

EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY

16.– 22. ZÁŘÍ 2020

TEMATICKÉ POKYNY



#MobilityWeek



Autoři

POLIS - Síť evropských měst a regionů pro inovativní
dopravní řešení

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz

NSchmalholz@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

OBSAH

Prohlášení týkající se pandemie COVID-19	5
--	---

Úvod k letošnímu tématu: „Bezemisní doprava pro všechny“	6
--	---

Města jsou životně důležitá pro úspěch Zelené dohody pro Evropu	8
---	---

Města s cílem dosáhnout nulových emisí	9
AMSTERDAM	9
BARCELONA	11
KODAŇ	12

Investice do infrastruktury podporující snižování emisí	14
PRAHA	14
GRAZ	16
RIGA	18

Zavádění opatření pro nulové emise	20
SNÍŽENÍ ZNEČIŠTĚNÍ VZDUCHU A HLUKU PŘI OMEZENÉM POUŽÍVÁNÍ AUTOMOBILŮ	20
GRONINGEN - NOVÝ VOZOVÝ PARK ELEKTRICKÝCH AUTOBUSŮ	22
PROJEKT FREVUE – BEZEMISNÍ ŘEŠENÍ PRO ZÁSOBOVÁNÍ MĚST	24

Inkluze ve veřejné dopravě je klíčová pro zapojení všech občanů	25
INFOPOINTS PRO LIDI SE SPECIÁLNÍMI POTŘEBAMI VE VÍDNI	25
REKONSTRUKCE INFRASTRUKTURY VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAKOVĚ	26
REZERVACE JÍZD V MHD V JIHOZÁPADNÍM NIZOZEMSKU	28
ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI ŽEN VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ V HAMBURGU	30
VARŠAVA – PŘÍSTUPNOST	31
SNÍŽENÍ ZATÍŽENÍ SKUPIN S NÍZKÝMI PŘÍJMY V GENTU NÍZKOEMISNÍ ZÓNOU	32





Prohlášení týkající se pandemie COVID-19

Tyto tematické pokyny byly vypracovány před tím, než do našeho života přišla pandemie COVID-19. Texty obsažené v tomto dokumentu nemusí nutně odrážet nejaktuálnější situaci. V průběhu těchto týdnů se způsob, jakým se pohybujeme v našich městech, mimořádně změnil. Mnoho měst rozšiřuje prostor pro aktivní mobilitu. Někteří si uvědomili, že v rámci městské dopravy je možný nový a udržitelnější přístup.

V průběhu tohoto roku bude zveřejněn informační leták se závěry, které jsme získali během týdnů uzavření společnosti, aby doplnil tyto tematické pokyny a pomohl místním aktivistům připravit se na oslavu EVROPSKÉHOTÝDNEMOBILITY ve dnech od 16. do 22. září 2020.

Uvědomujeme si, že pro mnohá z měst a obcí, které se v průběhu let zapojily do naší kampaně, je aktuálně náročné období a rádi bychom tak vyjádřili všem svou podporu.



Úvod k letošnímu tématu: „Bezemisní doprava pro všechny“

Tématem EVROPSKÉHO TÝDNEMOBILITY v roce 2020 je „**Bezemisní doprava pro všechny**“. Odráží tak ambiciózní cíle uhlíkově neutrálního kontinentu do roku 2050, které stanovila Ursula von der Leyen, předsedkyně Evropské komise při prezentaci Zelené dohody pro Evropu. Cílem je také zdůraznit důležitost dostupnosti dopravy s nulovými emisemi a podpořit inkluzivní rámec, do kterého jsou zapojeni všichni.

Průzkumy potvrzují, že počet cest osobními automobily ve velkých městech se snižuje a předpokládá se, že 50 % cest se v příštích letech uskuteční veřejnou dopravou, na kole nebo pěšky¹. Na druhou stranu ale nedávné studie Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) potvrzují významný nárůst v emisích z dopravy v porovnání s hodnotami z roku 1990². Konkrétně se emise z celého odvětví dopravy mezi lety 1990 a 2018 zvýšily o 28 %, což zdůrazňuje naléhavou potřebu podporovat uhlíkově neutrální dopravní řešení v městských oblastech. I když několik hlavních evropských metropolitních oblastí přijalo přísná opatření, podíl obnovitelné energie využívané v dopravě zůstal v roce 2018 na 8,1 %³.

Klimatická změna a související ekologické dopady, jako jsou povodně, sucha nebo vlny veder, představují jednu z nejbezprostřednějších hrozeb pro kvalitu života Evropanů. V souladu s Pařížskou dohodou, jejímž cílem je udržet navýšení globálního oteplení pod hranicí 1,5 stupně, je nezbytné dosáhnout uhlíkovou neutralitu do roku 2050⁴. Uhlíkovou neutralitu lze dosáhnout kombinací postupů včetně podpory technologií s nízkými a nulovými emisemi pro veřejnou a individuální dopravu, stejně jako chůzi a jízdu na kole. Podle posledních odhadů bude do roku 2050 asi 80 % světové populace žít v městských oblastech, proto města poskytují dokonalý rámec pro zavedení těchto ambiciózních plánů do praxe⁵.

Navzdory různým klimatickým, geografickým a socioekonomickým podmínkám v evropských městských oblastech je možné přijmout opatření

1. <https://bit.ly/2zsPHQz>

2. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/>

3. <https://www.eea.europa.eu/highlights/walking-cycling-and-public-transport>

4. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en

5. <https://bit.ly/3eNR5gM>

na podporu uhlíkově neutrálního a inkluzivního městského prostředí. EVROPSKÝTÝDENMOBILITY 2020 proto vyzývá občany i zástupce samospráv, aby podnikli kroky k dosažení dlouhodobého cíle uhlíkově neutrálního kontinentu.

