

Národní platforma Partnerství městská mobilita

PRACOVNÍ KONCEPČNÍ DOKUMENT

směřující ke koordinaci

MĚSTSKÉ UDRŽITELNÉ MOBILITY

Únor 2018



Obsah

Předmluva	4
1. Manažerské shrnutí	5
2. Inspirace	6
2.1. Partnerství městská mobilita	6
2.2. Ohlédnutí za konferencí CityChangers	8
2.3. Připomenutí globálního cíle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR	8
3. Problematika městské mobility v ČR – jak na tom jsme?	9
3.1. Chybí viditelná integrace jednotlivých oborů a odvětví	9
3.2. Analýza plánování městské mobility	9
3.3. Možné faktory úspěchu	11
4. Partnerství městská mobilita	12
4.1. Úvodní teze	12
4.2. Rozsah národní platformy	12
4.2.1. Role klíčových ministerstev	14
4.2.2. Specifická role Svazu měst a obcí ČR	14
4.3. Hlavní úkoly platformy	14
4.3.1. Příklad stávajících finančních nástrojů	15
4.3.2. Příklad podnětů účastníků ostravské konference pro platformu	17
4.4. Symbol platformy - Ostravská charta	19
5. Aktivity roku 2018 zastřešené MD	20
5.1. Rozvoj platformy	20
5.2. Webový portál platformy – akademie městské mobility	20
5.3. Pracovní skupina „Governance, strategie, participace, koordinace“	21
5.4. Pracovní skupina „Inovativní řešení a chytrá mobilita & veřejná doprava“	23
5.5. Pracovní skupina „Aktivní způsoby dopravy (pěší, cyklistická), využití veřejného prostoru, změna dopravního chování a parkovací politika“	23
4.5.1. Aktivní způsoby dopravy, využití veřejného prostoru, změna dopravního chování	23
4.5.2. Parkovací politika	24
5.6. Vzdělávací aktivity, semináře, konference, školení	25
5.7. Definování lepších podmínek v oblasti legislativy a financování.	25
6. Novinka: kampaň nové platformy – CityChangers	26
7. Závěrem	31
8. Doslov	32

Příloha 1 – problémy při využívání důkazů za účelem tvorby efektivní dopravní politiky a plánu udržitelné městské mobility	34
--	----

Příloha 2 – doprovodné informace k Akademii městské mobility	36
2.1. TOP 12 novinek roku 2017	36
2.2. Mezioborové plánování jako výzva	37
2.3. Bezpečnost silničního provozu v novém pohledu	38
2.4. Plán městské mobility Vídně, aneb o snižování podílu automobilové dopravy	39
2.5. Lublaň – Evropské město zeleně roku 2016, aneb o “ambasadorech”	40
2.6. Spokojení Dánové, aneb o očem by také měl být plán městské mobility	42



Předmluva

Na konferenci o CITY CHANGERS, která proběhla ve dnech 6. – 7. 12. 2017, jsem byl zvolen jako mluvčí iniciativy podporující městskou mobilitu. **Asociace měst pro cyklisty začala** jako jedna z prvních v České republice představovat principy plánu udržitelné městské mobility, aby tím mohla upozorňovat na problémy s podporou cyklistické a pěší dopravy. Po pěti letech své činnosti Asociace měst pro cyklisty **iniciovala vytvoření platformy** městské mobility, která by měla eliminovat potenciální vnitřní „konkurenci“ v daném oboru.

Jedním z cílů konference bylo právě vytvoření podmínek pro to, aby v roce 2018 byla ustanovena **národní platforma Partnerství městská mobilita**, která by dokázala dané téma zastřešit a která by propojovala partnery ze státní správy a samosprávy, z řad odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, významných osobností a médií, tj. subjektů, které chtějí zlepšovat prostředí v Česku v oblasti městské mobility a cyklistické dopravy.

Aby nezapadl cíl této konference, **tak pro členy Správní rady Asociace měst pro cyklisty** byl vytvořen začátkem roku 2018 samostatný koncepční dokument o Platformě městské mobility, aby jej dle svých možností mohli zaslat na ministerstva s žádostí o vznik této platformy. Základní teze platformy byly zformulovány v tzv. Ostravské chartě, která byla představena na konferenci City Changers (viz. kapitola 4.4.).

Dále **Asociace měst pro cyklisty chce se v roce 2018 věnovat TÉMATU** v duchu nově vznikající platformy „Problémy při využívání důkazů za účelem tvorby efektivní dopravní politiky a plánu udržitelné městské mobility“ (viz. příloha 1.).

Ano, slyším námitky mnohých, že už mají dost podpisů memorand, platform a dalších iniciativ, ale osobně jsem přesvědčený, že je to především naše volba, jak se k dané iniciativě postavíme. Ano, slovo už dnes nemá takovou hodnotu, jakou mívalo, ale my ji můžeme vrátit. Ano, dnes není problém podepsat cokoli, ale věřit daným slovům není otázka „víry“, ale konkrétních činů. Pokud věříte tomu, že podpora městské mobility není u nás v dobré kondici, pak je třeba konkrétních činů, které povedou ke změnám. A ty za nás nikdo neudělá, ať už jsi politik, ředitel, manažer, úředník, občan. V tom spočívá celé tajemství. Je to jen naše volba, zda chceme jít do změn, nebo ne. Samotná charta je jen popsáním papírem, které ale my můžeme vdechnout smysl.

Jaroslav Vymazal, předseda Asociace měst pro cyklisty

1. Manažerské shrnutí

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 méně tolerantní vůči negativním vlivům dopravy na životní prostředí a zdraví, chronickým problémům se zpožděním a nízké kvalitě některých dopravních služeb.

Touto problematikou se zabývá mnoho evropských a národních dokumentů a projektů. Inspirací pro vznik tohoto dokumentu se pak stal evropský projekt Partnerství městská mobilita, jehož spolukoordinátorem se stala Česká republika od 1. ledna 2017 a dále závěry ostravské konferenci City Changers (6. – 7. 12. 2017). Překvapením pak může být, že poslední inspirací pro tento dokument je schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020, schválená usnesením Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013. Málo se ví, že teze o podpoře městské mobility a o nutnosti integrace byly již definované v roce 2013 právě v tomto dokumentu. Vše popisuje **kapitola 2**.

Problémy s dopravou a mobilitou mají vyřešit strategické plány, tzv. Plány udržitelné městské mobility. 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. Problematice realizace takových plánů je věnována **kapitola 3**.

Problematika městské mobility je ovšem natolik vážné téma, že nemůže být iniciativou jedné, dvou, tří organizací. Proto vzniká [národní platforma městské mobility \(PUM\)](#), která by společně řešila národní otázky a zájmy v oblasti městské mobility. Platforma sdružuje lidi, firmy a organizace, jež chtějí zlepšovat prostředí ve svých městech s důrazem na městskou mobilitu. Cíle a úlohy platformy jsou blíže popsány v **kapitole 4**.

Základní podmínkou partnerství a fungování platformy jsou konkrétní aktivity roku 2018, které jsou podmíněné aktivním zapojením partnerů a především měst. Aktivity popsané v tomto materiálu jsou pak koordinovány Ministerstvem dopravy ČR. Jedná se zejména o rozvoj platformy, vytvoření webového portálu Akademie městské mobility (www.dobramesta.cz), koordinace nově vznikajících pracovních skupin platformy, či realizaci klasických vzdělávacích akcí. Všechny aktivity popisuje **kapitola 5**.

Zcela novou aktivita je rozjezd kampaně CityChangers, která by se dala vyjádřit jednou větou. Má pomoci najít směr, aby se vědělo, kterým směrem se má ubírat dále podpora městské mobility. Je potřeba oslovit širokou veřejnost a vysvětlit přínosy nových opatření. Kampaň chce upozornit, **že městská mobilita se dotýká každého z nás, ať už se jedná o dopravní infrastrukturu, design ulice, dopravní prostředky, či životní prostředí, ve kterém se všichni pohybujeme atd.** Problémy s dopravou ve městech není jen omezenou záležitostí, která se týká úzké skupiny lidí, ale všech občanů, neboť všichni žijeme a pohybujeme se ve městě, byť v různých rolích. Městská mobilita má tak širší souvislosti. Kampaň popisuje **kapitola 6**.

