Bylo by chybou dopravu a mobilitu, tedy i Plán udržitelné městské mobility, spojovat jen s technickým oborem. Jedním z cílů značky Město s dobrou adresou je i pokusit se propojit ryze technický obor se sociologií. Není jisté, kolik dopravních odborníků zná polského sociologa Zygmunta Baumana, který je jedním z nevlivnějších sociologů dneška.
- **Rozhovor s náměstkem pro dopravu, který byl odvolán.** Život je ošidný. Dnes tu jsi, ale zítra už tomu tak nemusí být. Nejhorší variantou je smrt, lepší variantou je politická smrt. V tomto případě se naštěstí může jednat o dočasnou záležitost. Ale proč o tom píšeme? Začátkem listopadu byl odvolán náměstek primátora Jihlavy. Na tom by nebylo nic zvláštního, neboť politici přicházejí a odcházejí.

4.4 Finance

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/finance> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

KDE JE MOŽNÉ ŽÁDAT NA OPATŘENÍ PODPORUJÍCÍ MĚSTSKOU MOBILITU?

- **Nové dotační tituly Státního fondu životního prostředí na oblast městské mobility (2017/10/28).** Dvě nově vyhlášené dotační výzvy z Národního programu Životní prostředí mají pomoci snížit negativní dopady automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel ve městech a podpořit všechny možnosti ekologicky šetrné dopravy. Žádosti o podporu přijímá SFŽP ČR v obou výzvách do 31. ledna 2018.

- [Seminář MD k problematice SUMP/SUMF a čerpání z Operačního programu Doprava 2014-2020 \(2017/10/24\)](#). Dne 24. 10. 2017 proběhl na MD seminář k problematice SUMP/SUMF a čerpání z Operačního programu Doprava 2014-2020. Z daného semináře zveřejňujeme prezentaci Ing. Martina Jandy z MMR na téma Aktuální stav realizace IROP s důrazem na SC 1.2. V příloze je dále přiložena osnova Karty souladu projektu s principy udržitelné mobility.
- [Byla vyhlášena výzva na dotace ze SFDI na cyklostezky a cyklopruhy na rok 2018](#). Byla vyhlášena výzva na dotace ze SFDI na cyklostezky a cyklopruhy na rok 2018. Příspěvek je možné poskytnout na výstavbu nebo opravy cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Maximální výše příspěvku činí 85% (příp. 90% u cyklostezek na opuštěném drážním tělese) celkových uznatelných nákladů stavební části akce.
- [Výzva č. 50 Udržitelná doprava - integrované projekty ITI \(2017/09/17\)](#) Číslo výzvy: 50. Druh výzvy: průběžná. Operační program: 06 Integrovaný regionální operační program Prioritní osa: 06.1 Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony Investiční priorita: 06.1.37 Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské.
- [MŽP informuje o zpravodaji, dotacích a prosí o zpětnou vazbu \(2017/07/28\)](#) Chceme vás informovat o novém Zpravodaji MŽP a o aktuálně vyhlášených dotačních titulech MŽP určených pro obce: Výzva č. 9/2017 si klade za cíl snížení emisní a hlukové zátěže z dopravy v obcích v návaznosti na nově vydané programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO).
- [MŽP a programy na osvětu čisté mobility, nákup vozidel na alternativní pohon a demonstrační projekty \(novinka z 25.5.2017\)](#). Představujeme aktuální výzvy zaměřené na osvětu čisté mobility, nákup vozidel na alternativní pohon a demonstrační projekty: Osvěta v oblasti čisté mobility V pořadí již druhá výzva navazuje na loňskou, v rámci které bylo rozděleno 20 mil. Kč na území 16 statutárních měst.
- [Ministerstvo životního prostředí finančně podpoří projekty na zlepšení kvality ovzduší \(novinka z 23.5.2017\)](#). Až čtvrtina znečištění ovzduší v ČR pochází z dopravy, ve velkých městech dokonce z více než 50 %. Ministerstvo životního prostředí (MŽP) proto vypisuje několik programů, které jsou zaměřené na zlepšení kvality ovzduší. Na konferenci v Olomouci zaměřené na plány městské mobility o tom informovali zástupci MŽP. Představujeme hlavní z nich.
- [Aktuální přehled financování opatření v dopravě a mobilitě \(novinka 16.5.2017\)](#) - A. Integrovaný regionální operační program - rychlý přehled: SC 1.1 Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.
- [Výzva na výstavbu a modernizaci přestupních terminálů a záchytných parkovišť \(novinka 1.5.2017\)](#). Ministerstvo pro místní rozvoj vyhláší již druhou výzvu Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) zaměřenou na podporu výstavby a modernizace přestupních terminálů a souvisejících záchytných parkovišť a parkovacích domů v přímé návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu. Pro žadatele je připraveno téměř 570 milionů korun z prostředků EU.

Zajímavosti ze světa financí:

- **Čas jsou peníze ...: [Události ČT: Hodiny v dopravních zácpách](#)**. Více než jeden celý den z loňského roku strávili Pražané v dopravní zácpě - po celém Česku to bylo průměrně 18 hodin. Podobně na tom jsou města Česká Budějovice, Hradec Králové, Brno, Liberec a Plzeň. I proto si města nyní nechávají zpracovávat tzv. Plán udržitelné městské mobility, aby jim pomohl redukovat problémy s dopravou.
- **[Přispějte svými příklady k výstavbě cyklistických komunikací podél řek](#)** (14.1.2017). Dne 11.1.2017 proběhlo na Ministerstvu zemědělství velmi konstruktivní jednání ve věci možnosti realizace cyklistických komunikací podél vodních toků. Jednání bylo vyvoláno potřebou některých obcí, které stále mají problémy s výstavbou cyklistických stezek podél řek.
- **[Možnosti financování ze zdrojů EU \(06.01.2017\)](#)** Možnosti financování ze zdrojů EU jsou poměrně různorodé. Na tomto místě chceme přehledně uvést a vysvětlit všechny klíčové finanční zdroje EU pro oblast udržitelné mobility: Under the EU Cohesion Policy: European Structural and Investment Funds JASPERS INTERREG URBACT III Innovative actions in sustainable urban development Under the European Investment Bank.
- **[Dobrá zpráva z Bruselu, ze SFDI a z krajů - více peněz na cyklostezky](#)**. Dobrá zpráva z Bruselu: Více peněz na cyklostezky. EU výzva Connecting Europe Facility CEF 2016 s uzávěrkou 7.2.2017 nabízí celkem i k financování cykloinfrastruktury 1,1 mld. EUR. Pokud máte již připravené projekty související s realizací sítě EuroVelo podívejte se na: <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2016-cef-transport-calls-proposals> .
- **[Nové možnosti finanční podpory pro rok 2017](#)**. Shromáždili jsme pro Vás možnosti finanční podpory pro rok 2017. Využití všech možností pro vytvoření sítě chráněných cest pomáhá několik dotačních titulů, které zkráceně představujeme.
- **[Revize ekonomických přínosů udržitelné městské mobility](#)**. V rámci projektu EVIDENCE právě probíhá rozsáhlá revize ekonomických přínosů investic do udržitelné městské mobility. Tato revize jasně dokazuje, že investice a intervence v oblasti udržitelné městské mobility, jako je například podpora zvyšování podílu cyklistické a veřejné dopravy, jsou stejně efektivní jako „tradiční“ infrastrukturální projekty.
- **[Naše peněženka: hledání nového bydliště](#)**. Prevence je vždycky lepší než léčení nemoci. Lidé by měli být informováni a vedeni k udržitelné volbě, ať už se jedná o místo bydliště nebo způsob dopravy. Často se lidé rozhodnou pro život mimo město, aby měli méně hluku, čistější ovzduší, nižší náklady na bydlení, zahradu, více prostoru pro děti a přírodu v blízkém okolí.
- **[Jak se počítá cena nemovitosti? Ovlivní ji také závislost na motorové dopravě](#)**. Některé realitní kanceláře v Americe si uvědomily, jak důležité je pro jejich zákazníky při výběru bydlení mít většinu potřebných služeb po ruce, to znamená dostat se k nim pohodlně a jednoduše pěšky, na kole nebo hromadnou dopravou. Jinými slovy, nemuset používat automobil ke každodennímu vyřizování zvyšuje hodnotu místa, to má přirozeně vliv také na ceny nemovitostí.
- **[Nový motivační program na podporu cestování](#)**. Ministryně Karla Šlechtová na tiskové konferenci představila nový program na podporu cestovního ruchu v České republice – Národní program podpory cestovního ruchu v regionech. Pro žadatele je připraveno 300 milionů korun.
- **[Výzva pro města, která chtějí změnit městskou mobilitu \(12.3.2017\)](#)**. Iniciativa pro městskou mobilitu (Urban Electric Mobility Initiative – UEMI) a síť pro záležitosti městské

mobility SOLUTIONS Network pořádají výzvu pro evropská města, která se chtějí zapojit do jejich iniciativy, ať už jako školitelé, nebo jako nováčci. SOLUTIONS Network a UEMI hledají zainteresovaná města, která by spolupracovala na realizaci opatření v oblasti udržitelné městské mobility.

- **Program URBACT III a síť CityMobilNet.** Dovolujeme si vám představit jeden z možných zdrojů finančních prostředků EU, které vašemu městu či obci mohou pomoci se zaváděním udržitelné městské mobility. Tentokrát se jedná o program URBACT III, který je zaměřen na meziregionální spolupráci. Podílí se na spolufinancování sítí měst, ve kterých se města učí jedno od druhého.

4.5 Smart Cities

Města a obce musí přinášet řešení pro potřeby jejich obyvatel tak, aby život v nich byl kvalitní a udržitelný. K tomu jim má pomoci celosvětový koncept Chytré město (Smart City), který cílí na zavedení informačních a komunikačních technologií a nástrojů pro efektivnější správu měst a zapojení občanů do jeho tvorby.

Zavedení chytrých řešení do oblasti dopravy může snížit nejen dopad přepravy osob a zboží na životní prostředí, ale také zvýšit bezpečnost na silnicích a v ulicích, snížit náklady městské hromadné dopravy a přispět ke změně preferencí obyvatel v duchu principů udržitelné mobility. Může tak pomoci snížit intenzitu a množství individuální automobilové dopravy způsobující výrazné emise do ovzduší.

Mobilita založená na hromadné přepravě, alternativních palivech a pěší nebo cyklodopravě dnes dostatečně nevyužívá potenciálu chytrých technologií. Ty přitom mohou přinést více informací a komfortu a pomoci zlepšit organizaci dopravy ve městě. Výsledkem je pak efektivnější řízení dopravy z hlediska přepravních výkonů na jednotky i z hlediska vynaložených nákladů. Doprava je tak rychlejší a bezpečnější a zároveň ekologičtější, s nižšími emisemi CO₂ a dalších výfukových plynů.

Základní definice chytrého města v kontextu metodiky MMR - na webu Smart Cities (www.smartcities.mmr.cz).

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/smart-cities>

Dobrá praxe, zajímavosti – viz. kapitola 5.4. Inovativní řešení a chytrá mobilita

4.6 Politika, strategie, regulace

Strategický dokument Česká republika 2030 se nejbližší k otázkám dopravy a mobility přibližuje v rámci dílčího cíle [11.2. Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce](#). Pokud chceme něco změnit, pak se můžeme odkazovat nejen na tuto strategii, ale na celou řadu dalších klíčových evropských a národních dokumentů týkající se mobility a dopravy.

- [Evropské dokumenty - základní přehled](#)
- [Národní dokumenty - základní přehled](#)

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/strategie-regulace>

Dobrá praxe, zajímavosti:

DEKLARACE

- [Brémská deklarace](#) z konference o plánech městské mobility z 14.4.2016;
- [Lipská deklarace](#) z mezinárodní dopravního fóra z 19.5.2016, kterou dokonce podepsal ministr dopravy Dan Ťok;
- [Baskická deklarace a městská mobilita](#). Představujeme tzv. Baskickou deklaraci, významný dokument navazujícímu na Aalborskou chartu, který vznikl jako iniciativa globální platformy Sustainable Cities (<http://www.sustainablecities.eu/>). Baskická deklarace směřuje obce a regiony k řešení témat, kde dvě se týkají aktivit platformy Města s dobrou adresou.

ZPRÁVY Z EVROPY NA TÉMA MĚSTSKÁ MOBILITA

- [Městská mobilita z pohledu Evropské komise](#) Jaký bude rok 2017? To nevíme, ale víme, že převážná většina obyvatel Evropy žije v městských aglomeracích, přičemž přes 60 % ve městech s více než 10 000 obyvateli. Svůj každodenní život tráví ve stejném prostoru a pro účely mobility používají stejnou infrastrukturu. Městská mobilita je zodpovědná za 40 % všech emisí CO₂ ze silniční dopravy a až za 70 %.
- [Akční plán pro městskou mobilitu](#). O městské mobilitě můžeme vést spory, můžeme mít na ni různé názory, ale pokud člověk chce, tak si najde zdroje, které městskou mobilitu srozumitelně představují. Příkladem může zelená kniha „Akční plán pro městskou mobilitu“, kterou Evropská komise přijala dne 30. 9. 2009. Součástí Akčního plánu je návrh dvaceti opatření, jak na místní, regionální i státní úrovni.
- [Zelená kniha Evropské komise „Na cestě k nové kultuře městské mobility“](#). O městské mobilitě můžeme vést spory, můžeme mít na ni různé názory, ale pokud člověk chce, tak si najde zdroje, které městskou mobilitu srozumitelně představují. Příkladem může zelená kniha „Na cestě k nové kultuře městské mobility“, kterou Evropská komise přijala dne 25. 9. 2007.
- [Předseda výboru pro dopravu a cestovní ruch EK navštívil Česko](#). Do České republiky dorazil předseda výboru pro dopravu a cestovní ruch EK Michael Cramer. Dokonce v úterý 20.9.2016 byl hostem pořadu Události, komentáře. Poslední otázku, kterou dostal, byla: "vysvětlete nám prosím pojem udržitelná mobilita". Více - <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1096898594-udalosti-komentare/216411000370920/> (53 minuta vysílání).

ZPRÁVY Z ČESKÉ REPUBLIKY NA TÉMA PODPORY MĚSTSKÉ MOBILITY

- [Strategický rámec ČR 2030 a platforma Města s dobrou adresou.](#) Dne 19.4.2014 byl Vládou ČR jednohlasně schválen Strategický rámec ČR 2030. ČR 2030 je umístěna na www.cr2030.cz, který lze propagovat. Tímto byla zahájena příprava implementačního dokumentu, který bezprostředně navazuje. Platforma značky Města s dobrou adresou je připravena pomáhat s jeho implementací v oblasti dopravy a mobility - více zde. Jak se zapojit?
- [Dne 22.3.2017 byla schválena vládou "Politika ochrany klimatu ČR".](#) Dne 22.3.2017 byla schválena vládou "Politika ochrany klimatu ČR". Realizace jednotlivých opatření a politik navržených Politikou v kombinaci s opatřeními navrhovanými ve Střednědobé strategii zlepšení kvality ovzduší v České republice (do roku 2020), Národním programem snižování emisí v ČR a Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR rovněž směřuje k podpoře městské mobility.
- [Co bychom měli vědět o Programech zlepšování kvality ovzduší?](#) Programy zlepšování kvality ovzduší jsou spolu s Národním programem snižování emisí ČR hlavními nástroji zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, pro řízení kvality ovzduší v ČR. Programy zlepšování kvality ovzduší se vydávají v případě, že je v zóně nebo aglomeraci (PNG, 58 kB) (definované v příloze č. 3 zákona č. 201/2012 Sb.) překročen.
- [MMR se zapojuje do podpory městské mobility.](#) Od 1. ledna 2017 se Česká republika (prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj) stala spolukoordinátorem jednoho z 8 tzv. tematických partnerství, tj. 3letých projektů, a to konkrétně pro téma/partnerství městská mobilita (PUM). Spolupráci s druhým koordinátorem, městem Karlsruhe, MMR spustilo již na prvním společném setkání v Praze 29. listopadu 2016 – viz prezentace.
- [Kdy bude v Česku vytvořen národní program na podporu a rozvoj udržitelné mobility?](#) Na stránkách www.eltis.org byl zveřejněn článek na téma: "Italská Florencie dostane finance z národních fondů na podporu udržitelné mobility". Je sice pěkné, že italská Florencie dostane finance z národních fondů na podporu udržitelné mobility, ale je třeba se ptát, proč takovou možnost nemají česká města? Jedinou výjimkou je dotační titul ze SFŽP na kampaně.

Další zprávy z Česka:

- [Parlament schválil novelu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, která výrazně zjednoduší a zrychlí proces EIA \(2017/09/07\)](#) „Výsledek hlasování je dobrou zprávou pro všechny české stavebníky. Naše novela jim přinese výraznou úlevu, například zásadně sníží počet záměrů, které budou povinně podléhat procesu EIA až o pár tisíc ročně, a to při zachování současné úrovně ochrany životního prostředí. Celý proces se také pro všechny posuzované záměry o měsíc a půl zkrátí.
- [MMR vydalo první návrhy Akčních plánů pro pilotní Partnerství Městské agendy EU. \(2017/08/15\)](#) MMR oslovuje města s žádostí o zpětnou vazbu, která se týká prvních návrhů Akčních plánů pro pilotní Partnerství Městské agendy EU. Městská agenda pro EU je novou iniciativou Evropské komise a členských států, evropských měst i zájmových organizací. Přímou navazuje na rámcový dokument nazvaný Amsterodamský pakt, který v roce 2016 komplexně definoval městskou mobilitu.
- [Střednědobá strategie \(do roku 2020\) zlepšení kvality ovzduší v ČR a Směrnice Evropského parlamentu.](#) Strategický dokument Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality

ovzduší v ČR je základní dokument MŽP k problematice kvality ovzduší. Dokument je základním podkladem pro nastavení OPŽP. Dokument stanovuje hlavní obecná východiska, principy a globální a specifické cíle v oblasti zlepšení kvality ovzduší.

- **V naplňování cílů udržitelného rozvoje je Česká republika 5. nejlepší zemí světa.** Česká republika se umístila na 5. místě ze 157 zemí v naplňování cílů udržitelného rozvoje stanovených Organizací spojených národů (OSN). Povědomí o existenci Cílů se podle výzkumu Asociace společenské odpovědnosti a agentury Ipsos letos v ČR zvýšilo na 35 % oproti loňským 29 %. Za nejdůležitější Cíle považují Češi zajištění zdravého a kvalitního života.

4.7 Územní plánování

Vzhledem k tomu, že územní plán výrazným způsobem ovlivňuje mobilitu občanů, proto chceme řešit otázku jeho návazností, či vazeb ve vztahu k dopravním řešením, veřejné dopravě v území, atd. Zejména je třeba posoudit, zda územní plán vede k menším nárokům aglomerace na dopravu a to rozvíjením principu „**Města krátkých vzdáleností**“. Jedná se o nejúčinnější postup, jak dosáhnout snížení nároků na dopravní systém a naplnění ostatních cílů. Zásadní je nastartování procesu vedoucího nakonec k menším nárokům na dopravu v celé aglomeraci, tedy včetně příměstské oblasti. Dále je třeba posoudit, zda řešení dopravních staveb se soustřeďují na vytvoření dopravní kapacity pro předpokládaný růst intenzity provozu anebo primárním cílem v oblastech přetížených dopravou má být zlepšení životního prostředí (jak ve smyslu zdravotním, tak ve smyslu kvality života), kdy řešení „dopravy“ jako takové je až druhotným cílem.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/uzemni-planovani>

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **Pro územní plánování využijte místo průzkumů big data, říkají vědci.** Nový výzkum naznačuje, že by urbanisté mohli získat lepší informace pro rozvoj inovativní dopravní infrastruktury analyzováním velkoobjemových dat. Výzkumníci z Massachusetts Institute of Technology (MIT) ve spolupráci s automobilkou Ford Motor Company navrhli nový počítačový systém, který využívá údaje o poloze z mobilních telefonů k odvození vzorců pro městskou mobilitu.
- **Je známo, že územní plán** výrazným způsobem ovlivňuje mobilitu občanů. Proto je nutné, aby **analýza** SUMPu řešila také návaznost na územní plán, či na územní politiku. V Německu je rozvíjen koncept „města krátkých vzdáleností“, který je založen na principu, že územní, ale i dopravní plánování vede k menším nárokům aglomerace na dopravu.

4.8 Vzdělávací rozměr

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/vzdelavani>

Dobrá praxe, zajímavosti:

PŘEHLED AKTIVIT A PROJEKTŮ SE ZAMĚŘENÍM NA PODPORU MĚSTSKÉ MOBILITY

- **ADVANCE** – audit dopravní politiky, zaměřený více na dopravní infrastrukturu: <http://eu-advance.eu>
- **EcoMobility SHIFT** – nástroj pro hodnocení dopravy ve městech: <http://www.ecomobility-shift.org>
- **ELTIS** - Bohatá databáze příkladů z webu www.eltis.org.
- **German Partnership for Sustainable Mobility (GPSM)**. Německá iniciativa GPSM podporuje komplexní realizaci opatření v oblasti udržitelné mobility a zelené logistiky. Ve spolupráci s různými subjekty na pozadí ekonomiky, vědy a společnosti se snaží prozkoumat a připravit pro realizaci široké spektrum možných koncepcí, opatření a technologických řešení pro dopravní sektor.
- **Ch4llenge** – projekt zaměřený na zapojování veřejnosti, institucionální spolupráci, identifikaci politických opatření a monitoring a evaluaci v procesu SUMP: <http://www.sump-challenges.eu>
- **Partnerství městská mobilita (PUM)**. Od 1. ledna 2017 se Česká republika (prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj) stala spolukoordinátorem projektu Partnerství městská mobilita (PUM). PUM je jedním z 12 projektů tzv. Městské agendy pro EU (Urban Agenda for the EU), která byla definována, konkretizována a formalizována v červnu 2016 na setkání ministrů členských zemí EU. Hlavním dokumentem vyšlým z jednání ministrů je tzv. Amsterodamský pakt, který byl sestaven hlavně z iniciativy nizozemského předsednictví. Dokument komplexně zahrnoval spolupráci měst, členských států EU, jednotlivých generálních ředitelství EK, evropských programů a sítí, odborných partnerů a nevládních organizací do dvanácti projektů – tematických partnerství.
- **Sustainable Urban Transport Project (SUTP; globální projekt udržitelné městské dopravy)**, který šíří informace týkající se udržitelné městské mobility; konkrétně jde o příklady dobré praxe, politické poradenství a budování kapacit (www.sutp.org). MSDA chce implementovat tyto poznatky do českého prostředí, zaměřit se na vybudování kvalitní databáze českých a zahraničních příkladů a podtrhnout tak význam kvalitního řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy.
- **Mobilita4EU – akční plán pro budoucnost mobility v Evropě**. Mobility4EU je koordinační a podpůrná iniciativa Evropské komise, která byla zahájena v lednu 2016 a bude trvat celé tři roky až do prosince 2018. Cílem projektu je připravit vizi pro evropský dopravní systém v roce 2030, a také AKČNÍ PLÁN včetně podrobného plánu pro implementaci této vize. Součástí plánu budou doporučení pro výzkum, inovace a implementaci.
- **Sdružení EUROCIITIES a aktivity v oblasti mobility**. EUROCIITIES je síť významných evropských měst. Našimi členy jsou volené orgány místní a městské správy velkých evropských měst. Síť EUROCIITIES založili v roce 1986 starostové šesti významných měst: Barcelony, Birminghamu, Frankfurtu, Lyonu, Milána a Rotterdamu, ale i Prahy. Další informace jsou přeložené z tohoto zdroje: http://www.eurocities.eu/eurocities/about_us.