Navzdory různým klimatickým, geografickým a socioekonomickým podmínkám v evropských městských oblastech je možné přijmout opatření na podporu uhlíkově neutrálního a inkluzivního městského prostředí. EVROPSKÝTÝDENMOBILITY 2020 proto vyzývá občany i zástupce samospráv, aby podnikli kroky k dosažení dlouhodobého cíle uhlíkově neutrálního kontinentu.

I když cíl dlouhodobé strategie je v daleké budoucnosti, cílená opatření s cílem řešit znečištění ovzduší, snížit emise uhlíku nebo ulevit dopravnímu přetížení, mohou mít okamžité účinky. Dopravní zácpy v městských oblastech a v jejich okolí v současnosti stojí téměř 100 miliard EUR ročně neboli jedno procento HDP celé Evropské unie⁶. Kromě toho, více než 400 000 předčasných úmrtí přímo souvisí se znečištěním ovzduší⁷. Zahájení dlouhodobých opatření, jako je například podpora cyklistiky a chůze, jakož i veřejná doprava s nízkými emisemi a uhlíkově neutrální doprava, budou mít okamžité a pozitivní účinky.

Tento dokument podrobněji představuje města, která si vytyčila ambiciózní cíle pro bezemisní a inkluzivní mobilitu. Jejich prostřednictvím tak přináší nápady pro města a obce, jak představit cíle Evropské komise svým občanům, a jak se zapojit do letošního EVROPSKÉHOTÝDNEMOBILITY.



6. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

7. <https://bit.ly/34Z6SF5>

Města jsou životně důležitá pro úspěch Zelené dohody pro Evropu

Sdílení osvědčených postupů, jak je uvedeno v Paktu starostů a primátorů EU, podpoří místní tvůrce strategií při dosahování celoevropských cílů klimaticky neutrálního hospodářství⁸. I když municipality v celé Evropě mají ambiciózní cíle, je obtížné je kvantifikovat, protože plány mobility se zaměřují hlavně na dlouhodobou budoucnost. Kromě toho, některé technologie s nízkými nebo nulovými emisemi, například vodíkové autobusy, ještě nejsou schopny nabídnout úspory ve velkém rozsahu. Evropská komise vítá ambiciózní cíle stanovené evropskými městy, jako jsou Amsterdam, Barcelona, Kodaň, Praha a další, k dosažení městského prostředí s nulovými emisemi do roku 2050 nebo i dříve. V následujících dvou částech se podíváme blíže na města a jejich plány, kterými chtějí dosáhnout cíle nulových emisí do roku 2050 či dřív, a také na města, která investovala do infrastruktury.



8. <https://bit.ly/2VVjhWd>

MĚSTA S CÍLEM DOSÁHNOUT NULOVÝCH EMISÍ

Města jako Amsterdam, Barcelona a Kodaň jsou odhodlána dosáhnout svých ambiciózních cílů pomocí různých politických opatření, z nichž některá jsou uvedena níže. Společným tématem všech měst je komplexní přístup zahrnující více opatření ke snížení znečištění ovzduší.

Amsterdam

Metropolitní oblast Amsterdamu, v níž žije téměř dva a půl milionu obyvatel, mající své centrum v městské oblasti Randstad, vyhlásila ambiciózní cíle k dosažení nulových emisí do roku 2030⁹. Největší město v Nizozemsku tak spustilo různé iniciativy, například podporu pěší dopravy a cyklistiky, rozšiřování služeb veřejné dopravy a investice do infrastruktury dobíjení pro elektromobily¹⁰.

V posledních letech byla velká část historického centra města přeměněna na pěší zónu a individuální osobní automobilová doprava je omezená. Tato iniciativa zvyšuje bezpečnost cyklistů a chodců a zároveň vytváří živou atmosféru na mnoha ulicích a náměstích, či jiných částech v oblasti vnitřního města¹¹. Návštěvníci a dojíždějící jsou přesměrováni na parkoviště a parkovací domy mimo centrum města díky komplexní politice parkování pokrývající celou městskou oblast. Ostatní druhy dopravy, jako

9. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

10. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

11. <https://bit.ly/2yDsUkv>



96% očekávaný pokles emisí NOx do roku 2030¹

400% nárůst dobíjecích stanic pro elektromobily poháněných obnovitelnou energií²



1. <https://bit.ly/2Kv5511>

2. <https://bit.ly/3eOSNOL>



Dobíjecí stanice pro elektromobily v Amsterdamu

jsou trajekty, které spojují severní a jižní část města, budou do roku 2022 elektrifikovány nebo nahrazeny hybridními modely¹².

Kromě zvýšení bezpečnosti pro chodce a cyklisty a zaměření se na snižování emisí město Amsterdam zvyšuje investice do nabíjecích stanic pro elektromobily. V následujících letech se metropolitní oblast Amsterdamu zavázala instalovat 20 000 nabíjecích stanic pro elektromobily v Amsterdamu a okolních regionech severního Holandska, Flevolandu a Utrechtu. Tato významná investice více než čtyřnásobně zvýší počet stávajících 4 600 veřejných a neveřejných nabíjecích stanic¹³. Všech nových 20 000 nabíjecích míst bude poháněno obnovitelnou energií¹⁴.

12. <https://bit.ly/2Vwwwvdg>

13. <https://bit.ly/3eMoJUa> a <https://bit.ly/2xSPXYs>

14. <https://bit.ly/3bABCi8>

Barcelona

Začátkem roku 2020¹⁵ podnikla metropolitní oblast Barcelona první kroky směrem k městskému regionu s nulovými emisemi. Stalo se tak díky přísnějším podmínkám v nízkoemisní zóně (LEZ), ve které jsou zakázány automobily s nejhorším vlivem na životní prostředí (norma Euro II nebo nižší), během pracovních dní od 7:00 do 20:00 hodin. Toto opatření, které ovlivňuje většinu metropolitní oblasti hlavního města Katalánska, mělo okamžitý dopad. Pouze měsíc po jeho zavedení poklesly hladiny NOx o 19 % ve srovnání s výchozí hodnotou z roku 2017. Kromě pokutování v nízkoemisní zóně nabízí městská správa i pobídky. Staré vozidlo, které by nemělo přístup do LEZ, je možné vyměnit za jízdenku na veřejnou dopravu na tři roky.