2. Inspirace

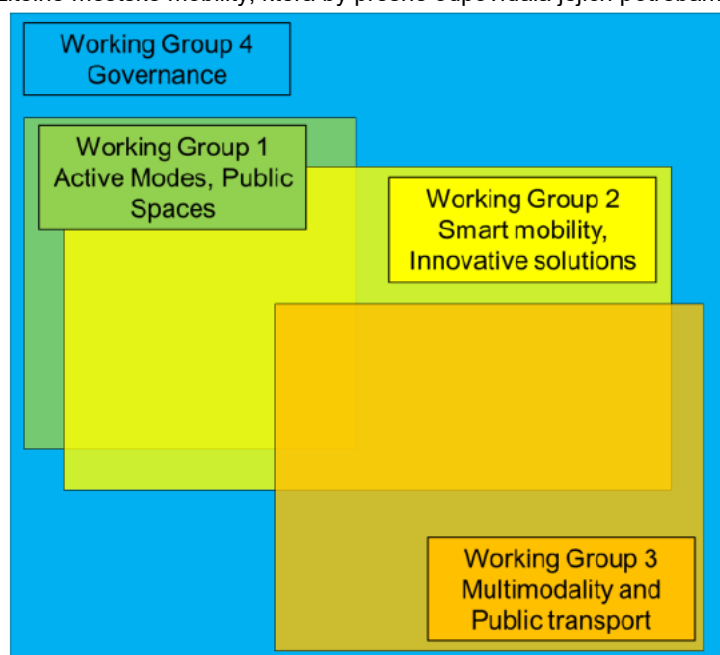
2.1. Partnerství městská mobilita

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 zahrmoval 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 (viz. kapitola 5.3.)

- “Action 4.1.” Posílit víceúrovňovou spolupráci a **governance**
 - Kapitola 4. a kapitola 5.1. Partnerství městská mobilita
 - Kapitola 6. 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 3.1. Stručná analýza stavu v Evropě, tedy i u nás - převzato z projektu **Ch4llenge** - <http://www.sump-challenges.eu/>
 - Kapitola 3.2. Stručná analýza z pohledu českého prostředí
 - Kapitola 3.3. Možné faktory úspěchu – převzato z projektu **Ch4llenge** - <http://www.sump-challenges.eu/>
 - Kapitola 5.2 Webový portál akademie městské mobility (www.dobramesta.cz)
 - Kapitola 5.6. Vzdělávací aktivity

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 (viz. kapitola 5.5.):

- <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 (viz. kapitola 5.4.):

- <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 (viz. kapitola 5.4.):

- <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“).

2.2. 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. Konferenci 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>.

2.3. Připomenutí globálního cíle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

Málo se ví, že teze o podpoře městské mobility byly již definované usnesením Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013, kterým byla schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (dále jen cyklostrategie). Její globální cíl je spojen s iniciativou Asociace měst pro cyklisty, jejímž cílem je propagace Vize 25, neboli podpora rozvoje městské mobility, která věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy. Individuální automobilová doprava, cyklistická doprava, veřejná a pěší doprava by měly mít stejné postavení. VIZE 25 by měla ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Poslední evropské trendy ukazují, že by se cyklistická doprava neměla řešit izolovaně, ale integrovaně spolu s dalšími druhy dopravy. Rovněž by se neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako součást plánu udržitelné městské mobility celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, či propojení cyklistické a veřejné dopravy. Důležitou úlohou strategického plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možností.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svojí funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je, že cestovní doba všech uživatelů se zkrátí. Město a celý region bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne bez ohledu na to, zdali jsou cyklisté či necyklisté.

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

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

3.1. 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 řídících 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.

3.2. 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 trojjednotnost 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 (klima, 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 zboří, 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.

3.3. 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 možností, 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.

4. Partnerství městská mobilita

4.1. 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 méně 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.

4.2. 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 nejrozličnějších 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, mmcité, 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.

4.2.1. 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>.

4.2.2. 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.**

4.3. 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.



4.3.1. Příklad stávajících finančních nástrojů

Platforma může vycházet z bohaté nabídky finančních nástrojů. Jen namátkou jsou uvedeny následující možnosti. 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, vyhlašuje 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“).

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

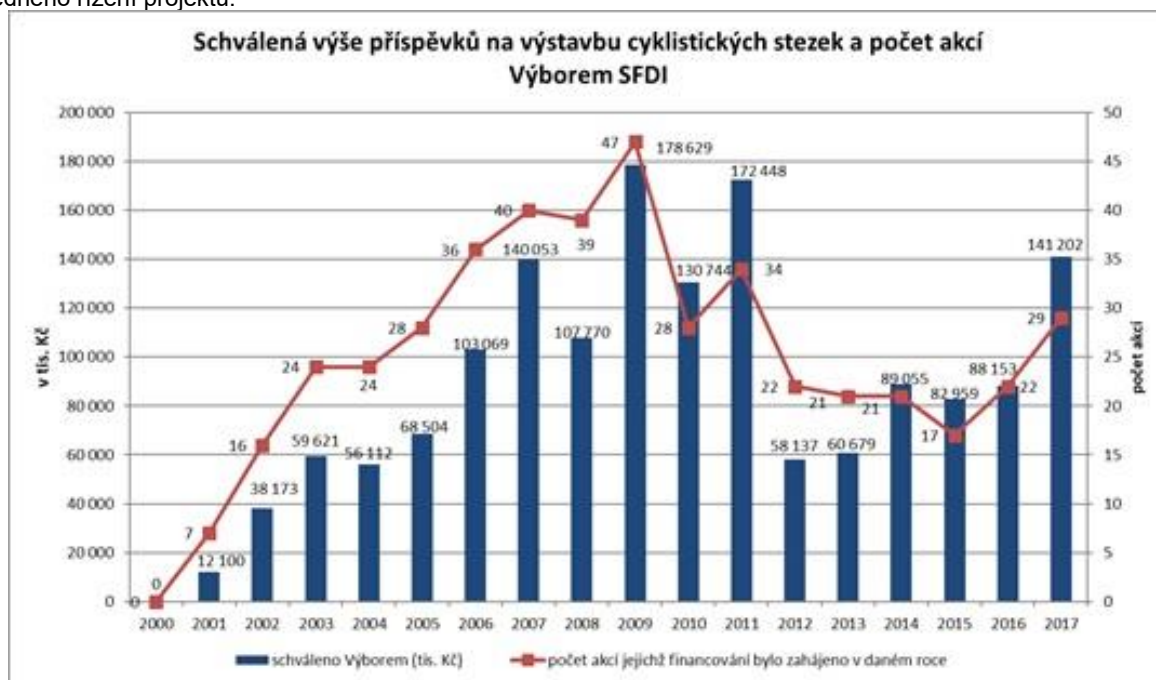
Osvěta čisté mobility:

- **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

Státní fond dopravní infrastruktury

A. Podpora výstavby cyklistických stezek

Říká se, že největším problémem jsou finance. Nicméně v případě 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 spoluúčast 15 %. Místy obce bojují s přílišnou byrokracií u podávání a následného řízení projektů.