- [Pražský projekt „P+“ Polad’ Prahu.](#) Projekt „P+“ Polad’ Prahu je projekt hlavního města Prahy, jehož hlavním cílem je příprava, zpracování a projednání plánu udržitelné mobility (SUMP – za anglického Sustainable Urban Mobility Plan). Dokument „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ se stane základním koncepčním dokumentem hlavního města pro oblast mobility, dopravy, respektive dopravní infrastruktury.
- [Německá agentura pro životní prostředí \(UBA\).](#) Platforma značky Město s dobrou adresou stále hledá nové inspirace pro svou činnost. Jednou z organizací, kterou se chce inspirovat platforma, je Německá agentura pro životní prostředí (UBA), Od svého založení v roce 1974 se UBA stala nejvýznamnější německou agenturou pro ochranu životního prostředí. Z jejich stránek jsme nechali pro vás přeložit základní charakteristiku ...[více](#)
- [Projekt RESOLVE pomáhal městu Opava.](#) V Opavě proběhl dne 15.3.2017 workshop projektu RESOLVE za přítomností 5 mezinárodních expertů, zástupců kraje a odborníků z řad Magistrátu města Opavy. Cílem projektu je pomoci přenést zahraniční know-how v oblasti dopravy a mobility do našich měst. Workshop sice proběhl v Opavě, ale jeho výstupy jsou uplatnitelné v každém městě.
- [Dopravní politika Prahy ovlivní rozvoj metropole na několik let.](#) Hlavní město Praha schválilo novou koncepci dopravní politiky a nahrazuje původní zásady z roku 1996. Dokument Dopravní politika je výsledkem práce skupiny odborníků, kteří si dali za cíl naplnění společných vizí o mobilitě v Praze a jejím okolí. Společná vize mobility je postavena na pilířích, kterými byly Strategický plán hl. m. Prahy a dokument P+ Scénáře.
- [Projekt "Chytře na cestu".](#) Projekt Chytře na cestu představuje Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou. Jedná se o strategický dokument, který se tvoří k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků v obou městech a jejich okolí obsluhovaném společnou městskou hromadnou dopravou a k zajištění lepší kvality života.

KONFERENCE, PUBLIKACE A PREZENTACE O MĚSTSKÉ MOBILITĚ

- [Diskuse ČT na téma současné dopravní problémy. Proč se ruší opatření pro bezmotorovou dopravu a kde hledat řešení \(2017/10/26\).](#) Dopravní zácpy, životy lidí zmařené při dopravních nehodách, devastace životního prostředí – to vše ukazuje na to, že současný dopravní systém je z dlouhodobého hlediska neudržitelný. Existuje ale řešení? Ve středu 25. 10. 2017 se diskusní pořad České televize pod taktovkou Jana Pokorného věnoval tématu "Současné dopravní problémy".
- [Prezentace ke stažení ze semináře "Co všechno můžeme sdílet"\(2017/09/25\).](#) Ve čtvrtek 21. září 2017 se v Praze diskutovalo na téma "Co všechno můžeme sdílet". Prezentace si můžete stáhnout na tomto odkaze. Sdílením vpřed! Přesně tak znělo heslo letošního Evropského týdne mobility, které je již za námi. Poukazovalo na skutečnost, že větší sdílení zdaleka nejen dopravních prostředků má před sebou skvělou budoucnost.
- [Organizátor konference Plán pro Brno: Chci změnit přemýšlení lidí o městě. Od babiček po politiky. \(2017/08/28\).](#) Barcelona, Kodaň nebo americký New York. Pro Vojtěcha Kubáta města, jejichž sláva do velké míry stojí na perfektním územním plánování. Podle slov studenta politologie na Fakultě sociálních studií MU a novináře zajímajícího se o architekturu a urbanismus se u nás tento obor dělá laicky a zpátečnický. Jeho snem je změnit přemýšlení Čechů o rozvoji měst.
- [Unikátní výzkum "Život bez auta" realizuje Univerzita Palackého v Olomouci.](#) Univerzita Palackého realizuje v současnosti výzkum, který se zabývá volbou dopravního módu,

dominantností automobilové dopravy v naší společnosti a možnostmi, jak pozitivně ovlivnit volbu alternativních dopravních módů – tj. chůze, jízdy na kole nebo využívání hromadné dopravy. Ve výzkumu se sleduje, jak se mění dopravní zvyky a život občanů Olomouce.

- **[Projekt DEMO EC - Development of sustainable mobility management in European Cities.](#)** Město Liberec dostalo nabídku zapojit se do dalšího zajímavého projektu mezinárodní spolupráce v oblasti udržitelné dopravy. Jde o výměnu zkušeností a využití příkladů dobré praxe v evropských metropolích, které mají problémy s dopravou a již je řeší. Cíle projektu: Projekt je zaměřen na rozvíjení udržitelné městské dopravy.
- **[QUEST: účinný nástroj pro stimulaci a zlepšení politik udržitelné mobility ve městech.](#)** Pro řadu měst je problémem nastavit a implementovat skutečně udržitelné politiky a opatření mobility. Metoda QUEST byla vytvořena, aby pomohla malým a středně velkým městům připravit a dále rozvíjet jejich politiky a akce udržitelné mobility s pomocí externího odborníka. Projekt QUEST podporuje města v posunu k udržitelnějšímu systému městské dopravy a pomáhá jim [...více](#)
- **[Interview Eltis: Podpora udržitelné mobility v okrajových částech měst.](#)** Připravili jsme pro vás překlad srpnové interview ELTIS, který představuje Paz Valienteovou, koordinátorku projektu CIVITAS ECCENTRIC(externí odkaz). Můžete prosím jednou větou shrnout náplň Vašeho projektu? Obávám se, že budu potřebovat alespoň dvě! ECCENTRIC usiluje o to, aby se pozornost v oblasti udržitelné mobility zaměřila na okrajové a příměstské části obcí.
- **[Projekt FLOW zveřejnil 15 stručných důkazů k tématu dopravního přetížení.](#)** Jedním z výstupů projektu FLOW, realizovaném v rámci iniciativy CIVITAS, je 15 stručných důkazů o tom, že opatření ve prospěch pěší a cyklistické dopravy nezlepšují jen podmínky pro chodce a cyklisty, ale také problémy s dopravními zácpami. Článek byl v přeložen z portálu ELTIS.
- **[Stává se z auta překonaný symbol statusu? Jak pro koho. Cyklista a řidič o známých debatních klišé.](#)** Ježdění autem bez omezení je právem každého občana, říkají automobilisté. Auta si však zabrala ulice pro sebe, jejich provoz omezuje život ve městě, namítají cyklisté. Když dojde na téma budoucnosti dopravy v českých městech, v diskuzích se opakují stále stejné otázky, stále stejné odpovědi a stále stejná klišé.
- **[Vídeň bude hostit Urban Future Global conference 2018.](#)** Více jak polovina lidí na světě žije v současnosti ve městech, které chtě nechtě musí čelit výzvám urbanizace. Klimatické a demografické změny, nedostatek zdrojů a zhoršená kvalita ovzduší jsou hlavními problémy bránící městům v udržitelném rozvoji. Aby města i přes tyto výzvy mohla svým občanům nabízet kvalitní život, je nutné, aby města sama začala jednat [...více](#)
- **[Prezentace o městské mobilitě \(Technická univerzita v Delftu\).](#)** Informací o městské mobilitě není v české kotlině nikdy dost. MMR od 1.1.2017 koordinuje projekt "Partnerství městská mobilita", ale ještě před začátkem projektu uspořádala dne 14. 12. 2016 Evropská síť znalostí městských záležitostí (dále jen EUKN, z ang. European Urban Knowledge Network) společně s českým ministerstvem pro místní rozvoj Policy Lab k tématu [...více](#)
- **[Prezentace o městské mobilitě a městské plánování \(britská universita Manchester\).](#)** Informací o městské mobilitě není v české kotlině nikdy dost. MMR od 1.1.2017 koordinuje projekt "Partnerství městská mobilita", ale ještě před začátkem projektu uspořádala dne 14. 12. 2016 Evropská síť znalostí městských záležitostí (dále jen EUKN, z ang. European Urban

Knowledge Network) společně s českým ministerstvem pro místní rozvoj Policy Lab k tématu městské mobility.

- **[ČVUT v Praze Fakulta dopravní pomáhala městu Přerov s řešením dopravních problémů \(2017/06/29\).](#)** ČVUT v Praze Fakulta dopravní realizovala v Přerově ve dnech 4. – 9. 6. 2017 Středoevropský projektový seminář MEPS s účastí studentů zahraničních vysokých škol zaměřených na dopravu. Posláním semináře bylo řešení konkrétních dopravních problémů statutárního města Přerov. Výsledky MEPS včetně záznamu na YouTube jsou již online. **Proto sledujte:** <http://prerov.dobramesta.cz/meps>
- **[Archív přednášek konference Doprava, zdraví a životní prostředí.](#)** Od roku 2004 již proběhlo sedm ročníků česko-slovenské konference Doprava, zdraví a životní prostředí. Na tomto odkaze - <http://dzzp.cdv.cz/archiv/> - si můžete stáhnout všechny prezentace z těchto konferencí.
- **[Prezentace Udržitelná multimodální mobilita.](#)** Prohlédněte si zajímavou prezentaci "Udržitelná multimodální mobilita", která zazněla dne 28.3.2017 na Radě Vlády pro udržitelnou dopravu.
- **[MMR, Evropský Habitat a Habitat III = závazek k nové městské mobilitě](#)** . Možná se už zapomělo, že v Praze ve dnech 16. -18. 3. 2016 proběhla mezinárodní regionální konferencí OSN Evropský Habitat, která se zaměřila na rozvoj měst v oblasti městské mobility. Na konferenci, kterou organizovalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, přijelo do Prahy tisíce odborníků z celého světa. Tématem celé konference bylo „Bydlení v životaschopných městech“.
- **[Publikace Signály Evropské agentury pro životní prostředí \(EEA\) na téma čistá mobilita.](#)** Zveřejňujeme informaci o publikaci Signály, kterou každoročně vydává Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) na aktuální téma. Na rozdíl od ostatních publikací EEA je určena pro širší veřejnost a navíc i překládána do češtiny. Poslední Signály z roku 2016 jsou zaměřeny na téma čistá mobilita, stručné informace k je možné stáhnout v elektronické podobě.
- **[Diskuse na téma: Evropské finance, evropská regulace, výměna znalostí.](#)** Informací o městské mobilitě není v české kotlině nikdy dost. MMR od 1.1.2017 koordinuje projekt "Partnerství městská mobilita", ale ještě před začátkem projektu uspořádala dne 14. 12. 2016 Evropská síť znalostí městských záležitostí (dále jen EUKN, z ang. European Urban Knowledge Network) společně s českým ministerstvem pro místní rozvoj Policy Lab k tématu městské ...[více](#)
- **[Prezentace, která vám změní pohled na mobilitu.](#)** Zveřejňujeme další překlad prezentace z letní školy o udržitelné mobilitě - Made in Leipzig. Tentokrát na téma "Jak zajistit mobilitu a naplnit environmentální standardy?" od profesora Udo Beckera z TU Dresden, která zazněla dne 16.8.2016. V městské radě máme problém. Diskuze. Hádky. Koalice.
- **[10 principů pro udržitelnou dopravu ve městě.](#)** Velkou inspirací pro vznik značky Města s dobrou adresou bylo město Lipsko. V průběhu srpna 2016 se zde dokonce konala letní škola „Made in Leipzig“, zaměřené na plánování městské mobility ve městech. Akci pořádalo město Lipsko ve spolupráci s Technickou univerzitou v Drážďanech, zúčastnilo se cca 100 lidí z výzkumu, měst, nevládních organizací, dopravního plánování a urbanismu a správců infrastruktury.
- **[Než se pustíme do SUMP, měli bychom vědět ...](#)** Nesnažte se.....vytvořit stoprocentní a dokonalý projekt, do kterého už nikdo nemůže přidat žádný nápad!...přesvědčit svůj úřad či parlament, že na financování projektu bezpodmínečně musí poskytnout 50 miliónů

euro!...zaujmout lidi tím, že budete podrobně vysvětlovat, jak úžasný je váš projekt, místo toho raději poslouchejte, co oni sami chtějí! Snažte se.....zjistit.

- **Každé koncipované inženýrské dílo musí být měřeno podle jeho cíle.** Na téma dopravy a mobility zatím vyšlo málo odborných článků, které by stály za publikování. Za pozornost však rozhodně stojí článek "Odsun nádraží v Brně byl vždy krajně sporný" od profesora ext doc. Ing. Jana Pavlíčka a akad. arch. Jana Sapáka, který vyšel v časopise Stavebnictví dne 27.6.2016.
- **Kontrola naplnění akčního plánu v roce 2036.** Dánský architekt Jan Gehl jednou řekl: "*Nikdo nevěděl, že to jak stavíme města ovlivňuje životní styl a život lidí.*" Můžeme mít strategický dokument, koncepci Smart Cities, plán udržitelné městské mobility, které mohou ovlivnit podobu města v roce 2036. Odborné metodiky jsou k dispozici, ale širokou veřejnost moc nezajímají.
- **4. evropská konference o plánech udržitelné městské mobility (SUMP).** Informace z 5.5.2017. V Dubrovniku se 29. a 30. března 2017 sešlo 400 odborníků z oblasti dopravního plánování a výzkumu, rozvoje dopravy a dopravních strategií a politik, aby v rámci 4. evropské konference o plánech udržitelné městské mobility diskutovali o nových přístupech a strategiích plánování a vzájemně sdíleli úspěšná řešení a inovace. Pod názvem „Inteligentní plánování ...více
 - **Summit ITF v Lipsku diskutoval na téma udržitelné aktivní mobility** (informace z 06.05.2017). Dopravní experti budou na summitu ITF (International Transport Forum - Mezinárodní dopravní fórum) diskutovat také na téma "Jak na národní úrovni správně řídit a vést oblast udržitelné aktivní mobility." Akce proběhne dne 1.6.2017 Jaká je dobrá praxe a jaké jsou zásadní překážky pro kvalitní národní/federální řízení v oblasti pěší a cyklistické dopravy.

4.9 Vzdělávací rozměr s vazbou na zdraví a životní prostředí

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/WHO-THE-PEP-MA21>

Dobrá praxe, zajímavosti:

WHO - Světová zdravotnická organizace

- **Ministerská konference WHO a vazba na značku Města s dobrou adresou (2017/06/21).** Světová zdravotní organizace (World Health Organization, WHO) uspořádala ve dnech 13. až 15. června 2017 v Ostravě šestou ministerskou konferenci s názvem Životní prostředí a zdraví. Konference se zúčastnilo na 500 delegátů a pozorovatelů z 53 členských států evropského regionu WHO, ale i zástupci Kanady, Filipín a Spojených států a 15 mezinárodních a nevládních organizací.
- **Anotace publikace Životní prostředí a zdraví obyvatel v evropských městech 21. století: jak na změny?** Jak už jsme informovali, Světová zdravotní organizace (World Health Organization, WHO) uspořádala ve dnech 13. až 15. června 2017 v Ostravě šestou ministerskou konferenci s názvem Životní prostředí a zdraví. Nyní přinášíme výtah publikace Životní prostředí a zdraví obyvatel v evropských městech 21. století: jak na změny, která byla prezentována na konferenci.

THE PEP - Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí

Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme) vznikl v roce 2002 pod hlavičkou UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Program spojuje témata dopravy, zdraví a životního prostředí, jeho hlavním cílem je mimo jiné podporovat udržitelnou mobilitu, omezovat negativní dopady dopravy jako jsou emise nebo hluková zátěž či podporovat bezmotorovou dopravu. PEP sdružuje země Evropy, Střední Asie a Severní Ameriky. Vazba na cyklistickou dopravu:

- [Cyklostrategie EU a Panevropský plán na podporu cyklodopravy \(2017/07/01\)](#) - Přidáváme ještě ohlédnutí za konferencí Velo-City, kde byly představeny dva důležité dokumenty, které se týkají podpory cyklodopravy na mezinárodní úrovni. Cílem jednání byla podpora Cyklostrategie EU a otázky spojené s dalším vývojem Panevropského plánu.

5. Dobrá praxe – konkrétní opatření

Každé město dále potřebuje sadu opatření příkladů dobré praxe pro městskou mobilitu, která je motivuje a podporuje v rozvoji vlastní integrované strategie udržitelné městské mobility, přesně odpovídající jejich potřebám a podmínkám. Města mohou čerpat z těchto témat:

- Dopravní infrastruktura & Veřejný prostor & Design ulice.
- Dobrá praxe – příklady zahraničních měst a jejich politiky městské mobility.
- Dobrá praxe – spolupráce s dánským velvyslanectvím.
- Inovativní řešení a chytrá mobilita.
- Veřejná doprava pro město/region a multimodalita.
- Automobilová doprava, včetně vozidel nových technologií, vozidel s alternativními pohony a tzv. sdílení aut.
- Parkovací politika.
- Aktivní způsoby dopravy (pěší, cyklistická).
- Průřezové téma - Bezpečnost silničního provozu.
- Městská logistika a přeprava zboží.
- Kampaně a osvěta pro širokou veřejnost.
- Plány mobility & mobility management.
- Sdílená vozidla, kola.

Některá z témat se vzájemně prolínají. Princip subsidiarity a rozsah pravomocí vyžadují integrovaný přístup napříč všemi úrovněmi správy. Nejlepších výsledků lze dosáhnout jen individuálním přístupem k jednotlivým případům.

Dobrá praxe, rady a zkušenosti pro města jsou šířeji popsány na následujícím odkaze: <http://www.mesto.dobramesta.cz/dobra-praxe> . Níže je uvedena krátká anotace k jednotlivým tématům a příkladům.

5.1 Dopravní infrastruktura & Veřejný prostor & Design ulice

V procesu plánování se tak doporučuje zavést nový termín „**Design ulice**“, který obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky, nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, jeho ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce, který začíná přijetím veřejné politiky mobility, a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o “produkt nakumulovaný v čase”, který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

Dobrá praxe, zajímavosti:

PÁTEŘNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

- [Navrhněte si ulici. Díky aplikaci mohou lidé zasahovat do změn ve veřejném prostoru.](#) Lidé, které zajímá, jak vypadá veřejný prostor v jejich okolí, si mohou v nové aplikaci navrhnout ideální model uspořádání dopravy v ulicích svých měst a předměstí. Kromě návrhů, jak zlepšit stávající podobu ulic, můžou uživatelé aplikace například už teď přemýšlet o prostoru v budoucí éře samořídících aut.
- [Příběh ulic v Louisville. A nebo i příběh vašeho města?](#) V Louisville se autem snadno dostanete kamkoliv. Já bydlím ve čtvrti Highlands a autem do centra jedu jen 5 minut, k mé matce (blízko zoo) 10 minut, k tchánům (čtvrť Norton Commons) 20 minut a do nejbližší části města (Jefferson Memorial Forest) 30 minut. A to je problém. Takový, že o něm jako město musíme mluvit. Pohybovat se po Louisville v autě je tak jednoduché.
- [Z dálniční bariéry uprostřed města v živou promenádu.](#) Studio vyhrálo před dvěma lety architektonickou soutěž na úpravu městské dálnice. Architekti vytvořili ze zapomenuté překážky atraktivní park plný rostlin lokálního původu. V mnoha ohledech může být tento příklad inspirací i pro naše hlavní město. Bývalá dálnice v samém srdci Soulu se změnila v most pojatý jako vesnice.
- [Konceptní studie rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů \(2017/08/07\).](#) Součástí akademie městské mobility je podporovat komplexní řešení, které se dívají na ulici a veřejný prostor jako celek. Na všech komunikacích ve městě (státních, krajských a místních) je potřeba řešit nejen automobilovou dopravu a obecné zásady bezpečnosti, ale i průjezd nákladní dopravy, řešení parkování, veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu.
- [Design ulice na státních, krajských a místních komunikacích.](#) Už jste slyšeli, že by nějaká norma, vyhláška, či zákon hovořil o designu ulice? My také ne, ale rádi bychom tento pojem zavedli v českém prostředí. Tímto krokem chceme podpořit návrhy komplexních řešení, které by se dívaly na ulici a veřejný prostor jako celek, kde by se současně řešila ...[více](#)
- [Budoucnost Oxford Street – nešlo by to i v Praze?](#) Brexit, nebrevit, v počítači mi přistál e-mail od britské asociace Živé ulice s výzvou, abych pomohla udělat Oxford Street, nejušnější a nejušnější dopravní tepny centrálního Londýna, kde bývají 4x překročeny limity pro znečištění ovzduší, pěší zónu. Nemám prý váhat, protože právě teď se o slibu primátora Londýna Sadiq Khana zrušit zde provoz aut.
- **Ochranné pruhy v Praze na Florenci podle nové legislativy.** Praha značí ochranné pruhy podle nové legislativy. Jde o tzv. ochranné cyklopruhy, neboli z hlediska zákona o „jízdni pruhy pro cyklisty“. Pruh vypadá velmi podobně jako "klasický" cyklopruh, svým vzhledem a pravidly používání se od něj nicméně mírně liší.
- [Aktuálně.cz. Magistrála je jako dinosaur, do města nepatří.](#) Zlepšovat se může už teď, radí dánská urbanistka. Praha se minulý rok dohodla se světoznámým dánským architektem Janem Gehlem na tom, že jí pomůže s proměnou magistrály. Do hlavního města proto přijela Henriette Vambergová, jež působí v Gehlově architektonickém studiu. Podle Vambergové se z magistrály stala bariéra, která odděluje historické centrum od zbytku města.
- [Zdravý život ve veřejném prostoru: neaktivní občané jsou pro města výzvou](#) - Jak přimět, či motivovat obyvatele měst, aby se vrátili k fyzické aktivitě? To je jedna z hlavních výzev, které budou města čelit v příští dekádě. Nedostatek fyzické aktivity a sedavý způsob života jsou

současné hlavní rizikové faktory pro lidské zdraví. Dramatický nárůst chronických nemocí, které souvisejí s nedostatečnou pohybovou aktivitou obyvatel.