Kromě plánovaného snížení počtu osobních automobilů v centru Barcelony cílí investice města i na podporu přístupu k veřejné dopravě. Metropolitní doprava v Barceloně investovala během čtyř let 800 milionů EUR s cílem zvýšit frekvenci linek 1–5 na méně než čtyři minuty v době dopravní špičky¹⁶. Dále bylo zakoupeno 23 autobusů s nulovými emisemi, což navýšilo celkový počet vozidel poháněných zemním plynem, elektrickým nebo hybridním pohonem na 266. Cílem metropolitní dopravy v Barceloně je mít do roku 2030 aktivní flotilu složenou výhradně z elektrických nebo hybridních vozidel nebo vozidel poháněných stlačeným zemním plynem.

-

15. <https://bit.ly/2VWYZvt>

16. <https://bit.ly/3aA2ltQ>

Hladiny NOx
klesly v
porovnání s
rokem 2017 o
19 %

Veřejná
doprava zdarma
po dobu tří let
pro ty, kdo se
vzdají starého
automobilu

Za poslední
čtyři roky bylo
investováno
800 milionů
EUR





**Snížení o 20
000 tun CO₂ za
rok**

**Střední délka
života zvýšená
o jeden rok**

**O 1,1 milionu
méně dní
strávených na
nemocenské
ročně**



Kodaň

Přestože je Zelená dohoda pro Evropu ambiciózní, město Kodaň má ještě vyšší cíle. Dánské hlavní město cílí na uhlíkově neutrální dopravu do roku 2025¹⁷, a proto zavedlo opatření týkající se spotřeby energie a mobility. Ty se zaměřují na přímo měřitelné cíle pro vozidla a jednotlivé cesty. Cílem Kodaně je dosáhnout uhlíkově neutrální veřejné dopravy, a to přechodem z osobních automobilů na chůzi, cyklistiku a městskou hromadnou dopravu. Celkem 75 % všech cest v Kodani do roku 2025 se uskuteční pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou, a tedy bude uhlíkově neutrální¹⁸. Ve všech svých snahách jde město příkladem, městská vozidla tak jezdí na elektřinu, vodík nebo biopaliva.

Obce těží z cyklistického nadšení jejich obyvatel, i z rovinatého terénu hlavního města. Cyklisté se mohou spolehnout na rozsáhlou síť cyklostezek, která zahrnuje i „cyklomagistrály“ (super cycle highways). Tyto komunikace vznikly díky jedinečné spolupráci mezi 28 obcemi a regionem Kodaň – hlavní město, jehož cílem je podpora bezpečnější, rychlejší a snadnější cyklistiky a dojíždění na kole¹⁹.

Od otevření první trasy v roce 2012 bylo do roku 2017 postavených dalších pět, což byl jen začátek sítě 45 tras s celkovou délkou 746 kilometrů. Kromě těchto cyklomagistrál má Kodaň dalších 400 km cyklostezek²⁰. Odhady dánského státu

17. <https://bit.ly/3cBboMy>

18. <https://bit.ly/3eQ2j4f>

19. <https://bit.ly/2VxwxkT>

20. <https://supercykelstier.dk/about/>



Regionální vlaky v Kodani nabízejí možnost bezplatné přepravy kol

naznačují, že cyklistické magistraly by potenciálně mohly zvýšit počet cest podniknutých na kole v regionu hlavního města o 6 milionů ve srovnání s údaji za rok 2019.

V případě, že uživatelé neupřednostňují dojíždění do města Kodaně po cyklomagistralách, mohou si lidé dojíždějící do města vzít kolo bezplatně do regionálních vlaků (S-trains)²¹. Do jednoho roku od zavedení tohoto opatření na 170 km dlouhé síti se počet přepravených kol zvýšil z 188 000 na 630 000, tj. na více než 300 %²². Jedním z důvodů zvýšeného počtu přepravovaných kol jsou i speciální cyklistické vozy se sklápěcími sedadly.

Všechna výše uvedená opatření měla za důsledek značné zdravotní přínosy pro obyvatele regionu hlavního města. Podle odhadů to představuje přibližně o 1,1 milionu méně dnů nemocenské a 20 000 tun úspor CO₂ ročně²³. Pokud se dánskému hlavnímu městu podaří snížit úroveň znečištění na podobnou úroveň, jako má dánský venkov, do roku 2040 se střední délka života zvýší o jeden rok²⁴.

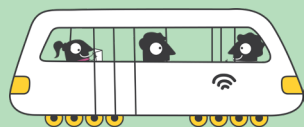
21. <https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/>

22. <https://bit.ly/3ay53jE>

23. <https://bit.ly/2S4KTau> and <https://bit.ly/3aw7PFT>

24. <https://bit.ly/2S3fx3Y>

57 % všech cest se uskutečňuje veřejnou dopravou. Pro téměř 50 % cestujících v hromadné dopravě je metro základním způsobem veřejné dopravy v Praze a tvoří páteř sítě veřejné dopravy (2017)¹



INVESTICE DO INFRASTRUKTURY PODPORUJÍCÍ SNIŽOVÁNÍ EMISÍ

Kromě výše uvedených příkladů rozsáhlých koncepčních opatření přijatých obcemi, existují podobné přístupy, které přijala města jako například Praha, Graz a Riga k dosažení změny chování tím, že investují značné prostředky do infrastruktury pro veřejnou dopravu, cyklistiku a chůzi.

Praha

Praha, jako jedna z největších středoevropských metropolí a jedno z nejrychleji rostoucích měst v Evropě, se také chce stát městem s nulovými emisemi do roku 2050²⁵.