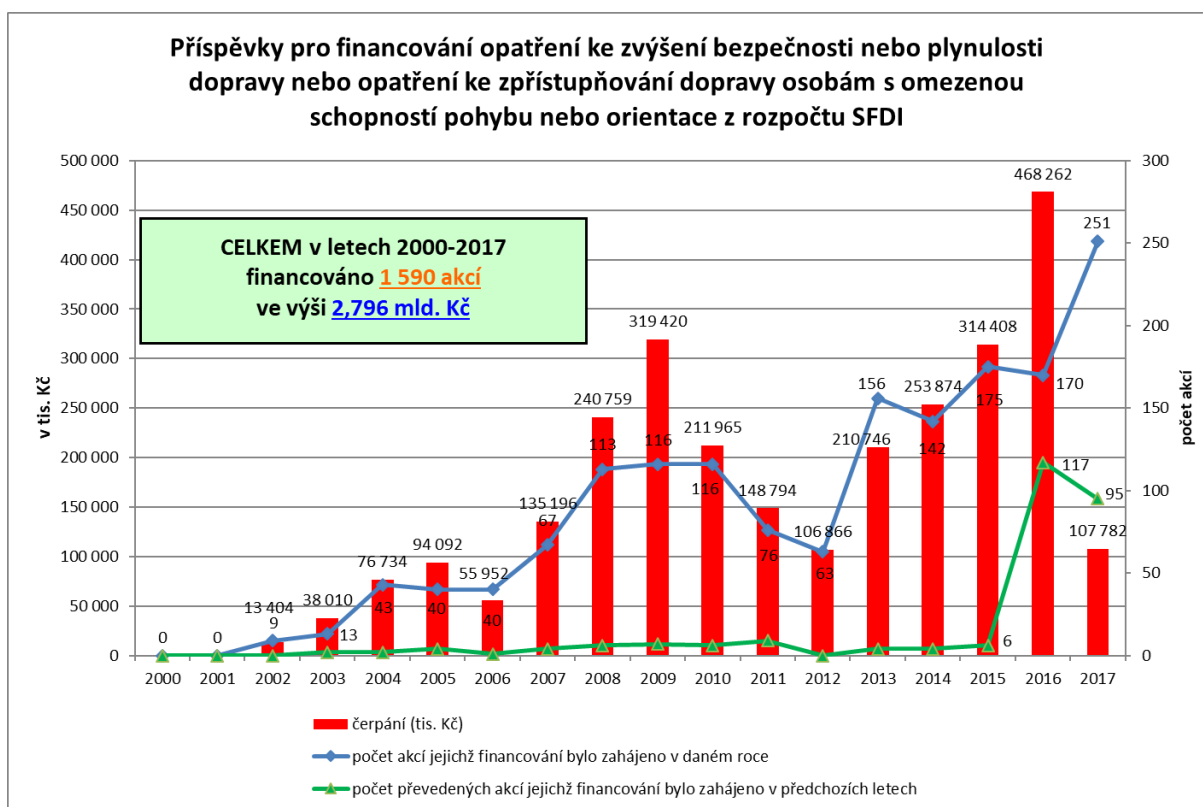


Obrázek 2 Podpora SFDI – výstavba cyklistických stezek (celkem od roku 2000: 1,58 mld. Kč). Zdroj: SFDI

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 širkově 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

4.3.2. 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 otisknutí 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 na 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 naftákem, 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 šetření 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.

4.4. 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 nevymezuje 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.

5. Aktivity roku 2018 zastřešené MD

5.1. Rozvoj platformy

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 méně tolerantní vůči negativním vlivům dopravy na životní prostředí a zdraví, chronickým problémům se zpožděním a nízké kvalitě některých dopravních služeb. Nicméně problematika městské mobility je natolik vážné téma, že nemůže být iniciativou jedné, dvou, tří organizací. Proto vzniká [národní platforma městské mobility](#), aby řešila společné úkoly (viz. kapitola 3).

Oficiální ustanovení platformy bude plně v gesci MMR, MD a MŽP. Nicméně je třeba připravit mnoho souvisejících dokumentů a vyjednat, či upřesnit roli jednotlivých partnerů, což vyžaduje čas. Ministerstvo dopravy se zhostilo prvního úkolu, kterým je aktivní spolupráce s potenciálními partnery této platformy.

Nyní se tak nacházíme v etapě komunikace s potenciálními členy platformy. První okruh byl jmenován na základě spolupráce v roce 2017. Byl připraven leták, kde je seznam partnerů uveden (viz. <http://www.dobramesta.cz/kdo-za-ni-stoji>). Jednotlivým partnerům je postupně nabízena účast v této platformě. Každý člen se může spolupodílet na třech úkolech této platformy:

- iniciovat finanční změny;
- iniciovat legislativní změny;
- zajistit šíření know – how.

5.2. Webový portál platformy – akademie městské mobility

Jedním z cílů Platformy městské mobility je **zajistit šíření know – how**. Za tím účelem byl vytvořen webový portál akademie městské mobility www.dobramesta.cz, za kterým stojí [Ministerstvo dopravy ČR](#), koordinátor národní platformy městské mobility. Správcem a majitelem tohoto webového portálu je [Asociace měst pro cyklisty, která](#) portál bezplatně propůjčila ve prospěch nově vznikající platformy městské mobility. Odbornou garanci nad portálem zatím převzala výzkumná organizace [Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.](#) 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](#)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 \(SUTP; globální projekt udržitelné městské dopravy\)](#), který šíří informace týkající se udržitelné městské mobility, zveřejnili opětovně [10 principů podpory udržitelné městské mobility](#), či [Fact sheets o podpoře cyklistické dopravy](#), 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:

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

- **Číslo, fakta**. Stránka učí jím 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.
 - 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.

V příloze jsou uvedeny další podrobnosti, které jsou zveřejňovány na webu akademie městské mobility.

5.3. Pracovní skupina „Governance, strategie, participace, koordinace“

Ministerstvo dopravy se zhostilo koordinační role v oblasti „Governance, strategie, participace, koordinace“, která navazuje na téma Akademie městské mobility – ROLE MĚSTA: <http://www.dobramesta.cz/role-mesta>. Cílem je upozornit na fakt, že samotné procesy zpracování **plánů udržitelné městské mobility** jsou sice důležité, ale bez aktivního zapojení všech hráčů a pochopení role politiků, by stejně byly zbytečné. V této oblasti se očekává úzká

spolupráce s Národní sítí zdravých měst a Svazem měst a obcí ČR a to prostřednictvím Institutu pro udržitelný rozvoj měst a obcí a prostřednictvím Dopravní komise SMO ČR.

Města a regiony je třeba upozornit na fakt, že tématu městské mobility se věnuje velké spektrum aktérů, přičemž občanská společnost vnímá roztržičnost a hierarchické struktury veřejné správy jako byrokratismus a v rostoucí míře se odmítá stát pouhým konzumentem „úředního dobra“. Roste tak delegitimizace veřejné správy; z tradičního postoje NIMBY (*not in my backyard*, tedy odmítání změn v území, které se bezprostředně dotknou mého vlastního obydlí) se vyvíjí odpor k jakýmkoliv změnám v území. Rozhodování úředníků a politiků působících v územní veřejné správě jsou považována za netransparentní a zvýhodňující developery. Ani občanská společnost ale není jednotná v cílech, o které usiluje. Vznikají různé nátlakové skupiny a lobby prosazující různé parciální zájmy, někdy i velmi pochybné z hlediska veřejného zájmu a udržitelného rozvoje. Zejména k prosazování velkých infrastrukturálních projektů (dálnice, letiště) musí stát ve stále větší míře používat mocenských nástrojů anebo se jich vzdát.

Kritickým faktorem pro zvládnutí výzvy spočívající aktérů při přechodu **od government ke governance** na místní úrovni je schopnost a ochota jednotlivých článků **veřejné správy moderovat veřejnou debatu o strategických rozvojových cílech na svém území**, včetně změn ve využití území, a přejít ke sdílenému vládnutí (*governance*). Podmínkou je ovšem zároveň konstruktivní přístup občanů a nevládního sektoru při hledání a nalézání vyhovujících řešení. Řada inspirací je zde: <http://www.dobramesta.cz/zapojovani-verejnosti>.

Je třeba také počítat s faktem, že na změny v území mají dominantní vliv významné ekonomické subjekty v něm působící (investoři, developři, nadnárodní korporace...). Stát a jeho orgány využívají svých zákonných pravomocí, aby prostřednictvím nástrojů územního plánování prosazovaly různé aspekty veřejného zájmu. Institucionální kapacita, síla a kvalita územní veřejné správy ale vlivem chronického podfinancování nepostačuje k vytvoření a prosazení koncepčních směrů udržitelného rozvoje území vůči partikulárním zájmům ekonomických subjektů a omezuje se do role pasivního zabezpečovatele nezbytných infrastrukturálních opatření reagujících na realizaci záměrů těchto subjektů.

