

Podklady pro vznik národní platformy PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU

Inspirováno:

- projektem Partnerství městská mobilita (PUM), který je jedním z 12 projektů tzv. Městské agendy pro EU (Urban Agenda for the EU);
 - závěry konference CityChangers (6. – 7. 12. 2017, Ostrava).

Příloha z jednání pracovní skupiny Partnerství městská mobilita
(MMR, Praha, 24. 1. 2018)

Obsah

1. Úvod – inspirace	3
1.1. Partnerství městská mobilita	3
1.2. Ohlédnutí za konferencí CityChangers	5
2. Problematika městské mobility v ČR – jak na tom jsme?	6
2.1. Chybí viditelná integrace jednotlivých oborů a odvětví	6
2.2. Analýza plánování městské mobility	6
2.3. Možné faktory úspěchu	8
3. Partnerství pro městskou mobilitu	9
3.1. Úvodní teze	9
3.2. Rozsah národní platformy	9
3.2.1. Role klíčových ministerstev	11
3.2.2. Specifická role Svazu měst a obcí ČR	11
3.3. Hlavní úkoly platformy	11
3.3.1. Příklad stávajících finančních nástrojů	12
3.3.2. Příklad podnětů účastníků ostravské konference pro platformu	15
3.4. Symbol platformy - Ostravská charta	17
4. Novinka: akademie městské mobility nové platformy	18
4.1. O Akademii	18
4.2. TOP 12 novinek roku 2017	19
4.3. Mezioborové plánování jako výzva	21
4.4. Bezpečnost silničního provozu v novém pohledu	22
4.5. Plán městské mobility Vídně, aneb o snižování podílu automobilové dopravy	23
4.6. Lublaň – Evropské město zeleně roku 2016, aneb o “ambasadorech”	23
4.7. Spokojení Dánové, aneb o očem by také měl být plán městské mobility	26
5. Novinka: kampaň nové platformy – CityChangers	28
6. Závěrem	32
7. Doslov	33

1. Úvod – inspirace

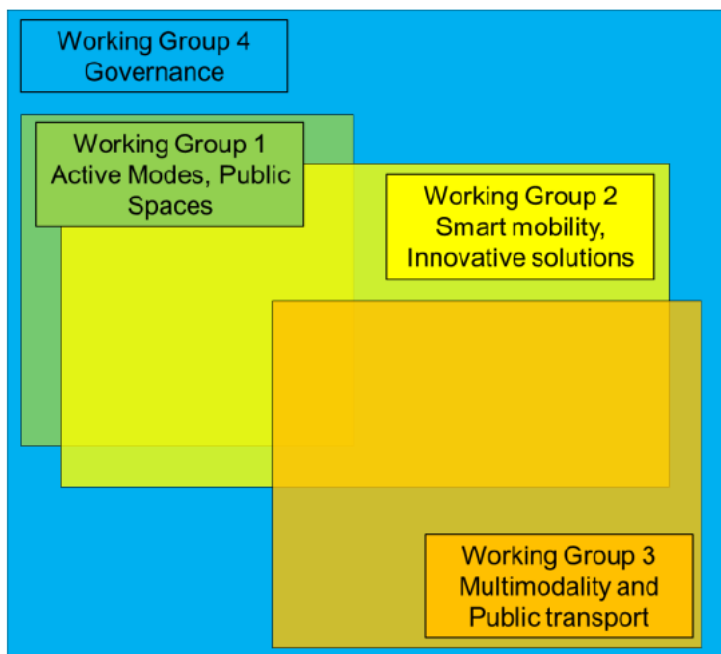
1.1. Partnerství městská mobilita

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 zahráoval spolupráci měst, členských států EU, jednotlivých generálních ředitelství EK, evropských programů a sítí, odborných partnerů a nevládních organizací do dvanácti projektů – tematických partnerství. Městská agenda pro EU je novou iniciativou členských států, Evropské komise a evropských měst a zájmových organizací, jejímž cílem je umožnit městům podílet se na návrzích úprav evropské a částečně i národní regulace, na financování a výměně znalostí a dat.

Cílem je sestavení tzv. Akčního plánu, který bude obsahovat doporučení, v čem konkrétně lze městskou mobilitu z úrovně EU podpořit a zlepšit. Projekt řeší tři hlavní oblasti:

- Lepší nastavení norem: jak upravit stávající pravidla a předpisy, aby co nejlépe zajišťovaly městský prostor.
- Lepší financování: jak zlepšit využívání nebo zjednodušit dostupnost (stávajících) nástrojů financování?
- Lepší výměna znalostí: v tomto kroku se zaměříme na současnou síť pro výměnu znalostí a zjistíme, zda potřebuje nějaké úpravy.

V průběhu realizace projektu půjde o vytvoření soubor opatření pro městskou mobilitu podporující města v rozvoji vlastní integrované strategie udržitelné městské mobility, která by přesně odpovídala jejich potřebám a podmínkám.



Obrázek 1 – Grafický přehled / uspořádání pracovních skupin projektu Partnerství městská mobilita (červenec 2017)

Vazba na tento dokument:

Pracovní skupina 4 – Governance

- “Action 4.1.” Posílit víceúrovňovou spolupráci a **governance**
 - Kapitola 3. Partnerství městská mobilita –
 - Kapitola 5. Pro posílení partnerství je dobré mít společnou jednoduchou kampaň – CityChangers
- “Action 4.2.” Posílení významu SUMPů a jeho monitoring. Důraz na šíření know – how.
 - Kapitola 2.1. Stručná analýza stavu v Evropě, tedy i u nás - převzato z projektu **Ch4llenge** - <http://www.sump-challenges.eu/>
 - Kapitola 2.2. Stručná analýza z pohledu českého prostředí
 - Kapitola 2.3. Možné faktory úspěchu – převzato z projektu **Ch4llenge** - <http://www.sump-challenges.eu/>
 - Kapitola 4. Akademie městské mobility – www.dobramesta.cz

Všechny ostatní pracovní skupiny mohou mít společnou základnu právě v Akademii městské mobility (www.dobramesta.cz). Níže jsou uvedeny jen některé příklady.

Pracovní skupina 1 – aktivní mobilita a veřejný prostor:

- <http://www.dobramesta.cz/aktivni-mobilita>
- <http://www.dobramesta.cz/mestsky-verejny-prostor>
- <http://www.dobramesta.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>
- <http://www.dobramesta.cz/cyklisticka-doprava>
- <http://www.dobramesta.cz/pesi-doprava>

Pracovní skupina 2 – chytrá mobilita:

- <http://www.dobramesta.cz/smart-cities>
- <http://www.dobramesta.cz/automobilova-doprava-156>
- <http://www.dobramesta.cz/parkovaci-politika>
- <http://www.dobramesta.cz/mestska-logistika-preprava-zbozi>
- <http://www.dobramesta.cz/cista-vozidla-a-paliva>

Pracovní skupina 3 – veřejná doprava

- <http://www.dobramesta.cz/verejna-doprava-a-intermodalita>
- <http://www.dobramesta.cz/cista-vozidla-a-paliva>

Některé aktivity jsou samozřejmě průřezové.

Pro Českou republiku je tak velkou výzvou, že může pomoci při identifikaci hlavních překážek a stanovení priorit. Je třeba jednat o způsobech, kterými lze zajistit lepší financování, kvalitnější předpisy a intenzivnější výměnu znalostí, a svým vkladem přispět k co nejlepším výsledkům partnerské spolupráce. Na druhé straně se může uplatnit dané myšlenky i v českém prostředí.

Více informací o projektu lze nalézt na <https://ec.europa.eu/futurium/en> (dále odkaz „Urban Agenda for the EU“).

1.2. Ohlédnutí za konferencí CityChangers

Česká republika se potýká s rostoucím objemem dopravy. S vyšším komfortem je spojená i vyšší mobilita – jednoduše řečeno, komfortní doprava způsobila, že cestujeme stále více a počet automobilů rovněž narůstá. Např. v roce 2015 připadlo 485 automobilů na 1 000 obyvatel v rámci České republiky¹. Důsledky zvyšující se mobility s sebou přinášejí stále více problémů pro oblasti dopravy, územního plánování a znečištění měst. V první řadě je třeba se vyrovnat s rostoucí poptávkou po mobilitě. Nicméně není jisté, zda si všichni tento fakt uvědomují a zda jej chtějí nějakým způsobem řešit.

Právě otázky spojené s městskou mobilitou byly otevřeny na konferenci CITY CHANGERS, která proběhla ve dnech 6. – 7. 12. 2017 v Ostravě. Jejím **hlavním cílem bylo vytvoření podmínek pro to, aby v roce 2018 byla ustanovena národní platforma Partnerství pro městskou mobilitu, která bude společně řešit národní otázky a zájmy v oblasti městské mobility.**

Pokud má ale být nějaká platforma **Partnerství pro městskou mobilitu** ustanovena, na konferenci byly představeny základní principy podpory městské mobility. Konferencí na dané téma proběhla už celá řada, proto se tentokrát organizátoři zaměřili na detaily plánování městské mobility, se kterými jsou v českých podmínkách nejčastěji problémy.

Všechny prezentace a dokumenty z konference jsou ke stažení na tomto odkaze: <http://www.dobramesta.cz/akce/1>.

¹ Informace převzaté z tiskové konference z 21. 7. 2016 v Praze na téma městská mobilita. Zdroj: CDV

2. Problematika městské mobility v ČR – jak na tom jsme?

2.1. Chybí viditelná integrace jednotlivých oborů a odvětví

Problémy s dopravou a mobilitou mají vyřešit strategické plány. Jenže při realizaci prvních takových plánů se projevuje chybějící viditelná integrace jednotlivých oborů a odvětví významně brzdí procesy rozhodování a obecně i přípravu takových plánů. Vzhledem k široké škále institucí (dopravně plánovací úřady, odbory a úřady územního plánování, správci infrastruktury, provozovatelé veřejné dopravy, úřady řízení dopravy) je pro odborníky na plánování i politiky stále větší nutností vytvořit rovnováhu mezi jejich různorodými potřebami a problémy a přetvořit jednotlivé elementy do efektivních politických rozhodnutí. Spolupráce institucí by měla zahrnout součinnost a společný, s cílem vytvořit a implementovat strategický plán městské mobility.

Existuje několik druhů spolupráce (vertikální, horizontální, územní atd.). Důvody pro spolupráci mezi institucemi jsou v podstatě dva. Bez spolupráce nedojde k přijetí plánu nebo výsledný plán nebude efektivní z praktického ani finančního hlediska. Spolupráce mezi institucemi je nutná, protože většina dopravních otázek ve městě je součástí kompetencí celé veřejné správy. Pravdou ale zůstává, že zatím plán udržitelné městské mobility nebývá iniciátorem vzniku trvalých institucionálních struktur, které by se vytvořily napříč místními úřady. Vznikají tak plány bez „koordinátorů“.

Města dále sdílejí další podobné problémy:

- Nedostatečně určená hierarchie a přidělené pozice jednotlivým partnerům;
- Nejistota nad tím, jakým způsobem vzbudit zájem o plán městské mobility v ostatních odvětvích a oborech;
- Nejistota nad tím, jak vytvořit společnou databázi znalostí o plánu městské mobility;
- Praktické problémy s organizováním přípravy a realizace plánu městské mobility, tj. personální management, dokumentace, rozpočty;
- Složitost dopravně-řídících orgánů a obavy, že posílení řídicích orgánů městské dopravy (např. vytvoření integrovaných plánovacích orgánů) by tuto složitost ještě zvýšilo, stejně jako by vzrostly obtíže s koordinováním prací s jinými oblastmi městské politiky.