České hlavní město v posledních letech výrazně investovalo do veřejné dopravy. Jen v roce 2017 bylo na infrastrukturu vyčleněno 245 milionů EUR, včetně obnovy zastávek a rozšíření tramvajových tratí²⁶. Úsilí bylo posíleno rozhodnutím vybudovat čtvrtou trať metra, která spojuje historické centrum města s jihovýchodní částí města. Investice ve výši 2,7 miliardy EUR byla zahájena v létě roku 2019²⁷. Buduje se nový významný dopravní terminál Praha Smíchov, který propojí železniční dopravu, autobusy, metro a cestování autem. Nový terminál podpoří využívání veřejné dopravy urychlením a usnadněním přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy.

25. <https://bit.ly/352475H>

26. <https://ceec.uitp.org/prague-investment>

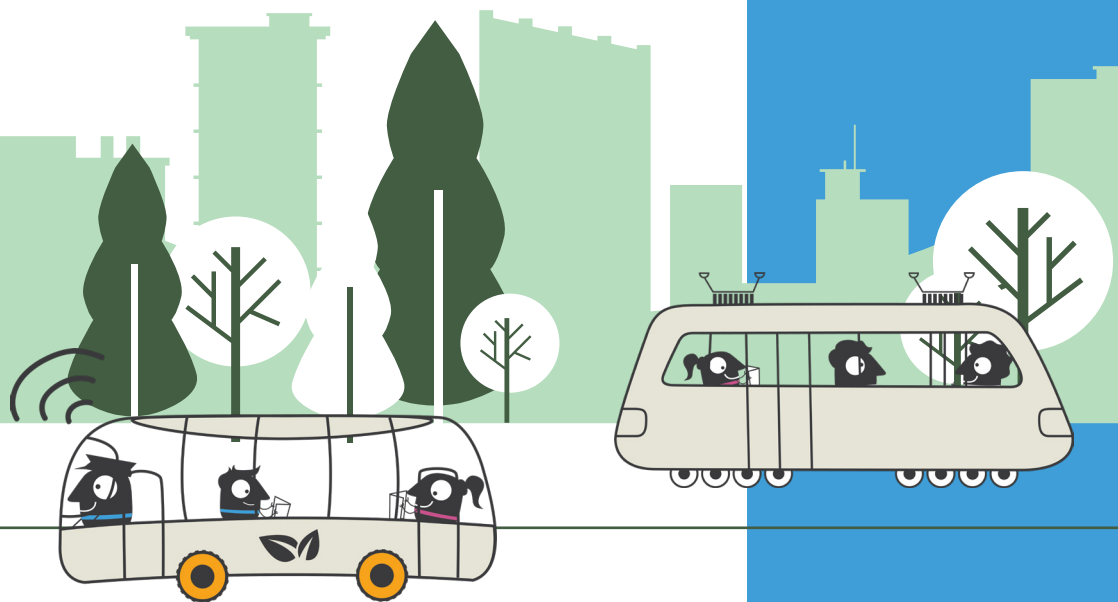
27. <https://bit.ly/2SjQv0P>

1. <https://bit.ly/2KudrpB>

Dalším důležitým připravovaným stavebním projektem bude vytvoření nové osmikilometrové trasy metra, která spojí stávající síť metra s novou linkou tramvaje, čímž se sníží emise automobilů a autobusů z příměstské dopravy. Toto jsou dva příklady způsobů, jak město pracuje na snižování počtu konvenčních automobilů na komunikacích.

Městská správa se také snaží o posílení elektromobility a zvýšení aktivní dopravy. Chůze a cyklistika jsou podporovány prostřednictvím rozvoje kvalitních zelených veřejných prostranství.

**Počet osob,
které využívají
veřejnou
dopravu v
rámci města,
se zvýšil z 1,03
miliardy jízd v
roce 2000 na
1,28 miliardy
jízd v roce 2016
(tj. nárůst o 24
%) - 2018¹**



1. <https://bit.ly/2VT1nDI>

Graz

Město Graz (Rakousko) má dlouhou tradici v pořádání průzkumů veřejného mínění o mobilitě, které začalo v 80. letech. Poslední výsledky ukazují mírný posun od motorových vozidel k chůzi a cyklistice. Přibližně 20 % obyvatel tak využívá veřejnou dopravu, 42 % používá osobní automobily a asi 38 % chodí pěšky nebo jezdí na kole²⁸. Za relativně vysokým procentem cyklistů a chodců stojí fakt, že Graz má největší pěší zónu v Evropě. Město se navíc v posledních letech aktivně podílí na podpoře cyklistiky, chůze a veřejné dopravy. Jednotlivé záměry se začlenily do nové koncepce mobility pro rok 2020, která podporuje cyklistiku a chůzi investicemi do infrastruktury, včetně cyklistických stezek a chodníků pro chodce, zejména na předměstích Grazu²⁹.

Kromě toho přijalo pro nadcházející roky investiční plán na rozšíření tramvajové dopravy. Plány v hodnotě 117 milionů EUR sníží překážky, rozšíří počet dvoukolejných tramvajových tratí a rozšíří stávající tratě. Úředníci města zdůrazňují, že cílem investičního balíčku, který financuje město Graz a regionální správa Štýrska, je zlepšit přesnost a frekvenci tramvají³⁰. Stejně jako Vídeň, tak i Graz podporuje nákup ročního předplatného pro veřejnou dopravu pro lidi s trvalým bydlištěm ve štýrském hlavním městě. V roce 2016 se město Graz rozhodlo dotovat roční jízdenku na veřejnou dopravu občanům s trvalým bydlištěm. V roce 2020 je cena roční jízdenky pro nerezidenty 456 EUR, zatímco obyvatelé štýrského hlavního

28. <https://bit.ly/3aA2uNG>

29. <https://bit.ly/3buYPIL>

30. <https://steiermark.orf.at/v2/news/stories/2893728/>

300% nárůst
ročního
předplatného
veřejné dopravy
po zavedení
podpory



města platí pouze 228 EUR, což je polovina ceny. Zavedení nižší ceny vedlo k 300% nárůstu ročního předplatného³¹. Podle posledních údajů má roční jízdenku více než 10 % obyvatel. I když se toto číslo na první pohled nezdá příliš vysoké, je třeba mít na paměti, že 60 000 obyvatel města jsou studenti, kteří využívají jiné balíčky předplatného³².