Je třeba také počítat s faktem, že v dalším období dále poroste vliv a význam nevládního občanského sektoru: zájmových skupin občanů, drobných podnikatelů, účelových sdružení obcí apod. Územní veřejná správa, pro kterou byli až doposud hlavním partnerem významní ekonomičtí aktéři, bude vystavena tlaku i těchto skupin. Získat tyto zájmové skupiny jako partnery v již existujícím úsilí o udržitelný rozvoj měst, vesnic a území jako celku, je velkou výzvou pro územní veřejnou správu. V podmínkách omezených kapacit veřejného sektoru a nejistoty je ale participace občanské společnosti na formulaci strategických cílů zároveň velkou šancí pro jejich udržitelnost a na ně navazující realizaci dlouhodobých koncepčních záměrů v území.

Konkrétně se jedná o koordinaci následujících průřezových témat:

- Kvalitní vedení a správa města;
- Spolupráce mezi městy, mezi městem a venkovem;
- Kvalitní a strategické městské plánování;
- Integrovaný přístup;
- Inovativní postupy;
- Důraz na společenské změny, včetně změn chování a návyků;
- Problémy, úkoly a možnosti menších a středně velkých měst;
- Obnova měst;
- Adaptace na demografické změny;
- Dostupnost a kvalita služeb všeobecného zájmu.

5.4. Pracovní skupina „Inovativní řešení a chytrá mobilita & veřejná doprava“

Chytré město (Smart City), chytrý region (Smart Region), je celosvětový koncept, jehož cílem je zavedení informačních a komunikačních technologií a nástrojů pro efektivnější správu měst a zapojení občanů do jeho tvorby.

MD chce dané téma rozvíjet prostřednictvím pilotního projektu na území Moravskoslezského kraje. Cílem je ukázat, že problematika městské mobility se netýká jen města, ale celého regionu.

Poznámka: V České republice toto téma zastřešuje MMR (www.smartcities.mmr.cz). Dále je možné vycházet z aktivit [Svazu měst a obcí ČR](http://www.svazu-mest-a-obci.cz), Komory Statutárních měst ČR a Institutu pro udržitelný rozvoj měst a obcí, o. p. s., které se sdružují pod názvem LEPŠÍ MĚSTA. <http://www.lepsimesta.cz>.

5.5. Pracovní skupina „Aktivní způsoby dopravy (pěší, cyklistická), využití veřejného prostoru, změna dopravního chování a parkovací politika“

4.5.1. Aktivní způsob dopravy, využití veřejného prostoru, změna dopravního chování

Společná koordinace aktivit MD s Asociací měst pro cyklisty, která se zaměřuje na tyto oblasti:

1. PR aktivity v oblasti městské mobility a cyklistické dopravy:
 - Další rozvoj portálu www.cyklomesta.cz, zveřejňování pravidelných novinek, včetně informací na facebooku cyklostrategie
 - Podpora kampaně CityChangers: zvyšování povědomí o městské mobilitě
 - Propagace pro širokou veřejnost: Veletrhy RegionTour a ForBikes, novinové články, besedy
 - Nabídka [Dánské výstavy](http://www.danske-vystavy.cz) (Good City a Spokojení Dánové).
 - Legislativa: PR podpora zavádění nových cyklolegislativních opatření do praxe
 - Finance: PR podpora nových možnostech podpory výstavby cyklistické infrastruktury.
2. Podpora Cyklistické akademie a to formou sběru dat dobré praxe v českých městech z pohledu cyklistické dopravy.
3. Koordinace problematiky cyklistické dopravy v těchto pracovních skupinách:
 - Bikesharing, <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/bikesharing/>
 - logistika nákladních kol <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/logistika-a-nakladni-kola/>
 - parkování jízdních kol <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/parkovani-jizdnich-kol/>
 - rozvoj elektrokol.
4. Podpora rozvoje městské mobility:
 - Finanční podpora [webového portálu](http://www.dobramesta.cz) akademie městské mobility (www.dobramesta.cz) . Financování grafiky a administrace webu. Pravidelné překlady zahraniční literatury.
 - Podpora městům s propagací plánu udržitelné městské mobility (např. konzultace ke zveřejňování informací na webu, propojování organizací na místní úrovni, apod.)
5. Aktivní práce v nové platformě městské mobility:
 - Spolupráce na vzdělávacích akcích
 - Účast na pracovních poradách
 - Podpora společného marketingu
6. Spolupráce s kraji v těchto oblastech:
 - Společný postup při projednání změn v legislativě pro rozvoj a užívání městské mobility a cyklistické dopravy

- Společný postup při marketingu a propagaci městské mobility a cyklo dopravy jako šetrné alternativy, která lze využít oproti individuální automobilové dopravě.
 - Přispívat k aktuálním informacím o městské mobilitě, o vhodnosti použití konkrétního opatření a určitého bezpečnostního prvku
 - Koordinovaný postup při budování cyklistických opatření
 - Koordinovaný postup při budování nových stezek regionálního a národního významu pro rozvoj cykloturistiky
 - Tvorba společných produktů pod hlavičkou Česko jede
7. Mezinárodní spolupráce: komunikace se zahraniční partnery, zajišťování překladu o českých aktivitách a anglického webového portálu

4.5.2. Parkovací politika

Garantem tématu je Česká parkovací asociace (ČPA).

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

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



5.6. Vzdělávací aktivity, semináře, konference, školení

Všechny akce platformy jsou průběžně zveřejňovány na <http://www.dobramesta.cz/akce>. Za výroční konferenci této platformy se považuje akce, která proběhne v Třebíči ve dnech 4. – 5. 10. 2018. <http://www.dobramesta.cz/akce/11>.

Další připravované akce:

- [27. - 28. 2. 2018. Projekt INNOTRANS - mezinárodní setkání v Praze zaměřené na inovace v dopravě](#)
- [28. 2. - 2. 3. 2018, Konference Urban Future Global conference 2018](#)
- [13. - 14. 3. 2018, Finální konference projektů CIVITAS FLOW a TRACE](#)
- [06. 04. 2018, Workshop CityChangers na Forbikes](#)
- [12. - 13. 4. 2018, Konference MŽP - Čistá mobilita](#)
- [17. - 19. 4. 201, 5. ročník konference České parkovací asociace](#)
- [20. 04. 2018, Seminář k elektrokolům](#)
- [23. - 25. 4. 2018, Mobility Forum, Praha, EuroCities](#)
- [25. - 28. 4. 2018, URBIS - Veletrh chytrých řešení pro města a obce; základní doprovodný program](#)
(<http://www.bvv.cz/urbis/>)
- [25. - 26. 4. 2018, URBIS - další doprovodná akce: konference CIVINET, The Leaders, CityChangers](#)
- [14. - 15. 5. 2018, 5th European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans \(SUMP\)](#)
- [11. - 15. 6. 2018; CIVINET workshop - vybraná témata SUMP](#)
- [14. - 15. 6. 2018, reSITE 2018 - Praha](#)
- [13. - 14. 9. 2018; Valná hromada Evropské parkovací asociace spojenou se společným zasedáním s POLIS](#)
- [24. - 27. 9. 2018, Vzdělávací program Dutch Cycling Embassy](#)
- [4. - 5. 10. 2018, Konference Akademie městské mobility, Třebíč](#)
- [1. - 2. 11. 2018, Podzimní škola NSZM](#)
- [19. - 20. 11. 2018, Konference „Doprava, zdraví a životní prostředí“](#)

5.7. Definování lepších podmínek v oblasti legislativy a financování.

Aktivity Platformy městské mobility jsou zatím spojené jen s definováním lepší legislativy a financování v oblasti cyklistické dopravy, vzhledem k implementaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Předpokládá se o rozšíření do dalších témat městské mobility.