- **[Ve francouzském Lyonu ruší část hlavní silnice, aby snížili problémy se znečištěním.](#)** Dokážete si představit, že ve vašem městě byste zrušili část rušné hlavní komunikace, která vede přes město a nahradili byste ji bulvárem určený chodcům a cyklistům? Ve francouzském Lyonu se o to pokusí. Právě zde hodlají proměnit část rušné silnice, která protíná centrum města, v bulvár určený chodcům a cyklistům. Tímto krokem chce město podpořit udržitelnou dopravu.
- **[Otrokovice](#)** – příklad z webu www.otrokovice.dobramesta.cz - Listopad 2016. Vzhledem k tomu, že se podařilo snížit dopravní zátěž severovýchodní části obchvatu města, plánujeme nyní zklidnit průtah silnice I/55 městem a to zřízením cyklistických pruhů.
- **[Praha má své první víceúčelové pruhy.](#)** Listopad 2016. Historicky první ochranné jízdní pruhy pro cyklisty v Praze se objevily na Hlubočepské ulici u výjezdu z Prokopského údolí. Jedná se o dva krátké úseky délky cca 110 a 130 m, které jsou vyznačeny v nepřehledné zatáčce pod železničním viaduktem.
- **[S pražskou magistrálou pomůže hlavnímu městu světoznámý architekt.](#)** Na projektu zklidnění severojižní pražské magistrály bude hlavní město spolupracovat s celosvětově uznávaným dánským architektem Janem Gehlem. Měla by být magistrála pouze dopravní tepnou, nebo i místem pro chodce? Vedení města má poměrně jasný názor chce v budoucnu z nyní nevhodné a neprostupné silnice udělat městský bulvár, který by byl přívětivý nejenom pro auto, ale především pro lidi.

OBECNĚ O VEŘEJNÉM PROSTORU S VAZBOU NA MĚSTSKOU MOBILITU:

- **[Změna veřejného prostoru v čase.](#)** Nic není hned a ani na pořad. Taky Amsterdam šel chvíli na straně automobilového průmyslu, netrvalo dlouho a situace se začala měnit, aby jejich města v Holandsku vypadaly, jak je známe dnes. Srovnání let 1970 a 2017 hovoří jasně - viz foto. Zdroj: <https://www.facebook.com/groups/1915909358640302/permalink/2049976425233594/> a <https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/06/the-busiest-cycleway-in-the-netherlands/>
- **[Herní ulice ve Vídni: přednost mají hrající si děti.](#)** Napříč Vídní se o letních prázdninách objevují herní ulice. Vybrané úseky ulic jsou na jedno odpoledne uzavřeny automobilovému provozu a přednost na nich mají hrající si děti. V rámci projektu „Wiener Spiel! StraÙe“ Vídeň na jedno odpoledne uzavírá vybrané ulice ve městě pro automobilovou dopravu a vysílá na ně volnočasové pedagogy.
- **[Fokus Václava Moravce na téma veřejný prostor \(2017/07/17\).](#)** Co je veřejné a co je soukromé? Jak vypadá veřejný prostor a kam směřuje veřejná debata? Měsíčník Fokus Václava Moravce, tentokrát na téma Veřejný prostor z autobusového nádraží v Hradci Králové. Díl můžete shlédnout na tomto odkaze - Díl nás zaujal především v kontextu na řešení městského veřejného prostoru, což je ústřední myšlenkou značky Města s dobrou adresou.
- **[Zdravý život ve veřejném prostoru: neaktivní občané jsou pro města výzvou](#)** - Jak přimět, či motivovat obyvatele měst, aby se vrátili k fyzické aktivitě? To je jedna z hlavních výzev, které budou města čelit v příští dekádě. Nedostatek fyzické aktivity a sedavý způsob života jsou současné hlavní rizikové faktory pro lidské zdraví.

- [Vídeň podporuje vznik zelených oáz v ulicích \(aktualita z 14.7.2017\)](#) - Loni 15, letos bezmála 30 a město jich chce ještě víc. Malá zelená oáza přímo před domovními dveřmi, místečko k odpočinku na venkovním vzduchu, prostor na setkávání nebo pro hry – to vše může být takzvaný parklet. Nyní se objevují i v ulicích Vídně. Co přesně je parklet?
- [Jak navrhnout férově sdílené město?](#) Často se zdá, že naše města a obce byla navržena bez ohledu na děti a mládež. Veřejné prostory a dopravní prostředky navržené zdravými dospělými přinejmenším pro jiné zdravé dospělé opomíjejí potřeby dětí, stejně jako potřeby postižených nebo starších obyvatel, stejně jako rodin s malými dětmi. Úvodní odstavec jsme převzali z příručky „Děti na cestách.“
- [Inspirace pro řešení veřejného prostoru a městské mobility.](#) Téma veřejného prostoru se dnes dotýká snad každého města. Všechna se snaží nabídnout svým obyvatelům i návštěvníkům takové prostředí, v němž se všichni mohou cítit příjemně. Jenže, každý má trochu jinou představu o tom, co je příjemné. Města tak velmi často musí řešit dilema, zda zřídí pěší zónu, nebo parkování na náměstí, zda vybuduje nové parkoviště.
- [Na Letné se bude jezdit jen třicítkou. Časem bude rychlost omezená v celé Praze 7.](#) Revoluce v zónách 30? Dnes je již běžné, že v městech existují zóny 30, ale uplatnit je plošně po celém městě, mimo základní komunikační síť, na to si ještě netrouflo žádné české město, jako například v Grazu. Bude tedy městská část Praha 7 první, jak naznačil článek Na Letné se bude jezdit jen třicítkou. Časem bude rychlost omezená v celé Praze 7.
- [Praha - Nová podoba Vítězného náměstí. Praha připraví urbanistickou soutěž.](#) Pražští radní dali zelenou přípravě urbanistické soutěže na dostavbu Vítězného náměstí a celkové řešení komplikované situace na tomto významném veřejném prostranství.
- [Hodonín: Náměstí se mají vrátit lidem. Auta chtějí odsunout na záchytná parkoviště.](#) Hodonínsko - Vrátit náměstím dřívější funkci veřejného prostranství pro lidi místo toho, aby sloužila jen jako odstavné plochy autům. To je jedna z vizí památkářů i vedení radnic, které doplňují plány tím, aby tady zůstala aspoň místa na krátkodobé stání příjezdějícím či trvalejší pro ty, kteří u náměstí bydlí. „Jde o komplexní problém.“
- [Zklidňování dopravy v roce 2036.](#) Jak bude vypadat zklidňování dopravy v roce 2036? Bude naprosto běžné, že v okolí škol bude zcela zklidněna doprava (viz příložený leták). Projektanti zcela běžně využívají TP 145 (Zklidňování průtahů). Něco o tom i píše příspěvek na téma Design ulice na státních, krajských a místních komunikacích.
- [Zklidňování dopravy v českých podmínkách?](#) Jak jsou na tom naše města se zklidňováním dopravy a s tzv. Zónami 30? Někde možná lépe, někde hůře, ale jedno je jisté. V zemích s vyspělým systémem zvyšování bezpečnosti silničního provozu již zklidňování dopravy postoupilo od fáze bodových opatření k plošným opatřením prováděným v celých čtvrtích.
- [Zlín: park Komenského je parkem desetiletí.](#) Jak podpořit chůzi? Receptů je jistě více, ale jeden je spolehlivý. Vytvořte příjemná místa pro chůzi, mezi které patří i parky. Který je nejlepší? Jistě těžká otázka, ale Parkem desetiletí v České republice se stal zlínský park Komenského. První místo mu v ojedinelé soutěži pořádané Svazem zakládání a údržby zeleně udělila odborná porota.
- [Zajímavost: Zeleno-modrá Kodaň umí své parky proměnit v rybníky a zase zpět.](#) Hlavní dánská metropole opět ukazuje, že co se uvažování nad klimatickými změnami a kultivování veřejných prostorů týče, je o více než jeden mílový krok před ostatními zeměmi. Tåsinge Plads, náměstí, které ještě před několika lety zdobil asfalt a zaparkovaná auta, dnes představuje zelenou oázu a místo odpočinku. A to nejen tak ledajaké.

MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ, JAKO PŘIROZENÁ SOUČÁST VEŘEJNÉM PROSTORU

- [V Praze se objeví 87 chytrých sloupů veřejného osvětlení, pilotní projekt odstartuje v Karlíně.](#) Karlínské náměstí již brzy získá nové modernější osvětlení. Městská společnost Operátor ICT v rámci pilotního projektu Chytrá světla PLUS zmodernizuje světla veřejného osvětlení s cílem snížit spotřebu elektrické energie a zároveň je doplní o další funkcionality pomocí instalovaných měřicích senzorů. Rozhodla to na úterním jednání Rada hl. m. Prahy.
- [Praha otestuje systém chytrých košů v centru města.](#) Čisté ulice, úspory za méně častý svoz, snížení emisí ze svozových aut. To jsou hlavní přínosy chytrých odpadkových košů s nadčasovým designem, které městská společnost Operátor ICT v rámci pilotního testování tento týden nainstalovala na náměstí Republiky a v ulici Na Příkopě. Jde o 25 košů na směsný odpad s vnitřní kompresní jednotkou na solární pohon.
- [Inovační prvky pro městský mobiliář jako součást moderního města.](#) Na Výboru pro udržitelnou dopravu Rady vlády udržitelného rozvoje zazněla dne 6.6.2017 zajímavá přednáška Václava Vodrážky z Pražské energetiky, a. s. na téma Inovační prvky pro městský mobiliář jako součást moderního města. Prezentaci najdete v příloze.

MĚSTSKÁ ZELEŇ, JAKO PŘIROZENÁ SOUČÁST VEŘEJNÉM PROSTORU

- [Stromy ve městě – proč je stále týráme?!](#) O problémech, které brání tomu, aby naše města byla zelenější a veřejný prostor přívětivější, byly popsány stohy papíru. Máme-li mít chytrá zelená města, je třeba bezpodmínečně konat na všech úrovních, a to jak malými krůčky v denním provozu, tak snahou o velké věci.
- [Méně depresí s pouliční alejí.](#) Výsledky průzkumu mentálního zdraví Londýňanů ukázaly, že bydlení v ulici, kde jsou vysázeny stromy podél místní komunikace, má na něj blahodárný vliv. Článek je převzatý z webu www.cityone.cz.

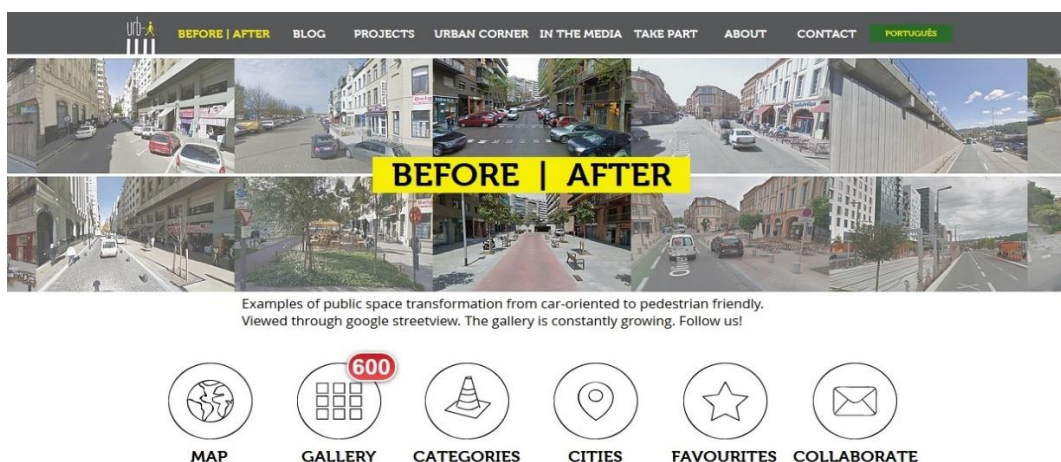
5.2 Dobrá praxe – příklady zahraničních měst a jejich politiky městské mobility

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/mesta-a-doprava>

Dobrá praxe, zajímavosti:

5.2.1. Souhrnná inspirace z Evropy

- **Lipsko (Německo).** Samotná značka Město s dobrou adresou vznikla vlastně na základě spolupráce s městem [Lipsko](#), které patřilo před 25 lety k východoněmeckému bloku a stálo tak na pomyslné startovací čáře společně s českými a slovenskými městy. Lipsko přitom dnes patří k městům s nejvyšší kvalitou života v Německu. Dnes o sobě může hrdě tvrdit, že je město s DOBROU ADRESOU. Příběh proměny tohoto města je opravdu inspirací i pro nás. Více: <http://www.mesto.dobramesta.cz/lipsko>.
- **Databáze příkladů** - <http://www.urb-i.com/>



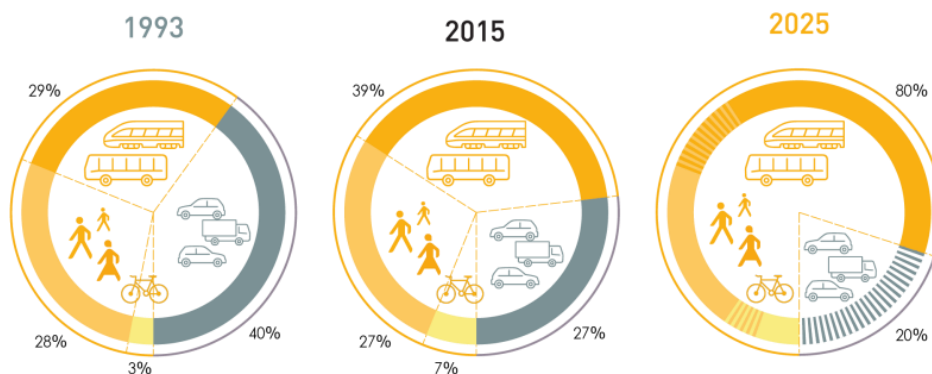
- [Seznamte se s týmem, který získal ocenění za „Strategický plán pro přepravu zboží v regionu hlavního města Brusel“](#). Marianne Thysová, Christophe De Voghel a Charlotte Debrouxová vyrazili na misi – chtějí z regionu belgického hlavního města Brusel udělat vzorový příklad pro udržitelnou a efektivní městskou nákladní dopravu.
- [Brusel vítězem 5. ceny za plánování udržitelné městské mobility! \(2017/05/20\)](#). 5. cenu za plánování udržitelné městské mobility, která byla součástí EVROPSKÉHO TÝDNE MOBILITY (link is external), získalo město Brusel za svou inovativní strategii pro nákladní dopravu. Zpráva byla zveřejněna dne 31.3.2017 <http://www.urbact.eu/brussels-won-5th-award-sustainable-urban-mobility-planning>. O jaké ocenění vlastně jde? EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY jako iniciativa [...více](#)
- [Bruselský plán městské mobility se dočká zpětné vazby od veřejnosti](#). Minulý měsíc zahájili v Bruselu proces participace veřejnosti v přípravě regionálního plánu mobility. Plán mobility pro bruselský region obsahuje konkrétní detaily nezbytné pro realizaci významných opatření v oblasti mobility, která definuje regionální plán udržitelného rozvoje. Hlavním cílem je snížit objem příchozí i odchozí dopravy v Bruselu o 20 %.
- [Malmö a Brusel získali cenu za udržitelnou mobilitu](#). Evropská komise dnes (21.3.2017) oznámila vítěze Evropských cen za udržitelnou městskou mobilitu pro rok 2016. Stalo se tak na slavnostním setkání v Bruselu. Cenu Evropský týden mobility 2016 získalo švédské město

Malmö za dlouhodobý důraz na aktivní způsoby dopravy. 5. ročník ceny za plán udržitelné městské mobility vyhrál belgický Brusel za úspěšnou strategii.

- **Wroclav - město cyklistů.** Už se vám stalo, že jste se vrátili ze západu (Německo, Holandsko, Dánsko) a posteskli jste si, proč to takhle nefunguje i u nás? Horší je, že už ani nemusíte jezdit na západ, stačí jen do Polska, třeba do Wroclavi a ten stesk můžeme mít taky.
- **Španělská Pamplona představuje svůj plán udržitelné městské mobility.** Městská rada ve španělské Pamploně představila vlastní plán udržitelné městské mobility, který podle vyjádření rady změní koncepci celého města, přivede do města udržitelnou dopravu a otevře cestu především pěší dopravě.
- **Lisabon vytváří fond městské mobility. Jak je na tom vaše město?** O SUMPu se v Česku hodně mluví, ale zapomíná se na řadu opatření, která jsou s ním spojené. Jedním z nich je vytvoření fondu městské mobility. Příklady zatím známe jen ze zahraničí. Městská rada v Lisabonu např. vytvoří fond městské mobility v hodnotě 15 milionů eur, který bude sloužit na financování městských komunikací.
- **Curych vysílá lidem jasný signál: "Ve městě jste vítání, ale Vaše auto ne!"** Pokud si najdete chvíli času, doporučujeme se podívat na tento odkaz: Zurich's Policies Favor People & Transit, Not Cars - <https://www.youtube.com/watch?v=6EUg6PMhomo>. Dokument je sice anglicky, ale lze v něm zapnout titulky i v češtině. Dokument ukazuje, že město může výborně fungovat i s minimálním využíváním automobilů pro dopravu ve městě. Obyvatelé Curychu využívají.
- **Freiburg (Německo).** Freiburg je německé univerzitní město spolkové země Baden-Württemberg. Se svými 229 tisíci obyvatel je významným regionálním centrem a jedním z neekologičtějších měst vůbec. Na konci II. světové války přitom historické jádro města prakticky neexistovalo. Při obnově se ale dbalo na to, aby se zachovalo původní rozložení ulic a náměstí a nerozšiřovaly se historicky dané prostorové dimenze. Dopravní strategie pak nezvyšovala kapacitu dopravy jen pro potřeby automobilistů. V roce 1968 začala proměna centra, ulice původně jen pro dopravu se změnily na pěší. Nyní je tady většina starého centra určena chodcům a dalším udržitelným formám dopravy. Kolem centra byl vybudován okruh,
- **Štrasburk (Francie).** Štrasburk je hlavním a největším městem francouzského regionu Grand Est. Má asi 280 tisíc obyvatel a sídlí v něm mnoho evropských institucí. V 90. letech se místním centrem projíždělo až 240 tisíc aut denně. V dělbě přepravní práce 73 % připadalo na auta, pouze dvanáct procent připadalo na veřejnou dopravu a patnáct procent v součtu na pěší a cyklodopravu. A v té době, po počátečních neúspěších, vznikl dlouhodobý systematický plán přeměny. Zásadní v něm byla podpora udržitelných forem dopravy a navrácení prostoru lidem. V roce 1992 byl otevřen silniční okruh kolem centra, poté byla jeho velká část pro automobily uzavřena. Třetím krokem bylo zavedení nové městské hromadné dopravy – 12,6 kilometru dlouhé tramvajové linky.

5.2.2. Dobrá praxe – Vídeň

V Česku se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. To je rozdíl mezi českými městy a Vídní, městem, které každoročně se řadí mezi města, kde se nejlépe žije.



Obrázek 1 Dělbá přepravní práce města Vídně. Zdroj: město Vídeň

Mít vizi, určit směr, či postoj, je ale jen začátek cesty. Je třeba stanovit i nové, ambiciózní cíle směřujících k udržitelné mobilitě, které jsou spojené s konkrétními opatřeními, které jsou jednak realistické s ohledem na současnou situaci ve městě a jejím okolí, ale jsou také realizované ve prospěch pěší, cyklistické a veřejné dopravy. Ambiciózní plán se nebojí určit ulice, které se zklidní, nebo se dokonce zcela uzavřou automobilové dopravě. Bylo by ale velkou chybou, kdy se takové opatření zrealizovalo bez promyšleného plánu a bez diskuse s veřejností. V opačném případě by se jednalo o kontraproduktivní opatření, byť by bylo sebelepší a sebeudržitelnější. Je třeba vnímat Plán městské mobility jako celek, od vize až po nejmenší detail.



Obrázek 2 Ilustrační foto města Vídně. Zdroj: město Vídeň

„Mobilita potřebuje dopravu, která je humánní a ekologická. Město Vídeň se zavázalo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, protože tyto způsoby dopravy jsou nejhleduplnější k životnímu prostředí. Vídeň ztělesňuje politiku městské mobility, která je orientovaná na budoucnost a která není jen ekologická, ale i společensky a ekonomicky akceptovatelná, a tedy

udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i celou lokalitu. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů Smart City Vídeň.“ Citace ze STEP 2025

Plán městské mobility ve Vídni reflektuje důslednou implementaci vize, ukotvené v plánu rozvoje města STEP 2025: mobilita ve Vídni musí být spravedlivá, zdravá, kompaktní, ekologická, spolehlivá a efektivní. „**SPOLU V POHYBU**“, o tom se dnes mluví. V nadcházejících letech bude dopravní politika Vídně nekompromisně cílit na podporu ekologické mobility. Vyjádřeno pomocí indikátorů rozdělení dopravy je cílem programu STEP 2025 poměr „80:20“. Tento poměr vyjadřuje, že obyvatelé Vídně na 80 % svých cest na území města použijí veřejnou, cyklistickou nebo pěší dopravu, zatímco podíl osobní automobilové dopravy by měl klesnout ze současných 28 % na 20 %. Chůze a jízda na kole jsou aktivní způsoby dopravy, příznivě tedy ovlivňují i lidské zdraví. Na eko-mobilitu se v této koncepci pohlíží jako na integrovaný systém – s optimalizovaným rozhraním mezi způsobem dopravy a dalšími službami městské mobility (např. mobilními kartami nebo systémy bike sharing a car sharing).