Toto úsilí je obzvláště důležité, protože občané města Graz se v místním referendu v roce 2012 postavili proti zavedení nízkoemisní zóny. Regionální nízkoemisní zóna pro nákladní auta nicméně funguje v Grazu a ve štyrském regionu od roku 2014 a zavazuje je k dodržování emisních norem Euro III. Štýrsko se nachází v Alpách, v údolí ve tvaru kotliny, kde je obtížné vyhnout se koncentracím znečišťujících látek.



**38 % místních
obyvatel chodí
pěšky a jezdí
na kole**

**Snížení
znečištění bez
nízkoemisní
zóny**



31. <https://bit.ly/3bAuB0D>

32. <https://bit.ly/3by4ffK>

Riga

Lotyšské hlavní město, které je domovem jedné třetiny celé populace, v posledních letech investovalo do infrastruktury cyklistické, pěší a veřejné dopravy, zejména s finanční podporou Evropské unie. Nic nenasvědčuje tomu, že by Lotyšsko překročilo evropské normy kvality ovzduší, dříve Riga čelila problémům se znečištěním spojeným s hustě osídleným historickým centrem města. Proto bylo v posledních letech přijato rozhodnutí přizpůsobit historické centrum města chodcům, aby se snížilo znečištění a podpořil cestovní ruch³³. Zákaz automobilů na různých ulicích v centru města v době mezi 12:00 a 06:00 hod od pondělí do soboty zvyšuje bezpečnost chodců a cyklistů³⁴.

Další opatření byla přijata ve formě investic do veřejné dopravy s podporou Evropské investiční banky, která poskytla 75 milionů EUR na financování nákupu 20 nízkopodlažních tramvají a 20 autobusů na vodíkový pohon, které mají nahradit staré vozy. Tyto investice, které byly součástí Junckerova plánu, zahrnují výstavbu a modernizaci tramvajové a vodíkové infrastruktury³⁵.

Riga jako největší město tří pobaltských států využila potenciál cyklostezek již na počátku 21. století. V roce 2001 bylo vybudováno 13,5 km cyklostezek, které spojují staré město s jedním z obvodů na okraji Rigy. Cyklistická infrastruktura představovala v posledních letech vysokou prioritu

33. <https://bit.ly/2KtCyJ0>

34. <https://bit.ly/350akPy> (p15)

35. <https://bit.ly/2VNdkdS>

Bylo zavedeno
omezení pro
vjezd vozidel do
centra (UVAR)
a opatření
na podporu
cyklistiky a
chůze



pro městskou správu. Byly vybudovány cyklistické stezky, spojující předměstí s centrem města a poskytují alternativní cestu na pláži Baltského moře. Cyklotrasy se tedy dají použít na dojíždění do a z města, jakož i pro rekreační účely a delší výlety do letovisek u Baltského moře, jako je Jurmala³⁶. Podle projektu „CIVITAS Handshake“ financovaného EU se každý rok zvyšuje informovanost o výhodách cyklistiky a popularita 68 km dlouhé sítě cyklostezek stále roste.

**Příležitost
půjček
Evropské
investiční
banky**

**Důvěra
investovat do
cyklistické
infrastruktury
i přes drsné
zimní klimatické
podmínky**



36. <http://rdsd.lv/velosatiksme-riga/velosatiksme-riga>

ZAVÁDĚNÍ OPATŘENÍ PRO NULOVÉ EMISE

Kromě výše uvedených městských iniciativ zaměřených na nulovou úroveň emisí podniklo mnoho menších a větších městských oblastí v Evropě kroky ke snížení celkového znečištění a hladiny skleníkových plynů a usnadnění přístupu k dopravě. Tyto příklady se zaměřují na řešení týkající se investic do infrastruktury, jakož i na „měkká řešení“, jako je například snížení cen veřejné dopravy.

Snížení znečištění vzduchu a hluku při omezeném používání automobilů

Od svého zavedení v 90. letech je Den bez aut úspěšnou iniciativou v oblasti snižování znečištění ovzduší a hluku a je vynikajícím nástrojem ke zvyšování informovanosti a upoutání pozornosti médií. Během Dne bez aut je možné pozorovat jasné snížení hlavních znečišťujících látek, zejména ve značně přetížených městských oblastech. Hladiny CO_2 a NO_x v Bruselu klesly o 75–80 %³⁷. Ostatní města, jako například Paříž, zaznamenala snížení znečištění o 25–30 %³⁸. I když jsou tato opatření pouze na krátké období, výrazné snížení znečištění ukazuje jasnou korelaci mezi dopravou a emisemi. a inspiruje tak obyvatele, aby podporovali opatření ke snížení znečištění v centrech měst. V rámci loňských událostí EVROPSKÉHOTÝDNEMOBILITY obec Kozani v Řecku zakázala na 5 hodin veškerou automobilovou a motocyklovou dopravu na dvou hlavních ulicích v centru města a jako součást Dne