1. Revize současného stavu a identifikace nových překážek v legislativě.

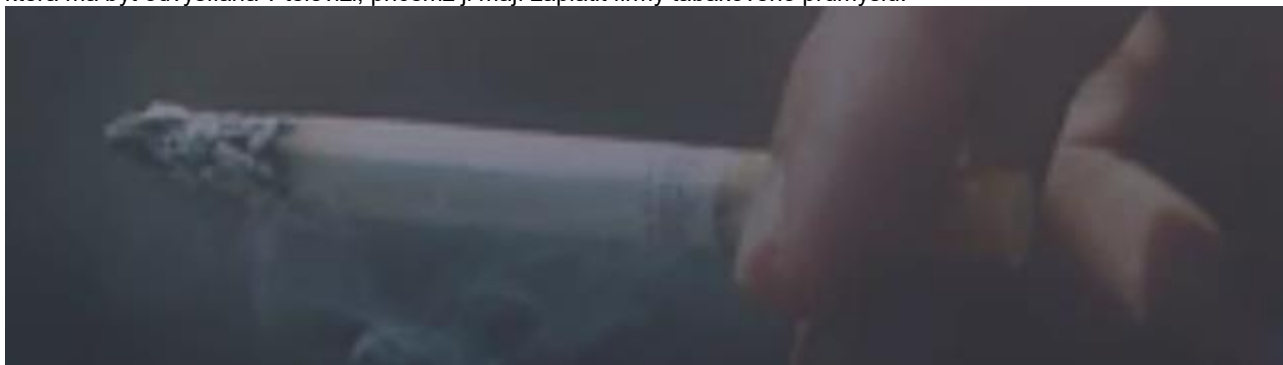
Legislativní změny by pomohly řešit jak cyklistickou dopravu, tak komplexní městskou mobilitu, propojující státní, regionální a místní zájmy. Záměrem je maximálně zefektivnit implementaci stávajících národních strategií, politik a legislativních nástrojů a zajistit jejich koherentnost. Výsledek mohou iniciovat vznik nových regulačních úprav, které tak budou lépe reflektovat potřeby a kompetence měst (viz Priorita 2 Cyklostrategie).

2. Revize současného stavu a identifikace nových překážek v otázkách financování.

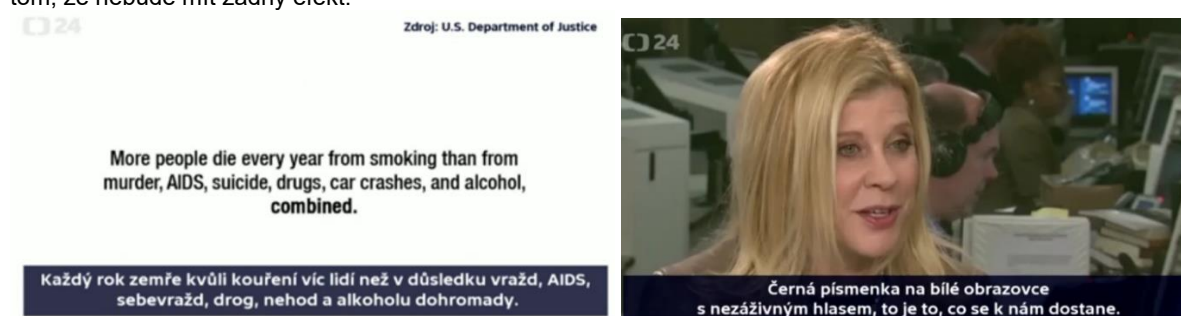
Finanční změny by pomohly řešit jak cyklistickou dopravu, tak komplexní městskou mobilitu, propojující státní, regionální a místní zájmy. Cílem je identifikovat podporu a integraci jak tradičních, tak inovativních uživatelsky přínosných zdrojů financování, které mohou využívat městské oblasti. Cílem je navrhnout co nejúčinnější možnosti financování, využitelné pro každou místní samosprávu (viz Priorita 1 Cyklostrategie).

6. Novinka: kampaň nové platformy – CityChangers

Kampaň CityChangers by se dala vyjádřit jednou větou. Má pomoci najít směr, má pomoci pracovat s kompasem, aby se vědělo, kterým směrem se má ubírat dále podpora městské mobility. Je potřeba se vrátit k příčinám problému, proč se zatím nedaří oslovit širokou veřejnost. Podstatu problému vystihuje jeden příklad, kterým byla reportáž ČT 24 - Horizont 24, která byla odvysílána dne 23. 11. 2017 od 21:30⁵. Týkala se protikuřácké kampaně, která má být odvysílána v televizi, přičemž ji mají zaplatit firmy tabákového průmyslu.



Celá reportáž pak byla o tom, že i když tato kampaň bude realizována v nejbližší době, tak se všichni shodli na tom, že nebude mít žádný efekt.



Scan z pořadu Horizont 24 (23. 11. 2017)

Paralela mezi podporou městské mobility a protikuřáckými kampaněmi se nabízí. Zatím to vypadá tak, že v podmínkách České republiky neumíme uchopit podporu městské mobility a pokud existují nějaké pokusy, pak jejich dopad je stejný, jako v případě výše uvedené kampaně.

Je proto nutné si uvědomit, že městská mobilita se dotýká každého z nás, ať už se jedná o dopravní infrastrukturu, design ulice, dopravní prostředky, či životní prostředí, ve kterém se všichni pohybujeme atd. Problémy s dopravou ve městech není jen omezenou záležitostí, která se týká úzké skupiny lidí, ale všech občanů, neboť všichni žijeme a pohybujeme se ve městě, byť v různých rolích. Městská mobilita má tak širší souvislosti.

Platforma městské mobility proto přichází s novou **kampaní CityChangers**, která se inspirovala příběhem oblasti v Ostravě nazvané „**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

⁵ <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10316155327-horizont-ct24/217411058051123/>

velvyslanci a primátorovi města Ostravy myšlenka znovu ožila. Více o projektu najdete na stránkách <http://malakodan.cz/>.

"**Malá Kodaň**" se tak stala symbolem pro dobré a atraktivní projekty, které narazily na byrokratické drobnosti, "čertíky", nebo dokonce na neznalost, která ohrozila projekt. Buď se čeká na realizaci několik let nebo je dokonce projekt "poslán k ledu". Kampaň má tak pomoci místním iniciativám a lidem, kteří mají zájem na oživení regionu, města.

Cílem všech projektů **CityChangers** 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 **tým kampaně CityChangers**. 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.

První rok kampaně chce podpořit projekty, kteří se zaměřují na přetváření veřejného prostoru, na tzv. [design ulice](#), případně projekty, které mohou mít zásadní vliv na aktivní mobilitu v regionu, či ve městě. Města byla již vyzvána, aby zaslala své záměry, při kterých by jim pak informační kampaň mohla pomoci při veřejném projednání. Záměrem je podpořit CITY CHANGERS, tedy lidi, kteří jsou ochotni a schopni měnit česká města v oblasti městské mobility. Návrh vychází ze závěrů stejnojmenné konference [CityChangers](#), která se uskutečnila v termínu 6. – 7. 12. 2017 v Ostravě.

Příklady

Design ulice:

- 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: <http://otrokovice.dobramesta.cz/zakladni-komunikacni-sit-je-pripavena-humanizace-prutahu-mesta>
- Kroměříž: <http://kromeriz.dobramesta.cz/prutah>
- Propagace nových legislativních změn, které již vzešly v platnost, ale málo se o nich ví (např. nové integrační prvky na ulici Budějovické v Praze 4).

Aktivní mobilita:

- Cyklostezka mikroregionu Ivančicko – První informace jsou zde: <http://www.cyklomesta.cz/clenove/seznam-clenu/ivancice/> (bod číslo 3. Plánování pro rok 2018).
- Karlovy Vary: místní bikesharing (propagace bude na stránce www.karlovyvary.dobramesta.cz)
- Jihlava: projekt lávky přes údolí (propagace bude na stránce www.jihlava.dobramesta.cz)

Publicita /aktivity kampaně

- Web Citychangers.cz. Všechny příklady budou shromažďovány ve zvláštním adresáři na webu Cityhangers.cz a zároveň budou odkazovat na odborné zázemí Akademie městské mobility.
- Hledání příkladů pro kampaň (For Bikes v Praze, 5. 4. 2018, miniseminář).
- Představení kampaně na URBIS v Brně (25. – 26. 4. 2018).
- Celoplošná propagace v rámci Evropského týdne mobility (16. – 22. 9. 2018).