Veškeré další velkokapacitní dopravní komunikace, které je třeba vybudovat v nových městských částech, budou plánovány způsobem kompatibilním s životem ve městě – nabídnou tedy dostatek prostoru pro cyklisty a chodce i veřejnou dopravu, a jejich atraktivní design bude motivovat ke krátkému zastavení. Cílem je rozvíjet a využívat městskou dopravní infrastrukturu co nejefektivněji. Středem zájmu dopravní politiky města je „umožnit mobilitu bez vlastnictví osobního auta“. Míru motorizace obyvatel Vídně, tzn. počet motorových vozidel na osobu, se v posledním desetiletí podařilo snížit na 381 osobních aut na 1000 obyvatel – to dokazuje, že princip flexibilního kombinování jednotlivých způsobů dopravy podle potřeb obyvatel a podle situace už dobře funguje. Základním pilířem zůstává dobře fungující veřejná doprava, díky které se mohou jejich obyvatelé pohybovat jak po městě, tak mezi městem a okolními regiony.

Pro úspěch dopravní politiky města Vídeň je klíčová úzká spolupráce a koordinace problematiky dopravy a územního plánování s celým regionem východního Rakouska. Proto je vůbec poprvé součástí Plánu městské mobility ve Vídni i regionální plán mobility, který připravily tři provincie – Burgenland, Vídeň a Dolní Rakousko; je základem pro všechna místní i regionální opatření a myšlenku „Spolu v pohybu“ tak uvádí do reálného života. Přípravy Plánu městské mobility ve Vídni probíhaly prostřednictvím rozsáhlých diskuzí za účasti velkého počtu institucí a organizací.

Do plánu byly zapracovány i výstupy z Rady občanů města. Plán městské mobility ve Vídni přijala Rada města Vídeň v prosinci 2014 jako součást plánu rozvoje města STEP 2025. V návaznosti na STEP 2025 ukazuje plán městské mobility detailní kroky rozvoje udržitelné mobility ve Vídni – k definovaným cílům přidává 50 balíčků opatření, jejichž realizace by měla vést k dosažení stanovených cílů¹.

Příklady dobré praxe:

¹ Zdroj pro tuto kapitolu: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008444.pdf>

- [SUMP podle Vídně - víc cyklistů, více se využívá veřejná doprava a méně se používá aut.](#) O plánech udržitelné městské mobility se toho hodně napovídá. Achylovou patou v České republice je návrh indikátorů. Které město u nás postupuje stejně, jako například Vídeň, kde se nebáli říci, že chtějí snížit využívání aut na 15% do roku 2050 a k tomu zavést konkrétní opatření? Proč se to ve Vídni daří a u nás ne?
- [Cíle Vídně do roku 2030 a 2050.](#) V konceptu měst stále hovoříme o dlouhodobé vizi, dlouhodobém koncepčním plánování atp. Města si vytyčují cíle, aby podložila svou politiku rozvoje nejen dokumenty a texty, ale také čísly.
- [Vídeň má městský plán rozvoje STEP 2025.](#) Pokud uvažujete o strategickém plánování rozvoje města v konceptu smart city, pak se lze inspirovat postupy, které zavádí Vídeň ve svém novém rozvojovém plánu STEP 2025.
- [Vídeň: cyklistická a pěší doprava v číslech.](#) Ve spolupráci se zahraniční kanceláři města Vídně zveřejňujeme vybrané odkazy a příklady informací týkajících se pěší a cyklistické dopravy. 1) Agentura pro mobilitu (Mobilitätsagentur) poskytuje 12 bezplatných veřejných pumpiček na kolo, které jsou u vybraných stojanů napříč městem.
- [Vídeň podporuje vznik zelených oáz v ulicích](#) - Loni 15, letos bezmála 30 a město jich chce ještě víc. Malá zelená oáza přímo před domovními dveřmi, místečko k odpočinku na venkovním vzduchu, prostor na setkávání nebo pro hry – to vše může být takzvaný parklet. Nyní se objevují i v ulicích Vídně. Co přesně je parklet?
- [Appka WienMobil: najde nejlevnější, nejekologičtější i nejrychlejší cestu ve městě.](#) Vídeňský dopravní podnik Wiener Linien spustil novou appku – WienMobil. Aplikace najde nejlevnější, nejekologičtější i nejrychlejší cestu, podle toho, jaká je preference uživatele. Do vyhledávače ovšem není integrována pouze městská hromadná doprava, ale i systém sdílení kol a aut a dokonce i taxi.
- [Vídeň: Grätzelräder? – Nákladní kola, která Vídeň půjčuje zdarma.](#) Vyzvednout děti ze školky, jet na větší nákup či vyzvednout rozměrný balík na poštu. Většina lidí by na vyřízení těchto aktivit využila vůz. Ve Vídni existují ale tzv. Grätzelräder, nákladní kola, která představují ekologičtější a také levnější variantu. K vypůjčení jsou zdarma.
- [Řekni to Vídni: aplikace na podněty obyvatel](#) Vídeň v rámci digitální strategie spustila v únoru 2017 aplikaci, která obyvatelům umožňuje během půl minuty poslat jakýkoli podnět. Zasláné návrhy přímo na místě vyřeší zásahová skupina a případ v aplikaci označí za vyřešený. Podobnou aplikaci má i Praha. Vídeňané mohou prostřednictvím této aplikace posílat podněty přímo městské správě.
- [Vídeň dá svým občanům až 800 € na nákup nákladních kol.](#) Město Vídeň začne od března 2017 finančně podporovat své obyvatele a zaměstnavatele při nákupu nákladních kol. V případě nákupu běžného cargokola přispěje město částkou až 800 €, maximálně ale do 50 % ceny bicyklu. Podmínkou je nákup nového kola a nutnost kolo dále vlastnit alespoň po dva roky.

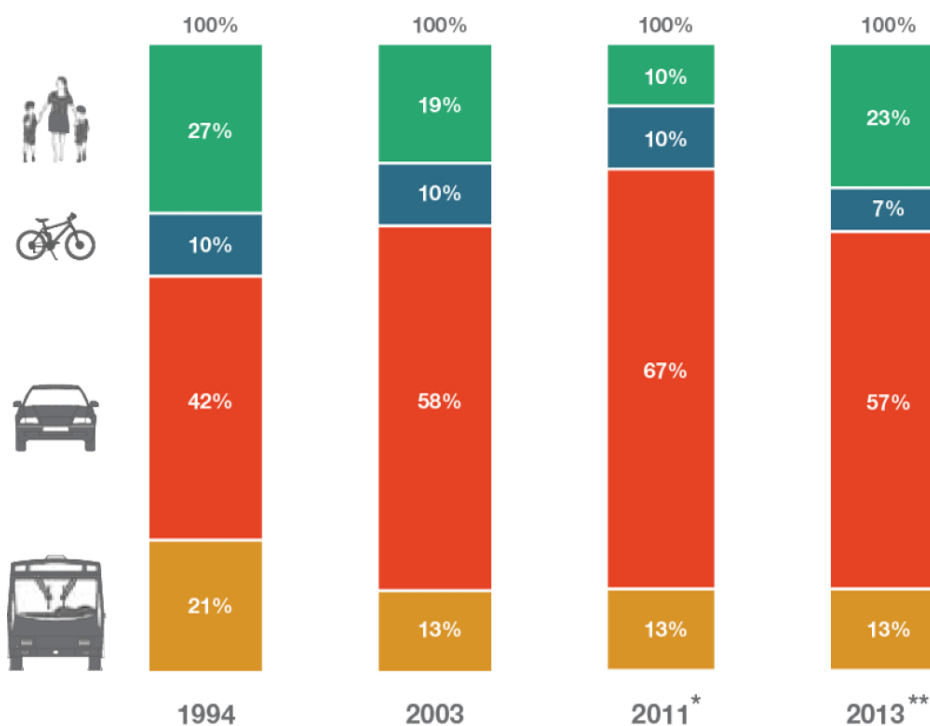
5.2.3. Dobrá praxe – Lublaň

Lublaň, která je politickým, administrativním, kulturním a ekonomickým centrem Slovinska a kde žije více než 280 000 obyvatel, získala v roce 2016 titul Evropské město zeleně.

Lublaň ohromila porotu výraznou transformací směrem k udržitelnosti, kterou město prodělalo v uplynulých 10 – 15 letech. Transformace se týkala mnoha oblastí života ve městě, včetně místní dopravy nebo proměny centra v pěší zónu. V minulosti Lublani dominoval především automobilový provoz, současné město se zaměřuje na veřejnou dopravu a na dopravní sítě pro chodce a cyklisty. Nejdůležitějším krokem v celé transformaci byla změna režimu dopravy na hlavní dopravní tepně města (ulice Slovenska).

Území Lublaně tvoří ze tří čtvrtin zeleň, jejíž součástí jsou souvislé vodní, lesní a zemědělské plochy. V posledním desetiletí město realizovalo celou řadu opatření, která se týkala právě městské zeleně, např. výsadbu více než 2000 stromů, vybudování 5 nových parků a revitalizaci nábřeží podél řeky Sávy. Nejrozsáhlejším městským parkem je Stezka paměti a přátelství - nejdelsí třída ve městě lemovaná stromovou alejí se 7000 stromy a několika pomníky, odpočívkami a dalším vybavením. Již v roce 2010 toto slovinské město potvrdilo, že 1400 ha z jeho rozlohy tvoří lesy, jejichž účelem je zachytit škodlivý CO₂ z ovzduší. Proto jsme také městu Lublaň přisoudili environmentální rozměr, abychom ukázali, jak doprava a mobilita s tímto tématem souvisí.

Budme ale spravedliví. Lublaň není Vídeň a má opravdu problémy s automobilovou dopravou. Pokud se podíváme na modal split města Vídně, tak naše města, včetně Ostravy jsou na tom mnohem lépe. **V čem bychom se tedy měli inspirovat?**



Obrázek 3 Dělbá přepravní práce města Lublaň. Zdroj: město Lublaň

Umění zapojit veřejnost. Ano, teoreticky víme, co participace znamená. Od samotného začátku navrhování je veřejnost přizvána k aktivní účasti stanovení cílů. Participační strategie musí být

založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě. Problém je v tom, že česká ani moc participovat neumí, nebo nechce, nevyhledává komunikaci o budoucnosti rozvoje města a pokud ano, tak jen chce bojovat za své zájmy. Ale i přesto bychom se měli o to stále pokoušet a nechat se inspirovat městem Lublaň.

Jen tak mezi námi, dokážete si představit, co by se stalo s politiky, kteří by ve městě, kde jezdí 67% lidí do práce autem, najednou přišli s návrhem výrazného omezení automobilové dopravy? Asi by již nebyli v příštím volebním období zvoleni. Zdá se ale, že lublaňským politikům se to nestalo. Prostě museli najít způsob, jak se přiblížit ke svým obyvatelům a společně nastartovali proces změn.

Lublaň je díky jasně definované vizi udržitelného rozvoje prvním městem jihovýchodní Evropy, které se stalo Evropským zeleným městem roku. **Abychom veřejnosti přiblížili jednotlivá opatření, která město dovedla až k tomuto prestižnímu titulu, připravilo město speciální celoroční kampaň.** Základem kampaně je originální prezentace Lublaně jako Evropského zeleného města se všemi jeho úspěchy, doplněnými i upřímná slova pyšných spoluobčanů, pro něž je každé tzv. zelené opatření primárně určeno. Takto také vznikl komunikační slogan **Lublaň. Pro vás. Pro tebe.**



Mojmir Sepe



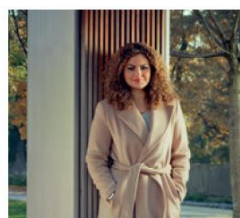
Ajda Smrekar



Jan Kozamernik



Nuša Kerševan



Jasna Dedivanović



Elena Ocenic



Darja Virent and daughter Ava



Filip Kržišnik and Blaž Slanič



Silvija Pavčič



Ziga Vehovec



Nika Bosnić



Petra Koritnik



Miha Pongrac



Gregor Radelonghi



Evelina Zefran



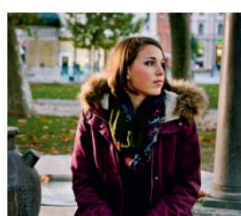
Tanja Njegovan



Elizabeta and Mitar Majkić



Predrag Subotić



Mateja Tanko



Srečko Trunkelj

Obrázek 4 Ambasadoři města Lublaň. Zdroj: město Lublaň.

Součástí zeleného roku byly i aktivity **24 ambasadorů** Evropského zeleného města. Byli vybráni ze správních zaměstnanců města Lublaň a jeho veřejných institucí a firem, z veřejně známých občanů města i ze samotných obyvatel, kteří město přesvědčili svými názory na zelenou Lublaň.

„Tento titul pomohl Lublaň zviditelnit v mezinárodním měřítku, a to je pro budoucnost města jen dobře. Doufám, že naše město zůstane zelené dlouho, aby si zdejší vysokou životní úroveň a radost ze života mohly užívat i naše děti. A i kdyby je jejich cesta odvála někam jinam, Lublaň zůstane jejich prvním bezpečným útočištěm. DOMOVEM.“ Darja

„Promyšlené vodohospodářské strategie i nakládání s odpady, lokální produkty a potraviny, péče o čistotu životního prostředí i nabídka dopravy (BicikeLJ!), to jsou jen některé z jednoduchých kroků nebo vodítek, které provázejí můj každodenní život.“ Nika

„Lublaň je tak milá a přátelská díky přátelským lidem, díky společnostem, které trvale pracují na jejím rozvoji, a díky soudržnosti, která je nejen zásluhou jednotlivců, ale především kvalitního vedení města v čele se starostou.“ Žiga



Obrázek 5 Ambasadorka města Lublaň, paní Tarmanová. Zdroj: město Lublaň.

„Pocházím ze čtvrti Šiška. Žili zde moji prarodiče a nyní ve stejném domě žijí i moje pravnoučata.“ To jsou úvodní slova paní Nady Tarmanové, která si nenechá ujít žádné číslo časopisu města Lublaň, kde se dozví vše podstatné o životě ve městě. Paní Tarmanová ještě stále dobře vidí i bez brýlí. Co ji vedlo k tomu, že zatoužila stát se ambasadorkou. Spontánně odpovídá: „Lublaň pro mě vždycky hodně znamenala, což dobře ví celá moje rodina a občas si kvůli tomu ze mě dělají legraci. Je to moje rodné město. A snažím se to naučit i svoji rodinu, aby o Lublani a o svém životě v ní přemýšleli. Lublaň je krásná, krásná a ještě jednou krásná!“²

Společně se pak spolupodíleli na více jak 1800 projektů, které ovlivnili kvalitu života ve městě.

Město Lublaň realizovalo v posledních deseti letech více než 1800 projektů zaměřených na zvyšování kvality života a kromě dalších cen získalo v roce 2016 ocenění Evropské zelené město. Na fotografiích níže jsou některé z nejvíce viditelných současných i minulých projektů.

² Zdroj pro tuto kapitolu: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/launch-of-call-2020-2019/>



Breg Embankment



Ciril - Metod Square



Fabiani's Bridge



Congress Square



Koseze Lake



Smartinski park



New Square



Petkovšek Embankment

Obrázek 6 Proměny města Lublaň - část 1., bez komentáře. Zdroj: město Lublaň.



Rakova Jelša



Republic Square



Slovenska Street



Northern City Park



Trnovo Embankment



Spica



Wolfova Street



Three Bridges

Obrázek 7 Proměny města Lublaň - část 2., bez komentáře. Zdroj: město Lublaň.

Příklady dobré praxe:

- [Lublaň: jak se malá metropole ocitla na mapě chytrých měst.](#) Lublaň je úspěšná ve spolupráci se svými občany i ve využívání technologií. Předpokladem úspěchu je otevřenost, naslouchání a dlouhodobá vize. Lublani se v nejkratším čase podařilo učinit nejvíc pozitivních změn, které vycházejí z dlouhodobé strategie města.
- [Čistá inspirace přírodou: Lublaň.](#) Snížit za patnáct let emise ve městě až o 70 procent? Nic nemožného pro Lublaň, honosící se titulem Evropské zelené město za rok 2016. Podívejme se, co pro to v hlavním městě Slovinska udělali. Na začátek je dobré zmínit, že ocenění Evropské zelené město se každoročně uděluje městům, která výjimečným způsobem pečují o své životní prostředí.

5.2.4. Dobrá praxe – Kodaň

- Hlavní město Dánského království je s 583 tisíci obyvatel největším dánským městem. Zároveň je považováno za jedno z nejšetrnějších měst vůbec.
- Kodaň začala cestu k udržitelné mobilitě v roce 1962. Místní hlavní ulice Strøget, do té doby sloužící automobilům, se stala pěší zónou. A byl to úspěch – Dánové se začali učit žít aktivně ve veřejném prostoru, obchodníkům rostly tržby. Začala přeměna celého centra.
- V letech 1962 až 2000 se počet pěších zón zešestinásobil na 100 tisíc metrů čtverečných a automobilisté museli změnit svoje dopravní chování. Nový veřejný prostor začali díky tomu objevovat pěší a cyklisté, čímž se zlepšil jejich životní styl.
- V Česku se také prezentuje pomocí výstavy „**Copenhagen solutions**“, která se zabývá vším, co Dánové řeší v souvislosti s kvalitou života ve svém městě.
- [Rozhovor se starostou Kodaně Frankem Jensenem o cyklistice, zelené energii a investicích \(datum 3.4.2017\).](#) V časopise RESPEKT před časem vyšel článek na téma: Nestavte obchodní centra, říká starosta města, ve kterém se žije nejlépe na světě. Každoroční žebříček, ve kterém britský časopis Metropolis vyhlašuje města, kde se žije nejlépe, tentokrát ovládli Seveřané: první je dánská Kodaň a třetí finské Helsinky.

5.3 Dobrá praxe – spolupráce s dánským velvyslanectvím

5.3.1. Výstava „Good City“

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/vystava-good-city>

Výstava má pomoci nastartovat v českých podmínkách veřejnou diskusi o kvalitě života v našich městech, především v souvislosti s mobilitou. Výstava byla představena v dubnu 2015 na stejnojmenné konferenci v Olomouci, od té doby putuje po českých městech.

Informace o putování výstavy:

- [Výstava "Města s dobrou adresou" v Oslavanech prodloužena \(2017/07/06\)](#). Výstava, která od dubna 2015 putuje po českých a moravských městech, zavítala také do Oslavan.
- [Do Otrokovic putuje výstava „Dobrých měst“ \(2017/06/01\)](#). Dánská výstava Města s dobrou adresou, která se střídá ve městech po celé České republice od dubna 2015, je stále předmětem velkých diskusí a zájmu. V Otrokovicích bude vystavena již podruhé, jako součást doprovodného programu ke slavnostnímu vyhlášení vítězů kampaně Do práce na kole 2017.
- [Výstava Města s dobrou adresou \(2017/05/28\)](#). Dánská výstava Města s dobrou adresou, která je k vidění už od dubna 2015, je stále předmětem velkých diskusí a zájmu. Na žádost některých měst se podařilo její instalaci v České republice prodloužit až do konce roku 2017. O cestě putovní výstavy se můžete dočíst na tomto odkaze - <http://www.dobramesta.cz/zapoj-se/zajimej-se-o-danskou-vystavu-good-city/>.

5.3.2. Výstava „Spokojení Dánové“

Víme, že pokud chceme řešit městskou mobilitu, pak musíme zahrnovat nejen otázky mobility a dopravní infrastruktury, ale musí se zohledňovat také širší společenské, environmentální a ekonomické aspekty. O tom sice teorie hovoří, ale reálně se stávající plánování městské mobility zabývá primárně otázkami dopravní infrastruktury. Takže pokud začneme hovořit o Dánech, tak nám naskočí automaticky jen jízdní kola a cyklistická infrastruktura. Neptáme se ale, proč vlastně pečují o svůj veřejný prostor a proč rádi mluví o designu ulice. Netušíme, že jejich mentalita nám může pomoci pochopit, že samotné otázky městské mobility jsou jen součástí daleko širší problematiky. A už vůbec by nás nenapadlo, jakou souvislost může mít městská mobilita a lidské štěstí.

PROČ JSOU DÁNOVÉ ŠŤASTNÍ?

Dánsko se pravidelně umísťuje v čele žebříčků nejšťastnějších zemí světa. Naposledy obsadilo první příčku v průzkumu „ZPRÁVA O ŠTĚSTÍ VE SVĚTĚ“, který byl zveřejněn v roce 2016. Znamená to tedy, že máme všichni začít jezdit na kole, abychom byli šťastní? Vyloučeno! O tom to totiž vůbec není. Je to možná o jiných hodnotách, které také ovlivňují plánování městské mobility - silná občanská společnost a demokracie, vysoká úroveň sociálních jistot, důvěry, svobody a prosperity společně s dobrými pracovními podmínkami poskytujícími prostor pro vyrovnaný život – to vše přispívá ke spokojenosti Dánů.