2.2. Analýza plánování městské mobility

Víme, že sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Na dané téma proběhla řada seminářů a konferencí. Jedním z nich byl i diskusní pořad s městy na téma „**Udržitelná městská doprava a mobilita – současnost a budoucnost nejen ve Zlíně**“, který proběhl dne 27. 6. 2017 ve Zlíně. V rámci panelové diskuse a souvisejících jednání byly definovány závěry, které byly napsány z pohledu politika, který přebírá zodpovědnost za tuto oblast. Závěry sloužily jako podnět k přípravě platformy městské mobility a sepsání Ostravské charty, k hledání City Changers, kteří se ztotožňují s danými tezemi a jsou ochotni investovat svůj čas a energii ke změnám. Účastníci semináře se shodli na tom, že plánování městské mobility:

- představuje zatím západoevropskou filozofii, která ne zcela odpovídá výchozím podmínkám Česka (například kultura dlouhodobého sledování či vyhodnocování investic, sociální odpovědnost, neporozumění významu využití výhod jednotlivých modů dopravy);
- má způsobit změnu v podílu přepravní práce, nikoliv realizovat generely dopravy, či přejít na elektrická vozidla, tak jak je to často interpretováno v Česku;
- je v Česku prioritně zaměřen na infrastrukturní projekty (je technokratický) a podceňuje význam měkkých nástrojů, do kterých patří i umění vysvětlit nutné změny tak, aby je občané města pozitivně přijali;

- sice používá termín udržitelnost, ale překlad slova „sustainable“ zcela nevystihuje anglický originál, tři pilíře ekonomický, environmentální a sociální stavíme spíše proti sobě, zatímco bychom je měli spojit do jednoho celku.

A mezi další velké chyby patří:

- v Česku se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy (viz srovnání s Vídní – kapitola 4.5.);
- plány městské mobility spíše vykazují prvky generelu dopravy, než strategického dokumentu (viz srovnání s Vídní – kapitola 4.5.);
- nedaří se zapojovat veřejnost do plánování (viz srovnání s Lublaní – kapitola 4.6.);
- do procesu plánování je mezioborovost zahrnuta jen povrchně. Teorie o tom sice hovoří, ale reálně se stávající plány nadále zabývají primárně otázkami dopravní infrastruktury (viz srovnání se spokojenými Dány – kapitola 4.7.);
- praxe ukazuje, že u nás je příliš málo politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu;
- často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli plány městské mobility;

Uvedený výčet problémů dále rozvádí výzkumná zpráva pro Ministerstvo dopravy.²

Na druhou stranu se nebojíme ukázat na silné stránky českých měst. Tak kde jsou slabé stránky, musí být i silné. Nicméně před českými městy ve spolupráci se státní správou a s výzkumnou sférou stojí mnoho výzev a mnoho práce, přičemž bude nutné věnovat zvýšenou pozornost vyplývající z různé velikostní kategorie měst.

Požadavek systémového přístupu není samozřejmý, jak by se na první pohled mohlo zdát. Lze to dokumentovat na třech pilířích udržitelného rozvoje. Činnost všech institucí musí probíhat v rámci všech tří pilířů, jinak to nemá význam. Je to jako trojjednost Boha. Rovněž nejde o trojbožství, ale o Boha jediného³. Všichni se musí chovat dle ekonomických potřeb (viz. ekologická rovnice – každý druh existuje v závislosti na tom, jakou obsadí niku, tedy zdroje). Proto ekonom musí dbát na zemskou homeostázi, kterou zajistí jen funkční zemské prostředí (klíma, ale nejen to, jde o celý chemismus planety, o souhru (emergenci) fyzikálních, chemických a biologických procesů (viz. např. J.E.Lovelock a jeho slabá verze teorie Gaia)). Zdroje musí být dostupné všem (i když v míře podle zásluh), jinak hrozí války a migrace. Pokud tedy budeme mluvit pouze o jednom z pilířů, vše se zborší, neboť pilíře nemohou existovat jeden bez druhého a nemá smysl spekulovat nad tím, který z nich je nejdůležitější. Platí věta, že redukcionismus je řešení snadné, ale vadné. Např. zkusme odvodit vlastnosti vody z vlastností atomů vodíku a kyslíku – nejde to. Stejně tak nelze odvodit udržitelnost z analýzy vlastností jednotlivých pilířů. Na druhou stranu označení pilíř také není příliš vhodné, neboť pilíře podpírají stavbu. Ale udržitelný vývoj je věcí dynamiky, a to znamená nikoliv pilířů, ale cyklů, hypercyklů, atraktorů, repelorů, subkritické hranice atd.

² CDV, 12/ 2017: výzkumná zpráva pro MD „Vyhodnocení podkladů stávajících [plánů udržitelné městské mobility](#), nakolik řeší i oblast cyklistické dopravy“

³ Převzato z literatury křesťanských kruhů a použito jako příklad pro tuto dokumentaci.



2.3. Možné faktory úspěchu

Podpora opatření městské mobility a cyklistické dopravy může být úspěšná, pokud bude schopna sladit tři proudy:

- **Politický proud:** co považují politici za nejlepší volbu a co jsou ochotni financovat? Je tedy potřeba zajistit politickou podporu: tu lze hledat v organizacích a lidech, kteří mohou využít svou pravomoc k vytvoření plánu a realizaci a financování plánu; nacházejí se především v politických subjektech.
- **Strategický proud:** jaké strategie předkládají odborníci jako řešení a jsou technicky proveditelné? Je potřeba použít přístup, který zajistí **kompetence** nad dopravními sítěmi a službami a dále zajistí **technickou dokonalost ve vývoji plánu:** odborné znalosti, dovednosti, data a informace nejen o sektoru dopravy, ale i o oborech, které s dopravou souvisejí, jako územní plánování, ekonomický rozvoj, životní prostředí a energie
- **Problémový proud:** které problémy považuje širší veřejnost za urgentní? Je tedy potřeba znát problémy, které determinují veřejné mínění (a možnosti, jak je ovlivnit), musí se zajistit přístup k těm veřejným činitelům, kteří mohou budovat **veřejnou podporu**; nacházejí se především v takových veřejnoprávních subjektech, které díky svým schopnostem, kompetencím a postupům mohou proniknout do problémového proudu a mají povědomí o tom, co stakeholdeři a občané města považují za problém i za možné řešení.

3. Partnerství pro městskou mobilitu

3.1. Úvodní teze

Doprava je jedním z klíčových faktorů rozvoje společnosti. Existuje však trvalý protiklad mezi požadavky společnosti na stále větší mobilitu a veřejným míněním, které je čím dál tím míň tolerantní vůči negativním vlivům dopravy na životní prostředí a zdraví, chronickým problémům se zpožděním a nízké kvalitě některých dopravních služeb. Vzhledem k tomu, že poptávka po dopravě neustále roste, nelze se omezit pouze na budování nové infrastruktury a otvírání trhů. Je třeba optimalizovat dopravní systém tak, aby splňoval požadavky udržitelného rozvoje. Moderní dopravní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního i ekologického hlediska.

Proto bude platforma založena na principech udržitelného rozvoje, který představuje alternativní model rozvoje společnosti, odpovídající nové situaci současného světa a otázce, jak žít na této planetě, aniž bychom překračovali únosnou míru její kapacity a omezovali tak možnosti příštích generací. Existuje několik interpretací a přístupů k udržitelnému rozvoji, které se liší podle toho, zda zdůrazňují environmentální, sociální nebo ekonomické hledisko.

Platforma řeší udržitelný rozvoj ze všech tří hledisek. Zjednodušeně můžeme jejich podstatu vyjádřit takto:

- **Ekonomický přístup, kde cílem je** podpořit rychlá, bezpečná a efektivní dopravní spojení podporující hospodářský rozvoj.
- **Environmentální přístup, kde cílem je** podávat přehledné a strukturované informace z pohledu životního prostředí a zdraví.
- **Sociální přístup, kde cílem je** dívat se na dopravu z hlediska životního stylu a lidských potřeb. Rozvíjí koncept měst krátkých vzdáleností, chytrých řešení a napomáhá zavádět nové technologie v dopravních prostředcích.

3.2. Rozsah národní platformy

Mobilita je velmi provázané a komplexní téma. Důležitá témata integrovaného rozvoje měst, jako např. udržitelný rozvoj měst, změna klimatu v městském prostředí, inovativní řešení mobility nebo koncepce sociálního města orientovaná na člověka, se dotýkají mnoha oborů a odvětví a vyžadují angažovanost nejrůznějších partnerských organizací a síťových struktur.

Z toho důvodu platforma propojuje partnery ze státní správy a samosprávy, z řad odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, významných osobností a médií, kteří chtějí zlepšovat prostředí v Česku v otázkách dopravy a mobility. Postupně by se tak vytvořila spolehlivá a inspirativní síť, která nabídne přístup jak k odborným znalostem, tak k formátům networkingu.

Lze je rozdělit do těchto skupin:

- **státní správa a samospráva** (Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo zemědělství, Státní fond dopravní infrastruktury, DI Policie ČR, atd.),
- **sdružení a asociace** ([Svaz měst a obcí ČR](#), [Asociace měst pro cyklisty](#), [Česká parkovací asociace](#), [Svaz cestujících ve veřejné dopravě](#), Asociace nemocnic, CIVINET Česká republika-Slovensko, Národní síť zdravých měst, atd.),
- **akademická a vědecká sféra** ([Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.](#), [Univerzita Palackého v Olomouci](#), Fakulta dopravní a Fakulta elektrotechnická ČVUT i Dopravní fakulta Jana Pernera v Pardubicích, atd.),
- **firmy, komerční sektor** (MasterCard, RODOS, Autonapůl, mmcíté, ARBOEKO, city:one, Smilecar, atd.),
- **osobnosti a jednotlivci**.

Aby platforma byla funkční, je nutné v roce 2018 ustanovit pracovní skupinu, která bude v první etapě složená ze stejných členů jako pracovní skupina projektu Partnerství městská mobilita (PUM), případně z členů v současnosti realizovaného projektu PROSPERITY. Města v této pracovní skupině bude zastupovat Svaz měst a obcí ČR (SMO ČR), konkrétně Dopravní komise SMO ČR, která bude iniciovat úkoly této platformy a monitorovat jejich naplňování.

LIDÉ, ORGANIZACE A FIRMY SE SDRUŽUJÍ

aby společně přispěli
ke zlepšení prostředí ve městech a obcích.

K dobré adrese chtějí přispět:



CHCEME

Pomoci městům vytvořit kvalitní strategický plán řešící dopravu a mobilitu, aby město v budoucnosti bylo bez dopravních zácp, čisté, dostupné pro všechny.

Zapojit obyvatele do plánování rozvoje měst. Jedině aktivní občané mohou měnit město k lepšímu.

Napomoci komunikaci mezi úřady. Iniciativa se v rámci sbližování všech zúčastněných snaží pomáhat úřadům spolu komunikovat tak, aby stavba neztroskotala na nepochopení či mezilidských vztazích.

3.2.1. Role klíčových ministerstev

Platforma bude především založena na aktivitách tří ministerstev v oblasti městské mobility - MD, MMR a MŽP. Právě tato tři ministerstva se stanou základní osou pro vytvoření budoucí platformy městské mobility na národní úrovni. Zatím ovšem není dořešena otázka, kdo tuto platformu bude řídit. Každopádně Česká republika má v oblasti podpory městské mobility skutečně na čem stavět. Lze například uvést:

- Strategický rámec „Česká republika 2030“ - <http://www.cr2030.cz/>
- MD – Dopravní politika ČR
- MMR – Koordinace evropského projektu Partnerství městská mobilita
- MŽP – Politika ochrany klimatu ČR, nebo Národní program snižování emisí ČR.
- Další národní dokumenty: <http://www.dobramesta.cz/narodni-dokumenty>.

3.2.2. Specifická role Svazu měst a obcí ČR

Specifickou roli v platformě bude mít také **Svaz měst a obcí ČR (SMO ČR), konkrétně Dopravní komise SMO ČR, která by byla jedním z hlavních partnerů této pracovní platformy**, který by sbírala podněty v oblasti legislativních, finančních změn a šíření know-how. Proto byla pro SMO ČR vypracována Koncepce městské mobility SMO ČR, která definovala její přístup k dané problematice.