37. <https://bit.ly/2S5S16p>

38. <https://bit.ly/3cM4jbQ>

**O 80% nižší
znečištění
ovzduší v
Bruselu během
Dne bez aut**

**O 25% méně
oxidu dusného
v Paříži**

**Zvyšování
informovanosti
o dopravním
přetížení v
městských
oblastech**



Chodci během Dne bez aut v Sofii

bez aut využila volný prostor k uspořádání slavnostního ukončení kampaně se společenskými akcemi, jako jsou sportovní hry pro děti a taneční představení. Hladiny PM₁₀ a NO_x klesly o 30 %³⁹ ve srovnání s měřeními kvality ovzduší v následující den. Město Sofia také uspořádalo akci Den bez aut a sledovalo kvalitu ovzduší během celého dne pomocí mobilní stanice instalované Výkonnou agenturou pro životní prostředí. Statistika měření ukázala dobrou úroveň kvality ovzduší PM₁₀ během celého týdne kampaně.⁴⁰

39. Přihláška do soutěže o cenu EVROPSKÉHOTÝDNEMOBILITY města Kozani 2019

40. Přihláška do soutěže o cenu EVROPSKÉHOTÝDNEMOBILITY města Sofia 2019



**21 stanic nabíjí
164 autobusů
v Groningenu
a okolních
regionech**

**Společná
infrastruktura
slouží několika
různým typům
autobusů**

**Snížení emisí
CO₂ z veřejné
dopravy o 90 %**

Groningen - nový vozový park elektrických autobusů

Město Groningen (Nizozemsko) se rozhodlo zcela nahradit svou autobusovou flotilu benzínových autobusů flotilou plně elektrických autobusů. Celá flotila 164 autobusů od tří výrobců je v provozu od konce roku 2019. Kromě investic do vozidel bylo v autobusových depech a na dalších místech v Groningenu a okolních regionech nainstalováno 21 nabíjecích stanic. Mimo to novou infrastrukturu elektrického nabíjení mohou využívat všechny tři typy elektrických autobusů a jedná se o největší existující regionální síť elektronických autobusů v Nizozemsku. Výsledkem rozsáhlých investic je kromě snížení hluku a snížení znečištění i snížení emisí CO₂ o 90 %⁴¹.

Navíc město Groningen získalo pověst jednoho z nejlepších míst pro cyklistiku v Evropě. Od prvních opatření územního plánování na podporu cyklistiky v 70. letech 20. století zavedlo studentské město na severovýchodě Nizozemska pravidlo „nejdříve kolo“ [pozn. pravidlo, které zavedlo přednost v jízdě pro kola]. Tyto kroky měly za následek přerozdělení podílu dopravy ve prospěch kola. Přibližně 60 % všech cest ve městě Groningen se uskutečňuje na kole a město nadále investuje do cyklistické infrastruktury.

Zatímco mnoho evropských měst buduje cyklistickou infrastrukturu, jako jsou cyklistické stezky, Groningen učinil o krok více, vybudoval vyhřívané cyklistické stezky, aby se vyhnul zledovatělým cestám pro cyklisty. Kromě toho bylo na okraji holandského města vytvořeno

41. <https://bit.ly/2VONVkc>

několik parkovišť systému P+R. Tyto dopravní uzly nabízejí možnost přesednout z osobního automobilu nebo regionálního vlaku a „poslední míli“ absolvovat na jízdním kole. Zatímco jiná evropská města se věnují řešení „úzkých míst“ pro osobní automobily nebo veřejnou dopravu, Groningen se zabývá „úzkými místy“ pro cyklisty, jako jsou nebezpečné křižovatky nebo semaforey.⁴²

**Vyhřívání
cyklostezky
pro zvýšení
bezpečnosti**

**Systém
„Park and
ride“ snižuje
znečištění v
centru města
Groningen**



42. <https://bit.ly/2VVtvG5>



Projekt FREVUE – bezemisní řešení pro zásobování měst

Pokud mají městská centra zůstat atraktivními cíli pro nakupování, je nezbytné vzít do úvahy přepravu velkého množství zboží do obchodů, butiků a obchodů s potravinami. Proto je třeba najít řešení pro bezemisní městskou nákladní dopravu. Projekt FREVUE financovaný EU testoval přes 70 elektrických vozidel různých velikostí v různých městských prostředích v celé Evropě. Elektrická vozidla s velikostí od 3,5 do 19 tun fungovala ve skutečných podmínkách při dodávce nápojů, balíků, poštovních zásilek a jiného zboží. Tímto způsobem projekt FREVUE udělal důležitý krok směrem k dosažení městské logistiky bez emisí CO₂ ve velkých městských centrech do roku 2030 a ke zlepšení kvality ovzduší v evropských městech⁴³.

I tento test poměrně malého rozsahu měl potenciál na významné úspory CO₂ a NOx. Pilotní testy vozidel, které se uskutečnily v několika velkých evropských městech během celého trvání projektu⁴⁴ ukázaly, že pouze jejich nasazení ušetřilo až 2 000 kg NOx. Podle výzkumu projektu je to ekvivalent celkových emisí NOx ze silniční dopravy v Londýně za kterékoliv tři dny v roce 2013.

Z tohoto důvodu může mít komplexní zavedení řešení pro bezemisní nákladní dopravu významný potenciál ke zlepšení kvality ovzduší. Vědci projektu FREVUE také zdůraznili, že pokud by do roku 2021 pouze Londýn samotný elektrifikoval 10 % vozového parku pro nákladní dopravu, hlavní město by mohlo

43. <https://frevue.eu/>

44. <https://cordis.europa.eu/project/id/321622>

ušetřit více než 1 miliardu eur⁴⁵.