1. DŮVERA – můžeme důvěřovat navrhovaným opatřením městské mobility

- DÁNOVÉ SI VĚŘÍ NAVZÁJEM A MAJÍ DŮVĚRU I V ZÁKONY A POLITICKÝ SYSTÉM, COŽ ČINÍ ŽIVOT O NĚCO JEDNODUŠŠÍM.
- Dánové nemají problém nechávat malé děti v kočárcích na čerstvém vzduchu před obchody a kavárnami, zatímco nakupují nebo odpočívají u kávy.
- „V Dánsku si všichni naprosto důvěřujeme, což je jednou ze základních příčin toho, že jsme tak šťastní.“ Christian Bjørnskov, profesor národní ekonomie na Aarhuské univerzitě

2. SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ – těžko budeme hovořit o tom, že někdo jel „sockou“

- SYSTÉM SOCIÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ V DÁNSKU SNIŽUJE SPOLEČENSKÉ A EKONOMICKÉ NAPĚTÍ A NEJISTOTU NAPŘÍČ OBYVATELSTVEM.
- Nezaměstnaní a jinak znevýhodnění Dánové jsou státem podporováni prostřednictvím měsíčních sociálních dávek, přičemž Dánsko je často hodnoceno jako země, jejíž obyvatelé jsou si nejvíce rovni. Kromě toho dostávají studenti od vlády stipendia a vysokoškolské vzdělání není nijak zpoplatněno.
- „Systém sociálního zabezpečení má vliv na to, jak jsme šťastní. Dokážeme díky němu zvládat nemoci, ztrátu práce i stáří.“ Bent Greve, profesor z Katedry společenských a globalizačních studií na Univerzitě Roskilde

3. PROSPERITA – auto není předmětem statutu ve společnosti

- DÁNSKO JE VYSOCE PROSPERUJÍCÍ ZEMĚ, COŽ ZČÁSTI VYSVĚTLUJE ZDEJŠÍ VYSOKOU MÍRU SPOKOJENOSTI. PROSPERUJÍCÍ STÁTY A LIDÉ JSOU OBECNĚ ŠTASTNĚJŠÍ A SPOKOJENĚJŠÍ NEŽ TI, KTERÝM SE TAK NEDAŘÍ.
- Dánsko věří v ekologický růst a je sídlem řady společností, které pracují s čistými technologiemi („cleantech“).
- „Výdělek se vždy ukazuje jako faktor v rozdílné spokojenosti lidí v dané zemi – nikoli ten nejzásadnější... přesto důležitý.“ Zpráva o štěstí ve světě

4. SVOBODA – můžeme si svobodně vybrat svůj dopravní prostředek

- K ŽIVOTU NEODDĚLITELNĚ PATŘÍ MOŽNOST SVOBODNĚ SE ROZHODOVAT. SVOBODA DÁNŮ JE CHRÁNĚNA ÚSTAVOU, DÍKY ČEMUŽ MAJÍ PEVNOU KONTROLU NAD SVÝMI ŽIVOTY.
- „Je to opravdu docela jednoduché. Štěstí a spokojenost se do značné míry odvíjí od osobní svobody. A tou je Dánsko proslulé.“ Christian Bjørnskov, profesor národní ekonomie na Aarhuské univerzitě
- „Nikdo z nás nedokáže být opravdu šťastný, dokud bude mít pocit, že se nemůže svobodně rozhodovat.“ Zpráva o štěstí ve světě 2012

5. PRÁCE – plánování městské mobility chybí koordinátoři, kterým by práce dávala smysl

- SPOLEČENSKÉ VZTAHY, VLASTNÍ IDENTITA, DÁT NĚČEMU SMYSL – TO JSOU NĚKTERÉ Z VÝHOD ZAMĚTNÁNÍ, SAMOZŘEJMĚ KROMĚ MZDY. Z TOHO DŮVODU MÁ ZAMĚTNÁNÍ ZÁSADNÍ VLIV NA TO, JAK JSME ŠTASTNÍ A SPOKOJENÍ.
- Pro pracující Dány je klíčovým slovem flexibilita. Mnoho lidí má možnost rozvrhnout si práci tak, aby měli dostatek času i na rodinný život. To Dánům umožňuje budovat kariéry a zároveň se naplno věnovat svým blízkým.
- „Ukazuje se, že míra spokojenosti je výrazně ovlivňována nejen výší mzdy, ale také jistotou pracovního místa, volností a důvěrou v pracoviště.“ Zpráva o štěstí ve světě 2012

6. **DEMOKRACIE – vytváří vhodné podmínky pro provádění potřebných změn v mobilitě**
 - V DÁNSKU JE ROZVINUTÁ DEMOKRACIE S VÝRAZNOU ÚČASTÍ NA POLITICKÉM ŽIVOTĚ, SCHOPNÝMI VLÁDAMI A NÍZKOU MÍROU KORUPCE.
 - Rok co rok se v červnu scházejí politici a novináři se zástupci neziskových organizací a veřejnosti na události zvané Folkemødet (Setkání lidu). Tento politický festival se koná na dánském ostrově Bornholm v Baltském moři a trvá čtyři dny, během nichž mohou obyčejní lidé debatovat a seznamovat se s politiky.
 - 86 % - Volební účast v posledních volbách.

7. **ROVNOVÁHA MEZI OSOBNÍM A PRACOVNÍM ŽIVOTEM - pokud je naším životem jen práce, pak až tolik nepotřebujeme veřejný prostor pro setkávání s blízkými**
 - MÍT KROMĚ PRÁCE ČAS I NA RODINU JE NAPROSTO ZÁSADNÍ PRO SPOKOJENÝ A ŠTASTNÝ ŽIVOT. DÁNOVÉ SE VĚNUJÍ RODINNÉMU ŽIVOTU A ODPOČINKU STEJNĚ JAKO BUDOVNÍ KARIÉRY.
 - Dánové patří mezi národy, které v průměru odpracují nejméně hodin týdně.
 - „Jen 2 % zaměstnanců tráví v práci čas nad rámec běžné pracovní doby, což je jedno z nejmenších čísel v rámci zemí OECD, kde se v průměru jedná o 13 % zaměstnanců.“ OECD Index lepšího života (BLI) 2016

8. **OBČANSKÁ SPOLEČNOST – nakolik se tento faktor projeví v plánování městské mobility?**
 - DÁNSKO PATŘÍ MEZI ZEMĚ, KDE PROBÍHÁ NEJINTENZIVĚJŠÍ SOCIÁLNÍ INTERAKCE NA SVĚTĚ. JEDNÍM Z DŮVODŮ JE VYSOKÁ MÍRA ÚČASTI NA DOBROVOLNÝCH PROJEKTECH.
 - „Společenské vztahy zásadně souvisejí s pocitem štěstí a spokojenosti.“ Zpráva o štěstí

9. **MĚSTSKÝ DESIGN – alfa a omega plánování městské mobility**
 - DÁVÁME TVAR BUDOVÁM A TY POTÉ UTVÁŘEJÍ NÁS. MĚSTA, V NICHŽ ŽIJEME, MAJÍ ZÁSADNÍ VLIV NA KVALITU NAŠEHO ŽIVOTA. KODAŇ SE ČASTO UMISŤUJE NA PRVNÍM MÍSTĚ VE SVĚTOVÉM ŽEBŘÍČKU NEJLEPŠÍCH MĚST K ŽIVOTU.
 - Dánský design není jen úžasný nábytek, ale také úžasná města. Kvalitní veřejné plochy, zelené parky i efektivní městská doprava – to vše by mělo být samozřejmostí pro každého obyvatele. Města mají sloužit lidem, nikoli automobilům.
 - „Města dobývají svět a kvalita života v městském prostoru se odvíjí od komplikovaného hledání rovnováhy mezi rozvojem nového a zachováváním starého, stimulací a jistotami, globálním a lokálním. Nikdo nemůže být dokonalý, ale Kodaň se ideálnímu stavu velmi blíží.“
Magazín Monocle

10. **UDRŽITELNOST – na závěr to, co by mělo být samozřejmostí.**
 - VÝZKUMY PROKAZUJÍ SPOJITOST MEZI UDRŽITELNÝM ROZVOJEM A SPOKOJENOSTÍ. UDRŽITELNOST NENÍ POUZE O OCHRANĚ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ALE TAKÉ O OCHRANĚ A ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY ŽIVOTA.
 - Investice do udržitelného rozvoje jsou investicemi do zdraví a spokojenosti. Rozsáhlá síť cyklostezek po celém Dánsku a zejména v Kodani vybízí obyvatele k dojíždění do práce způsobem, jenž prospívá jejich zdraví, životnímu prostředí a ulevuje přetížené dopravě.
 - „Jedním z důvodů, proč mám Kodaň tak rád, je možnost dopravit se kamkoli na kole. Za mobilitu se tady neplatí. Dostanu se, kam chci, ať už jsem chudý, nebo bohatý. To mě

uklidňuje, dává mi to pocit svobody a činí mě to šťastným.“ Meik Wiking, výkonný ředitel Institutu pro výzkum štěstí

5.4 Inovativní řešení a chytrá mobilita

Chytré město (Smart City, SC) je jedním z konceptů uplatnění principů udržitelného rozvoje do organizace města. Opírá se o využití moderních technologií s cílem zlepšit kvalitu života a zefektivnit správu věcí veřejných. Výměna znalostí je nezbytná zejména v oblasti inovativních řešení a chytré mobility. Mnoho poznatků je možné získat nejen díky osvědčeným postupům, ale i díky příkladům špatné praxe. Přehled podrobných témat z oblasti chytré dopravy a mobility:

- [Plánování udržitelné dopravy](#)
- [Budování konceptu chytrých měst](#)
- [Inteligentní řízení dopravy \(telematika\), ITS systémy pro řízení a zklidňování dopravy](#)
- [Otevřené technické specifikace](#) sníží náklady na inteligentní dopravní systémy
- Inteligentní infrastruktura (dopravní terminály, zastávky, křižovatky, dobíjecí a plnicí stanice aj.)
- [Bezemisní a nízkoemisní vozidla](#)
- [Sdílení dopravních prostředků](#)
- Parkování, [řešení dopravy v klidu s využitím inteligentních parkovacích systémů](#)
- [Cyklodoprava](#)
- [Pěší doprava](#)
- Zklidněné/nízkoemisní zóny
- Vzdělávání a osvěta

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Je zveřejněn překlad článku: What are the differences between sustainable and smart cities?](#). Již před časem jsme vás informovali, že v mezinárodním časopise "Cities - The International Journal of Urban Policy and Planning" vyšel článek na téma "What are the differences between sustainable and smart cities?" od výzkumné společnosti "VTT Technical Research Centre of Finland", který stojí za povšimnutí.
- [Dvě třetiny českých měst a obcí postrádají "chytré strategie"](#). Koncepty smart city s digitálními řešeními představují šanci, jak vyřešit rostoucí problémy aglomerací, ale i venkova, který stále více trpí nedostatečným pokrytím službami. Průzkum Česko-německé obchodní a průmyslové komory (ČNOPK) ukázal, že většina českých měst a obcí (64 %) ale dosud nemá žádnou chytrou strategii. Zároveň je pro 7 z 10 měst a obcí smart.
- [V Kolíně se testuje první multifunkční klíčenka pro žáky základních škol v Evropě](#). Kolínská chytrá klíčenka, první multifunkční klíčenka pro žáky základních škol v Evropě, bude rozšířena i o edukační aplikaci a elektronickou zdravotní knížku. Kolínskou klíčenku od letošního školního roku v pilotním provozu využívají žáci 6. Základní školy v Kolíně, kde slouží jako elektronický zámeček, identifikační průkazka, jízdenka v MHD.
- [Dvě třetiny českých měst a obcí postrádají "chytré strategie"](#). Koncepty smart city s digitálními řešeními představují šanci, jak vyřešit rostoucí problémy aglomerací, ale i venkova, který stále více trpí nedostatečným pokrytím službami. Průzkum Česko-německé obchodní a průmyslové komory (ČNOPK) ukázal, že většina českých měst a obcí (64 %) ale dosud nemá žádnou chytrou strategii.

- **V Kolíně se testuje první multifunkční klíčenka pro žáky základních škol v Evropě.** Kolínská chytrá klíčenka, první multifunkční klíčenka pro žáky základních škol v Evropě, bude rozšířena i o edukační aplikaci a elektronickou zdravotní knížku. Kolínskou klíčenku od letošního školního roku v pilotním provozu využívají žáci 6. Základní školy v Kolíně, kde slouží jako elektronický zámek, identifikační průkazka, jízdenka v MHD.
- **Mobilita jako služba.** Koncepte „Mobilita jako služba“ (angl. zkr. MaaS) byla uvedena na trh jako nová koncepce dopravy, která by mohla změnit nebo alespoň narušit současné modely poskytování dopravy, a to především ve městech. MaaS by měla nabídnout balíček osobní mobility, který nejlépe odpovídá životnímu stylu a potřebám jednotlivce a který zajišťují IT modely.
- **Smart City nebo Smart Sustainable Cities?** V mezinárodním časopise "Cities - The International Journal of Urban Policy and Planning" vyšel článek na téma "What are the differences between sustainable and smart cities?" od výzkumné společnosti "VTT Technical Research Centre of Finland", který stojí za povšimnutí.
- **Dne 31. 7. 2017 vyšlo nové číslo bulletinu Smart Cities.** Vychází další 21. vydání Měsíčníku "chytrých" aktualit České spořitelny. Tentokrát se s Vámi paní Zuzana Ondroušková, ekonomická ředitelka Dopravního podniku města Brno, a.s., podělí o zkušenost se službou elektronického odbavování cestujících.
- **Co pro vás znamená slovo share, neboli sdílení?** Letošním tématem Evropského týdne mobility, který proběhne ve dnech 16.-22.9.2017 je "Sdílením vpřed!" Kampaň se chce zaměřit na „Čistou, sdílenou a inteligentní mobilitu“. Doprava je odpovědná za téměř čtvrtinu evropských emisí skleníkových plynů a je hlavní příčinou znečištění vzduchu ve městech.
- **Praha otestuje systém chytrých košů v centru města.** Čisté ulice, úspory za méně častý svoz, snížení emisí ze svozových aut. To jsou hlavní přínosy chytrých odpadkových košů s nadčasovým designem, které městská společnost Operátor ICT v rámci pilotního testování tento týden nainstalovala na náměstí Republiky a v ulici Na Příkopě. Jde o 25 košů na směsný odpad s vnitřní kompresní jednotkou na solární pohon.
- **Novinky v oblasti parkování v Praze.** Z informačního servisu České parkovací asociace, která je partnerem značky Město s dobrou adresou: K 1. února 2018 již budou veškeré parkovací zóny v Praze v režimu CISem evidovaných parkovacích transakcí. Jedná se konec doby papírové v oblasti městského parkování v Praze. K tomuto datu již budou všechny zóny placeného stání v Praze v jednotném režimu.
- **Sdílení v dopravě zažívá boom, ukázala studie Mastercard.** Hlavní téma letošního Evropského týdne mobility je sdílení. Z hlediska ekonomiky je to jedna z nejrychleji rostoucích oblastí, které si všímají už i velké společnosti. Důležitost sdílené ekonomiky popisuje nedávno zveřejněná studie společnosti Mastercard s názvem The Sharing Economy: Understanding the Opportunities for Growth.
- **Do Třineckých železáren budou lidé dojíždět ve sdílených elektromobilech.** Třinec, Český Těšín a další partneři chtějí za pomoci dotace na projekt EMA pořídit 50 elektromobilů a 100 elektrokol, ale také sítě parkovišť s dobíjecími stojany a rezervační systém. V rámci takzvaného carsharingu či bikesharingu by je využívali například zaměstnanci Třineckých železáren.
- **Appka WienMobil: najde nejlevnější, nejekologičtější i nejrychlejší cestu ve městě.** Vídeňský dopravní podnik Wiener Linien spustil novou appku – WienMobil. Aplikace najde nejlevnější, nejekologičtější i nejrychlejší cestu, podle toho, jaká je preference uživatele. Do

vyhledávače ovšem není integrována pouze městská hromadná doprava, ale i systém sdílení kol a aut a dokonce i taxi. Kouzlo appky spočívá v kombinaci všech těchto druhů dopravy.

- [Seriál o chytré cyklo dopravě: Co kdyby ti tvoje kolo umělo říct, že má problém?](#) Přinášíme další překlad z webového portálu ECF, tentokrát na téma Seriál o chytré cyklo dopravě: Co kdyby ti tvoje kolo umělo říct, že má problém? Naše práce, kterou se snažíme podpořit roli cyklistické dopravy a cyklistického průmyslu v chytré, propojené a sdílené mobilitě, zahrnuje i spolupráci s vizionáři a předními odborníky.
- [Seriál o chytré cyklo dopravě: Jsi to, co sdílíš.](#) Přinášíme další překlad z webového portálu ECF, tentokrát na téma Seriál o chytré cyklo dopravě: Jsi to, co sdílíš Naše pomoc, kterou se snažíme podpořit roli cyklistické dopravy a cyklistického průmyslu v chytré, propojené a sdílené mobilitě, zahrnuje i spolupráci s vizionáři a předními odborníky, kteří udávají tón právě v oblasti nové mobility.
- [Cíle Vídně do roku 2030 a 2050.](#) V konceptu měst stále hovoříme o dlouhodobé vizi, dlouhodobém koncepčním plánování atp. Města si vytyčují cíle, aby podložila svou politiku rozvoje nejen dokumenty a texty, ale také čísly. Dále aby stimulovala také soukromý sektor k investicím, jež jsou v souladu s cíli města Vídně.
- [Příklad dopravní vize města Brna.](#) První fází návrhové části Plánu udržitelné městské mobility je formulace vize, tj. dlouhodobých měřitelných cílů města v oblasti dopravy, které se stanou jak politickým závazkem města, tak i marketingovým nástrojem pro komunikaci plánu s občany. Zveřejňujeme příklad... [číst dále](#)
- [Vize Manchester 2040.](#) Protože většinu měst čeká formulace Vize vlastního rozvoje, ať už specificky pro oblast dopravy (SUMP), nebo jiné oblasti, uvádíme zde Vizi do roku 2040 průmyslového centra Střední Anglie, Manchesteru, půl milionového města vévodící 2,5 milionovému kraji.
- [Jak by mohlo vypadat město budoucnosti? Idea Idy Auken.](#) Zeptá-li se někdo, co je smart city, zadělává si na dlouhou přednášku. To, co se dá schovat pod sousloví „přátelské město“, je komplexní struktura, pokaždé jiná (stejně jako města), zahrnující vše od dopravy přes energetiku po veřejný prostor.
- [Potřebuje město dlouhodobou vizi? Názory šesti starostů.](#) Nedávno web www.cityone.cz uveřejnil článek, ve kterém zazněl názor, že dlouhodobé městské vize nedokážou dostatečně reagovat na aktuální výzvy. Zároveň mnoho starostů měst opakuje mantru, že dlouhodobá strategie je nezbytná pro naplňování dílčích, tedy aktuálních cílů
- [Vídeň má městský plán rozvoje STEP 2025.](#) Pokud uvažujete o strategickém plánování rozvoje města v konceptu smart city, pak se lze inspirovat postupy, které zavádí Vídeň ve svém novém rozvojovém plánu STEP 2025. K tomuto plánu navíc Vídeň nabízí možnost osobního seznámení se s novými inovativními koncepty.
- [Krakov – příklad z „Východního bloku“.](#) Někdo by mohl namítnout, že Amsterdam či Barcelona jsou příklady měst, které se nedotýkají reality československých luhů a hájů. Proto jsme jako příklad počínající dobré praxe zařadili regulaci parkování v Krakově. Článek byl převzat z webu www.cityone.cz.
- [Chcete moderní město? 8 tipů světových odborníků.](#) Starosta chytrého města by měl přijít ze soukromého sektoru Chytrá města volají po spolupráci soukromého a veřejného sektoru, komunit i dobrovolníků Otevřená data jsou důležitá pro vznik ekosystému na podporu inovací Odborníci varují před izolovanými řešeními i zbrklým nákupem.
- [Jak změnit město: 10 rad pro chytrého starostu.](#) Jak města získávají vliv na globální politické scéně? Kolektivním úsilím a pozitivními hodnotami. Moc měst na politické scéně roste také

díky spolupráci a inovativnímu myšlení. Přinášíme deset rad, jak se inspirovat novým typem řízení. Otevřenost, transparentnost, osobitost.

- **Kodaň – 3 klíče k úspěchu.** Co plánuje Kodaň dále, aby pokračovala v tomto pozitivním rozvoji a na co by se měla zaměřit v následujících letech? Tyto tři prvky považuje autor článku za klíčové: 1) Dodržování Zelené agendy, nastavené strategie dánské metropole. V realitě to znamená...
- **Lublaň: jak se malá metropole ocitla na mapě chytrých měst.** Lublaň je úspěšná ve spolupráci se svými občany i ve využívání technologií. Předpokladem úspěchu je otevřenost, naslouchání a dlouhodobá vize. Lublani se v nejkratším čase podařilo učinit nejvíc pozitivních změn, které vycházejí z dlouhodobé strategie města.
- **Dne 24.4.2017 byl vydán první newsletter platformy city:one.** Dnes byl vydán první newsletter platformy city:one, partnera značky Města s dobrou adresou, která má za cíl zpřístupnit užitečné informace, produkty, projekty či nástroje pro tvorbu chytrých měst, více o platformě viz zde. Také bych Vás chtěl pozvat na mezinárodní veletrh chytrých měst URBIS, který proběhne na brněnském výstavišti ve dnech 26.-29.4. 2017.
- **Děti v norském Oslu používají aplikaci k vyhledávání dopravních problémů.** V norském Oslu vytvořili mobilní aplikaci, která z dětí udělá "tajné agenty" a slouží jako motivační nástroj – dětem jedou do školy na kole nebo jdou pěšky a cestou zaznamenávají dopravní problémy. Prostřednictvím aplikace Tajný agent mohou děti jako špioni informovat o nebezpečných křižovatkách, poničených chodnících, přerostlé zeleni, atd.
- **Smart City na tisíc způsobů, tentokrát z pohledu iniciativy Města s dobrou adresou.** Chytré město (Smart City) je celosvětový koncept, který cílí na zavedení informačních a komunikačních technologií a nástrojů pro efektivnější správu měst a zapojení občanů do jeho tvorby. V České republice se jedná o velmi populární téma, ale není zatím jisté, zda v u nás nevznikl český koncept Smart City.
- **Přehled zdrojů finanční podpory Smart Cities projektů.** Aktualizovaný přehled zdrojů finanční podpory naleznete ke stažení na webových stránkách www.smartcities.mmr.cz, pod nově zřízenou záložkou Zdroje finanční podpory Smart Cities projektů (<http://www.mmr.cz/cs/Microsites/Smart-Cities/Zdroje-financni-podpory-Smart-Cities-projektu>), kde bude vyvěšován pravidelně (kvartálně) aktualizovaný.
- **„Bezbariérová“ navigace pro města.** Orientace a pohyb po městě může představovat problém pro nejrůznější skupiny obyvatel, nemluvíme zde pouze o osobách se zdravotním postižením, ale také seniorech nebo maminkách s kočárky. Tyto specifické skupiny mohou při pohybuve městě narážet na bariéry, které jim jejich pohyb znesnadňují.
- **Obyvatelé finského města Espoo testují aplikaci, která pomáhá s opravami cyklostezek.** Představitelé finského města Espoo zahájili testování aplikace v mobilních telefonech, jejímž prostřednictvím pomáhají občané města identifikovat poškozená místa na dopravní infrastruktuře. Když na svých cestách městem narazí na problematické místo, stačí, aby ho vyfotili a nahráli pomocí aplikace Mappilary.