Základním zdrojem informací pro Koncepci městské mobility SMO ČR je „Orientation Paper“, tj. dokument projektu Partnerství městská mobilita popisující hlavní cíle, témata, způsoby práce a časový harmonogram celého projektu. Vytvoření platformy na národní úrovni naváže na tento specifický koncepční dokument a tímto způsobem propojí výše zmiňované evropské partnerství a národní úroveň, obě založené na principu partnerství mezi několika úrovněmi správy.

Dokument byl **schválen Předsednictvem SMO ČR dne 22. 9. 2017.**

3.3. Hlavní úkoly platformy

Platforma se zaměří na pomoc při rozdělování rolí mezi orgány národní, regionální a místní správy. Těžištěm práce platformy budou aktivity, které se zaměří na souvislosti mezi kvalitou života, mobilitou, dopravou a urbanismem. Tyto aktivity mají pomoci budovat budoucí národní vizi, která se může opírat o politickou podporu, implementaci současných strategií a jejich propojení s financováním, legislativou atd. Úkolem platformy bude provést revizi současného stavu a identifikovat hlavní překážky, které stojí v cestě podpory udržitelné městské mobility, a následně navrhnout legislativní, politické a finanční kroky na národní úrovni. Tyto kroky jsou pro posílení udržitelné městské mobility nezbytné; platforma bude rovněž usilovat o vzájemné sdílení osvědčených postupů v České republice.

Hlavní úkoly jsou následující:

- **Iniciovat finanční změny.** Finanční změny by pomohly řešit komplexní městskou mobilitu, propojující státní, regionální a místní zájmy. Platforma bude přínosem pro identifikaci, podporu a integraci jak tradičních, tak inovativních uživatelsky přínosných zdrojů financování, které mohou využívat městské oblasti. Cílem je co nejefektivněji implementovat opatření v městských oblastech. Úkolem platformy bude šířit poznatky o tom, jak napříč všemi politikami a nástroji, které má EU a stát k dispozici, vytvořit co nejúčinnější možnosti financování, využitelné pro každou místní samosprávu.
- **Iniciovat legislativní změny.** Legislativní změny by pomohly řešit komplexní městskou mobilitu, propojující státní, regionální a místní zájmy. Záměrem platformy je maximálně zefektivnit implementaci stávajících národních strategií, politik a legislativních nástrojů a zajistit jejich koherentnost. V tomto smyslu může platforma přispět k lepšímu regulačnímu rámci. Platforma bude iniciovat vznik nových regulačních úprav, které tak budou lépe reflektovat potřeby a kompetence měst.

- **Zajistit šíření know – how.** Pro všechny, kteří se zajímají o danou problematiku, je připravena databáze dobrých příkladů, odborné literatury a dalších zajímavostí. Platforma se bude snažit přispět k rozšíření vědomostní a znalostní databáze týkající se rozvoje měst a k výměně poznatků, informací a osvědčených postupů. Spolehlivá data jsou nezbytná, chceme-li popsat rozmanitost struktur a úkolů, kterými se zabývají orgány městské správy, jsou důležitá pro tvorbu městských politik, které jsou vystavěny na důkazech, i pro přípravu konkrétních řešení všech zásadních problémů. Naše poznatky o tom, jak se města vyvíjejí, jsou útržkovité, nesouvislé; měli bychom se důkladně zabývat především pozitivními zkušenostmi.

Doporučuje se, aby budoucí platforma společně používala marketingovou značku Města s dobrou adresou. Ochrannou známku zaregistrovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i..



3.3.1. Příklad stávajících finančních nástrojů

Platforma může vycházet z bohaté nabídky finančních nástrojů. Jen namátkou jsou uvedeny následující možnosti:

Čistá mobilita v ČR

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) v rámci čisté mobility podporuje využívání všech dostupných forem ekologicky šetrné dopravy, tzn. veřejné dopravy, vozidel na alternativní pohon (elektro, hybrid, CNG, vodík) a nemotorové dopravy, tj. cyklistiky a pěšího způsobu mobility.

V návaznosti na Národní akční plán čisté mobility, který byl schválen vládou ČR v listopadu 2015, vyhláší MŽP i další resorty různé výzvy na podporu rozvoje čisté mobility. Výzvy podporované z Národního programu Životní prostředí:

Čistá mobilita

- Cíle Výzvy: Cílem Výzvy je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy a případné snížení hlukové zátěže, a to prostřednictvím podpory využívání vozidel s alternativním pohonem.
- Termíny Výzvy: Od 1. 11. 2017 do 27. 9. 2018 nebo do vyčerpání alokace.
- Příjemci podpory: Obce, kraje a další subjekty popsané v kapitole 3 Výzvy.
- Forma podpory: Dotace na pořízení vozidla do majetku žadatele:
 - dotace na úhradu nákladů operativního leasingu,
 - dotace na pořízení vozidla do majetku žadatele podpořená zápůjčkou (dále jen „půjčka“).
- Výše podpory:

Typ vozidla/Podpora	Maximální výše dotace na jedno vozidlo			
	CNG	Elektromobil	Plug-in hybrid	Hybrid
M1 (osobní)	50 tis. Kč	250 tis. Kč	200 tis. Kč	50 tis. Kč
N1 (nákladní menší do 2,499t)	50 tis. Kč	250 tis. Kč	200 tis. Kč	x
N1 (nákladní menší od 2,5-3,5t včetně)	100 tis. Kč	600 tis. Kč	x	x
L7E (malá užitková)	x	200 tis. Kč	x	x
L6E	x	100 tis. Kč	x	x
L1E, L2E (motorky do 45 km/h)	x	20 tis. Kč	x	x
L3E, L4E, L5E (motorky nad 45 km/h)	x	50 tis. Kč	x	x
M2, M3 do 7,5t včetně (minibus)	150 tis. Kč	1 mil. Kč	x	x
N2 do 12t včetně (nákladní střední)	250 tis. Kč	x	x	x
Jízdní kolo (elektrokolo)	x	10 tis. Kč	x	x

- **Alokace:** 100 mil. Kč (z toho 20 mil. Kč pro vozidla s pohonem CNG a hybrid, 80 mil. Kč pro vozidla s pohonem plug-in hybrid a elektromobil).
- Detailní znění **Výzva – Čistá mobilita** zde: 1url.cz/zt0R6

Bikesharing:

- **Cíle Výzvy:** Cílem Výzvy je zvýšení využívání cyklistické dopravy doprovázené snížením znečištění ovzduší ve městech pomocí zavádění komplexních systémů sdílení jízdních kol.
- **Termíny Výzvy:** Od 19. 9. 2017 do 31. 1. 2018 nebo do vyčerpání alokace.
- **Příjemci podpory:** Statutární města, dopravní podniky a příspěvkové organizace vlastněné statutárním městem minimálně z 50 %, a právnické osoby definované ve čl. 3 Výzvy.
- **Forma podpory:** realizaci projektové přípravy
 - nákup nových jízdních kol včetně potřebného příslušenství
 - stavební práce spojené s instalací stojanů
 - pořízení a instalaci stojanů pro parkování jízdních kol
- **Výše podpory:** Minimální výše podpory na jeden projekt činí 250 tis. Kč. Maximální výše podpory na jeden projekt činí 5 mil. Kč. Maximální výše podpory na jeden projekt činí 85 % z celkových způsobilých výdajů.
- **Alokace:** 20 mil. Kč
- Detailní znění **Výzva – Bikesharing** zde: 1url.cz/Pt0aB

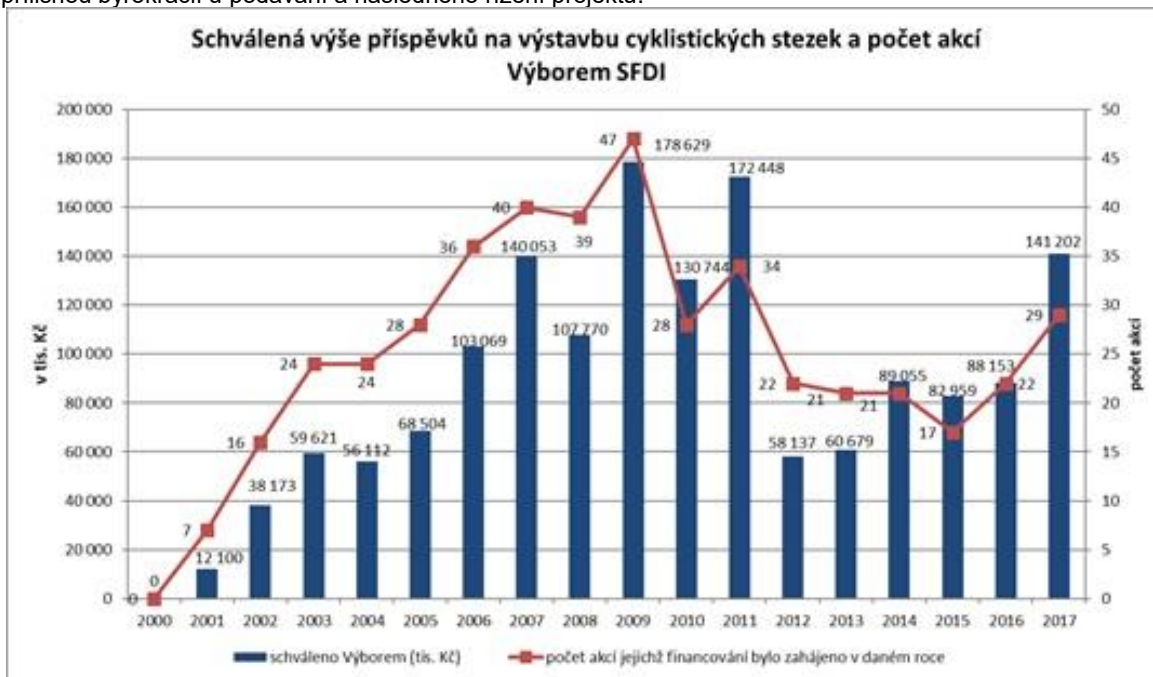
Osvěta čisté mobility:

- **Cíle Výzvy:** Cílem Výzvy je zvýšit povědomí obyvatel o problematice čisté mobility a rozvíjet jejich postoje potřebné pro environmentálně odpovědné jednání a chování v souladu s udržitelným rozvojem.
- **Termíny Výzvy:** Od 12. 9. 2017 do 31. 1. 2018 nebo do vyčerpání alokace.
- **Příjemci podpory:** Vyšší územní samosprávné celky (kraje); statutární města.
- **Forma podpory:** Osvětové projekty z oblasti čisté mobility a osvětové projekty a kampaně pro veřejnost
- **Výše podpory:** Výše podpory na jeden projekt činí max. 80 % z celkových způsobilých výdajů.
- **Alokace:** 20 mil. Kč
- Detailní znění **Výzva – Osvěta čisté mobility** zde: 1url.cz/Vt0aV

Státní fond dopravní infrastruktury

A. Podpora výstavby cyklistických stezek

Říká se, že největším problémem jsou finance. Nicméně v případech budování cyklistických stezek a společných stezek pro chodce a cyklisty lze konstatovat, že výše finanční podpory na jejich realizaci je relativně dostačující, neboť je pokryta hned ze čtyř úrovní – evropské fondy, z národních zdrojů v rámci výdajů SFDI, a dále pak z rozpočtů krajů a obcí. Více je uvedeno v samostatných přílohách. V této kapitole je pak uveden přehled financování cyklostezek jen z prostředků SFDI. Obce při těchto projektech mají většinou finanční spoluúčasť 15 %. Místy obce bojují s přílišnou byrokracií u podávání a následného řízení projektů.

