

# Městská mobilita, plány udržitelné městské mobility a s tím spojené financování potřebné infrastruktury

Jaroslav Vymazal  
Svaz měst a obcí ČR

## 1. Úvodem, představení problému

Kdo by nechtěl mít lepší život, žít na dobré adrese? V minulosti se lidé stěhovali do měst, aby si zajistili lepší přístup k práci, službám, lepší dostupnost vlastně všeho. Města byla zařízena pro co nejvyšší komfort obyvatel. Máme eskalátory, myčky nádobí, automobily, fungující veřejnou dopravu.

Představa dobré adresy je pro jedny spojená s bydlením v zeleni, zároveň ale přirozeně s neomezeným parkováním a volnými silnicemi. Mnohá americká města ukazují, jak dopadly experimenty zařídit obojí zároveň. Obrovská předměstí a kapacitní dálnice, které měly zajistit hladký průjezd všem. A výsledek? Dopravní špičky spojené s dopravními zácpami výrazně zatěžuje například Los Angeles, které figuruje v první desítce světových měst s největšími dopravními zácpami a každý řidič tu stráví v provozu průměrně každý den 43 minut navíc.

I když česká města jsou na tom o poznání lépe, čísla hovoří neúprosně. I tady se potýkáme s rostoucí dopravou. S vyšším komfortem je spojená i vyšší mobilita – jednoduše řečeno, komfortní doprava způsobila, že cestujeme stále více. Roste také počet automobilů. V roce 2015 připadlo 485 automobilů na 1 000 obyvatel v rámci České republiky.

To s sebou přináší stále více problémů v oblasti dopravy, územního plánování a znečištění měst. Řešení je vždy záležitostí konkrétního města, neexistuje jedno řešení pro všechny. Je třeba, aby v městech byla podpořena integrovaná městská doprava, jejímž základem jsou potřeby nás lidí. Všichni přeci chodíme pěšky, jezdíme na kole, jezdíme veřejnou dopravou a rádi také využíváme auta. Pouze omezení a zákazy nefungují.

**Proto se pomalu zavádí pojem „městská mobilita“, městům je doporučováno, aby si nechala zpracovat plán udržitelné městské mobility, který řeší i financování dopravní infrastruktury ve městech. Jelikož se jedná o novou problematiku, tak několik organizací se spojilo a vytvořilo značku Město s dobrou adresou, která má pomoci vysvětlit, či představit danou problematiku.**

**Značka „Město s dobrou adresou“ tak má být symbolem kvality řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy. Cílem je podporovat integrovanou/inkluzivní dopravu, jejímž základem jsou potřeby nás lidí. Středem pozornosti značky Město s dobrou adresou je tak hlavně člověk a jeho životní pohoda.**

**Středem pozornosti značky Město s dobrou adresou je hlavně člověk a jeho životní pohoda.** Často se prezentují případové studie, dobré příklady, analýzy, data apod., ale málo se hovoří o tom, jak dopravní infrastruktura ovlivňuje naše životy a náš životní styl. Proto první důraz značky je právě dán na interpretaci [ŽIVOTA VE MĚSTĚ](#) z pohledu dopravy a mobility.

Následně značka Město s dobrou adresou přichází s řadou impulsů, které mají pomoci přirozeně zakomponovat všechny nové trendy v oblasti plánování dopravy a mobility do [strategického plánu města](#), resp. do [plánu udržitelné městské mobility](#) (viz. kapitola 3.)

## 2. O značce „Město s dobrou adresou“ a o její historii

Značka Město s dobrou adresou (dále jen „MSDA“ – [www.dobramesta.cz](http://www.dobramesta.cz) ) přichází s myšlenkou sdružení odborných organizací, které mohou navrhovat postupy při řešení problémů s mobilitou a utvářením veřejného prostoru pro lidi. Zahrnuje v sobě vytváření vzdělávacích nástrojů, iniciování legislativních, finančních a organizačních změn, které pomohou řešit komplexně problémy měst a zakomponovat nové trendy ve strategickém plánování infrastruktury měst.