- Pomoc s propagací na místní úrovni. Veřejná setkání ve městech.
- Odborná konference – předběžný termín je podzim 2018 v Jihlavě.
- Semináře ve městech na téma „Městská mobilita“.
- Další – po dohodě s partnery.
- Vytvoření speciální místní webové stránky s důrazem na prezentaci daného záměru. Hledají se příklady (zatím jsou uvedeny města, s kterými se již průběžně jedná):
 - pro Moravskou Třebovou – mohou být umístěny na stránku: moravskatrebova.dobramesta.cz
 - pro Uherské Hradiště – mohou být umístěny na stránku: uherskehradiste.dobramesta.cz
 - pro Zlín – mohou být umístěny na stránku: zlin.dobramesta.cz
 - pro Uničov – mohou být umístěny na stránku: unicov.dobramesta.cz
 - pro Přerov – mohou být umístěny na stránku: prerov.dobramesta.cz
 - pro České Budějovice – mohou být umístěny na stránku: ceskebudejovice.dobramesta.cz
 - pro Krnov – mohou být umístěny na stránku: krnov.dobramesta.cz
 - atd.

Propagace ze strany města / organizace

Z Vaší strany by se jednalo o zapojení následující formou:

- uspořádání doprovodné akce během roku 2018 a její prezentace jakožto doprovodné události;
- užití loga CityChangers na všech propagačních materiálech k Vaší akci (letáky, plakáty, newslettery apod.);
- případné rozdání oficiálních materiálů CityChangers účastníkům Vaší akce a případné umístění oficiálního rollupu v místě konání (v případě naší účasti na akci);
- zaslání počtu účastníků, pokud možno se sektorovým rozložením do 30. 11. 2018 za účelem analýzy účastníků kampaně CityChangers;
- zaslání alespoň 3 kvalitních fotek do 1 dne po konání Vaší události pro zveřejnění na sociálních sítích CityChangers a pro fotodokumentaci.

Hledají se CityChangers

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. **Charta se podepisuje elektronicky a to vyplněním příslušného formuláře.** K textu charty se člověk přihlašuje jako soukromá osoba. S chartou pak chceme také dále pracovat.

Kampaň koordinuje MD, MasterCard a Asociace měst pro cyklisty.

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?

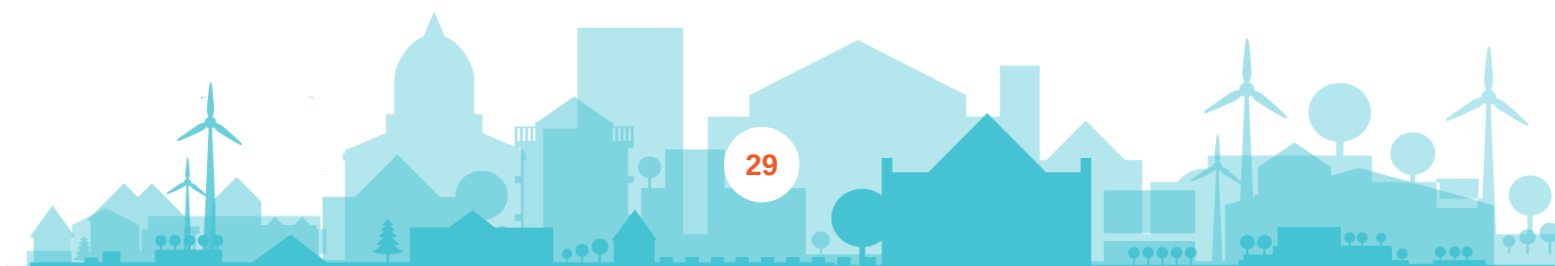
Někdo přijde s myšlenkou určitého záměru.

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 zahraničí sice 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.



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 diskuzi 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. Své 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. nevyužitá nemovitost v zanedbané čtvrti) a ze své vlastní iniciativy, bez větší podpory státu či radnice řeší daný problém lokality (např. nedostatek služeb či volnočasového využití).

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 občanům 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.

7. Závěrem



Čím by se Platforma městské mobility mohla inspirovat v roce 2018? Vystoupením [Jean Pierre Coulona](#), prezidenta sekce TEN Evropského hospodářského a sociálního výboru, dne 28. 11. 2017 v Praze na 7. jednání Pracovní skupiny pro Smart Cities. Tehdy řekl: „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. 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 vydělečné 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.

8. Doslov

Doslov se vrací ke konferenci CityChangers, kdy úvodní prezentaci měly studentky z Českého Brodu. Nejednalo se o zpestření programu, ale o výzvu mladé generace nám „berte nás vážně“. To co děláme, ovlivní jejich budoucí životy, jejich mobilitu, nakolik budou mít možnost bezpečně jezdit na kole, či chodit pěšky. Doslov chceme ukončit textem písně, která doprovázela jejich výstup. Píseň byla 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 vadhoucím 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 přimáčkutým 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 (viz. kapitola 3.4.). 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. 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.

„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 tento dokument je jen strategickým dokumentem. Ale to by nemělo bránit tomu, abychom si připomněli, 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. Četli jste ji? Víte, že ty podstatné věci jsou lidskému oku neviditelné?

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

Příloha 1 – problémy při využívání důkazů za účelem tvorby efektivní dopravní politiky a plánu udržitelné městské mobility

Otázku problému s plány udržitelné městské mobility řešil ve Zlíně dne 27. 6. 2017 diskusní pořad s městy na téma „**Udržitelná městská doprava a mobilita – současnost a budoucnost nejen 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 k definování problémů, které byly zveřejněné na webu akademie městské mobility⁶.

Lze rovněž konstatovat, že navzdory silným důkazům o přínosech pěší a cyklistické dopravy (především v souvislosti s pozitivním vlivem zvýšené fyzické aktivity na zdraví obyvatel, ale i v dalších oblastech, jako je snižování škodlivých emisí a lepší kvalita ovzduší) je stále hodně náročné zajistit významnější investice do aktivní dopravy. Rovnováha mezi politikou a investicemi se výrazně naklání směrem k „velké infrastruktuře“ a technologickým inovacím. Tento problém není ovšem jen český, ale i britský. Organizace Sustrans, blízká svému zaměření Asociace měst pro cyklisty, pak zveřejnila článek⁷, který velmi nápadně odkrývá i české problémy. I proto dané téma se stalo tématem roku 2018 Asociace měst pro cyklisty.

Zde jsou některá omezení, kvůli kterým dochází ke špatnému převádění důkazů do praxe:

- 1) limity mechanismů analýzy nákladů a přínosů;
- 2) příliš velká víra v rychlá technologická řešení;
- 3) silné lpění na strategii „předpokládat a dodávat“.

V důsledku těchto omezení dochází k rozhodnutím o velkých investicích, zatímco místní ulice mohou na budování infrastruktury, díky které by mohly být mnohem lepším místem pro život, získat jen velmi nízké finanční obnosy, případně jsou nevhodně humanizovány.

Teoreticky platí, že rozhodování o dopravních investicích probíhá v Británii na základě ekonomického posouzení a analýz nákladů a přínosů. Nově zveřejněný průzkum analýz nákladů a přínosů má poměrně jasno, pokud jde o jejich nedostatky. Slabiny v prognózách, ignorování spravedlnosti v distribuci přínosů a používání pochybných technik (např. ocenění krátkodobých úspor, diskontování), to vše zpochybňuje věrohodnost přístupu, který funguje v podobných projektech (např. při srovnání jednoho plánu dopravních komunikací s jiným). Jak jsou na tom ale v tomto kontextu sítě pro cyklisty a chodce, především ve vztahu k plánům na výstavbu silnic?