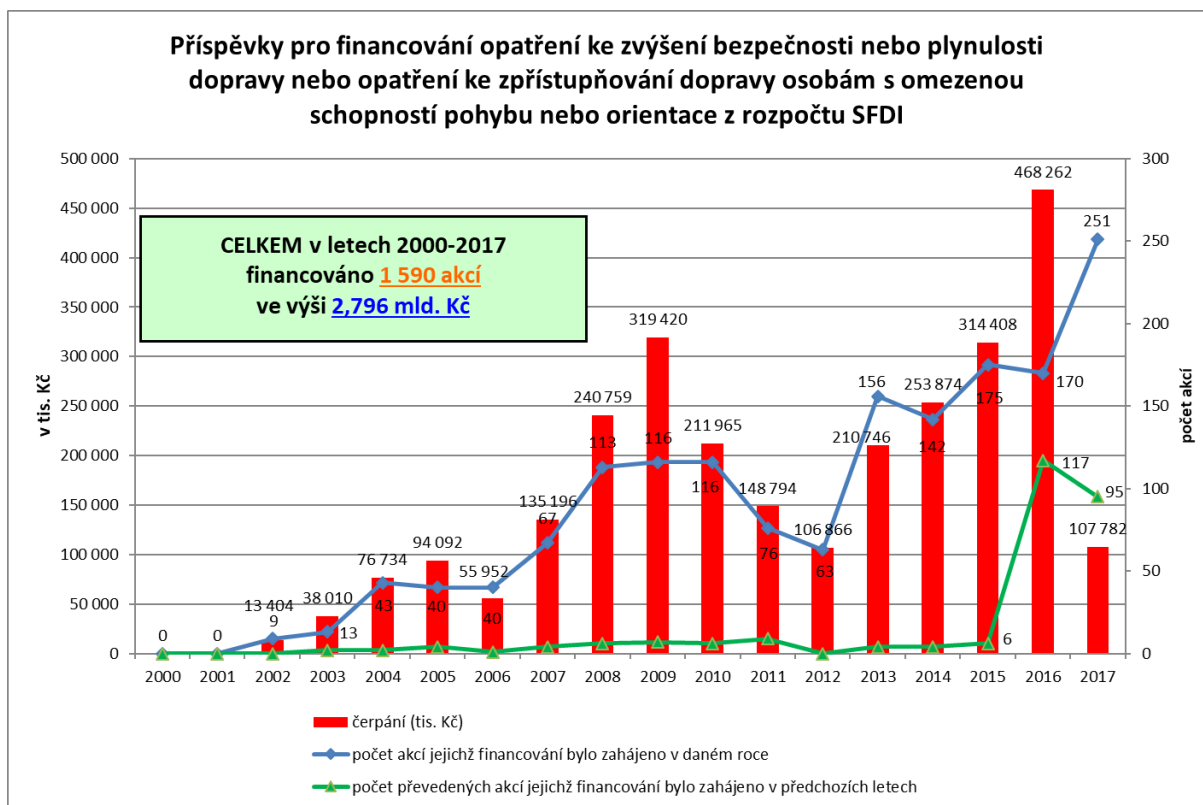


Obrázek 2 Podpora SFDI – výstavba cyklistických stezek (celkem od roku 2000: 1,58 mld. Kč). Zdroj: SFDI

B. Podpora bezpečnosti dopravy (cyklistické pruhy a další integrační opatření)

Druhou oblastí, v rámci které lze čerpat finance z prostředků SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury, je program na podporu opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Níže jsou uvedeny stávající možnosti získání finančních prostředků na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu z prostředků SFDI. Následně jsou popsány možné návrhy změn, které by přispěly k systémovému financování bezpečnosti dopravy v ČR. Uvedené návrhy změn byly diskutovány s členy výboru pro financování NSBSP Rady vlády a zástupci SFDI na jednotlivých jednáních a byly postupně tvořeny dle vzájemných připomínek, komentářů a upřesnění. **Uvedené návrhy byly přímo zapracovány do připravovaných Pravidel pro rok 2018 a byly předloženy na SFDI k dalšímu jednání.**

Podařilo se dále vytvořit v pravidlech SFDI podmínky pro to, aby v intravilánu měst na silnicích I., II. a III. třídy, ale i na místních komunikacích bylo možné realizovat cyklistické pruhy a další integrační opatření, pokud k tomu budou na dotčené pozemní komunikaci šířkově vhodné parametry místo výstavby nákladných cyklostezek, které jsou zpravidla v místech křížení řešeny nevhodně až nebezpečně. V mnoha případech se totiž jeví varianta řešení ve vozovce jako výhodnější, levnější a bezpečnější než výstavba cyklostezky v přidruženém prostoru. Nezbytné je však nastavení metodické spolupráce a koordinace s jednotlivými správci těchto komunikací (ŘSD, kraje aj.).



Obrázek 3 Podpora SFDI – podpora bezpečnosti (zahrnuje např. cyklopruhy apod.). Zdroj: SFDI

3.3.2. Příklad podnětů účastníků ostravské konference pro platformu

Nápad, jak bezplatně předat poznatky oddělení BESIP statisícům občanů České republiky. Většina obcí vydává obecní a městské zpravodaje a jistě by tvůrci těchto novin a časopisů na žádost MDČR otiskli připravené články, infografiku, nebo obrázky. Jistě už nyní existují vhodné materiály, které by (iniciátoři kampaně) mohli poskytnout obcím k prezentaci. Bylo by vhodné vytvořit na webu sekci s volně šiřitelnými články, plakáty, infografikou a obrázky v barevném i černobílém provedení. Věřím, že existuje nějaká databáze všech obcí obsahující jejich emailové adresy a adresy datových schránek. Do těchto emailových adres by (iniciátoři) mohli zaslat žádost o otištění nějakého vybraného článku, který by chtěli veřejnosti sdělit. Mnoho obcí bude mít radost, že mají co do zpravodaje vložit a jistě žádosti MDČR vyhoví. Já se například podílím na člancích pro obecní zpravodaj menší obce, který vychází čtyřikrát ročně. Netroufám si ale vybrat ze stránek BESIP nějaké materiály a bez svolení je nechat otisknout. K tomu by byl ideální předvýběr odborníků a výzva obcím. Informace MDČR se tímto způsobem mohou bezplatně dostat k obrovskému množství čtenářů. Obce mají také možnost vytisknout plakáty MDČR a vyvěsit je na nástěnkách v obci. Nezbytné ale je, aby je o to někdo požádal. Budu nadšený, pokud někdy najdu článek od BESIPu v obecním zpravodaji nebo na nástěnce v obci.

Dalším podnětem je, aby MDČR výrazně více zpoplatnilo využívání starých a neekologických vozidel a dostalo je tak co nejdříve z českých cest. Zvýšit by možná šlo silniční daň, přepisy vozidel, STK a emisní kontrolu starých vozidel. Širokou veřejnost by určitě potěšilo, kdyby z cest vymizely zanedbané kouřící tatrovky, liazky a avie, které nám otravují život a brzdí provoz. Stejně tak je žádoucí, aby z cest vymizela dieslová vozidla bez filtru pevných částic, vozidla bez katalyzátorů a vozidla bez airbagů! Tato vozidla jsou neekologická a málo bezpečná. Já sám jezdím 10 let starým naffákem, který nebyl už ve výrobě vybaven filtrem pevných částic a teprve se chystám poslat do výslužby cca 20 let staré zážehové auto bez airbagů, které už opravdu dožívá. V tuto chvíli mě nic nenutí se

těchto vozidel zbavit. Když se na tyto vozidla a jejich majitele přitlačí, tak se sníží 1) dopady na životní prostředí, 2) počet vraků, 3) počet nehod, 4) následky z nehod atd.

Padaly dotazy, zda bude změněn zákon o veřejných zakázkách, aby nemohlo být hlavní kritérium cena. Urputným šetřením se staví nekvalitní stavby (zvlněná dálnice v Ostravě), nebezpečné stavby (most ve Studénce!)

Blok dalších připomínek:

- Vedle pozitivních a vzdělávacích kampaní se neobejdeme bez restrikcí. Nízkoemisní zóny, zpoplatnění vjezdů do center měst, zvyšování poplatků za parkování, nastavení max. doby pro parkování v centrech měst.
- Spolupráce s komerční sférou – „přes peníze“ – zdůrazňovat, že ve finále na změně veřejného prostoru obchodníci vydělají.
- Zatahovat ve větší míře do „našich“ věcí politiky. Je alarmující, že veřejnou a cyklo dopravu používá naprosté minimum z nich.
- Je potřeba klást důraz na celospolečenské přínosy staveb a projektu, které rozhodně nemohou mít přínos, takový, jaký by mohly mít, když se staví za nejnižší cenu. Není potřeba stavět mramorové paláce, ale za minimální zvýšené náklady do projektů
- Státní podpora osobních motorových vozidel pro podnikání je příliš velká - kolik vozidel v ulicích je osobních a kolik firemních? Mnoho obyvatel jezdí vozidlem jen proto, že to mají ve výsledku zdarma, tj. odepisují náklady v rámci podnikání. Přes den pak před domem stojí vlastní automobil, v pohybu je firemní, před domy přes noc není místo, neboť jsme se smířili se standardem, že dva vozy na byt či rodinu je potřeba nikoliv možnost či nadstandard. Při plánování veřejného prostoru se pak přistupuje dle reality nikoliv dle skutečných potřeb. Veřejnost si však zpravidla neuvědomuje cenu veřejného prostranství.
- Nefunguje dohled a dozor nad dodržováním pravidel. Překračování rychlosti, parkování na přechodech i u nich, parkování na chodnících a v křižovatkách, tolerance porušování pravidel při zásobování.

3.4. Symbol platformy - Ostravská charta

Aby bylo možné podpořit vznik platformy, tak byla sepsána Ostravská charta formulující základní principy podpory městské mobility spojených se třemi základní úkoly v oblasti legislativních, finančních a vzdělávacích změn. Ostravská charta, na rozdíl od Charty 77, se nevynezuje proti systému, ale naopak chce podpořit klíčové instituce, aby převzaly zodpovědnost za podporu městské mobility.

Znění Ostravské charty

Cílem je vytvořit podmínky pro vznik platformy Partnerství pro městskou mobilitu, která by usilovala o dosažení co nejširšího pochopení problematiky městské mobility. Vychází přitom z poznání, že:

- Plány městské mobility se již v českém kontextu tvoří, jejich realizace ale zaostává.
- Spotřeba energie v dopravě stále roste, budoucnost je proto nutné řešit energeticky udržitelnou mobilitu.
- Budoucnost dopravy není v soupeření jednotlivých módů dopravy, ale v jejich racionální koordinaci.

Platforma Partnerství pro městskou mobilitu by byla postavena na těchto principech:

- Středem pozornosti všech aktivit je spokojený, zdravý a mobilní člověk.
- **Sdružování osob a organizací**, které chtějí zlepšovat prostředí ve svých městech. Platforma propojuje partnery z oblasti státní správy a samosprávy, odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, ale i známé osobnosti a média.
- Platforma podporuje aktivní zapojení veřejnosti do pozitivních změn udržitelného rozvoje ve městech, bez jejíhož pochopení a přijetí nejsou dlouhodobé změny možné.
- Přirozené zakomponování všech nových trendů v oblasti plánování dopravy a mobility do strategického plánu města.
- Podpora myšlenky „krátkých vzdáleností“ zejména u menších měst – doprava a mobilita není jen o přepravě zboží a lidí, ale také o tom, že chůze a jízda na kole na krátké vzdálenosti je pro člověka ekonomicky výhodná a zdravá (což je ekonomicky výhodné pro celou společnost), proto je třeba pro tento druh dopravy vytvářet odpovídající infrastrukturu.
- Akademická sféra vytváří předpoklady pro budoucí vzdělanou odbornou veřejnost v oblasti dopravy a mobility, což je možné zajistit vytvořením oboru na vysokých školách zabývajících se touto problematikou, doplněným vytvořením akademií městské mobility.
- Iniciování systémové přípravy národní politiky komplexně řešící městskou mobilitu pro období do roku 2030 a propojující státní, regionální a místní zájmy.
- Využití evropských programů k přípravě společných evropských projektů, které by pomohly k trvalému zakořenění konceptu městské mobility v českém prostředí.