Původní myšlenka pro vznik této značky vyšla ze stejnojmenné dánské putovní výstavy, díky níž se daří v České republice vyvolávat veřejnou diskusi na téma kvality života v českých městech, a to v souvislosti s mobilitou a vytvářením veřejného prostoru. Výstava byla představena v dubnu 2015 a od té doby navštívila několik českých měst. Kromě Olomouce, kde její putování započalo, se s ní mohli zájemci setkat například v Šumperku, Brně, Zlíně, Plzni, Českých Budějovicích, Břeclavi, nebo v Kolíně.

Samotná platforma MSDA vznikala více než rok a první setkání partnerů proběhlo na konferenci v Olomouci v dubnu 2015. Kromě výstavy, jež byla České republice zapůjčena dánským velvyslanectvím, se inspirací stala také německá iniciativa The German Partnership for Sustainable Mobility (GPSM). 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.

Vyvrcholením akcí a seminářů v České republice se stala tisková konference v Praze dne 21. 7. 2016, kde byla představena výzva „Za pět minut dvanáct“. Tato výzva je spojena s vytvořením inspirativní sítě propojující partnery ze státní správy a samosprávy, odborných organizací, komerčních subjektů, komunit a sdružení, které se navzájem mohou obohacovat o odborné znalosti. Na této výzvě se podílelo také Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí. Mezi iniciátory jsou mimo jiné zakládající partneři Města s dobrou adresou – Svaz měst a obcí ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Asociace měst pro cyklisty, Česká parkovací asociace, Svaz cestujících ve veřejné dopravě, Univerzita Palackého v Olomouci a k výzvě se přidali také Tým silniční bezpečnosti a společnost Smart Cities Media. Cílem je ale dále rozšiřovat danou síť.

Iniciativa MSDA tak vytvoří spolehlivou a inspirativní síť, která nabídne přístup jak k odborným znalostem, tak k formátům networkingu. Značka má sloužit jako průvodce v oblasti udržitelné mobility a vodítko pro řešení, jako platforma pro výměnu poznatků, zkušeností a odborných znalostí.

Základní informace o značce MSDA jsou dostupné na <http://www.dobramesta.cz/o-znacce/>

### 3. Plán udržitelné městské mobility a MSDA

Města pociťují stále více problémů s dopravou a mobilitou. Problém má pomoci vyřešit zpracování plánu 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. Většina politiků i úředníků se zatím ovšem k plánu udržitelné městské mobility staví velmi rezervovaně a výjimkou nejsou ani následující reakce: „*Jak bezbolestně splníme požadavky? Nějak se tím prostě protlučeme?!*“ Zatím je málo lidí, kteří chtějí ovlivnit rozvoj města v souladu s požadovanými cíli na základě analýz, využití metodik, vědeckých metod, záměry orientované na hodnoty jsou jen zřídka komunikované a sdílené v jednotlivých institucích, natož pak v rámci celé veřejnosti. 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.

S tímto vědomím právě vznikla značka MSDA (viz kapitola 2), která chce pomoci přiblížit význam takého plánu pro celou veřejnost. Značka MSDA je tak prioritně postavena na rozšíření odborných poznatků, a to díky úzké spolupráci s Technickou univerzitou v Drážďanech a s městem Lipsko, které často pracuje s termínem „dobrá adresa“. Mnohé informace a zkušenosti pak vychází z letní školy udržitelné městské mobility, která proběhla ve dnech 15. - 19. 8. 2016 v Lipsku. Zdrojem informací je také globální projekt Sustainable Urban Transport Project (SUTP; 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](http://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.