Značný rozpor mezi důkazy a praxí můžeme sledovat i v nepatřičném optimismu, s jakým hledíme do budoucna na rychlá technologická řešení. Investice v oblasti rozvoje dopravy a dopravního výzkumu kladou z velké části důraz například na:

- Vozidla na elektrický pohon – aniž bychom si uvědomovali, že zaprvé uhlíkové emise vznikající při výrobě pouze přemístíme (z výfuku auta do komína elektrárny), ale neodstraníme, a zadruhé 45 % znečišťujících drobných částic z dopravy pochází z opotřebení brzd a pneumatik, takže problém se špatnou kvalitou ovzduší zůstává.
- Autonomní vozidla – a to přesto, že neexistují důkazy ani o spotřebitelské poptávce, ani o vlivu na dopravní chování.

⁶ <http://www.dobramesta.cz/podnety---konference-a-seminar> a <http://www.dobramesta.cz/na-co-si-dat-pozor>

⁷ http://green.brightblue.org.uk/blog/2018/1/30/the-challenges-of-using-evidence-based-approaches-to-make-effective-transport-policy?utm_source=Sustrans&utm_medium=email&utm_campaign=9195892_The%20Network%20February%202018%20KS&utm_content=Andy%20Cope%20header&dm_i=6EB,5H3LG,MOUJV,L7U0U,1



- Koncepce „mobilita jako služba“ (MaaS) – jen minimálně si uvědomujeme, že cílem většiny firem, které se na tomto trhu podílejí, je shromažďování údajů o spotřebitelích, nikoliv starostlivý zájem o mobilitu a dopravní dostupnost.

Hlavním rizikem v tomto případě je, že pustíme ze zřetele to, co by už mohlo být možné dnes, co by se dalo realizovat. [Nová zpráva](#) o budoucnosti autonomních vozidel, kterou připravila síť evropských měst a regionů, spolupracujících na inovativních dopravních řešeních, vyjadřuje obavy ohledně sociálního rozložení dopadů, a také dochází k závěru, že „pokud dopravní úřady chtějí připravit cestu pro snižování počtu osobních aut, je načase již dnes plánovat odvážně a dělat taková rozhodnutí, která podpoří a urychlí naši závislost na hromadné, cyklistické a pěší dopravě.“

Silné lpění na strategii „předpokládat a dodávat“ je dalším zavádějícím omezením v oblasti dopravního plánování. Zhruba řečeno se to děje tak, že se podíváme na to, jaké byly vzorce poptávky po dopravě v minulosti, a předpokládáme, že budoucnost bude prostě vyžadovat víc. Tento přístup přehlíží jakoukoliv možnost změny, ať už v oblasti řízení poptávky po dopravě, změny vzorců životního stylu (např. mnohem méně mladých lidí než kdy dříve vlastní auto či [řidičský průkaz](#)), nebo dokonce jakýkoliv technologický posun. Současná investiční strategie pro dopravní komunikace nereflektuje vládní politiku v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, není v souladu s měnícími se sociálními vzorci a z větší části také ignoruje možnou automatizaci vozového parku v budoucnosti. [Nedávno zveřejněný výzkum](#) jde dokonce tak daleko, že klade otázku, zda přetrvávající sklon předpokládat a dodávat neodhaluje zásadní, možná nevyřešenou „reálnou politiku zajišťování dodávek osobních aut... která je výsledkem vlivu mocné lobby pro výstavbu dopravních komunikací“, a současně si všímá, že výstavba silnic má jen malý vliv na ekonomickou aktivitu a nelze se na ni spoléhat jako na prostředek pro znovunastartování britské ekonomiky.

Všechna výše uvedená omezení způsobují nesoulad mezi důkazy, politickým rozhodnutím a investicemi.

Tento nesoulad v dopravní politice se velmi výrazně projevuje na kvalitě ovzduší, kde rozpory napříč všemi oblastmi politiky [rozpory napříč jednotlivými oblastmi politiky](#) způsobují riziko, že dojde k celkovému selhání politiky: nedochází k účinné integraci strategií boje proti znečištění; dopravní strategie se vlivem na kvalitu ovzduší buď nezabývají vůbec, nebo příliš intenzivně spoléhají na technologická řešení vzdálené budoucnosti; zdravotní politika se zase mnohem víc zaměřuje na léčbu a nápravu problémů než na prevenci. [Pokračující investice](#), jejichž účelem jsou stále dokonalejší silniční sítě, příliš neladí se strategií pro lepší kvalitu ovzduší.

Má-li být naše dopravní strategie soudržná, tyto rozpory je třeba vyřešit a odstranit. K tomu je ale nezbytně nutné umět efektivně **využívat důkazy**. Asociace měst pro cyklisty je přesvědčena o tom, že by aktivní doprava měla být podstatou a klíčovým prvkem takové dopravní strategie.



Příloha 2 – doprovodné informace k Akademii městské mobility

2.1. 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 změnily způsob, jakým vnímáme město, v němž žijeme, i způsob, jak cestujeme. Natolik jsme si zvykli na navigaci, že si už ani nevzpomeneme na statické mapy, které jsme zkoumali v atlasech, ani na ty obrovské skládací mapy, které byly uloženy v palubní desce auta. V současnosti se hodně změnilo⁸.
- **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 dopravu⁹.
- **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 pohybujeme¹⁰.
- **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, osobitost¹¹.
- **Rozhovor s náměstkem pro dopravu, který byl odvolán**. Život je ošidný. Dnes tu jsi, ale zítra už tomu tak nemusí být. Nejhorší variantou je smrt, lepší variantou je politická smrt. V tomto případě se naštěstí může jednat o dočasnou záležitost. Ale proč o tom píšeme? Začátkem listopadu byl odvolán náměstek primátora Jihlavy. Na tom by nebylo nic zvláštního, neboť politici přicházejí a odcházejí¹².
- **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 27.6.2016¹³.
- **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. Kollárové a R. Surového z SZSI-Slovenského zväzu stavebných inžinierov¹⁴.
- **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. Koalice¹⁵.
- **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,

⁸ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-03-14-davny-spor-adam-smith-vs-john-nash-jeden-centralni-mozek-vladne-vsem/>

⁹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-12-01-proc-nemecko-vic-nez-nove-typy-aut-potrebuje-zmenu-koncepcie-mobility/>

¹⁰ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-06-22-starostove-rozhoduji-o-podobe-nasich-mest-budeme-v-nich-chtit-zit/>

¹¹ <http://www.mesto.dobramesta.cz/novinky/14>

¹² <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-11-30-rozhovor-s-namestkem-pro-dopravu-ktery-byl-odvolan/>

¹³ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-06-kazde-koncipovane-inzenyrskie-dilo-musi-byt-mereno-podle-jeho-cile/>

¹⁴ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-24-jsou-potrebné-útvary-dopravního-inženýrství/>

¹⁵ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-14-prezentace-ktera-vam-zmeni-pohled-na-mobilitu/>

zúčastnilo se cca 100 lidí z výzkumu, měst, nevládních organizací, dopravního plánování a urbanismu a správců infrastruktury¹⁶.

- **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 celek¹⁷.
- **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 komunity¹⁸.
- **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?¹⁹

2.2. Mezioborové plánování jako výzva

Co je dobré? Pokud máme k dispozici mnoho dobrých příkladů, 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 blokují 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 ulice²⁰, 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.

¹⁶ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-05-10-principu-pro-udrzitelnou-dopravu-ve-meste/>

¹⁷ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-08-design-ulice-na-statnich-krajskych-a-mistnich-komunikacich/>

¹⁸ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-12-10-mesto-s-dobrou-adresou-by-rado-uplatnilo-placemaking/>

¹⁹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-23-mobilita-je-paradoxne-stale-velmi-nepopsany-jev/>

²⁰ <http://www.mesto.dobramesta.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>



- 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 mělo 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.

2.3. 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 informaci, 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 provozu²¹. Někteří zasvěcení pak ví, že naše česká strategie bezpečnosti je postavena na švédské VIZI NULA²². 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 Karolina 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 úspěšní. Jsme-li schopni se při naší práci dívat z perspektivy dítěte, přináší to užitek nám všem,“ vysvětlila cíle nové kampaně Karolina 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.