My, signatáři Ostravské charty chceme, aby se naše česká města stala bezpečnější, příjemnější k životu a zdravější – jedním slovem lepší. Charta stejně jako platforma Partnerství pro městskou mobilitu je pouze nástrojem, smysl mu dají konkrétní kroky v jednotlivých městech. Je to především naše volba ke konkrétním krokům, každý z nás má svůj díl zodpovědnosti. K ní se zároveň svým podpisem hlásíme.

Chartu je možné podepsat elektronicky na adrese www.citychangers.cz.

4. Novinka: akademie městské mobility nové platformy

4.1. O Akademii

Jedním z cílů Platformy městské mobility je **zajistit šíření know – how**. Pro všechny, kteří se zajímají o danou problematiku, byl již v předstihu připraven webový portál akademie městské mobility www.dobramesta.cz.

Myšlenka vytvořit tento portál vznikl už před šesti lety. Tehdy k nám do Česka přijeli odborníci z TU Dresden a to na seminář dne [22. 2. 2012 do Pardubic](http://www.dobramesta.cz)⁴. Seminář měl být o podpoře cyklistické dopravy, ale němečtí kolegové jej směřovali na městskou mobilitu a představili nám svou německou akademii městské mobility.

Možná až tehdy nám došlo, jak propastný rozdíl je ve vzdělání v oblasti městské mobility mezi námi a sousedy. Ano, po šesti letech máme sice nový webový portál, ale kultura městské mobility k nám možná ještě nedorazila. Vždyť ani naše česká odborná sféra není jednotná v tom, co vlastně znamená podpora městské mobility. Není výjimkou, že jeden profesor má určitý názor, přičemž jeho kolega má naprosto odlišný. Proto je třeba, aby tato stránka jasně definovala pohled na městskou mobilitu. Shodou okolností tento týden naši zahraniční kolegové z projektu [Sustainable Urban Transport Project \(SUTP; globální projekt udržitelné městské dopravy\)](http://www.dobramesta.cz), který šíří informace týkající se udržitelné městské mobility, zveřejnili opětovně [10 principů podpory udržitelné městské mobility](http://www.dobramesta.cz), či [Fact sheets o podpoře cyklistické dopravy](http://www.dobramesta.cz), které jsme společně vytvářeli v letech 2011 – 2014. Dobrou zprávou je, že chystáme pokračování této spolupráce.

Pro všechny, kteří se zajímají o problematiku městské mobility a dopravy, byla tak připravena velká databáze dobrých příkladů, odborné literatury a dalších zajímavostí a to v několika oblastech:

- **Čísla, fakta**. Stránka učí jim rozumět, interpretovat je a ukázat, k čemu jsou analýzy, statistiky apod. - <http://www.dobramesta.cz/fakta-a-cisla>.
- **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 - <http://www.dobramesta.cz/dobra-praxe>.
- **Role města** - bez aktivního zapojení měst jsou informace zbytečné. Neměli bychom je komu říkat ... <http://www.dobramesta.cz/role-mesta>.
- **Občan** - bez aktivního zapojení občanů je plánování jen poloviční - <http://www.dobramesta.cz/obcan>.
- **Akce** - pozvánky na konference, semináře, workshopy související s městskou mobilitou - <http://www.dobramesta.cz/akce>.
- **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 - <http://www.dobramesta.cz/planovani>.
- Každá sekce má pak další témata. Například příklady dobré praxe se následně člení do těchto kapitol
 - Dopravní infrastruktura & Veřejný prostor & Design ulice.
 - Automobilová doprava, včetně vozidel nových technologií.
 - Parkovací politika.

⁴ <http://www.cyklokonference.cz/terminy-seminaru/pardubice/4/>

- Veřejná doprava pro město/region a multimodalita.
- Aktivní způsoby dopravy (pěší, cyklistická).
- Městská logistika a přeprava zboží..
- Plány mobility & mobility management.
- Čistá vozidla, paliva. Elektromobilita.
- Sdílená vozidla, kola.

V jiných sekcích zase například najdete:

- Inovativní řešení a chytrá mobilita. Chytré město (Smart City, SC).
- Průřezové téma bezpečnost silničního provozu.
- Kampaně a osvěta pro širokou veřejnost.

Poznámky:

- Odborným garantem webového portálu je Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. za finančního přispění Ministerstva dopravy ČR.
- Asociace měst pro cyklisty je správcem a majitelem webového portálu Akademie městské mobility - <http://www.dobramesta.cz/>, V roce 2017 zajistila jeho grafickou úpravu a zajišťuje překlady ze zahraničních pramenů do mateřského jazyka. Tento portál dává ve prospěch této platformy.

4.2. TOP 12 novinek roku 2017

Pro účely tohoto dokumentu byla vybrána TOP 12 novinek, která by mohla zaujmout účastníky konference.

- **Dávný spor: Adam Smith vs. John Nash; Jeden (centrální) mozek vládne všem.** Systémy plánování tras a navigační systémy v tichosti změnil 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 změnilo⁵.
- **Proč Německo víc než nové typy aut potřebuje změnu koncepce mobility.** Zatímco německé politické strany stále bojují o vytvoření nové koaliční vlády, ADFC, německý člen Evropské cyklistické federace, důrazně volá po změnách v oblasti mobility. Pokud chce Německo dodržet své závazky vyplývající z Pařížské dohody o klimatu, musí překonat svou dopravní politiku, která se soustředí především na automobilovou dopravu⁶.
- **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 pohybujeme⁷.
- **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, osobitost⁸.
- **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 našťestí

⁵ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-03-14-davny-spor-adam-smith-vs-john-nash-jeden-centralni-mozek-vladne-vsem/>

⁶ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-12-01-proc-nemecko-vic-nez-nove-typy-aut-potrebuje-zmenu-koncepcie-mobility/>

⁷ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-06-22-starostove-rozhoduji-o-podobe-nasich-mest-budeme-v-nich-chtit-zit/>

⁸ <http://www.mesto.dobramesta.cz/novinky/14>

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 odcházejí⁹.

- **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 doc. Ing. Jana Pavlíčka a akad. arch. Jana Sapáka, který vyšel v časopise Stavebnictví dne 27.6.2016¹⁰.
- **Jsou potřebné útvary dopravního inženýrství?** Kam se bude ubírat dopravní inženýrství v České republice? Nevíme, ale rozhodně by si čeští dopravní inženýři měli přečíst výborný článek *Sú nám potrebné ÚDI-útvary dopravného inžinierstva?* od A. Kollárove a R. Surového z SZSI-Slovenského zväzu stavebných inžinierov¹¹.
- **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 Technické univerzity v Drážďanech, která zazněla dne 16.8.2016. V městské radě máme problém. Diskuze. Hádky. Koalice¹².
- **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 infrastruktury¹³.
- **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 celek¹⁴.
- **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 komunity¹⁵.
- **Mobilita je paradoxně stále velmi nepopsaný jev.** Setkáváme se s řadou vizí a předpovědí týkajících se globálních i regionálních změn, které budou mít dopad na současné pojetí mobility. Faktem je, že jsou často protichůdné a závisí na dnes neodhadnutelných faktorech. Co s pracovním trhem udělá robotizace a umělá inteligence? Budou lidé chtít pracovat z domu? Co budou dělat s volným časem?¹⁶

⁹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-11-30-rozhovor-s-namestkem-pro-dopravu-ktery-byl-odvolan/>.

¹⁰ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-06-kazde-koncipovane-inzenyrske-dilo-musi-byt-mereno-podle-jeho-cile/>

¹¹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-24-jsou-potrebne-utvary-dopravniho-inzenyrstvi/>

¹² <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-14-prezentace-ktera-vam-zmeni-pohled-na-mobilitu/>

¹³ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-05-10-principu-pro-udrzitelnou-dopravu-ve-meste/>

¹⁴ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-08-design-ulice-na-statnich-krajskych-a-mistnich-komunikacich/>

¹⁵ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-12-10-mesto-s-dobrou-adresou-by-rado-uplatnilo-placemaking/>

¹⁶ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-23-mobilita-je-paradoxne-stale-velmi-nepopsany-jev/>

4.3. Mezioborové plánování jako výzva

Co je dobré? Pokud máme k dispozici mnoho dobrých příkladů (viz kapitola 7.1.), pak bychom měli vědět, co je dobré. Pak se ale má rekonstruovat nějaká komunikace, nebo se mají uplatňovat v praxi nové legislativní změny a najednou zjistíme, že realita je někde úplně jinde. Velmi často v našich městech můžeme například slyšet tyto názory:

- **Možný pohled 1:** rekonstrukce upřednostňuje automobilovou dopravu na úkor chodců a cyklistů. Pozornost je věnována zaparkovaným autům a fakt, že tu chodníky a silnice nejsou v jedné rovině. Měla tady být pěší zóna, vše v jedné úrovni, aby se napříč celou ulicí mohli – přehledně a bezpečně – pohybovat lidé. Bezpečný pohyb lidí blokuje u chodníků podélně zaparkovaná auta. Celková kvalita architektonického řešení neodpovídá tomu, že jsme v klíčovém místě památkové rezervace.
- **Možný pohled 2:** v ulici se díky rekonstrukci zvětšila rozloha chodníků o více než polovinu. Rekonstrukce ulice dokázala ideální a rozumný kompromis, a to mezi zachováním této ulice jako historické a dopravní tepny. Ať už pro tramvajovou dopravu, která tu jezdí od roku xy, tak i pro zásobování. Díky úpravám chodníků se také výrazně zvýšil komfort pro chodce.

Je dobré, že tyto diskuse v našich městech probíhají. Bylo by hodně špatné, kdybychom si vytvořili jednu šablonu, třeba podle Vídně, či Lublaně a tu pak uplatňovali v našich městech. Každé město, každá ulice je originál, o kterém je třeba vést diskuse. Města si dnes nechávají zpracovávat tzv. plány městské mobility. V kapitole 2.1. jsme si ukázali, že vykazují určité chyby, ale zkusme dát našim městům šanci, že s nimi něco budou dělat. Právě tato kapitola přináší návod jak na to.

Pokud se podíváme na vizi a cíle našich měst, pak jsou nastaveny perfektně. Víme sice, že jejich interpretace může být různá, ale pokud vize a cíle hovoří o preferenci pěší, cyklistické a veřejné dopravy, pak se tato preference musí odrazit při následných opatřeních v akčním plánu. Lze uvést jen pár principů, či doporučení:

- Moderní trendy hovoří o tzv. designu ulice¹⁷, neboli projektant dostane zadání, aby se komunikace řešila jako celek, při zohlednění výše uvedené preference. Principy míří k uličnímu prostoru, kde je méně místa a je nutné hledat kompromisy mezi automobilovou, veřejnou a cyklistickou dopravou. Pokud jsou vize a cíle myšleny vážně, pak automaticky se musí najít řešení pro cyklisty na hlavních radiálách, přičemž platí, že výstavba samostatných cyklistických stezek se bere jako samozřejmost.
- Pokud se navrhuje prodloužení tramvajové trati v jakémkoli úseku, pak v rámci projektu je nutné řešit i preferenci pěší a cyklistické dopravy.
- Pokud dojde např. k výstavbě obchvatů, pak ruku v ruce musí proběhnout humanizace souvisejících komunikací, kde bude vytvořen prostor pro cyklistickou a pěší dopravu. Tento obecný princip musí být zohledněn při všech ostatních přeložkách.

Nicméně města by si měla dát pozor na jednu věc. Úmyslně opakujeme větu z kapitoly 2.2. V Česku se zatím města bojí stanovit vizi a cíle, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. Ano, města mají sice dobrou vizi a cíle, ale rozhodují konkrétní čísla. Proto za příklad byla dána města Vídeň a Lublaň. Dobrá řešení sice existují, ale je také třeba se ptát, jak se k nim města dostala. Pravda je taková, že kloužeme zatím jen po povrchu.