V tomto kontextu cílem značka MSDA je:

- **Sdružovat lidi a organizace**, kteří chtějí zlepšovat prostředí ve svých městech. Cílem je vytvoření platformy propojující partnery z oblasti státní správy a samosprávy, odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, ale i známé osobnosti a média. Seznam partnerů je postupně doplňován na odkaze [O NÁS](#). Výzva ke spolupráci a angažovanosti je na odkaze [ZAPOJ SE](#).
- **Připravit a realizovat vzdělávací kurzy** jak pro zaměstnance veřejné správy na všech úrovních, tak i pro další organizace. Součástí jsou i odkazy na další akce a vzdělávací kurzy partnerských organizací. Vzdělávání probíhá v úzké [SPOLUPRÁCI S MĚSTY](#).
- **Rozvíjet a šířit** zdroje ke všem aspektům udržitelné městské mobility, což zahrnuje případové studie a technické dokumenty i galerie fotografií a videí na téma městské mobility a to vše pod akademii městské mobility. První zárodky takové databáze jsou k dispozici na těchto odkazech [PŘÍKLADY Z PRAXE](#), nebo na [KNIHOVNA](#).

- **Podporovat mezinárodní výměnu nejlepších postupů a inovativních řešení** v oblasti udržitelné městské mobility (např. spoluúčastí na konferencích, seminářích, workshopech a dalších formách mezinárodního dialogu). Vše podstatné najdete v sekci [ZAHRANIČNÍ PŘÍKLADY](#).
- **Poskytovat politické poradenství** v duchu nově připravovaného strategického dokumentu [Česká republika 2030](#).
- **Iniciovat legislativní, finanční a organizační změny**, které by pomohly řešit komplexní městskou mobilitu, propojující státní, regionální a místní zájmy.

Základní témata značky Město s dobrou adresou jsou:

- Design ulice - základní komunikační síť, zklidňování dopravy a veřejný prostor,
- veřejná doprava, intermodalita,
- parkovací politika, Park & Ride, Bike & Ride, doprava v klidu,
- pěší a cyklistická doprava,
- rozvoj alternativních pohonů, čistá vozidla,
- Smart Cities – použití inteligentních technologií,
- městská logistika a přeprava zboží,
- Mobility Management, sdílení aut a kol, školní a firemní plány mobility,
- komunikace a kampaně pro odbornou i laickou veřejnost.

Průřezová témata zahrnují:

- Územní a hospodářský rozvoj,
- kvalita a dostupnost dopravních služeb a infrastruktury,
- životní prostředí (čistá mobilita),
- zdraví (aktivní mobilita),
- bezpečnost,
- sociální vyváženost a genderovou rovnost.

Značka MSDA se obrací nejen na zástupce samosprávy, klíčovými partnery jsou odborné instituce a sdružení, organizace z oblasti státní správy, ale také neziskové organizace i partneři z oblasti privátního sektoru.

Základní informace o tématech značky Město s dobrou adresou jsou dostupné na <http://www.dobramesta.cz/priklady-z-praxe/> a dále <http://mesto.dobramesta.cz/temata>.

#### **4. Komunikační strategie, financování potřebné infrastruktury a značka MSDA**

Středem pozornosti značky MSDA je ale město samotné, které nese zodpovědnost za realizaci konkrétních opatření. V kontextu právě vznikajícího strategického dokumentu „Česká republika 2030“ (viz kapitola 5) pak samotný název značky MSDA koresponduje s jeho vizí a klíčovými oblastmi:

- „Město“ představuje zodpovědnost, kterou mají volení zastupitelé za rozvoj svého města, aneb klíčová oblast 6. „Dobré vládnutí“;
- spojení „s dobrou“ představuje soubor „dobrých“ cílů v oblastech jako je hospodářský rozvoj, ekosystémy, rozvoj sídel v českém prostředí;
- „adresou“ je symbolem místa, kde žije člověk, aneb klíčová oblast 1. „Lidé a společnost“.