INKLUZE VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ JE KLÍČOVÁ PRO ZAPOJENÍ VŠECH OBČANŮ

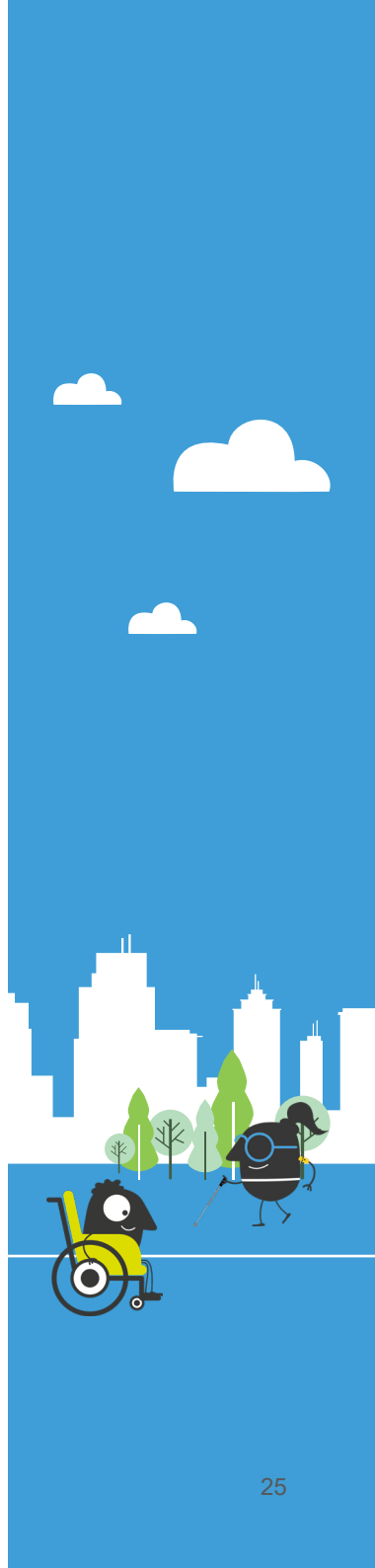
Téma „**Bezemisní doprava pro všechny**“ chce také zdůraznit, že mobilita s nízkými a nulovými emisemi by se měla brzy stát dostupnou pro všechny. Zaměřuje se na lidi, kteří jsou fyzicky a psychicky postižení, jakož i na mladé lidi, starší občany, ženy, menšinové skupiny, lidi se speciálními potřebami nebo sociálně znevýhodněné. Přístup k veřejné dopravě podporuje sociální a ekonomické začlenění, přístup k volnočasovým a kulturním aktivitám a poskytuje svobodu pohybu pro všechny bez nutnosti spoléhání se na vlastnictví vozidla⁴⁶. Městské správy v celé Evropě diskutovaly o sociálním rozměru dopravy. Některé příklady jsou zvýrazněny na následujících stranách.

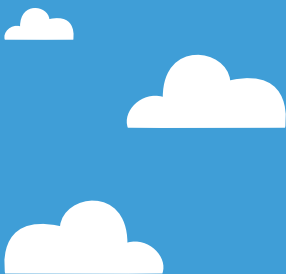
InfoPoints pro lidi se speciálními potřebami ve Vídni

Pro nevidomé lidi nebo lidi se sníženou pohyblivostí může být krátký výlet metrem nebo autobusem velmi náročný. Dostupnost dopravy je proto pro otevřenou společnost nezbytná. Moderní nástroje a modernizace infrastruktury výrazně usnadnily použitelnost veřejné dopravy. „Wiener Linien“, hlavní dopravce ve Vídni, poskytl několik řešení na podporu lidí se speciálními potřebami. S cílem poskytnout informace byly v síti metra rakouského

45. <https://bit.ly/2VU4aMT>

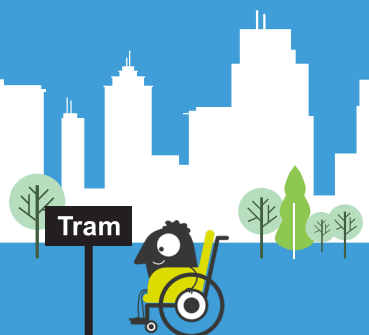
46. <https://bit.ly/2S6drQZ>





**Snadný přístup
k veřejné
dopravě pro
vozičkáře
přechodem na
nízkopodlažní
tramvaje**

**Brzy dojde k
100% obnově
vozového parku**



hlavního města nainstalována multisenzorická místa, tzv. „InfoPoints“.

„InfoPoints“ poskytují zprávy a další důležité informace prostřednictvím webové stránky s převodem textu na řeč. Řešení vyvinula, testovala a vylepšila společnost Wiener Linien v úzké spolupráci s Rakouskou asociací na podporu nevidomých a slabozrakých. Tato spolupráce byla za posledních 20 let vzájemně prospěšná a zdůrazňuje výhody spolupráce mezi provozovateli veřejné dopravy a organizacemi občanské společnosti⁴⁷.

Rekonstrukce infrastruktury veřejné dopravy v Krakově

Investice do veřejné dopravy jsou zvláště důležité pro rostoucí města. Krakov, jako jedno z nejrychleji rostoucích měst v Evropě, vzalo v úvahu i dostupnost dopravy. Město Krakov díky finanční podpoře EU investovalo do nové flotily 35 moderních a energeticky úsporných nízkopodlažních tramvají. Zastaralá kolejová vozidla, tramvaje provozované na více než 100 km dlouhé síti se postupně nahrazují 35 novými a energeticky úspornými nízkopodlažními tramvajemi⁴⁸. Nové tramvaje umožňují snadný nástup a výstup pro kočárky a vozičkáře.

47. <https://bit.ly/3bAmGAI> (P 315)

48. <https://bit.ly/3eJbR10>



Krakov investoval do moderních nízkopodlažních tramvají na snížení emisí a usnadnění přístupu pro invalidní vozíky

Než budou vyměněny všechny tramvaje za nízkopodlažní, byl personál na hlavních uzlech veřejné dopravy vyškolen k pomoci osobám s handicapem. Vše v rámci projektu AENEAS – projektu zaměřeném na mobilitu ve stárnoucí společnosti a financovaném EU. Další částí projektu byla kampaň ke zvýšení informovanosti dětí a mladých lidí, aby se ve veřejné dopravě chovali slušně k starším občanům⁴⁹.