Nicméně právě druhý dne konference chce ukázat jiskřičky naděje, že i u nás umíme brát věci vážně. Příkladů není moc, ale děkujeme za ně.

¹⁷ <http://www.mesto.dobramesta.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

4.4. Bezpečnost silničního provozu v novém pohledu

Můžeme vést tisíce diskusí, můžeme mít tisíce seminářů, ale není jednoduché si téma mezioborového plánování vzít za vlastní. Není to otázka, že bychom nechtěli. Problém je v tom, že v toto případě se nejedná o porozumění informací, ale opravdu o změnu našich postojů, což bývá problém. Uvedeme jen jeden příklad ze Švédska. Každý z nás má svou zažitou představu, co znamená bezpečnost silničního provozu¹⁸. Někteří zasvěcení pak ví, že naše česká strategie bezpečnosti je postavena na švédské VIZI NULA¹⁹. Než jsme ale dokázali vysvětlit české společnosti její princip, její etickou hodnotu, tak Švédové už dále.

Již dvacet let usiluje iniciativa VIZE NULA o snížení počtu úmrtí a těžkých zranění při dopravních nehodách na nulu. Iniciativa byla zahájena v roce 1997 a od té doby se podařilo snížit počet smrtelných dopravních nehod ve Švédsku na polovinu. Inspirovala odborníky v dopravě po celém světě, ale jak se domnívají ti, kdo se víc zabývají udržitelnou mobilitou, postrádá důraz na zdravotní přínosy aktivní mobility.

„Cílem VIZE NULA je dosáhnout nulového počtu usmrcených a zraněných osob při dopravních nehodách. Úspěchy z posledních let můžeme přičítat rozdělení zodpovědnosti mezi účastníky dopravy a odborníky na koncepci dopravy. V současnosti sice vyrábíme bezpečnější automobily, ale často zapomínáme na chodce a cyklisty,“ říká švédská ministryně pro životní prostředí Karolína Skogová.

Švédská Rada dopravní bezpečnosti pro aktivní a udržitelnou mobilitu na semináři dne 16. 11. 2017 odhalila novou propagační kampaň aktivní mobility „Za hranice VIZE NULA“. Jde o zásadní krok vpřed, který pomůže udržovat švédské dědictví v oblasti bezpečnosti dopravy, a to především pro cyklisty a chodce.

„Když rodiče váhají, zda nechat dvanáctileté dítě venku samotné, většinou jsou důvodem externí faktory jako doprava, a právě tam můžeme mít určitý vliv. Pokud správně nastavená koncepce dopravy umožní dvanáctiletým dětem svobodně se pohybovat venku, provozovat sportovní aktivity nebo kdykoliv se vidět s kamarády, pak jsme uspěli. Jsme-li schopni se při naší práci dívat z perspektivy dítěte, přináší to užitek nám všem,“ vysvětlila cíle nové kampaně Karolína Skogová.

Cílem kampaně Rady pro dopravní bezpečnost je motivovat a podpořit politiky, úředníky a další odborníky, kteří se podílejí na dopravních strategiích a dopravní politice kdekoli na světě, aby zapracovali na zdokonalení dvacetileté kampaně VIZE NULA tím, že začnou zohledňovat zdravotní přínosy aktivní dopravy.

Otázka je tedy položena: podaří se v české kotlině propojit témata bezpečnosti, designu ulice a aktivní mobility? Více: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-29-je-na-case-posunout-hranice-vize-nula-mysli-si-to-partneri-z-oblasti-udrzitelne-mobility-ve-svedsku/>.

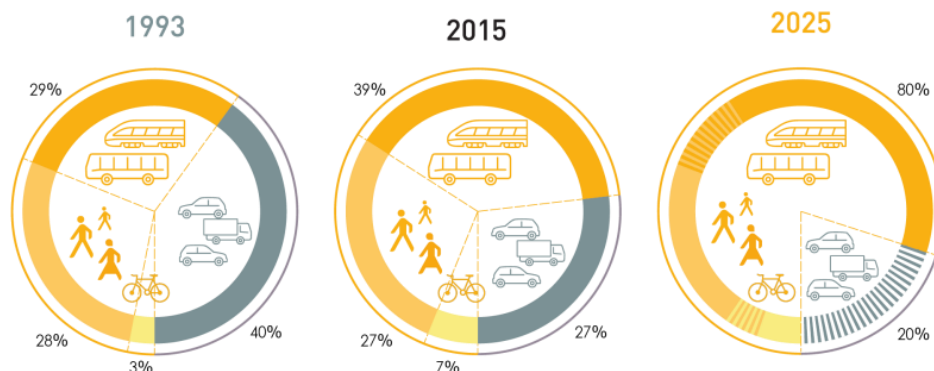
Související novinka: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-19-je-zrizovani-cyklisticky-pruhu-bezpecne/>

¹⁸ <http://www.mesto.dobramesta.cz/bezpecnost-68>

¹⁹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-10-01-znate-vizi-nula/>

4.5. Plán městské mobility Vídně, aneb o snižování podílu automobilové dopravy

Předchozí kapitola naznačila, jak se v Česku pracuje s plány mobility. Nezáleží na tom, z jakého pohledu se na to díváme – ať už jako filozof, politik, dopravní specialista, nebo výzkumník – pravda je neúprosná. Česká města 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. A kde se dobře žije, tam je i silná ekonomika. Někde lidé musí utrácet, vhodné prostředí přitahuje silné investory.



Obrázek 4 Dělna 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. Pokrokový 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 skvěle navržené a zcela udržitelné. Je třeba vnímat plán městské mobility jako celek, od vize až po nejmenší detail.

Vše podstatné a inspirující o Vídní a o jejich plánu městské mobility najdete na tomto odkaze: <http://www.dobramesta.cz/viden>. Ve spolupráci se Zahraniční kanceláří města Vídně v Praze bude v roce 2018 jejich plán městské mobility vydán v českém jazyce.

Mimo jiné nás Vídeň učí, že plán městské mobility:

- je **silný nástroj, který pomáhá rozvoji ekonomiky**;
- není možné uzavírat do hranic města, ale **je nutné jej řešit komplexněji, v rámci celého regionu**;
- nenavrhuje jen opatření v dopravě, pak i hledá další návaznosti, které ovlivňují život i v jiných oblastech, než je doprava a mobilita.

4.6. Lublaň – Evropské město zeleně roku 2016, aneb o “ambasadorech”

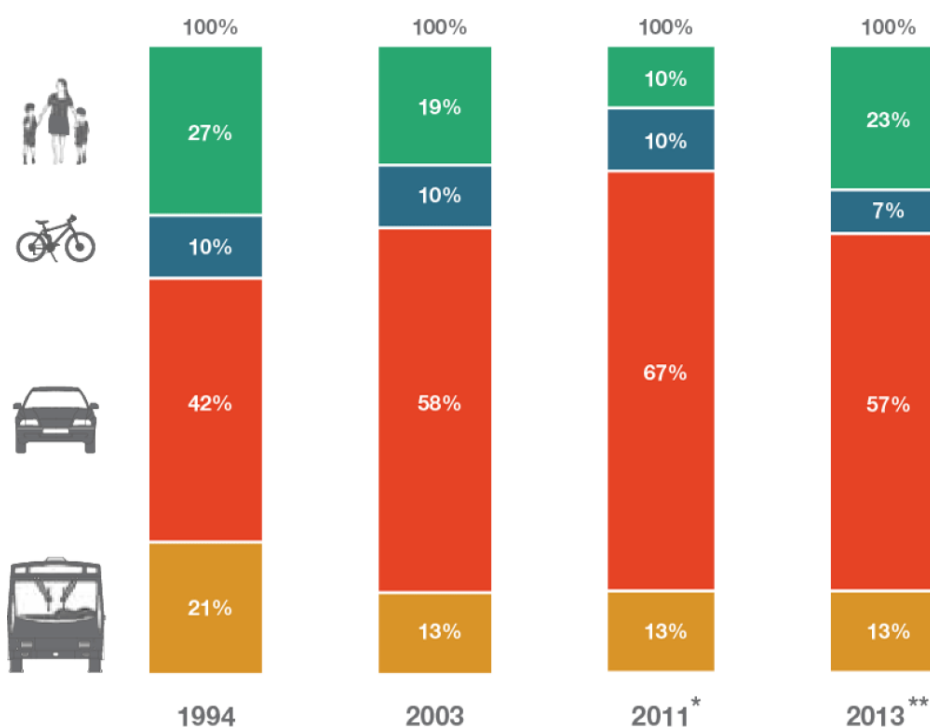
Lublaň, která je politickým, administrativním, kulturním a ekonomickým centrem Slovinska a kde žije více než 280 000 obyvatel, získala v roce 2016 titul Evropské město zeleně. Lublaň nebyla vybrána pro konferenci náhodou. Nabídla městu Ostravě poradenství v otázkách městské mobility. Také město Ostrava se chce ucházet o stejný titul.

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 Lublaní dominoval především automobilový provoz, současné město se zaměřuje na veřejnou dopravu a na dopravní síť pro chodce a cyklisty. Nejdůležitějším krokem v celé transformaci byla změna režimu dopravy na hlavní dopravní tepně města (ulice Slovenska).

Buďme ale spravedliví. Lublaň má stále problémy s automobilovou dopravou. Pokud se podíváme na její modal split, tak naše města, včetně Ostravy jsou na tom mnohem lépe. **V čem bychom se tedy měli inspirovat?**

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. Proč?



Obrázek 5 Dělna přepravní práce města Lublaň. Zdroj: město Lublaň

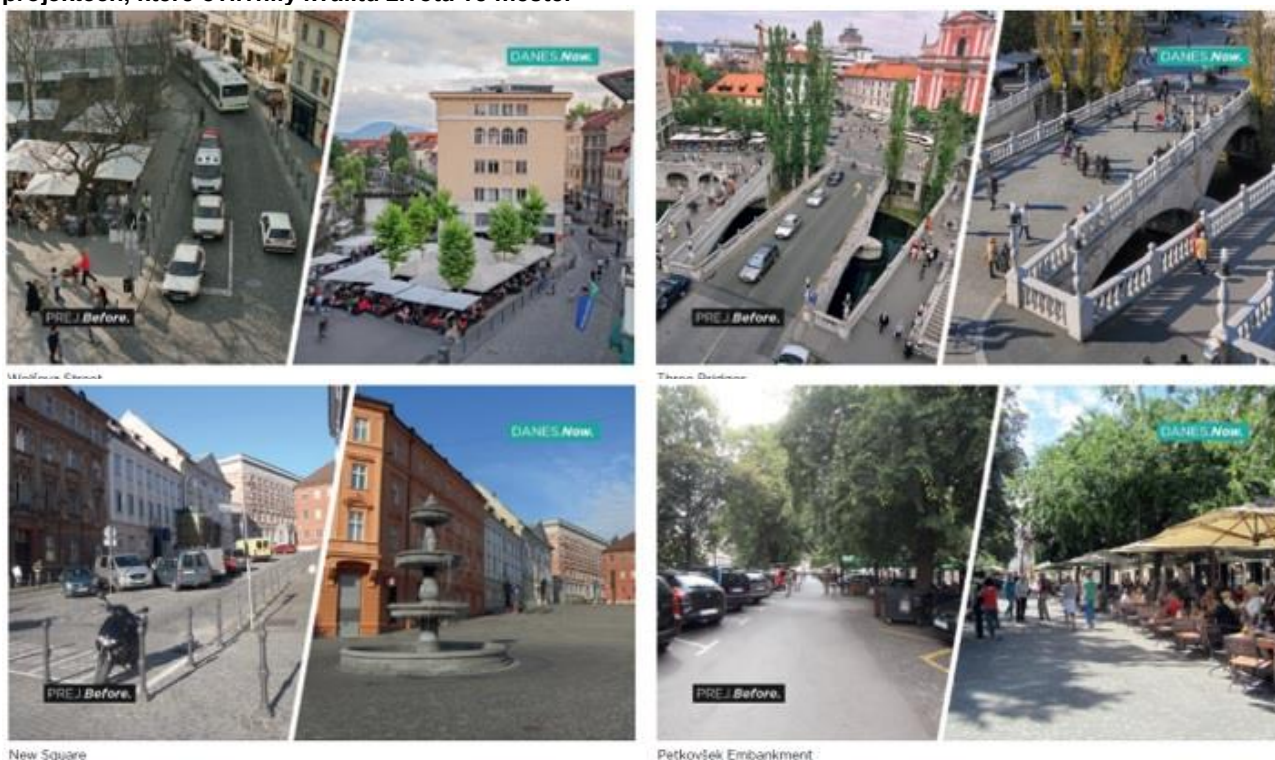
Klíčem úspěchu v Lublaní bylo umění zapojit veřejnost. Teoreticky víme, co participace znamená, snažíme se o ni, ale v porovnání např. s Lublaní se máme stále co učit. Ale i přesto bychom se měli o to stále pokoušet a nechat se inspirovat městem Lublaň.