Město sice na jedné straně potřebuje kvalitní analýzu, data, scénáře, cíle, akční plán, atd. (viz kapitola 3), ale na straně druhé potřebuje mít také kvalitní komunikační strategii, která má pomoci usnadnit zvládnutí komunikační role jak při zpracování samotného plánu, tak se má dotýkat i otázek změny postojů k dopravnímu chování.

Nicméně je třeba vyzvednout jednu klíčovou věc. Umění komunikace města potřebují i proto, aby dokázala zajistit potřebné **FINANCE** na dopravní infrastrukturu ve svém městě. Každý úřad přeci ví, jaké jsou možnosti dotací, ale mnoho financí utíká naprostou nekomunikací klíčových partnerů. Takže pokud například při rekonstrukci silnice II. třídy nebude kraj komunikovat s městem i o potřebách chodců a cyklistů, pak celá stavba bude nákladnější, když sólo něco bude řešit kraj a sólo město. Komunikace tak může sehrát klíčovou roli v ušetření finančních nákladů.

Komunikační strategie tak má vždy obsahovat základní odpovědi na otázky z oblasti komunikace:

- PROČ? – úloha komunikace;
- KDO? – komunikátor;
- JAK? – komunikační strategie – analýza zúčastněných stran, identifikace cílových skupin, určení hlavního cíle a volba strategie postupu;
- POMOCÍ ČEHO A KOHO? – doporučené nástroje komunikace (určení komunikačních nástrojů a následně pomocí evalvace navržených řešení);
- KDY? – komunikace v závislosti na etapách projektu (harmonogram);
- ZA KOLIK? – rozpočet na komunikaci.

Značka MSDA pak městům nabízí šablonu takové Komunikační strategie. Nicméně alfou a omegou z pohledu komunikace a marketingové podpory je důležitá osoba tzv. **patrona projektu**, který bude jako oficiální zástupce města plán veřejně představovat a podporovat. Jedná se o důvěryhodnou a dostatečně vlivnou osobu z veřejného sektoru (politik), která nad projektem převezme záštitu a veřejně ho podpoří. Patron projektu představuje velice důležitou postavu, která dává najevo, že plán má podporu zainteresovaných stran. Patron projektu úzce spolupracuje s osobou, která má na starosti celou komunikační strategii projektu – jedná se o tzv. „komunikátora“, neboli odborníka, který je odpovědný za tvorbu a realizaci komunikační strategie projektu. Komunikátorem může být zástupce veřejného sektoru, např. tiskový/á mluvčí nebo externí odborník, či společnost. Jinými slovy, značka MSDA může udělat mnohé, ale bez aktivní spolupráce s městem její informace ztrácejí hodnotu.

Značka MSDA chce ale pomoci usnadnit městům tuto nesnadnou komunikační roli. Za tím účelem byla vytvořena nová dceřiná webová stránka pro města - [www.mesto.dobramesta.cz](http://www.mesto.dobramesta.cz). Města si z této webové aplikace (šablony pro města) mohou vytvořit svou stránku, jako např. [www.olomouc.dobramesta.cz](http://www.olomouc.dobramesta.cz). Každému městu přitom odborný garant CDV nabízí pomoc s její aplikací na místní úrovni. Některá města mohou mít problém se zřízením samostatné webové stránky, neboť musí mít všechny informace pod svým mateřským webem. Pak by odkaz mohl vypadat např. takto: [www.otrokovice/dobramesta](http://www.otrokovice/dobramesta) (jedná se pouze o příklad, odkaz je nefunkční). Nicméně v tomto případě by se musela vytvořit nová administrativa webu, do které by se vkládaly informace.