5.5 Veřejná doprava pro město/region a multimodalita

V koncepci městské mobility hraje ve větších městech hlavní roli veřejná hromadná doprava, která představuje páteř každého udržitelného systému městské mobility. Veřejná hromadná doprava je dostupná všem obyvatelům města bez ohledu na jejich sociální postavení, zdravotní stav nebo věk. Prakticky všechny významné cíle cest by měli dosažitelné kombinací chůze a veřejné hromadné dopravy.

Hlavním cílem měst je učinit veřejnou dopravu konkurenceschopnou vůči ostatním druhů dopravy zvyšováním kvality i rozsahem nabídky systémů městské a příměstské hromadné dopravy.

Ve světě nové multimodální dopravy se stírají rozdíly mezi jednotlivými druhy dopravy a mezi dopravou veřejnou a osobní. V tomto kontextu je dalším klíčovým úkolem pochopit, kam nejlépe nasměrovat podniky veřejné dopravy, a naučit se, jak inovovat. Nástroje financování jsou komplikované a jejich využití je pro podniky veřejné dopravy často složité. Další výzvou je srovnat dopravní plánování mezi jednotlivými regiony. A v neposlední řadě je třeba zvýšit konkurenceschopnost veřejné dopravy a vyřešit nedostatek pobídek na národní úrovni k vyvolání změn chování cestujících. Podrobnosti na Akademii městské mobility:

<http://www.mesto.dobramesta.cz/verejna-doprava-a-intermodalita>

Garance je v jednání. Předpokládá se, že téma bude rozvíjeno především ve spolupráci:

- [Sdružení dopravních podniků](#)
- [Občanské sdružení MHD ŽIVĚ.cz](#)
- [Svaz cestujících ve veřejné dopravě](#)
- KORDIS a další

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Mobilita jako služba](#). Koncepce „Mobilita jako služba“ (angl. zkr. MaaS) byla uvedena na trh jako nová koncepce dopravy, která by mohla změnit nebo alespoň narušit současné modely poskytování dopravy, a to především ve městech. MaaS by měla nabídnout balíček osobní mobility, který nejlépe odpovídá životnímu stylu a potřebám jednotlivce a který zajišťují IT modely.
- [Vlaky a auty jezdí stále více lidí, autobusy naopak stagnují \(2017/08/01\)](#). Vlákem jezdí čím dál víc lidí, stejně jako auty. Naopak zájem o meziměstské cesty autobusem stagnuje. Ukazují to oficiální čísla za první čtvrtletí z ministerstva dopravy. V tuzemsku podle nich roste jak přeprava lidí, tak zboží.
- [Cestování vlakem se stalo fenoménem doby](#). Svaz cestujících ve veřejné dopravě vydal tiskovou zprávu (29.3.2017), ve které komentujeme statistiky počtu přepravených cestujících na železnici v ČR, které zveřejnilo ministerstvo dopravy. TZ: Cestování vlakem se stalo fenoménem doby, přeprava cestujících na železnici je nejvyšší v historii ČR. Přeprava cestujících na české železnici pokračuje v růstu již sedmým rokem v řadě.
- [Regionální železnici může jezdit třikrát více lidí než dnes](#) (křest nové knihy – 23.3.2017). Vlaky v České republice přepraví téměř 177 milionů cestujících ročně. Výrazný potenciál růstu má regionální železniční doprava a příklady ze zahraničí i z České republiky ukazují, že je možné zvýšit počet přepravených cestujících během několika let na několiknásobek. To je jedno z hlavních poselství nové knížky Role regionální železnice ve 21. století.
- [Ve Frankfurtu představují studentské návrhy dopravních uzlů pro projekt CHIPS](#). Datum 21. února bylo už nějakou dobu jasně označené v kalendářích patnácti studentů dvou německých univerzit – Univerzity umění a designu v Offenbachu nad Mohanem a Univerzity aplikovaných věd ve Frankfurtu nad Mohanem. V tento den studenti představili své finální návrhy „Mobilních uzlů mobility“, jak znělo zadání.

- **Upoutávka: Konference Chytrá a zdravá doprava ve městech.** 4. ročník mezinárodní odborné konference Chytrá a zdravá doprava ve městech už se blíží. Proběhne ve dnech 4.-5. dubna 2017. V názvu konference je sice dnes tolik oblíbené a používané slovo "chytrá", ale stejně zde budou řešeny hlavně otázky městské mobility, kam "smart" patří. Svým způsobem se jedná o další tematickou konferenci Města s dobrou adresou.
- **Veřejná doprava - 8 anotací pilotních projektů.** Z dokumentu "Transport learning" bylo vybráno celkem 8 anotací pilotních projektů. Více najdete v dané dokumentaci. 1. DOPRAVNÍ ŠKOLENÍ V OBLASTI VEŘEJNÉ DOPRAVY Dopravní školení umožňuje pasažérům jezdit veřejnou dopravou svobodně, beze strachu a bez obav. Nejdůležitějšími cílovými skupinami jsou starší osoby, osoby se zdravotním postižením.
- **České dráhy evidují rostoucí zájem o přepravu cyklistů, letos jich bylo více o 8 %.** Národní železniční dopravce České dráhy letos od začátku roku do září 2017 přepravil téměř tři čtvrtě milionu cyklistů, přibližně o 8 % více než loni. České dráhy nabízejí přepravu jízdních kol téměř ve všech svých spojích a v 6 000 spojích.

5.6 Aktivní způsoby dopravy – cyklistická doprava

Cílem aktivit měst je vybudovat kvalitní síť cyklistických tras, která nabídne cyklistům bezpečnou, plynulou a komfortní jízdu. To lze zajistit výstavbou nejen cyklistických stezek, cyklistických pruhů na komunikacích, ale i formou plošného zklidňování dopravy, či umožněním vjezdu cyklistů do jednosměrných ulic.

Cílem je vybudovat kvalitní síť cyklistických tras, která nabídne cyklistům bezpečnou, plynulou a komfortní jízdu. To lze zajistit výstavbou nejen cyklistických stezek, cyklistických pruhů na komunikacích, ale i formou plošného zklidňování dopravy, či umožněním vjezdu cyklistů do jednosměrných ulic.

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **Soubor nástrojů pro podporu aktivní dopravy.** Soubor nástrojů pro aktivní dopravu poskytuje orgánům místní samosprávy a jejich partnerům důležité informace o zdrojích a nástrojích i konkrétní případové studie, které mohou pomoci při prosazování pěší a cyklistické dopravy. S naším souborem můžete lépe plánovat a zavádět opatření ve prospěch pěší a cyklistické dopravy na území vaší obce.
- **"Ochranný pruh pro cyklisty" v Brně (2017/09/11)** Historicky první "ochranný pruh pro cyklisty" v Brně byl vyznačen v červenci 2017 na části ulice Technická v Technologickém parku. Ochranný cyklopruh (v zahraničí známý jako víceúčelový) není vyhrazeným cyklopruhem a znamená to, že jej řidiči motorových vozidel mohou pojíždět, typicky v případě vyhýbání se s protijedoucím vozidlem.
- **Ochranné cyklopruhy ve Veletržní ulici na Letné (2017/09/04).** Zveřejňujeme několik fotografií nových ochranných cyklopruhů a dalších integračních opatření ve Veletržní ulici na Letné. Byly připravené podle nových TP179 v rámci opravy povrchu vozovky jako zlepšení úprav, které byly provedeny před dvěma lety po otevření Blanky. Koncepce a rozsah vychází ze skutečnosti, že se jednalo pouze o obnovu povrchu (mikrokoberec).

- [Ministerstvo dopravy vydává stručnou popularizační verzi nových technických podmínek TP 179.](#) Stručné popularizační představení obsáhlého technického dokumentu TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty je vedeno snahou Ministerstva dopravy o širší osvětu a rozvoj zlepšování podmínek pro jízdu na kole, především na místní úrovni jednotlivých měst a obcí. Brožura je určena především všem spoluvůrcům veřejných komunikací a prostranství.
- [Nový úsek Labské stezky mezi Čelákovicemi a Lázněmi Toušeň \(2017/07/27\).](#) Otevřen nový úsek Labské stezky mezi Čelákovicemi a Lázněmi Toušeň. Labská stezka je od letošního července bohatší o další, nově vybudovaný úsek cyklostezky mezi Čelákovicemi a Lázněmi Toušeň. Levobřežní úsek má standardní šířku 3m, měří celkem 1,5km a byl vybudován díky podpoře Evropské unie.
- [Projekt PASTA - Zvyšování fyzické aktivity pomocí udržitelné mobility.](#) Cílem evropského projektu PASTA (ang. Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches) je ukázat, jak podpora aktivní mobility přispívá k zdravějšímu a fyzicky aktivnějšímu životu obyvatel – přináší finanční úspory a především kvalitnější život všem. Mottem projektu je: Bike it. Walk it. Live it.
- [Chceme lepší vzduch? To nejrychlejší řešení je pěší a cyklistická doprava.](#) Připravili jsme pro vás překlad článku "Chceme lepší vzduch? To nejrychlejší řešení je pěší a cyklistická doprava", který pojednává o přínosech pěší a cyklistické dopravy pro životní prostředí. Článek byl zveřejněn na odkaze společnosti SUSTRANS a autorem článku je Dr. Andy Cope.
- [Jdete volit cyklověž?](#) Máme pro vás speciální nabídku koho volit. Volte specifický způsob propagace udržitelné dopravy. Zatím jen zveřejňujeme propagační materiály města Třince, které tu ještě nebyly.
- [Mezinárodní srovnání práv cyklistů vzniklo v Lucembursku.](#) Rakouská firma Komobile připravila pro lucemburské ministerstvo dopravy komplexní mezinárodní studii osvědčených postupů v oblasti dopravních zákonů a předpisů, které nějakým způsobem ovlivňují podporu pěší a cyklistické dopravy. Analýza ke studii byla provedena v Rakousku, Dánsku a Španělsku.
- [Tři krátké novinky ze světa cyklodopravy.](#) Billa Cargo Bike - Řešení do přečpaných měst! Snad se v ČR taky dočkáme. Cargo bike - Další důkaz jakým směrem se ubírá městská mobilita nejen u našich západních sousedů!
- [Cyklisté a samořízená vozidla – problémy a možnosti.](#) Vynález autonomního vozidla přináší na jedné straně možnosti, jak dále rozšířit naše dopravní systémy, na straně druhé řadu výzev pro cyklistickou kulturu v naší zemi, především v oblasti bezpečnosti, veřejného zdraví a obyvatelnosti našich měst. Ještě před letními prázdninami se sešli odborníci z Dánska a Holandska, aby o těchto tématech diskutovali.
- [Novinky v evropské legislativě ve vztahu k cyklistické dopravě \(2017/10/06\).](#) Podpora cyklistické dopravy začíná už na evropské úrovni. Česká republika má možnost v rámci přípravy Panevropského plánu cyklistické dopravy (Pan-European Master Plan) a Cyklostrategie EU připomínkovat následující dokumenty.
- **Ochranné pruhy v Praze na Florenci podle nové legislativy.** Praha značí ochranné pruhy podle nové legislativy. Jde o tzv. ochranné cyklopruhy, neboli z hlediska zákona o „jízdni

pruhy pro cyklisty“. Pruh vypadá velmi podobně jako "klasický" cyklopruh, svým vzhledem a pravidly používání se od něj nicméně mírně liší.

- [Máme chtít cyklostezky jako v Nizozemsku?](#) Často se říká „Nejsme Holansko“. Jak to je s těmi proslulými holandskými "cyklomagistrálami"? Takzvané „bicycle highways“ najdeme v řadě evropských zemí, v každé však znamená trochu něco jiného. Vlámský termín Fietsostrades nebo Fietsnewelwegen, norský sykkelekspressveger, Cycle Superhighways v Londýně, supercykelstier v Kodani, holandský snelfietsroutes.
- [Evropská komisařka pro dopravu Violeta Bulcová přijala první návrh Cyklostrategie EU \(2017/06/16\).](#) Na pódiu Velo-city 2017 v Arnhemu-Nijmegenudnes evropská komisařka pro dopravu Violeta Bulcová převzala doporučení Cyklostrategie EU. Více než 1000 osob s různými odbornostmi spojilo své síly při přípravě prvního strategického dokumentu, který, pokud bude přijat, by mohl pomoci zvýšit podíl cyklo dopravy v evropských státech až o 50 %.
- [Novinky z mezinárodní konference VeloCity - 4. den \(2017/06/16\).](#) Cykloturistika a každodenní doprava - jde to dohromady? Nijmegen má 174 000 obyvatel a „pořád usiluje o to, aby politika města co nejlépe zajistila cyklistům to, co chtějí: kvalitní propojení, bezpečné trasy a nemuset dýchat příliš znečištěný vzduch“, uvedla Harriët Tiemensová, radní pro udržitelnost, zeleň, vodstvo a mobilitu.
- [Novinky z mezinárodní konference VeloCity - 3. den \(2017/06/15\).](#) Svoboda dětem Mottem Velo-city 2017 je „Svoboda na kole“ - a pro většinu dětí kdekoli na světě jízdní kolo skutečně představuje svobodu. Jestli a jak mohou kolo využívat, však nevyhnutelně ovlivňuje prostředí, ve kterém vyrůstají. Na setkání Svoboda dětem se sešli tři přednášející, aby prezentovali odlišné podmínky z různých koutů světa.
- [Novinky z mezinárodní konference VeloCity - 2. den \(2017/06/14\).](#) Přinášíme pravidelné zpravodajství ze světové konference Velo-City v nizozemském Nijmegenu. Druhý den proběhl ve znamení ekonomiky, ocenění přínosů a nákladů různých druhů dopravy. Diskutovalo se ale také o tom, jak jednoduchá změna podmínek může podstatně změnit prostředí v našich městech.
- [Novinky z mezinárodní konference VeloCity - 1. den \(2017/06/13\).](#) V Nizozemí probíhá ve dnech 13.-16.6.2017 celosvětová konference VeloCity. Přinášíme vám výběr čtyř přednášek prvního dne: 1. Víc cyklistů znamená vyšší ekonomické benefity díky menšímu dopravnímu přetížení.
- [Seriál o chytré cyklo dopravě: Co kdyby ti tvoje kolo umělo říct, že má problém?](#) Přinášíme další překlad z webového portálu ECF, tentokrát na téma Seriál o chytré cyklo dopravě: Co kdyby ti tvoje kolo umělo říct, že má problém? Naše práce, kterou se snažíme podpořit roli cyklistické dopravy a cyklistického průmyslu v chytré, propojené a sdílené mobilitě, zahrnuje i spolupráci s vizionáři a předními odborníky.
- [Seriál o chytré cyklo dopravě: Jsi to, co sdílíš \(2017/06/16\).](#) Přinášíme další překlad z webového portálu ECF, tentokrát na téma Seriál o chytré cyklo dopravě: Jsi to, co sdílíš Naše pomoc, kterou se snažíme podpořit roli cyklistické dopravy a cyklistického průmyslu v chytré, propojené a sdílené mobilitě, zahrnuje i spolupráci s vizionáři a předními odborníky, kteří udávají tón právě v oblasti nové mobility.
- [Cykloambasády zakládají země napříč Evropou.](#) Cykloambasáda je poměrně nový pojem. První značky na podporu cyklo dopravy na národní úrovni vymysleli v Dánsku a Nizozemsku. Další země se přidávají po jejich vzoru a zakládají národní centra na podporu cyklistiky. Na

letošní konferenci Velo-City v nizozemském Nijmegen se představilo hned několik národních centrál.

- **[Cyklostrategie EU a Panevropský plán na podporu cyklodopravy.](#)** Přidáváme ještě ohlédnutí za konferencí Velo-City, kde byly představeny dva důležité dokumenty, které se týkají podpory cyklodopravy na mezinárodní úrovni. Cílem jednání byla podpora Cyklostrategie EU a otázky spojené s dalším vývojem Panevropského plánu.
- **[Cyklomagistrály u nás a v zahraničí.](#)** Česká republika dnes nabízí zhruba kolem 3 000 kilometrů chráněných cest pro bezpečnou jízdu na kole. Zatím ale chybí jejich propojení do ucelené sítě, která vzniká jen pomalu. Díky úsilí mnoha lidí se daří budovat už v několika regionech sítě páteřních tras v kvalitě, na kterou jsou zvyklí návštěvníci z cyklistiky vyspělých zemí.
- **[Lidové hlasování: Berlín dostane zákon o cyklistice.](#)** Iniciativa Lidové hlasování jízdní kolo postupuje: Jako první spolková země ustanoví Berlín v textu zákona podporu cyklistické dopravy (dále CD). 6. dubna 2017, zdroj: ZEIT ONLINE Cristina Gotardi Unsplash.com Berlín dostane jako první spolková země zákon o jízdním kole. Záměr, za který se zasazuje iniciativa Lidové hlasování jízdní kolo (LHJK), má být uskutečněn ...[více](#)
- **[Wroclav - město cyklistů.](#)** Už se vám stalo, že jste se vrátili ze západu (Německo, Holandsko, Dánsko) a posteskli jste si, proč to takhle nefunguje i u nás? Horší je, že už ani nemusíte jezdit na západ, stačí jen do Polska, třeba do Wroclavi a ten stesk můžeme mít taky.
- **[Jak byste řešili cyklodopravu v extravilánu?](#)** Často slyšíme, že Česko by se nemělo srovnávat s Německem, Nizozemskem, či Dánskem, že zde prý mají jinou kulturu a lidé jsou k sobě ohleduplnější.
- **[Úvaha - Kolik klíčů je potřeba k podpoře cyklistiky?](#)** Kdysi začátkem roku 2014 jsme v Česku definovali 7 klíčů pro podporu cyklistické dopravy - <http://www.cyklokonference.cz/strategicky-plan/nepopsany-list-papiru/7-klicu-k-cyklo mestu/>. V Kodani stačí jen 5 - <https://www.youtube.com/watch?v=jeoDTiJWetI>. Ať už jich je 5, nebo 7, vždy je potřeba někoho, kdo ty klíče vezme a začne odemykat zamknuté dveře.
- **[Berlín a Neratovice.](#)** Berlín dostane jako první spolková země zákon o jízdním kole. Do roku 2015 by měl podíl cyklodopravy vzrůst na 20 %. K tomu má sloužit celá řada opatření, mezi jiným i zavedení souvislé sítě chráněných komunikací pro jízdu na kole.
- **[Trendy Evropské komise v oblasti cyklistické dopravy.](#)** "Jízda na kole je efektivním způsobem využití drahého a velmi vzácného prostoru v městských oblastech, a navíc jde o zdravý, čistý a levný způsob. Potenciál cyklistické dopravy je skutečně obrovský, vždyť téměř polovina všech cest, které ve městech připadají na automobilovou dopravu, je kratších než 5 km." Evropská komise.
- **[Na kole v zimě – stejné problémy rok co rok.](#)** Zima přichází – alespoň na severní polokouli. V tomto chladném období se cyklisté potýkají s obtížemi jako přitímní, sníh, kluzké cesty. Znamená to ale automaticky, že proto jezdí na kole míň nebo že jízda není bezpečná? Jaká opatření mohou cyklistickou dopravu v zimě podpořit? Zdroj: <http://www.sutp.org/en/news-reader/winter-cycling-addressing-the-challenges-year-after-year.html>
- **[ČTK o Cyklostrategii.](#)** Praha 5. ledna (ČTK) - Výstavba cyklostezek si v Česku mezi roky 2000 a 2015 vyžádala téměř 1,7 miliardy korun ze státního rozpočtu. Ročně je na podporu projektů souvisejících s cyklistikou v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)

vyčleněno 150 milionů Kč. Tuto částku se ale dlouhodobě nedaří plně vyčerpat zejména kvůli nedostatkům v dokumentacích.