Jak město Lublaň postupovalo při vysvětlování změn? Aby přiblížilo veřejnosti jednotlivá opatření, připravilo město speciální celoroční kampaň. Základem je originální prezentace Lublaně jako Evropského města zeleně se všemi jeho úspěchy, doplněnými o upřímná slova hrdých občanů, pro něž je každé tzv. zelené opatření primárně určeno. Hlavní slogan byl: **Lublaň. Pro vás. Pro tebe.**



Obrázek 6 Ambasadory města Lublaň. Zdroj: město Lublaň.

Součástí kampaně byly i aktivity **24 ambasadory** Evropského zeleného města. Byli vybráni ze správních zaměstnanců města Lublaně a jeho veřejných institucí a firem, ze známých občanů města i ze samotných obyvatel, kteří město přesvědčili svými názory na zelenou Lublaň. **Společně se pak spolupodíleli na více jak 1800 projektech, které ovlivnily kvalitu života ve městě.**



Obrázek 7 Proměny města Lublaň. Zdroj: město Lublaň.

Vše podstatné a inspirující o Lublani najdete na tomto odkaze: <http://www.dobramesta.cz/lublan>.

Poznámka závěrem. Původně měl přijet primátor města Lublaně, ale onemocněl. Jak ale říká jedno české pořekadlo: „Udělalí jsme z nouze, ctnost“. Město Lublaň bude prezentovat Jaroslav Martinek, moderátor konference. Ve své prezentaci se tak bude moci více zaměřit na bolavá místa České republiky.

4.7. Spokojení Dánové, aneb o očem by také měl být plán městské mobility

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. Dánsko je často spojované s kulturou jízdního kola.

Ptáme se ale, proč vlastně pečují o svůj veřejný prostor a proč mluví o designu ulice? Možná nám jejich mentalita může pomoci pochopit, že samotné otázky městské mobility jsou jen součástí daleko širší problematiky.

Základní otázka zní: **Jakou souvislost může mít městská mobilita a lidské štěstí?**

PROČ JSOU DÁNOVÉ ŠTASTNÍ?

Dánsko se pravidelně umísťuje v čele žebříčků nejšťastnějších zemí světa. Naposledy obsadilo první příčku v průzkumu „ZPRÁVA O ŠTĚSTÍ VE SVĚTĚ“ (World Happiness Report), který byl zveřejněn v roce 2016. Znamená to tedy, že máme všichni začít jezdit na kole, abychom byli šťastní? Vyloučeno! 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. **DŮVĚRA** – 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.
2. **SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ** – těžko budeme hovořit o tom, že někdo jel „sockou“
SYSTÉM SOCIÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ V DÁNSKU SNIŽUJE SPOLEČNSKÉ A EKONOMICKÉ NAPĚTÍ A NEJISTOTU NAPŘÍČ OBYVATELSTVEM.
3. **PROSPERITA** – auto není předmětem postavení 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.
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.
5. **PRÁCE** – plánování městské mobility u nás chybí koordinátoři, kterým by práce dávala smysl
SPOLEČNSKÉ VZTAHY, VLASTNÍ IDENTITA, DÁT NĚČEMU SMYSL – TO JSOU NĚKTERÉ Z VÝHOD ZAMĚSTNÁNÍ, SAMOZŘEJMĚ KROMĚ MZDY. Z TOHO DŮVODU MÁ ZAMĚSTNÁNÍ ZÁSADNÍ VLIV NA TO, JAK JSME ŠTASTNÍ A SPOKOJENÍ.
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.

7. **ROVNOVÁHA MEZI OSOBNÍM A PRACOVNÍM ŽIVOTEM** – pokud je našim 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 ŠŤASTNÝ ŽIVOT. DÁNOVÉ SE VĚNUJÍ RODINNÉMU ŽIVOTU A ODPOČINKU STEJNĚ JAKO BUDOVNÍ KARIÉRY.
8. **OBČANSKÁ SPOLEČNOST** – nakolik se tento faktor projeví v plánování městské mobility?
DÁNSKO PATŘÍ MEZI ZEMĚ, KDE PROBÍHÁ NEJINTENZIVNĚJŠÍ SOCIÁLNÍ INTERAKCE NA SVĚTĚ. JEDNÍM Z DŮVODŮ JE VYSOKÁ MÍRA ÚČASTI NA DOBROVOLNÝCH PROJEKTECH.
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 zachováním 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

Vše podstatné a inspirující o dánských výstavách najdete na tomto odkaze: <http://www.dobramesta.cz/danske-vystavy>.

5. Novinka: kampaň nové platformy – CityChangers

Návrh vychází ze závěrů stejnojmenné konference City Changers, která se uskutečnila v termínu 6. – 7. 12. 2017 v Ostravě. Záměrem je podpořit CITY CHANGERS, tedy lidi, kteří jsou ochotni a schopni měnit česká města v oblasti městské mobility.

Symbolem hlavního tématu se stala oblast v Ostravě nazvaná „Malá Kodaň“. Co se zde stalo? Před dvěma lety místní architekti přišli s myšlenkou humanizace uličního prostoru v jedné ostravské lokalitě. Všem se myšlenka líbila, námět se dostal i do strategického plánu města, něco se i povedlo, ale původní myšlenka, vzhledem k mnoha bariérám, či předsudkům, nakonec nebyla realizována a nechybělo mnoho, mohla i zcela zaniknout. Až díky této konferenci, díky dánskému velvyslanci a primátorovi města Ostravy myšlenka znovu ožila. Více o projektu najdete na stránkách <http://malakodan.cz/>.

Na konferenci bylo zmíněno mnoho problémů s plánováním městské mobility. Hlavním společným tématem byl tzv. design ulice, tedy práce s veřejným prostorem a všechny proměnné, které do něj vstupují. Často se stává, že dobrý projekt narazí na byrokratické drobnosti a čeká pak na realizaci několik let nebo je dokonce zcela odložen.

Kdo jsou City Changers?

Kampaň má pomoci místním iniciativám, které mají zájem na oživení části města, revitalizaci konkrétních prostor, budov patřících obci či městu, ulice, hřiště, města.

Finanční pomoc nebývá v tomto případě hlavní, přestože může být důležitá. Cílem je pomoci marketingem, zviditelnit tyto iniciativy směrem k městu a veřejnosti, a pomoci jim metodicky.

Prostřednictvím kampaně City Changers chceme oslovit a najít řešení a projekty, které jsou již vymyšlené, ale právě kvůli byrokratickým překážkám nebo jiným příčinám zůstaly nedotažené.

Publicita/aktivity kampaně

1. Web Citychangers.cz. Všechny příklady budou shromažďovány ve zvláštním adresáři na webu Cityhangers.cz a zároveň budou odkazovat na odborné zázemí Akademie městské mobility.
2. Představení kampaně na URBIS v Brně (25. – 26. 4. 2018)
3. Celoplošná propagace v rámci Evropského týdne mobility (16. – 22. 9. 2018)
4. Pomoc s propagací na místní úrovni. Veřejná setkání ve městech
5. Odborná konference – předběžný termín je podzim 2018 v Jihlavě
6. Semináře ve městech na téma „Městská mobilita“
7. ...další – po dohodě s partnery

Města byla již vyzvána, aby zaslala své záměry, při kterých by jim pak informační kampaň mohla pomoci při veřejném projednání.

Příklady:

- Ostrava: <http://malakodan.cz/>.
- Opava: <http://www.opava-city.cz/cs/slezanka>
- Pardubice: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/palackeho-vic-nez-spojka/>
- Otrokovice potřebuje pomoci s průtahem města, konkrétně se zprovozněním pro cyklisty, spojení s částí Kvítkovice a zajištěním příjezdu pro cyklisty k nákupnímu centru (zde je ale problém s postojem ŘSD). <http://otrokovice.dobramesta.cz/zakladni-komunikacni-sit>
- Kroměříž potřebuje pomoci s humanizací průtahu města - <http://kromeriz.dobramesta.cz/prutah>
- Cyklostezka mikroregionu Ivančicko – První informace jsou zde: <http://www.cyklomesta.cz/clenove/seznam-clenu/ivancice/> (bod číslo 3. Plánování pro rok 2018).

Hledáme další příklady (zatím jsou uvedeny města, s kterými už průběžně jednáme):

- pro Moravskou Třebovou – může být umístěn na stránku: www.moravskatrebova.dobramesta.cz
- pro Uherské Hradiště – může být umístěn na stránku: www.uherskehradiste.dobramesta.cz
- pro Zlín – může být umístěn na stránku: www.zlin.dobramesta.cz
- pro Jihlavu – může být umístěn na stránku: www.jihlava.dobramesta.cz
- pro Uničov – může být umístěn na stránku: www.unicov.dobramesta.cz
- pro Karlovy Vary – může být umístěn na stránku: www.karlovyvary.dobramesta.cz
- pro Přerov – může být umístěn na stránku: www.prerov.dobramesta.cz
- pro České Budějovice – může být umístěn na stránku: www.ceskebudejovice.cz
- Hledáme i další příklady pro další města. Zatím vše pracovní průběžně dáváme na tento odkaz: <http://www.cyklomesta.cz/clenove/seznam-clenu/> a tam k jednotlivým městům vkládáme informace pod bod 3. Plány pro rok 2018. Jednání v tomto duchu proběhlo například se starostou Domažlic Miroslavem Machem.

Co nás učí teorie?

Každé město má:

- > svého politika a koordinátora, kteří posouvají věci dopředu,
- > občany, kteří chtějí změnit město k lepšímu,
- > strategický plán a jednotlivé kroky jsou promyšlené,
- > participační strategii, občané posílají svoje názory a připomínky a pracuje se s nimi,
- > příklady z praxe, kde to funguje a nebo taky nikoliv.

Co nás učí praxe?

Někdo přijde s myšlenkou určitého záměru.

Nápad se líbí a námět se dostane i do strategického plánu města. Původní myšlenka, vzhledem k mnoha bariérám, či předsudkům, nakonec není realizována, nebo jen částečně, nebo vznikne paskvil. Proto vzniká platforma městské mobility, aby pomáhala podporovat nová a odvážná řešení, které jsou v zahraniční síce běžná, ale u nás se zatím stále řadí do kategorie „TABU“ témat.

Napište nám své náměty, záměry, které by se měly v letošním roce, či v nejbližších letech realizovat, u kterých tak trochu očekáváte problémy. Některé z nich se mohou objevit v nové kampani. Za každé město bude vybrán jeden, maximálně dva projekty. O výběru projektu bude rozhodovat hodnotitelská komise platformy.

Nová a odvážná řešení potřebují ale i osobnosti – City Changers, které budou za změnami stát.