Nejde ale jen o informace na webu. Prezentace na internetu má smysl jen tehdy, pokud web bude zástupce města dále spravovat, dávat sem aktuální informace a mít za sebou politika (či radu, nebo zastupitelstvo), který ho tímto úkolem také pověří. Má se jednat o nástroj, který má pomoci komunikovat téma udržitelné mobility



s veřejností. Web je tedy jen prvním nástrojem. Nyní se připravuje pro města, která uvažují o připojení se k této značce, speciální výukový program, který zahrnuje tyto aktivity:

- Spolupráce na vytvoření stránek „šitých na míru“ danému městu – [www.mesto.dobramesta.cz](http://www.mesto.dobramesta.cz), aneb aplikace získaných poznatků do webového portálu (výsledkem pak bude např. web [www.jihlava.dobramesta.cz](http://www.jihlava.dobramesta.cz) ,
- místní šetření a diskuse nad stávající situací ve městě,
- akreditované školení „integrované dopravní plánování“ pro koordinátora mobility, případně pro úředníky ostatních odborů,
- akreditované školení „cyklistické a pěší dopravy“ pro koordinátora mobility, případně pro úředníky ostatních odborů,
- beseda s veřejností (případně nad výstavou Město s dobrou adresou),
- konzultace na vytvoření „komunikační“ strategie, šitou městu na míru,
- poradenství k jednotlivým tématům udržitelné městské mobility.
- představení učitelům škol projekty, které mohou zahrnout ve své výuce:
  - Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě - <http://vmud.cz/>
  - Oblékáme Hada Edu - <http://www.trafficsnakegame.eu/czechrepublic/>

## 5. Strategie „Česká republika 2030“ a značka MSDA

Při zpracování plánu udržitelné městské mobility se řeší otázka, JAK se má zpracovat (viz kapitola 3), ale možná se zapomíná na otázku, PROČ se má vůbec realizovat. Náповědou může být právě připravovaný strategický dokument „Česká republika 2030“. Pokud má být plán pro dopravu a mobilitu funkční, pak stejně musí vycházet z tohoto vyššího strategického dokumentu. Důraz je dán na člověka a na jeho potřeby, které souvisí s dopravou a mobilitou. Informace zůstávají, jen jsou jinak strukturované.

Stávající draft strategického dokumentu Česká republika 2030 je výsledkem aktualizace Strategického rámce udržitelného rozvoje z roku 2010. Zadání aktualizace bylo schváleno usnesením vlády ze dne 29. července 2015 č. 622 k agendě udržitelného rozvoje. Draft je výsledkem širokého participativního procesu, který probíhal od září 2015 a byl koordinován Oddělením pro udržitelný rozvoj ÚV ČR. Značka MSDA se pak zaměřila na interpretaci tohoto dokumentu, aby v něm hledala klíčové oblasti propojující člověka s dopravou a mobilitou a které ovlivňují zpracování plánu udržitelné městské mobility. Celkem je jich šest.

### 5.1. Lidé a společnost

Doprava a mobilita je prezentována v kontextu subjektivně vnímané životní pohody obyvatel (*well-being*). Pokud má člověk dostatek finančních prostředků, stabilní rodinné zázemí, pak je doprava a mobilita vnímána jen z pohledu různých životních stylů. Kdo je aktivní, přirozeněji si vybírá ke svým denním cestám chůzi a jízdní kolo. Jiný bude preferovat zase osobní automobil. Životní pohoda, způsob dopravy a mobility je ale závislá na řadě dalších faktorů, jako je úbytek pracovních sil, zdraví a další. Nemoci oběhové soustavy v roce 2013 byly hlavním důvodem pro 47 % všech úmrtí. Nemocím lze ale předcházet nejen osobním přístupem, ale i tvorbou veřejného prostoru, které svým způsobem ovlivňuje také náš životní styl. Až 80 % nemocí by šlo předcházet úpravou životního stylu i změnou prostředí, které bude podporovat zdraví. I tyto otázky je třeba reflektovat v otázkách dopravy

a mobility. Dále je nutné pracovat s demografickým vývojem, který jednoznačně směřuje ke stárnutí společnosti. Cílem je pak stáří prožít ve zdraví a v životní pohodě, jehož součástí je opět výběr dopravního prostředku.