- **Připravuje se Cyklostrategie EU.** O Cyklostrategii EU: „Podaří-li se motivovat víc lidí, aby jezdili na kole častěji, může to přinést společensko-ekonomické přínosy v hodnotě miliard eur. Proto se partneři z různých oborů a odvětví spojili a vytvořili návrh Cyklostrategie EU, která doporučí cíle a stanoví opatření.
- **Na kole do budoucnosti: nový přístup k infrastruktuře, nový přístup k vytváření politiky na úrovni EU.** Snaha o zdvojnásobení podílu cyklistické dopravy v příštích deseti letech doslova volá po vypracování řádné evropské cyklostrategie. Evropská cyklistická federace se stálým zastoupením Slovenské republiky v EU společně s evropským projektem CHIPS.
- **Průzkum zjistil silnou podporu veřejnosti pro strategická doporučení pro budoucí Cyklostrategii EU.** Měla by Evropská unie usilovat o zdvojnásobení podílu cyklistické dopravy během následujících deseti let? A měla by proto nejméně 10 % evropských fondů pro dopravu vyčlenit na dopravu cyklistickou? Tohle jsou jen 2 z 15 prohlášení/otázek, které tvoří průzkum k tematice Cyklostrategie.
- **Workshop Koordinační místa a cyklistická doprava v EU.** V souvislosti s přípravou evropské Cyklostrategie a s naplňováním tzv. Lucemburské deklarace, kterou podepsali evropští ministři dopravy v říjnu 2015, přinášíme ještě zpětně zprávu z 16. června 2016.
- **Babylonský zmatek kolem cyklistických dálnic.** Evropská cyklistická federace nyní monitoruje, že se v mnoha zemích budují tzv. cyklistické dálnice, které mají podpořit a usnadnit dojíždění cyklistů na větší vzdálenosti.
- **Na Slovensku si před jízdou na kole můžete dát dvě piva.** Novela silničního zákona, která platí u našich slovenských sousedů od začátku roku, povoluje cyklistům při jízdě 0,5 promile alkoholu. To platí ale pouze pro území obce a na cyklostezkách. Jízda v opilosti mimo obec je i nadále nepřipustná.
- **Víc cyklistů a méně aut v rakouské Vídni.** Počet aut na ulicích hlavního města Rakouska klesá, zatímco počet cyklistů roste – to nám říkají nová data vídeňského dopravce Wiener Linien. Analýza dopravního sčítání motorových vozidel v letech 2010 až 2015 ukazuje pokles automobilové dopravy o 6,3 %.
- **Video z Rotterdamu - stojany na nádraží.** Podívejte se na video "Parkování pro kola na rotterdamském hlavním nádraží" - Najdete zde inspiraci pro kapacitní parkoviště pro kola (u velkých firem, nádraží ...). Stojany lze umístit i pod venkovní přístřešky (tak je řešeno parkoviště např. v rakouském Grazu).
- **Jak se naučili řešit průjezd křižovatkou v Holandsku?** Jak se naučili řešit průjezd křižovatkou v Holandsku? Zásadní je že cyklista má přednost před autem ovšem celý design křižovatky vypadá velmi lákavě. Dočkáme se něčeho podobného také v ČR? https://m.youtube.com/watch?time_continue=7&v=FIApbxLz6pA&ebc=ANyPxKoho7NFEBdBclaLNzyczabBMq9k_BCaZFML4A-ONmA4C8KmWnSdqvfBdn5PHCmj3hWaNsFJunction.
- **Dnes to není možné, ale snad za 5-10 let už to bude samozřejmostí.** Daná aktualita nevznikla proto, aby zpochybnila nějaké rozhodnutí, či stanovisko, ale chce ukázat, jak by se také dala řešit podpora cyklistické dopravy. Chce to ale kus osobní a také "politické" odvahy začít věci dělat jinak. Problém se dá popsat následovně. Chybí mezioborový přesah, plánování. Pojďme na dané téma zahájit diskusi.
- **Česká televize na ČT2 odvysílala dokument "Cyklisté versus auta".** Na jaře v rámci festivalu Jeden svět, který pořádala organizace Člověk v tísni, byl i promítán film „Cars versus Bikes“. Včera pak tento film odvysílala ČT2. Film končil větou – „toto není válka, toto je město“. Film

chtěl upozornit na skutečnost, jak lidem pomalu bereme možnost jezdit na kole na krátké vzdálenosti, tedy po městě.

- [Maďarsko vydá miliony na rozvoj cyklostezek](#). Maďarské ministerstvo národního rozvoje oznámilo, že do rozvoje cyklistické infrastruktury chce investovat 30 miliard forintů, což je zhruba 96 mil. eur. Financování je určeno především na rozvoj hlavních cyklostezek, které zahrnují části EuroVelo 6 mezi Atlantikem a Černým mořem a EuroVelo 11.
- [Uherské Hradiště - Málo vzduchu škodí, proto se pumpa hodí](#) Uherské Hradiště se také přidalo k městům, kde myslí i na „drobnosti“, které podporují udržitelné způsoby dopravy ve městě. Veřejná pumpa na kolo, jako „první vlaštovka“, byla instalována na Moravském náměstí.
- [Otrokovice: Nová opatření mají zlepšit bezpečnost cyklistů](#). Cestování na jízdním kole v Otrokovicích by mělo být v příští cyklistické sezóně opět o něco bezpečnější a příjemnější. Tři nová cykloopatření na území města schválili otrokovičtí členové rady na svém posledním jednání.
- [Ostrava propojuje stezky, plánuje bikesharing i soutěž pro školáky](#). S koncem roku naděluje statutární město Ostrava svým cyklistům několik dárečků. V listopadu byly dokončeny cyklistické pruhy a koridory na ul. Hornopolská směřují k sídlišti Fifejdy a na stejném sídlišti byly v rámci regenerace propojeny stezky od ul. Lechowiczovy ke škole gen.
- [Představujeme aktivity Nového Města nad Metují](#). Stále častěji se množí dotazy na roli cyklokoordinátora na městě. Přehled náplně je k dispozici zde. Nicméně pokud nemá k dispozici kolem sebe tým odborníků, podpořen politickým vedením, jeho úsilí může být marné.
- [Jihlava má veřejnou pumpu pro uživatele jízdních kol](#). Veřejnou pumpu "Pro cyklistovu duši" pořídilo město Jihlava. V lokalitě sportovně relaxačního centra Český mlýn byla nainstalována u vchodu na dětské hřiště na odpočívadle asfaltového okruhu.

5.7 Aktivní způsoby dopravy – pěší doprava

Cílem aktivit měst je vybudovat síť pěších tras, která by byla:

- Přímá a souvislá. Neboť pěší doprava je velmi citlivá na nejrůznější objížďky (velké budovy, nekvalitní přechody, atd.), a proto je třeba chodcům zajistit nejkratší možnou trasu a nabídnout zkratky.
- Atraktivní. Protože atraktivitu tras pro pěší výrazně zvyšují ulice, kde to takzvaně *žije dnem i nocí*.
- Pohodlná. Zde se nejedná jen o kvalitní chodníky, ale také další prostor např. pro lavičky.
- Bezbariérová

Těžištěm práce měst jsou aktivity jako zkoumání souvislostí mezi kvalitou života, mobilitou a urbanismem, budování společné vize, která se může opřít o politickou podporu, zaměření na finanční rámec orientovaný na výsledky (definování a měření pokroku dosaženého na cestě k cílům), implementace současných strategií a jejich propojení s financováním, pobídkami atd. Zodpovědnost za informovanější pohled na aktivní dopravu leží na všech úrovních správy, od evropské po místní, stejně tak jako otázka financování nebo strategického plánování, včetně územního plánování, které podporuje udržitelnou dopravu na krátké vzdálenosti.

Podrobnosti na <http://www.mesto.dobramesta.cz/pesi-doprava>

Garantem tématu je Asociace měst pro cyklisty a iniciativa Chodci sobě.

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Portál "Chodci sobě" bude spuštěn i v Olomouci](#). Portál Chodím Olomoucí www.chodimolomouci.cz poskytuje prostor pro nahlášení problému, se kterými se setkáváte na svých cestách městem. Vaše podněty evidujeme a zasíláme k řešení magistrátu města Olomouce.
- [Základní škola na pražském Barrandově vyhlásila pěší den](#) - Spolek rodičů základní školy V Remízku na pražském Barrandově ve spolupráci se školou vyhlásil 22. září pěším dnem. Šlo o doprovodnou akci projektu Bezpečné cesty do školy.

5.8 Parkovací politika

Je třeba vytvořit takovou parkovací politiku, která si dokáže poradit s negativním vlivem automobilové dopravy ve městě, a přitom podpořit podnikání a ekonomiku měst. Jde tedy především o hledání rovnováhy.

K politice veřejného parkování neodmyslitelně patří jisté napětí mezi třemi hlavními cíli, které má většina měst: rozvoj místní ekonomiky (zachování ekonomické životaschopnosti), zvyšování příjmů z poplatků za parkování a řízení poptávky po dopravě. Druhé dva cíle znamenají nutnost snižovat počet parkovacích míst a/nebo zavádět poplatky za jejich použití, zatímco v rámci prvního cíle se obvykle tvrdí, že je třeba vybudovat co největší možný počet parkovacích míst, aby se nestalo, že některá komerční aktivita nebo vnitřní investice související s automobilovou dopravou z oblasti zmizí. Ačkoliv optimální rovnováhy mezi těmito třemi cíli nelze vždy dosáhnout, je zřejmé, že pokud jeden z nich převáží na úkor ostatních, ocitnou se město pod značným tlakem veřejnosti.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/parkovaci-politika>

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [3. Seminář moderní parkovací dům od A do Z \(2017/09/12\)](#). 3. Seminář moderní parkovací dům od A do Z Hotel Olšanka, Táboritská 1000/23, Praha 3, 2. listopadu 2017 od 09:00 do cca 17:00 hodin Předběžný program semináře: Zahájení semináře (9:30)– Česká parkovací asociace z.s.p.o. Úvodní slova partnerů a zahraniční delegace Úvod – Informace z proběhlé konference Evropské parkovací asociace v Rotterdamu.
- [Novinky v oblasti parkování v Praze \(2017/07/16\)](#). Z informačního servisu České parkovací asociace, která je partnerem značky Město s dobrou adresou: K 1. únoru 2018 již budou veškeré parkovací zóny v Praze v režimu CISem evidovaných parkovacích transakcí. Jedná se konec doby papírové oblasti městského parkování v Praze. K tomuto datu již budou všechny zóny placeného stání v Praze v jednotném režimu.
- [Rada Evropské parkovací asociace se sešla v Praze](#). Dne 30. června 2017 se uskutečnilo první zasedání Rady Evropské parkovací asociace v Praze. Evropská parkovací asociace (EPA) je zaštiťující asociací pro národní parkovací asociace v rámci evropského prostoru, ale zároveň i pro soukromé společnosti, které jsou aktivní v problematice parkování, využití veřejného prostoru a udržitelné dopravy.
- [Tisková zpráva – 4. konference České parkovací asociace z.s.p.o. 25. až 27. dubna 2017](#) – Kouty, Ledec nad Sázavou. Již úvodní avíza na konferenci slibovaly její netradiční pojetí.

Navázali jsme na dřívější aktivity a dali jim novou dimenzi. Pokud bychom chtěli najít jednotící slovní vyjádření, jednoznačně bychom použili slovo „REGION“.

- **Parkovací politika v Bruselu.** Pokud jde o prostor vyhrazený automobilům, belgické noviny Le Soir nedávno zveřejnily zajímavá čísla – novinář Michel De Muelenaere trochu prozkoumal parkovací politiku v Bruselském regionu a porovnal ji s jinými evropskými městy. Zdá se, že Brusel má početnější a levnější parkovací místa pro auta než jiná města Evropy.
- **ČPA zprovoznila novou rubriku - Názorové fórum.** Česká parkovací asociace zprovoznila dne 23.02.2017 novou rubriku - Názorové fórum. Najdete zde jak dřívější úvahy, tak i nové komentáře. Předem díky za Vaše tipy: <http://www.parkovaciasociace.cz/nazorove-forum/>.
- **Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín.** Projekt „Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín“ řeší zejména, jakým způsobem nakládat se stávající kapacitou parkovacích a odstavných míst. Kromě reorganizace stávajících parkovišť však navrhuje též výstavbu parkovišť nových, popř. jiných objektů statické dopravy. Tyto návrhy vycházejí z možností technické a dopravní infrastruktury a urbanistických ...[více](#)
- **Česká parkovací asociace (ČPA) se stala členem Evropské parkovací asociace** 23. ledna Česká parkovací asociace (ČPA) obdržela tuto zprávu ze sekretariátu Evropské parkovací asociace v tomto znění: "thank you for getting in contact. It with great pleasure to inform you that at their meeting last week Friday January 20, 2017 the EPA board have formally approved your application for membership and welcome you as a full member of the EPA".
Kam jdou poplatky za parkování v českých městech? Průzkum na dané téma nebyl proveden, ale je vysoce pravděpodobné, že v českých městech, kde udržitelná mobilita nemá ještě tradici, tak poplatky za parkování nejsou zpět na podporu udržitelné mobility. Bylo by zajímavé sledovat, co by se stalo, kdyby tyto poplatky šly například do výstavby cyklostezek. Každopádně inspirací ze zahraničí může být video.
- Vazba na cyklistickou dopravu - **Nové boxy pro úschovu kol v pražském obchodním centru Chodov.** Obchodní centrum Chodov, které sídlí na pražském Jižním Městě, jako vůbec první objekt v České republice zprovoznilo Bike Safe Box, do něhož si cyklisté mohou uschovat kola, ale i maminky uložit své kočárky.
- Vazba na veřejný prostor - **Brno: Z parkoviště reprezentativní místo. Z Dominikánského náměstí mají zmizet auta.** Centra měst mají sloužit pro auta, nebo pro setkání lidí? Otázka, na kterou má každé město jinou odpověď. Do diskuse chce ale přispět i město Brno. Dne 12.12.2016 vyšel v Brněnském deníku zajímavý článek - Z parkoviště reprezentativní místo. Z Dominikánského náměstí mají zmizet auta. Zveřejňujeme jej proto v plném rozsahu. Brno - Kupte si rybu!
- Vazba na chytré technologie - **České Budějovice: parkování také pomocí mobilní aplikace.** Mezi další města, kde je možné platit za parkování také pomocí mobilní aplikace, patří České Budějovice. Stalo se tak od 1. 11. 2016. V první etapě se jedná o centrum města, konkrétně o zónu N - náměstí Přemysla Otakara II. Pokud se systém osvědčí, může se rozšířit používání mobilní aplikace k placení parkovného i do ostatních zón placeného stání.
- **Parkování jednoduše.** Zveřejňujeme překlad jednoduchého manuálu "Parkování - základní informace" od organizace "Institute for Transportation and Development Policy". Zatím jsme zahlcování odbornou literaturou, ale ještě se na trhu neobjevila publikace, která by na 20 stránkách pomocí jednoduchých hesel a obrázků vysvětlila, kde je problém. Publikaci vám pošleme na požádání.

5.9 Elektromobilita, čistá vozidla a paliva

Vzhledem k řadě silných – především ekonomicko-politických - důvodů je nutné postupně snížit závislost (našich států i EU) na dovozu ropy. Konvenčně poháněná vozidla (na benzín a naftu) navíc emitují emise, které poškozují zdraví, budovy a materiály a životní prostředí. Hledají se proto cesty, jak nahradit klasická paliva z ropy jinými.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/cista-vozidla-a-paliva>

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **[Projekt e-FEKTA](#)** . Projekt e-FEKTA má za cíl posílit udržitelnou městskou mobilitu Litoměřic. V lednu 2017 byla zahájena realizace projektu e-FEKTA, který je financován v rámci Programu spolupráce Česká republika - Svobodný stát Sasko 2014 – 2020. Nositelem projektu je město Litoměřice, které do něj jako partnery zapojilo partnerské město Drážďany a Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- **[Projekt eGUTS \(Electric, Electronic and Green Urban Transport Systems\)](#)**. Projekt eGUTS (DTP1-1-454-3.1-eGUTS), zaměřený na podporu rozvoje elektromobility v městském prostředí, je spolufinancován z fondů Evropské unie (ERDF, IPA) prostřednictvím Programu nadnárodní spolupráce Interreg Danube (DTP) – prioritní osa 3: Lépe propojený a energeticky zodpovědný Dunajský region.
- **[Namísto autobusů mají v evropských městech jezdit ekologické elektrobusy](#)**. Česká republika je součástí evropského projektu ZeEUS, v jehož rámci se provoz testuje elektrobusů. Dvanáctimetrové nízkopodlažní elektrické autobusy s odlehčenou karoserií jsou výsledkem aplikovaného výzkumu, který v minulých letech podpořila Technologická agentura ČR (TA ČR) částkou 20,3 milionů korun.
- **[Podpora elektromobility v ČR a ve světě](#)**. Automobilový průmysl stojí před výzvou, jakým pohonem nahradit spalovací motory. Experti Petr Novotný a Dalila El Oumali srovnali aktuální trendy podpory čisté mobility v zemích, kde je elektromobilita rozběhnutá nejvíce. Otevřená cesta k čisté mobilitě.
- **[Představení projektu eGUTS \(Electric, Electronic and Green Urban Transport Systems\)](#)**. Projekt eGUTS (DTP1-1-454-3.1-eGUTS), zaměřený na podporu rozvoje elektromobility v městském prostředí, je spolufinancován z fondů Evropské unie (ERDF, IPA) prostřednictvím Programu nadnárodní spolupráce Interreg Danube (DTP) – prioritní osa 3: Lépe propojený a energeticky zodpovědný Dunajský region.
- **[Průběh realizace studie v nákladní dopravě na elektrický pohon v městském prostředí \(FREVUE\)](#)**. V současné době je převážná většina zboží ve městech distribuována konvenčními benzinovými a dieselovými vozidly. Jelikož EU usiluje o přechod k nízkoemisní a bezemisní dopravě, je zapotřebí alternativních řešení, tím je také FREVUE.
- **[Představujeme projekt e-FEKTA](#)**. Projekt e-FEKTA má za cíl posílit udržitelnou městskou mobilitu Litoměřic. V lednu 2017 byla zahájena realizace projektu e-FEKTA, který je financován v rámci Programu spolupráce Česká republika - Svobodný stát Sasko 2014 – 2020. Nositelem projektu je město Litoměřice, které do něj jako partnery zapojilo partnerské město Drážďany a Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- **[Odvrácená tvář elektromobility v Norsku – dobíjecí stanice](#)**. Jeden ze tří nových vozů prodaných v Norsku je dnes elektromobil nebo alespoň dobíjecí hybrid. Norsko je v tomto

ohledu naprostým unikem, jedinou větší zemí na světě, kde mají elektrická auta takové zastoupení a kde se nejprodávanějším vozem může stát Tesla Model S, Nissan Leaf.

- **Soumrak dieslů.** Stále tvrdší emisní normy, ale i nepraktičnost vznětových motorů při jízdách na krátké vzdálenosti – to vše přizíváno diskusí okolo aféry „dieselgate“ – vyvolávají úvahy o konci produkce automobilů jezdících na naftu. V současné době již možná není ani tak otázkou „zda“, ale „kdy“ k tomuto kroku jejich výrobci přistoupí.
- **EkoLogis - Jezdím čistě.** Praha rozjíždí projekt „EkoLogis – Jezdím čistě“ zaměřený na předcházení smogovým situacím a postupné snižování množství škodlivých látek v ovzduší. Tento článek byl převzat v plném znění z projektu Čistou stopou, partnera značky Města s dobrou adresou. Projekt uleví pražskému ovzduší.
- **Do Třineckých železáren budou lidé dojíždět ve sdílených elektromobilech.** Třinec, Český Těšín a další partneři chtějí za pomoci dotace na projekt EMA pořídit 50 elektromobilů a 100 elektrokol, ale také sítě parkovišť s dobíjecími stojany a rezervační systém. V rámci takzvaného carsharingu či bikesharingu by je využívali například zaměstnanci Třineckých železáren.
- **ČR má přes 300 nabíjecích míst pro elektromobily, růst pokračuje.** V Česku je více než 300 nabíjecích míst pro elektromobily, každoročně jich přibývá několik desítek. Vyplyvá to z statistik Asociace elektromobilového průmyslu, které má ČTK k dispozici. Oslovení provozovatelé i odborníci se shodují na tom, že počet těchto míst poroste. Investice do rozvoje mají činit desítky milionů korun ročně.
- **Auta na dieselový pohon produkují ještě víc dusíkatých látek, než jsme předpokládali.** Emise oxidů dusíku jsou u vozů třídy Euro 6 šestkrát vyšší než povolené normy. Osobní dieselové vozy překračují evropské limity pro oxid dusičitý na silnicích mnohem větší měrou, než zněly původní předpoklady – v roce 2016 měly emise dosahovat hladiny 575 mg NOx / km, ale německý vozový park s dieselovým pohonem ve skutečnosti produkoval průměrné emise 767 mg NOx / km.
- **Prezentace k elektromobilitě.** Dovolujeme si zveřejnit zasvěcenou prezentaci Ing. Jaromíra Marušince, Ph.D. MBA k aktuální elektromobilitě, která zazněla na 20. zasedání Výboru pro udržitelnou energetiku RVUR - https://www.vutbr.cz/www_base/vutdisk.php?i=80411a5a2 Ing. Jaromír Marušinec, Ph.D. MBA, ředitel, Centrum výpočetních a informačních služeb | Vysoké učení technické v Brně.
- **Od září 2017 bude čtvrtina aut pro veřejnou správu na alternativní pohon.** Každé čtvrté z nově pořizovaných aut pro veřejnou správu by mělo jezdit na jiná paliva než naftu nebo benzin. Nový návrh pravidel Ministerstva pro místní rozvoj, která by měla platit od 1. září 2017, má pomoci naplnit Národní akční plán čisté mobility. O novince informoval server iDnes. Stav ovzduší v naší zemi nepatří mezi nejlepší.
- **Den elektromobility v Třinci - křest nových elektrobusů a představení elektromobilů (9.3.2017).** Začátkem března budou cestující v Třinci přepravovat nové elektrobusy. V této souvislosti se v Třinci uskuteční v režii města Den elektromobility s podtitulem Město nabitě energií, který proběhne ve čtvrtek 9. března od 12:00 hodin na parkovišti u WERK ARÉNY, kde budou elektrobusy pro třineckou městskou hromadnou dopravu slavnostně pokřtěny a představeny veřejnosti.
- **Nová zpráva ECF vyzývá k realizaci vyvážených strategií elektromobility, které zohledňují potenciál elektrokola.** ECF dnes zveřejnila novou zprávu pod názvem Elektromobilita pro všechny: daňové pobídky pro elektrokola. "I přes jejich nesporné výhody a nákladovou

efektivitu stojí elektrokola stále mimo strategie zaměřené na elektromobilitu. Proto se na jejich potenciál snažíme upozornit všechny, kdo mají nějaké rozhodovací pravomoci.

- **Zahájena výzva na EUSEW 2017 (15.02.2017)**. 20. až 22. června 2017 se bude v Bruselu konat již 12. ročník konference EUSEW (Evropský týden udržitelné energie), který nyní spouští výzvu – organizátoři hledají pro tuto dynamickou akci výjimečné a inspirativní návrhy, jak novým způsobem podpořit obnovitelné zdroje energie a energetickou účinnost. Téma letošního ročníku zní "Čistá energie pro všechny Evropany".
- **Zlín a Otrokovice: hybridní trolejbusy na baterie**. Města Zlín a Otrokovice mají další prvenství. Tentokrát v oblasti městské hromadné dopravy, protože jako první města nasadí do provozu hybridní trolejbusy na baterie. Jsou komfortnější, tišší a na provoz a údržbu levnější, než jejich předchůdci s dieselovými motory. Více - <https://www.youtube.com/watch?v=8rbHodDez-E>.
- **Mnichovská čtvrť nabízí svým obyvatelům služby v oblasti elektromobility (Německo)**. Na nově vybudovaném sídlišti v Mnichově vznikla nová služba, půjčovna elektrických vozidel pro obyvatele čtvrti, kteří je mohou využívat pro svou každodenní mobilitu. V nové zástavbě Domagkpark může bydlet cca 4000 lidí, pro které zdejší stavitelé na konci května otevřeli v jedné z garáží i tzv. stanici elektromobility.