Proto byla sepsána tzv. Ostravská charta, jejíž cílem je právě hledat takové klíčové hráče. Text charty je zveřejněn na stránkách www.citychangers.cz. Chartu je možné podepsat elektronicky, a to vyplněním příslušného formuláře. K textu charty se člověk přihlašuje jako soukromá osoba.

Součástí kampaně je i hledání CityChangers, které budou za změnami stát. Proto byla sepsána tzv. Ostravská charta, jejíž cílem je právě hledat takové klíčové hráče, což v tomto případě můžete být vy. Text charty je zveřejněn na stránkách www.citychangers.cz. **Chartu se podepisuje elektronicky a to vyplněním příslušného formuláře.** K textu charty se člověk přihlašuje jako soukromá osoba. S chartou pak chceme také dále pracovat.

Inspirace 1. Projekt Local People (Velká Británie)

Zdroj: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/452>.

Sustrans zahájil program Local People v roce 2015 třemi projekty, spolufinancovanými z peněz obcí. V roce 2016 následovaly čtyři další projekty, tentokrát plně financované z People's Health Trust.

Cílem všech projektů je prostřednictvím stavebních úprav a společenských aktivit udělat z veřejného prostoru místo, které žije. Na všech nápadech a rozhodnutích se musí spolupodílet obecní fórum, tvořené zástupci místních obyvatel, kterým pomáhá projektový manažer Sustrans.

Přetváření veřejného prostoru

Nápadů, jak proměnit veřejný prostor, je celá řada, počínaje obecními zahradami, přes hřiště a další místa pro hry, festivaly, až po venkovní posezení. Ty nejúspěšnější projekty spolupracují v průběhu celého rozhodovacího procesu s širší základnou místního obyvatelstva. Obecní fórum se pravidelně setkává k diskusi nad dalšími kroky.

S rozvojem projektu získávají členové obecního fóra na jistotě, postupně se seznamují s předpisy k fungování veřejného prostoru i s prací obecní rady. Svě nápady mohou rozvíjet, testovat, a v případě úspěchu sledovat, jak se stávají trvalou součástí obce. Cílem programu Local People je umožnit místním lidem, aby mohli společně řídit dění ve své obci a zapojit se do rozhodovacích procesů, které se týkají veřejného prostoru. Program chce posílit spolupráci a podpořit růst společenských vazeb.

Pokud k místnímu obyvatelstvu přistupujeme jako k odborníkům na místo, kde žijí, pomáháme vytvořit živoucí města a čtvrti, v nichž lidé smysluplně komunikují jak s okolím, tak s ostatními lidmi. Tohle vzájemné propojení s okolím zvyšuje možnost, že ve své lokalitě budou jezdit na kole nebo chodit pěšky, což samozřejmě přispívá i k lepšímu zdraví komunity jako celku.

Inspirace 2. Projekt Citymakers (Praha)

Zdroj: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/454>.

Projekt zaštiťuje Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha).

Kdo jsou CityMakers?

CityMakers jsou lidé, kteří se aktivně zhostí konkrétního problému či nedostatku (např. nevyužité nemovitosti v zanedbané čtvrti) a ze své vlastní iniciativy, bez větší podpory státu či radnice řeší daný problém lokality (např. nedostatek služeb či volnočasového vyžití).

Proto jsou CityMakers z pohledu IPR Praha spíše "bottom-up plánovači", kteří se podílí na revitalizaci města. Bottom-up plánování je postaveno na principu schopnosti místních občanů nejlépe vyhovět aktuálním potřebám dané lokality či města.

Obecně se jedná o kreativní projekty se sociálním přesahem, které napomáhají občany propojovat a společně tak sdílet město. CityMakers často spoluvytváří kruhovou ekonomiku (circular economy), která navrácí hodnotu tomu, co společnost považuje za nepoužitelný odpad. Tímto recyklovaným „odpadem“ mohou být staré budovy, rozbitá kola. Projekty CityMakers jsou také většinou dlouhodobě soběstačné, což znamená, že jsou dostatečně inovativní a splňují společenskou poptávku natolik, že jsou schopné se dlouhodobě (po počátečním impulsu např. dotacemi nebo nízkým nájmem ve staré budově) udržet a fungovat samostatně v tržní ekonomice.

6. Závěrem



Dne 28. 11. 2017 se v Praze konalo již 7. jednání Pracovní skupiny pro Smart Cities, které organizovalo MMR. Ústředním bodem setkání bylo vystoupení [Jean Pierre Coulona](#), prezidenta sekce TEN Evropského hospodářského a sociálního výboru. Účastníkům konference City Changers, respektivně členům nové platformy vzkázal: „*Masivní rozšíření digitálních technologií vyžaduje zvládnutí, kolektivní pochopení a regulaci problematiky na evropské úrovni. Ani jedna firma, ani jeden úřad, ani jedna rodina, ani jeden obyvatel nemohou během jakékoliv své aktivity uniknout masivní invazi digitálních technologií. V době nástupu umělé inteligence musíme zdvojnásobit inteligenci lidskou, abychom tuto invazi dostali pod kontrolu a mohli ji regulovat. Musíme zintenzivnit naše společné uvažování, abychom mohli tyto technologie maximálně zhodnotit a využít je jako prostředky pro zvyšování kvality života všech obyvatel. Veškeré úvahy i konkrétní nastavení kontroly a regulace musí probíhat přinejmenším na úrovni Evropské unie, protože žádný stát není schopen situaci řešit samostatně. Prvním krokem, do kterého je nezbytné zapojit i občany, je založení Evropské agentury pro kybernetickou bezpečnost.*“

V rámci diskuse měl celou řadu dalších podnětů. Ty se dají shrnout následovně:

- Všichni by si měli uvědomit, proč dělají svou práci v oblasti městské mobility. Zda primárně pro to, aby generovali zisk, nebo pro zájmy člověka. Středem pozornosti by měl být skutečně člověk. Cílem je, aby doprava a mobilita byla dostupná pro všechny. Problém je, že pokud naše společnost (a nejenom česká) je postavena na zisku, kdo bude mít zájem na tom, aby byla dostupnost zajištěna i pro děti, seniory, kteří nejsou výdělečně činné?
- Tady přeci nejde o to, abychom mezi sebou soutěžili. Tady nejde o to, jestli je Vídeň, Lublaň, či Dánsko lepší než Česko. Každé město, každá země je originál. Jen je potřeba nechat se inspirovat dobrými příklady a ty implementovat do svého prostředí.
- Řeknu věc, která se vám nebude líbit. Mnozí milují šablony či indikátory a myslí si, že podle nich se dá vše změřit. Slyšel jsem, že ve vašem žebříčku jsou některá města na tom hodně dobře. Myslíte si, že daný žebříček vystihuje skutečnou podstatu věcí?
- Jsem Francouz, mám rád svou zemi, proto jsem k ní tak kritický. To stejné by mělo platit i o vás. Přeci máte rádi svou zemi, či vaše město. Proto je na místě, abyste k ní byli kritičtí. Nikoliv proto, abyste šířili skeptickou náladu, ale abyste posunuli vaše město a zemi dále. Jedná se o konstruktivní kritiku.
- Cílem je využít toho, co je dobré a mít pod kontrolou to, co je nebezpečné. Slyšíme často o tzv. umělé inteligenci. Kdo ale tu umělou inteligenci vytvořil? Inteligentní lidé. Předpokládám, že jste všichni inteligentní a víte, co je skutečně ve hře.
- Řešíte nějaké současné problémy? Ale o to tady přeci vůbec nejde. Je třeba vědět, kam směřujeme neboli vědět o problémech, o kterých se dnes málo mluví. Je třeba přemýšlet o tom, jak bude vypadat svět třeba v roce 2036 a na tyto předpokládané problémy umět zareagovat už nyní.
- Největším nebezpečím jsme ale my sami. Sami sebe bychom se měli bát.
- Jste možná ze mě zklamání. Čekali jste, že budu hovořit o faktech, číslech, technologiích a já za tím k vám hovořím filozoficky. Má vůbec filozofie místo v konceptu Smart Cities?

7. Doslov

„*Nejsme racionální bytosti, které občas užívají emoce. Jsme emocionální bytosti, které občas užívají rozum.*“ Marek Vácha, farní vikář Římskokatolické akademické farnosti při kostele Nejsvětějšího Salvátora v Praze a přednosta Ústavu lékařské etiky na 3. lékařské fakultě Univerzity Karlovy

Zvykem je, že chodíme na odborné konference právě kvůli novým informacím a odbornosti. Možná jsme už ztratili schopnost vnímat, že člověk není jen tvor rozumný, ale i tvor společenský, tvor emotivní. Možná jsme zapomněli, když nám bylo 15 let, jak jsme ten život prožívali emotivně. Teď už jsme možná primátoři, vysoce postavené osoby, jsme úředníci, jsme projektanti, ale možná jsme už zapomněli na poselství knihy *Malý princ* od Antonia de Saint-Exupéryho. Čtli jste ji? Víte, že ty podstatné věci jsou lidskému oku neviditelné? Pro někoho ale možná stěžejní a nejdůležitější prezentace byla ta první, studentek z Českého Brodu. Nejednalo se o zpestření programu, ale o výzvu mladé generace „berte nás vážně“. I proto výstup doprovázela píseň od skupiny Pink Floyd s názvem Hey you (<https://www.youtube.com/watch?v=jQcBwE6j09U>).

Hej, ty, tam venku v té zimě

Čím dál osamělejší, čím dál starší

Cítíš mě?

Hej, ty, stojící uprostřed katedrál

Se studenýma nohama a vadnoucím úsměvem

Cítíš mě?

Hej, ty, nepomáhej jim pohřbívat světlo!

Nevzdávej se bez boje

Hej ty, co musíš se starat sám o sebe

Co sedíš nahý u telefonu

Můžeš se mě dotknout?

Hej, ty, s uchem přimáčknutým na zeď

Co čekáš, až někdo zavolá

Můžeš se mě dotknout?

Hej, ty, pomůžeš mi s tím kamenem?

Otevři své srdce, vracím se domů

Ale to byl vše jen sen

Zeď byla příliš vysoká, vidíš sám

Lhostejno jak se snažil

Nemohl se dostat ven

A červi se prožrali do jeho mozku

Hej, ty, tam venku na silnici

Co vždycky děláš jen to, co rozkážou ti

Pomůžeš mi?

Hej, ty, tam za tou zdí

Co prázdné lahve s halách rozbíjíš

Pomůžeš mi?

Hej, ty, neříkej, že už není žádná naděje

Společně vytrváme, rozdělení padneme

Vraťme se zpět k Ostravská chartě. Nechceme, aby se podepisovala jako prezenční listina. Pokud vy sami věříte tomu, že podpora městské mobility není u nás v dobré kondici, pak je třeba konkrétních činů, které povedou ke změnám. A ty neudělá nikdo jiný, než právě Ty, ať již jsi politik, ředitel, manažer, úředník, občan. V tom spočívá to kouzlo. Je to jen naše volba, zda chceme jít do změn, nebo ne. Charta je jen kus papíru, kterému ale Ty můžeš vdechnout smysl.

Vedle napravování chyb minulých je třeba – aby nevznikaly dluhy nové – začít bezmotorovou dopravu vnímat jako nedílnou součást každého záměru. Mnozí politici, úředníci, developeři, projektanti či architekti svými rozhodnutími a realizacemi výrazně ovlivňují vývoj městské mobility. Každým svým zásahem do fyzické podoby prostředí, legislativních a technických pravidel či koncepcí mění podmínky pro to, jak se lidé budou pohybovat po městě a jaká bude kvalita života v něm.

Dokument vypracoval

Jaroslav Martinek

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., koordinátor pro oblast městské plánování

Poradce Svazu měst a obcí ČR pro oblast dopravy a mobility

jednatel Asociace měst pro cyklisty

Wellnerova 3, 779 00 Olomouc

mobil: 602 503 617

e-mail: jaroslav.martinek@cdv.cz

skype: panathi1