## 5.2. Udržitelný hospodářský model

Hospodářský růst již neodmyslitelně patří do rétoriky naší společnosti. Doprava a mobilita je proto hlavně spojována s ekonomikou a s přepravou zboží a lidí do zaměstnání a škol. Do této oblasti patří i rozvoj technologií a značky Smart Cities, která také zahrnuje otázky dopravy a mobility. Nicméně i tato oblast se snaží reagovat na změny v oblasti klimatických podmínek.

## 5.3. Ekosystémy

Doprava je spojována především s infrastrukturou, betonem a asfaltem. Při návrhu uličního prostoru se pak pracuje s termínem „doprovodná zeleň“. Je třeba si klást otázku, zda to nemá být naopak? Spíše hovořit o doprovodné infrastruktuře a vyzdvihnout roli přírody, zeleně ve městě. Příroda je přeci důležitou součástí každodenního života. Medicínský výzkum v posledních letech zjišťuje, že pobyt v přírodě nebo zeleni vylepšuje psychické i fyzické zdraví. Lidé, kteří mají možnost v ní trávit část svého času, žijí déle, mají lepší náladu, více si pamatují a lépe spolupracují, děti jsou méně nepozorné. Při výběru dopravní cesty ve městě tedy nemusí rozhodovat vždy čas, ale i atraktivita cesty. Dalšími oblastmi této kapitoly je i problematika fragmentace, která snižuje potenciál krajiny pro rekreaci a její propustnost pro pohyb člověka. Současná krajina postrádá spojitou a dostatečně hustou síť místních cest. Součástí komplexních snah o zlepšení stavu krajiny tedy musí být i obnova historických cest, které znovu zpřístupní krajinu člověku.

## 5.4. Udržitelný rozvoj sídel a území

Tato oblast je nejvíce spojena s termíny, které se používají při zpracování plánů udržitelné městské mobility, mezi které patří např. rostoucí prostorová mobilita – suburbanizace, zhoršená veřejná dopravní obsluha, více obyvatel je ohroženo hlukem, dojíždka za prací, do škol (mimo hranice obce), kvalita ovzduší, emise a imise, spolupráce státu, kraje a města, růst významu nestátních aktérů, atd.

Asi nejvýznamnější je pak kapitola Adaptace sídel na klimatické změny, ve které je zcela srozumitelně popsána budoucí vize dopravy a mobility ve městě: *„V návaznosti na rostoucí prostorovou mobilitu se budou postupně odklánět nové dopravní politiky ve městech od jednostranné preference a zvýhodňování individuálního automobilismu a budou brát ohled na širší potřeby obyvatel vyvolané jak demografickými změnami (stárnutí městské populace) tak i měnícím se životním stylem ve městech. Bude docházet k výrazným administrativním restrikcím a zpoplatnění vjezdu a parkování osobních automobilů v některých oblastech měst. Tento trend bude kompenzován rozvojem infrastruktury pro cyklistiku a pěší provoz, sdílením dopravních prostředků a služeb a vytvářením kompaktních, pěšky dostupných sousedství. Základní páteří pro zajištění mobility v regionech bude spolehlivá, energeticky úsporná a nízkoemisní veřejná doprava. Ač bude nadále poskytována jednotlivými dopravci, bude na regionální a později i na národní úrovni integrována do dopravního systému s navzájem provázanými jízdními řády, sjednocenými podmínkami přepravy, vzájemným uznáváním jízdních dokladů, minimalizací přestupních vzdáleností mezi jednotlivými druhy dopravy a jednotným*

*informačním systémem. Zároveň bude propojena s ostatními druhy dopravy systémy jako Bike and Ride, Park and Ride a Kiss and Ride.“*

### 5.5. Česko podporující udržitelný rozvoj v Evropě a ve světě

V roce 2015 na mezinárodní úrovni vyvrcholilo několik dlouhodobých procesů, které vedly k přijetí významných multilaterálních dohod v oblastech spojených s udržitelným rozvojem a globálním rozvojem v širším slova smyslu. Nejvýznamnější pro globální směřování k udržitelnému rozvoji bylo nepochybně přijetí *Cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, SDGs)*, které jsou součástí tzv. *Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj*. Přijetí Agendy 2030 bylo dosaženo po třech letech vyjednávání, která započala na Konferenci OSN o udržitelném rozvoji, pro kterou se vžil název Rio+20.