5.10 Městská logistika a přeprava zboží

Cílem je zmírnit problémy s nákladní dopravou a přispět k udržitelnému rozvoji našeho centra města. To vyžaduje důkladné plánování, výzkum a testování možností a komunikaci s podniky, obchody i přepravci.

Naše centra měst nejsou uzpůsobena požadavkům na přepravu zboží a nákladů v takovém rozsahu, který by pokryl náročné požadavky společnosti ve 21. století. Navíc je nákladní doprava spojena s výrazným zatížením životního prostředí ve městech (hluk, vibrace, znečištění ovzduší, poškození historických budov, kongesce).

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/mestska-logistika-preprava-zbozi>

Dobrá praxe, zajímavosti:

- **Automatizace ve městech: příležitost či hrozba?** V poslední době stále častěji slyšíme, jak moderní technologie zlepšují život člověku. Nicméně ne vše, co se třpytí, je zlato. Možná se to týká i vozidel s autonomním řízením. Je třeba umět naslouchat více hlasům. Proto pro vás zveřejňujeme tři články k dané problematice.
- **Vídeň hostila úspěšnou konferenci k cyklistické logistice v Evropě**. Ve městech celého světa můžeme sledovat rychlý nárůst použití nákladních jízdních kol, která jsou prospěšná jak z hlediska životního prostředí, tak z hlediska firemní ekonomiky. Náklady na pořízení a údržbu jsou mnohem menší než v případě automobilových dodávek a konkrétně v městském prostředí už nákladní kola dokázala, že jsou rychlým a spolehlivým dopravním prostředkem.
- **Vídeň: Grätzelräder? – Nákladní kola, která Vídeň půjčuje zdarma**. Vyzvednout děti ze školky, jet na větší nákup či vyzvednout rozměrný balík na poštu. Většina lidí by na vyřízení

těchto aktivit využila vůz. Ve Vídni existují ale tzv. Grätzelräder, nákladní kola, která představují ekologičtější a také levnější variantu. K vypůjčení jsou zdarma.

5.11 Plány mobility

Cílem je zapojit firmy a školy a jejich aktivity do procesu změny života ve městě. Chceme jim pomoci vytvořit sadu opatření řešící sladění dopravních potřeb zaměstnanců firem, či žáků školy, které by mohly vést ke snížení závislosti na automobilové dopravě. Víme ovšem, že v Česku se jedná o nové téma a tak v prvních letech se chceme zaměřit především na pilotní spolupráci s vybranými firmami a školami.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/plany-mobility>

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [2017/06/26 - Červnové vydání magazínu Asociace společenské odpovědnosti.](#) V druhé polovině června vyšel pravidelný magazín Asociace společenské odpovědnosti - Listí. Jeho již páté vydání je plné zajímavého čtení a informací z oblasti společenské odpovědnosti, udržitelného podnikání a také Cílů udržitelného rozvoje (SDGs). Novinku ovšem zveřejňujeme z pohledu značky Města s dobrou adresou.
- [S aktivní dopravou na váš oblíbený fotbalový zápas – příklad dobré praxe z Velké Británie.](#) Fotbalový klub Brighton&Hove Albion má v současnosti základnu na stadionu American Express Community Stadium, kterému se běžně říká "Amex". Klub spolu s místními úřady připravil dopravní plán, jehož cílem je přimět fanoušky, zaměstnance a další návštěvníky, aby ke stadionu jezdili spíše na kole nebo veřejnou dopravou, případně chodili pěšky, a omezili jízdy autem.
- [Udržitelná městská mobilita a společenská odpovědnost firem.](#) V polovině března 2017 se ve Zlíně uskutečnil seminář na téma „Udržitelná městská mobilita a společenská odpovědnost firem“. Příklad hodný následování. Na semináři byly kladeny tyto otázky. Jak mohou firmy a instituce přispět k řešení dopravních problémů města? A co jsou to firemní plány udržitelné mobility? V příloze je uvedena inspirující prezentace na dané téma.
- Příklad z Olomouce. Možnosti řešení mobility největšího zaměstnavatele v Olomouci: [Fakultní nemocnice Olomouc.](#)

5.12 Sdílení aut a jízdních kol

Dávat přednost sdílení před vlastnictvím. Prostor měst trpí množstvím soukromých automobilů – jak těch projíždějících, tak i zaparkovaných. Veřejná doprava je jednou z forem sdílené dopravy, ale díky novým technologiím existují dnes i další formy: například spolujízda, car-sharing a bike-sharing, tedy sdílení vozidel a jízdních kol. To všechno může přispět ke zlepšení efektivity dopravy, ušetřit uliční prostor a snižovat dopravní emise. Sdílení automobilů pomáhá snížit počet automobilů v našich městech. Potenciál na evropské úrovni je obrovský, ale nevyužitý: Z ulic evropských měst by mohlo zmizet 500 000 aut, přesto evropské strategie car-sharing neobsahují. Princip přednosti sdílení před vlastnictvím je třeba lépe začlenit do místních, národních a evropských strategií.

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/sdileni-aut-a-jizdnich-kol> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Sdílení v dopravě zažívá boom, ukázala studie Mastercard.](#) Hlavní téma letošního Evropského týdne mobility je sdílení. Z hlediska ekonomiky je to jedna z nejrychleji rostoucích oblastí, které si všímají už i velké společnosti. Důležitost sdílené ekonomiky popisuje nedávno zveřejněná studie společnosti Mastercard s názvem The Sharing Economy: Understanding the Opportunities for Growth.
- [Seriál o chytré cyklo dopravě: Jsi to, co sdílíš.](#) Přinášíme další překlad z webového portálu ECF, tentokrát na téma Seriál o chytré cyklo dopravě: Jsi to, co sdílíš Naše pomoc, kterou se snažíme podpořit roli cyklistické dopravy a cyklistického průmyslu v chytré, propojené a sdílené mobilitě, zahrnuje i spolupráci s vizionáři a předními odborníky, kteří udávají tón právě v oblasti nové mobility.
- [Celosvětový atlas bikesharingu: 460 měst, 21 000 stanic.](#) Výzkumníci Universitát Wien vyvinuli celosvětový atlas bikesharingu. Volně přístupné mapy znázorňují aktuální data z bikesharingových stanic i dlouhodobé vzorce mobility z více než 460 měst. Od Vancouveru přes Rio de Janeiro, Istanbul až po Auckland sahá nově vyvinutý bikesharingový atlas.
- [Propagace carpoolingu mezi zaměstnanci města a univerzity v italské Perugii.](#) V oblasti mobility se radnice v italské Perugii během posledních třiceti let zaměřuje na hledání všech možných způsobů, jak odklonit dopravu z centra do okrajových částí města a zlepšit tak kvalitu života obyvatel a ochránit kulturní dědictví Perugie.
- [ECF spouští platformu k tématu bike-sharingu.](#) Evropská cyklistická federace (ECF) zahájila činnost platformy k tématice sdílených kol (bike-sharing), která, jak ECF věří, pomůže zvýšit počet cyklistů ve všech evropských městech.
- [Rekola: Už nyní si můžete pořídit zvýhodněný roční tarif na příští sezónu.](#) Pohodlná a zábavná doprava po městě Rekola jsou systém sdílených kol, který funguje už v pěti městech ČR. Stačí stát se členem, nasednout na kolo, a jet tam, kam zrovna potřebujete. Bez péče o technický stav, bez obav ze ztráty. Díky bikesharingu si můžete užívat dopravu po městě s úsměvem a bez starostí. Přidejte se k nám! Zažijte město z jiné perspektivy.
- [Carpooling jako součást integrovaného dopravního systému ve francouzském Toulouse.](#) Toulouse, jako jedno z nejatraktivnějších měst Francie, zaznamenalo v posledních deseti letech zvýšení populace o 200 000, tedy až na 1,2 milionu obyvatel. S ohledem na tuto skutečnost lze v příštích deseti letech očekávat počet každodenních cest vyšší až o 500 000/den.
- [Autonapůl - český Carsharing.](#) Carsharing je snadnou, výhodnou a ohleduplnou alternativou k vlastnictví auta, která svým uživatelům šetří finance i starosti. Je známý především na západ od našich hranic, ale v současnosti se rychle rozvíjí i v České republice.
- [V Paříži funguje jedna z neúspěšnějších veřejných půjčoven kol v Evropě. Je inspirací i pro Prahu.](#) Jak vypadá legendární pařížský bikesharingový systém Vélib po téměř deseti letech provozu?

5.13 Kampaně, soutěže, propagace, osvěta

Odkaz na stránku a na dobrou praxi: <http://www.mesto.dobramesta.cz/kampane-osveta> .

Dobrá praxe, zajímavosti:

- [Youtubery si najímají i státní firmy. Kdo ale zpropaguje městskou mobilitu?](#) Už i státní instituce chtějí využít vlivu youtuberů, který soukromé firmy rozpoznaly už dávno. Agentura Czech Tourism, České dráhy nebo Úřad vlády platí desítky tisíc korun za to, aby se dostaly mezi mladé lidi na internetu. Na trend by rády naskočily i politické strany, ty však zatím - i přes blížící se volby - zůstávají pozadu.
- [Příručka radí obchodníkům, jak připravit zázemí nejen pro cyklisty.](#) Každá pátá cesta v Praze souvisí s nakupováním. Někteří zákazníci, jako jsou například senioři, rodiny s malými dětmi v kočárcích nebo lidé na kolech, mají zvláštní potřeby a vyžadují speciální péči. Ke zlepšení přístupnosti obchodů pro tyto skupiny má napomoci nová brožura „Nakupování pro všechny“, kterou vydává spolek NaKole a hlavní město Praha.
- O [pražském projektu Čistou stopou.](#) Čistou stopou Prahou aneb nejen auty přepraven jest člověk. Tento projekt si zaslouží pozornost a mnohá česká města by se jim mohla nechat inspirovat. Na kole, pěšky, eko vozidly nebo třeba MHD. Po městě to jde tolika různými způsoby. Nejen autem! Koordinátoři projektu o tom dávají vědět. Aby lidé věděli. Aby to zkoušeli. Aby si to užívali. Aby šetřili.
- [Druhý ročník soutěže Do školy na kole.](#) Již druhý ročník soutěže Do školy na kole se rozběhne v květnu v Ostravě. Do soutěže se přihlásilo 7 základních škol. Soutěž je určena dvojicím žáků nebo žákyň 9. tříd základních škol a má motivovat ke změně životního stylu.
- [Transformative Action Award 2017 \(novinka z 6.4.2017\).](#) Města, regiony i organizace občanské společnosti mohou podávat přihlášky do prvního ročníku ocenění Transformative Action Award. Ocenění míří k probíhajícím nebo ukončeným aktivitám, místním i regionálním, které usilují o společensko-kulturní, socioekonomické a technologické proměny ve společnosti, a to některým z inovativních způsobů, jak je definuje Baskická [...více](#)
- [Evropská komise zveřejnila šampiony udržitelné městské mobility. \(06.02.2017\).](#) Evropská komise vyhlásila jména finalistů Ceny evropského týdne mobility 2016 a 5. ročníku Ceny za plánování udržitelné městské mobility. Finalisty pro první ocenění jsou Lisabon (Portugalsko), Malmö (Švédsko) a Skopje (Makedonie). Skóre Lisabonu zvyšuje především to, jak město upravilo veřejný prostor pro potřeby chodců, zatímco v Malmö se zaměřili na jiný způsob [...více](#)
- [Ceny za transformační aktivity Transformative Action Award začínají přijímat přihlášky \(29.3.2017\)](#) Města, regiony i organizace občanské společnosti mohou podávat přihlášky do úplně prvního ročníku ocenění Transformative Action Award. Ocenění míří k probíhajícím nebo ukončeným aktivitám, místním i regionálním, které usilují o společensko-kulturní, socioekonomické a technologické proměny ve společnosti, a to některým z inovativních způsobů.
- [Soutěž Tady žiju, GOVERNANCE a DOBRÉ VLÁDNUTÍ.](#) Pomalu se připravuje druhý ročník soutěže Tady žiju. Základní motiv je postaven na videu "Slanské vrchy", které bylo odprezentováno na cyklokonferenci už v roce 2007 ve Velkých Karlovicích. Pamatujete si? Tenkrát byla pro region zpracována strategie rozvoje území a její tvůrci udělali krátké video,

které mělo poutavou formou představit tuto strategii - <https://www.youtube.com/watch?v=dxpGhffK7Us> .

- **[Malmö a Brusel získali cenu za udržitelnou mobilitu](#)** . Evropská komise dnes (21.3.2017) oznámila vítěze Evropských cen za udržitelnou městskou mobilitu pro rok 2016. Stalo se tak na slavnostním setkání v Bruselu. Cenu Evropský týden mobility 2016 získalo švédské město Malmö za dlouhodobý důraz na aktivní způsoby dopravy. 5. ročník ceny za plán udržitelné městské mobility vyhrál belgický Brusel za úspěšnou strategii.
- **[Pražský Evropský týden mobility byl ohodnocen jako jeden z deseti nejlepších \(Informace z Bruselu z 21.3.2017\)](#)** Pražský Evropský týden mobility v roce 2016 byl ohodnocen jako jeden z deseti nejlepších. Celkem bylo přihlášeno 2 427 měst z 51 zemí napříč celou Evropou. Hlavní téma kampaně se vyhláší vždy jednotně, loňský ročník, který probíhal v týdnu 16. - 22. září 2016, proběhl bylo pod heslem "Chytrá a čistá mobilita. Silná ekonomika".
- **[Essen získává titul Evropské zelené město 2017](#)** Německé město Essen se oficiálně stává držitelem titulu European Green Capital pro rok 2017. Titul evropského hlavního města v oblasti ekologie převzalo po slovinské Lublani. Cena pro nejzelenější město Evropy – European Green Capital Award oceňuje úsilí a aktivní snahu o zlepšování životních podmínek v městském prostředí.
- **[Představujeme web občanské pracovní skupiny Kolohnát z Havlíčkova Brodu.](#)** Občanská pracovní skupina Kolohnát z Havlíčkova Brodu se snaží vylepšit postavení cyklisty v mírně kopcovitém městě Havlíčkův Brod. Spravují webové stránky <http://kolohnat.tode.cz/>, kde jsou představeny jejich aktivity a kde je také publikován Malý atlas cyklostojů.
- **[Představujeme cykloweb města Louny.](#)** Lounský cykloweb by měl sloužit jako spojovací bod všech normálních uživatelů města, kteří se chtějí dopravovat nejen autem, městskou, pěšky, ale i na kole. Je přeci přirozené a leckdy nejpohodlnější dojet do práce na kole, děti poslat na kole do školy a bezpečně zaparkovat kolo třeba před poštou.
- **[Had Eda motivuje děti k šetrným cestám do školy.](#)** Přes 6 000 dětí z 27 základních a mateřských škol po celé České republice se letos na podzim zapojilo do hry Oblékáme hada Edu. Tato dopravní kampaň motivuje děti cestovat do školy šetrnou dopravou (pěšky, na kole, veřejnou dopravou, případně spolujízdou více dětí autem). Tím pomáhá snižovat negativní vliv automobilové dopravy ve městech a obcích.
- **[Ve Zlíně se konal Den jízdního kola.](#)** Den jízdního kola. Tak se jmenovala akce, která se uskutečnila na zlínském náměstí Míru při příležitosti čtvrtého dne bez aut. Lidé si mohli na náměstí prohlédnout, ale i vyzkoušet nejrůznější modely jízdních kol, koloběžek či elektrokol a elektrokoloběžek.
- **[Národní třída se uzavřela autům. Emise poklesly na třetinu.](#)** Centrum Prahy na jeden den ovládl Mezinárodní den bez aut. Ve čtvrtek 22.září vznikla na Národní pěší zóna. Všechny přístupy do ulice obsadili policisté, kteří auta posílali pryč.
- **[Cyklista na nákupech.](#)** Také jste to už zaslechli, že maloobchodníci ve městech se často obávají, že víc prostoru pro cyklisty a chodce v ulicích, a tedy méně místa pro auta, bude znamenat méně zákazníků a menší obrát? A co když to tak není?
- **[Břeclav: Cyklostezka oceněná v soutěži Cesty městy.](#)** Projekt řešil vybudování nové obousměrné cyklistické stezky včetně značení, ale přinesl i komplexní řešení komunikace pro pěší, oddychových ploch a navazující zeleně tak, že se tato brownfieldová lokalita stala atraktivní pro uživatele.

- **Den bez aut v Říčanech - vzor pro ostatní města.** Den bez aut probíhá každoročně dne 22.9. a tak tomu bylo i letos. Někde akce proběhla formálně, někde měla vysokou úroveň. Jedním z měst, kterým se akce vydařila, bylo město Říčany.
- **Evropský týden mobility 2016 v Kroměříži: rekordy i dobročinné akce.** V uplynulých zářijových dnech se Kroměříž opět zapojila do akcí pod hlavičkou Evropského týdne mobility. Letošní patnáctý ročník se nesl ve znamení proměnlivého počasí, rekordů i charativních projektů.
- **Evropský den bez aut - zajímavosti (2017/09/22).** Jak oslovit veřejnost v rámci Evropského dne bez aut? Mnohé inspirace najdete na tomto odkaze - <https://www.facebook.com/worldcarfreeday/>. Za Českou republiku jsme vybrali **Prahu** a plakát z Uherského Hradiště (viz. příloha).
- **Den bez aut v Praze (2017/09/22).** Mezinárodní den bez aut, který připadá na 22. září, je svátkem, jehož oslavou vyvrcholí aktivity Evropského týdne mobility. Do něj se letos zapojilo více než 2 000 evropských měst. V evropských metropolích vznikají nové pěší zóny, na kterých se uskutečňují nejrůznější aktivity spojené s udržitelnou dopravou ve městech a veřejným prostorem.
- **Evropský týden mobility. Češi si kupují auta, ale raději jezdí vlakem, tématem k řešení je poslední míle.** Cestujeme stále více – dopravou spotřebovaná energie se více než zdvojnásobila, stejně jako emise. Sdílení není jen carsharing či bikesharing. Co znamená „mobilita jako služba“? Češi si oblíbili vlaky, poptávka vzrostla více než o třetinu. Otázka poslední míle ve městech. Řešením je spolupráce mezi různými druhy dopravy – multimodální mobilita.
- **Hradec Králové a Evropský týden mobility? To jde k sobě. (2017/09/15)** Město i jeho obyvatelé vyzývá ke změnám leták, který zveřejnila občanská iniciativa v Hradci Králové.
- **Pozvánka na Den bez aut v Uherském Hradišti (2017/09/06).** Veřejný prostor je omezený a nároky na jeho využití jsou různé. Je také na nás, jak se budeme po městě pohybovat a jestli bude veřejný prostor zaplněn komunikacemi a parkovišti pro auta, nebo třeba záhony, keři a stromy, parčíky s lavičkami, koutky s herními prvky pro děti, venkovním posezením u restaurací a kaváren či placky pro venčení domácích mazlíčků.
- **Evropský týden mobility ve Zlíně.** Evropský týden mobility začíná 16. září - podívejte se, co se bude dít ve Zlíně.
- **Co pro vás znamená slovo share, neboli sdílení?** Letošním tématem Evropského týdne mobility, který proběhne ve dnech 16.-22.9.2017 je "Sdílením vpřed!" Kampaň se chce zaměřit na „Čistou, sdílenou a inteligentní mobilitu“. Doprava je odpovědná za téměř čtvrtinu evropských emisí skleníkových plynů a je hlavní příčinou znečištění vzduchu ve městech.
- **Praha chce být 'hygge'!** Od 17. srpna do 19. září 2017 budou díky spolupráci hlavního města Prahy, Velvyslanectví Dánského království, Asociace měst pro cyklisty k vidění dvě části putovní výstavy se souhrnným názvem „Města s dobrou adresou“. Venkovní část pojmenovaná „Kodaňská řešení“ (Copenhagen Solutions) bude umístěna na Malostranském náměstí.

- [Výstava Happy Danes přijde do Česka. Rezervujte si ji již dnes pro rok 2018.](#) Novinkou pro rok 2018 bude, že do Česka přijde výstava Happy Danes, která nahradí panely Copenhagen Solutions. Oficiálně bude výstava představena na konferenci CITYCHANGERS v Ostravě ve dnech 6. 7.12. 2017. Ale již nyní si můžete rezervovat tuto výstavu do vašeho města. Přednostně půjde do měst, které budou pracovat na plánu udržitelné městské mobility.
- [Zlín: Město pro auta nebo pro lidi? Přijďte se podívat na výstavu ke koncepci dopravy. \(2017/07/30\).](#) Nová dopravní koncepce města Zlína, Generel dopravy pro město Zlín, je postavena na principech udržitelné městské mobility. Zjednodušeně to lze shrnout tak, že rozvoj dopravy ve městě nemůže být orientován primárně na automobilovou dopravu. Středem pozornosti musí být obyvatelé města a jejich životní potřeby.
- [Dopravní kampaň „Oblékáme hada Edu“.](#) Dopravní výchova je už dnes zakotvena v osnovách, otázkou ale zůstává, zda se vždy a všude daří teoretické znalosti zažít praxí, jak kde fungují dopravní hřiště a zda nabízejí dostatečný prostor pro osvojení si dopravních pravidel. Možná jsme zapomněli na to, že praktickou výukou dopravy je i každodenní cesta žáků do školy.
- [Institut NICE doporučuje omezit rychlost na 30 km/h.](#) Institut zdravotní péče NICE (National Institute for Health and Care Excellence) ve své nejnovější publikaci „Znečištění ovzduší: kvalita ovzduší ve vnějším prostředí a naše zdraví“ důrazně doporučuje omezit rychlost dopravy ve městech právě v zájmu vyšší kvality ovzduší.