²¹ <http://www.mesto.dobramesta.cz/bezpecnost-68>

²² <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-10-01-znate-vizi-nula/>

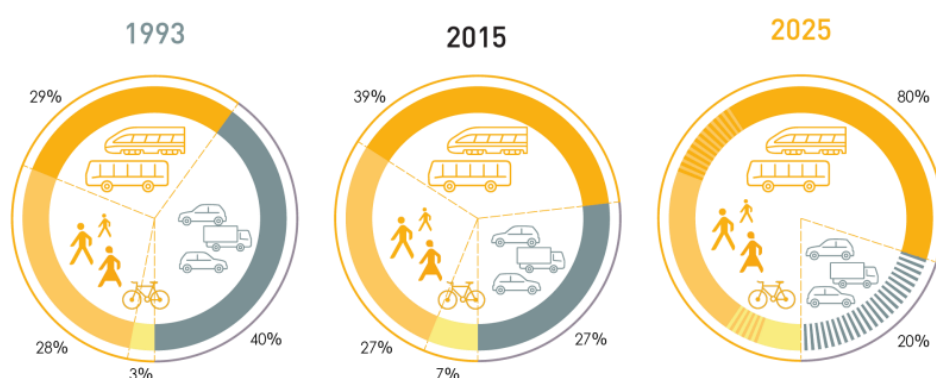


Otázka je tedy položena: podaří se v české kotlině propojit témata bezpečnosti, designu ulice a aktivní mobility? Více: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-29-je-na-case-posunout-hranice-vize-nula-mysli-si-to-partneri-z-oblasti-udrzitelne-mobility-ve-svedsku/>.

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

2.4. 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 Dělbá přepravní práce města Vídně. Zdroj: město Vídeň

Mít vizi, určit směr, či postoj, je ale jen začátek cesty. Je třeba stanovit i nové, ambiciózní cíle směřujících k udržitelné mobilitě, které jsou spojené s konkrétními opatřeními, které jsou jednak realistické s ohledem na současnou situaci ve městě a jejím okolí, ale jsou také realizované ve prospěch pěší, cyklistické a veřejné dopravy. 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 Vídni 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.

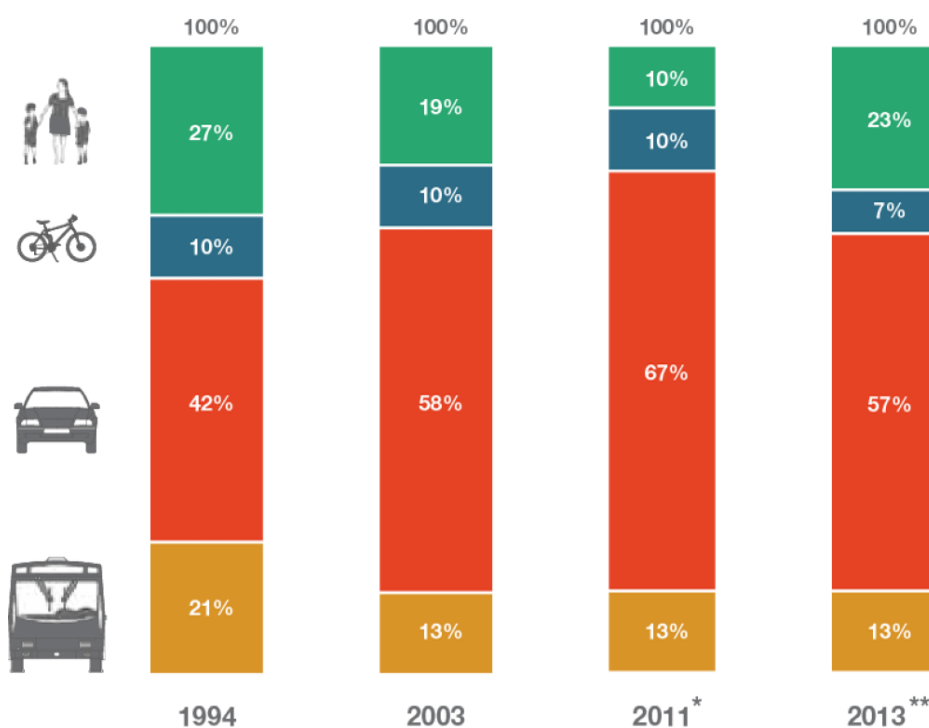
2.5. Lublaň – Evropské město zeleně roku 2016, aneb o “ambasadorech”

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 Lublani 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).

Budme 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?**

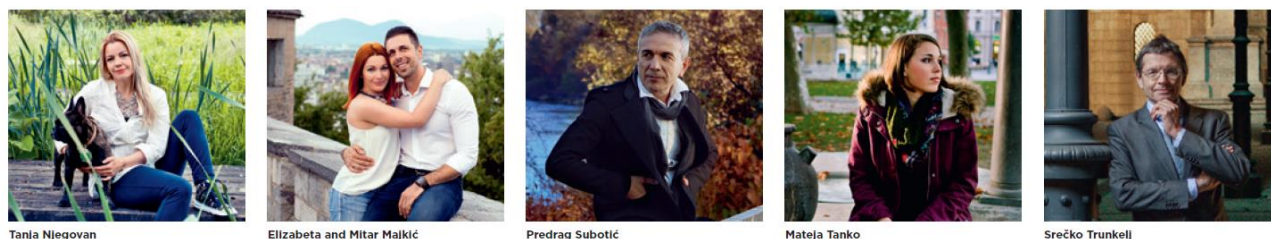
Dokážete si představit, co by se stalo s politiky, kteří by ve městě, kde jezdí 67 % lidí do práce autem, najednou přišli s návrhem výrazného omezení automobilové dopravy? Asi by již nebyli v příštím volebním období zvoleni. Zdá se ale, že lublaňským politikům se to nestalo. Proč?



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

Klíčem úspěchu v Lublani 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 ambasadoru** 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.

2.6. 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 SPOLEČENSKÉ 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
SPOLEČENSKÉ 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 naším životem jen práce, pak až tolik nepotřebujeme veřejný prostor pro setkávání s blízkými
MÍT KROMĚ PRÁCE ČAS I NA RODINU JE NAPROSTO ZÁSADNÍ PRO SPOKOJENÝ A ŠŤASTNÝ ŽIVOT. DÁNOVÉ SE VĚNUJÍ RODINNÉMU ŽIVOTU A ODPOČINKU STEJNĚ JAKO BUDOVÁNÍ 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. KODAN SE ČASTO UMÍSTUJE NA PRVNÍM MÍSTĚ VE SVĚTOVÉM ŽEBŘÍČKU NEJLEPŠÍCH MĚST K ŽIVOTU.
- Dánský design není jen úžasný nábytek, ale také úžasná města. Kvalitní veřejné plochy, zelené parky i efektivní městská doprava – to vše by mělo být samozřejmostí pro každého obyvatele. Města mají sloužit lidem, nikoli automobilům.
 - „*Města dobývají svět a kvalita života v městském prostoru se odvíjí od komplikovaného hledání rovnováhy mezi rozvojem nového a zachováváním starého, stimulací a jistotami, globálním a lokálním. Nikdo nemůže být dokonalý, ale Kodaň se ideálnímu stavu velmi blíží.*“ Magazín Monocle
10. **UDRŽITELNOST** – na závěr to, co by mělo být samozřejmostí.
VÝZKUMY PROKAZUJÍ SPOJITOST MEZI UDRŽITELNÝM ROZVOJEM A SPOKOJENOSTÍ. UDRŽITELNOST NENÍ POUZE O OCHRANĚ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ALE TAKÉ O OCHRANĚ A ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY ŽIVOTA.
- Investice do udržitelného rozvoje jsou investicemi do zdraví a spokojenosti. Rozsáhlá síť cyklostezek po celém Dánsku a zejména v Kodani vybízí obyvatele k dojíždění do práce způsobem, jenž prospívá jejich zdraví, životnímu prostředí a ulevuje přetížené dopravě.
 - „*Jedním z důvodů, proč mám Kodaň tak rád, je možnost dopravit se kamkoli na kole. Za mobilitu se tady neplatí. Dostanu se, kam chci, ať už jsem chudý, nebo bohatý. To mě uklidňuje, dává mi to pocit svobody a činí mě to šťastným.*“ Meik Wiking, výkonný ředitel Institutu pro výzkum štěstí

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