Druhým zásadním milníkem pro globální udržitelný rozvoj je klimatická dohoda přijatá v Paříži na 21. zasedání konference Smluvních stran rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 v Paříži. Jejím cílem je udržet růst průměrné teploty na planetě do konce století pod dvěma stupni Celsia. Obě dohody jsou úzce provázány.

### 5.6. Dobré vládnutí pro udržitelný rozvoj

Tato oblast mění pojetí vztahu mezi vládnutím (*governance*) a udržitelným rozvojem, resp. udržitelnou městskou mobilitou. Nově se pracuje s termínem dobrého vládnutí jako jednoho z rozměrů kvality života. Ve všech případech se přitom bere ohled jak na potřebu vládnout dlouhodobě efektivně, tak na potřebu vládnout demokraticky. Právě obojí dohromady je chápáno jako dobré vládnutí (*good governance*). Neexistuje však žádné společné a zároveň přesné vymezení tohoto dobrého vládnutí. Hodnotové ukotvení různých vymezení dobrého vládnutí není příliš reflektováno. Nicméně značka MSDA tyto hodnoty definovala a doporučuje je při zpracování plánu udržitelné městské mobility, který je samozřejmě spojen s otázkou politické vůle, či ochoty řešit danou problematiku. MSDA tak vytváří soubor sedmi hodnot:

- Život v ulicích - mít dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život ve městě.
- Setkávání se - setkávat se s přáteli, známými i neznámými lidmi v rámci veřejného prostoru.
- Bezpečí - mít možnost bezpečně chodit pěšky a jezdit na kole.
- Krása - mít prostor pro relaxaci a estetické zážitky.
- Čisté město - žít ve městě bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
- Dostupnost pro všechny - vždy mít možnost vybrat si kterýkoliv dopravní prostředek, jímž se bezpečně, snadno a včas dostanu, kam budu chtít.
- Dostatečný prostor - mít takovou dopravní infrastrukturu, díky které se naprostá většina z nás dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěl městský prostor, obecná dostupnost či kvalita života.

Proto iniciativa již nyní s městy úzce spolupracuje, v současné době jsou to především města jako Olomouc, Přerov, Kroměříž, Otrokovice, Zlín, Uherské Hradiště, České Budějovice, Jihlava, Opava, Krnov, a zájem o testování projeví také



v Uherském Brodě, Rožnově pod Radhoštěm či Valašském Meziříčí. Naplno bude vzdělávací program spuštěn až začátkem roku 2017.

### **Literatura**

- [1] DOČKALOVÁ, P., Veřejná správa 16/2016, strana 12-13 (kapitola 2)
- [2] Sustainable Urban Transport Project - SUTP; Projekt udržitelné městské dopravy - [www.sutp.org](http://www.sutp.org) (kapitola 3)
- [3] Komunikační strategie PPP projektu, 2011 (kapitola 4)
- [4] Draft strategického dokumentu Česká republika 2030; verze k 18. 7. 2016 (kapitola 5)
- [5] Environment and Human Health. European Environment Agency, Copenhagen 2013 (kapitola 5.3)
- [6] Summit OSN o udržitelném rozvoji v New Yorku, 25. – 27. 9. 2015 (kapitola 5.5)

### **Poděkování**

*Tato práce vznikla jako iniciativa dvou institucí Centra dopravního výzkumu, v.v.i. a Asociace měst pro cyklisty, bez národních a evropských dotací. To samo je zárukou toho, že se nejedná o projekt pro projekt. Svaz měst a obcí ČR se pak hrdě hlásí k této značce.*