49. <https://bit.ly/2W8iDoL> (P 270)

Rezervace jízd v MHD v jihozápadním Nizozemsku

Představte si, že žijete na venkově a jediná autobusová linka, kterou můžete použít na cestu do dalšího města, je zrušena. Tato myšlenka se může stát skutečností, pokud dopravci čelí problémům, jako jsou nedostatek řidičů, snížené příjmy nebo hospodářská omezení. Kromě toho v příměstských a venkovských oblastech často nejsou dostupné služby na přivolávání a sdílení jízd, například Uber⁵⁰.

Nizozemská provincie Zeeland, region na jihozápadě Nizozemska, proto vytvořila taxislužbu působící v celé provincii na zrušených autobusových trasách. Uživatelé si mohou rezervovat cestu předem pomocí služby „Haltetaxi“, která slouží jako normální autobus. Dopravce zastaví na předem rezervovaných zastávkách namísto provozování plných autobusových linek s nízkou mírou využití. Tato služba je v provozu každý den do 23:00 a zahrnuje přestupní zastávky na konvenční veřejnou dopravu⁵¹.

Jaké je využití kvalitní sítě veřejné dopravy, pokud cestování není dostupné pro všechny? Tuto otázku si položili zastupitelé ve Vídni v roce 2011. Od května 2012 je možné při zakoupení ročního předplatného využívat celou vídeňskou síť za 1 eur na den. Od zavedení roční jízdenky za 365 eur se prodej předplatných jízdenek na vídeňskou veřejnou dopravu zdvojnásobil. Poslední údaje ukazují, že téměř 50 % obyvatel Vídně má roční

50. <https://bit.ly/2VImZnw>

51. <https://bit.ly/2Y9ObNC>

30 000 jízd za
rok / úspěšná
opatření / kolem
80 cest za den

Spokojenost
uživatelů 92 %





Zeeland, region na jihozápadě Nizozemska s nízkou hustotou obyvatelstva

předplatné⁵². Podle posledních odhadů se téměř 40 % všech cest ve Vídni uskutečňuje veřejnou dopravou, ve srovnání s přibližně 30 % autem. Kromě snížení cen zvýšily dostupnost pro větší skupinu obyvatel Vídně i investice do rozšíření služeb metra a tramvají.⁵³

52. <https://bit.ly/3cftuwa>

53. <https://bit.ly/3cTYYzB>

Zajištění bezpečnosti žen ve veřejné dopravě v Hamburgu

Ženy jsou zranitelnou skupinou uživatelů veřejné dopravy. Často se necítí v bezpečí v městském prostředí, zejména v době mimo špičku. Mnoho provozovatelů veřejné dopravy v Evropě proto investovalo do pracovníků bezpečnostních služeb, bezpečnostní infrastruktury nebo video monitorování.

V Německu uskutečnila různá města a provozovatelé veřejné dopravy iniciativy na zvýšení bezpečnosti žen. Kromě 5 900 bezpečnostních kamer, které jsou již nainstalovány ve vozidlech a na zastávkách veřejné dopravy v Hamburku, 400 zaměstnanců zajišťuje také bezpečné cestování žen v celé rozsáhlé síti veřejné dopravy⁵⁴. Kromě toho bylo nainstalováno celkem 177 „sloupů tísňového volání“. Tyto systémy tísňového volání poskytují přímé spojení s ústředním bezpečnostním pracovištěm a v případě potřeby lze použít k přivolání pomoci⁵⁵.

400 stálých
pracovníků
bezpečnostních
služeb

177 systémů
tísňového
volání

5 900 kamer

54. <https://bit.ly/2zqED6j>

55. <https://bit.ly/359ku0o>

Varšava – přístupnost

Polské hlavní město zahájilo iniciativu zaměřenou na zvýšení přístupnosti na celém území města zavedením právních předpisů, které zaručují, že všechny veřejné prostory, cesty a investice do budov jsou v souladu s normami přístupnosti. Po zavedení právních předpisů v roce 2017 trvalo několik let, než došlo k úpravám stanic metra, autobusových zastávek a železničních stanic. Veřejné investice značně zlepšily přístupnost autobusů i metra pro osoby se sníženou pohyblivostí. V současnosti 87 % všech autobusových zastávek splňuje standardy bezbariérové přístupnosti. Stavební projekty ve Varšavě zahrnovaly i 40 km nových cyklostezek. Na podporu zrakově postižených lidí bylo nainstalováno i 64 semaforů se zvukovými zařízeními⁵⁶.

Město Varšava kromě těchto rozsáhlých stavebních projektů investuje i do nových nízkopodlažních tramvají. Celkově polské hlavní město koupilo 273 tramvají, což zvýší rychlost a frekvenci služeb veřejné dopravy⁵⁷. Toto rozsáhlé úsilí ocenila i Evropská komise, která Varšavě udělila cenu „Access City Award 2020“.

**40 km
cyklostezek**

**Cesty, veřejná
prostranství
a budovy
musí splňovat
pravidla
přístupnosti**

**Vlaky a 30
stanic metra
jsou přístupné
pro osoby
se sníženou
pohyblivostí**

**Všechny
autobusy a 87
autobusových
zastávek byly
renovovány,
aby vyhovovaly
standardům
přístupnosti**

56. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

57. <https://bit.ly/2Y8wVYN>





Fond ve výši
1,25 milionu
EUR

Podpořeno
více než 350
obyvatel

Žádost mohlo
podat 2 700 lidí



Snížení zatížení skupin s nízkými příjmy v Gentu nízkoemisní zónou

Belgické město Gent začalo počátkem roku 2020 se zavedením nízkoemisní zóny⁵⁸. Kromě očekávaného snížení úrovně znečištění mohou nízkoemisní zóny představovat finanční zátěž pro majitele automobilů s nízkými příjmy. Gent proto zavedl jedinečný systém podpory na snížení finančního zatížení skupin s nízkými příjmy poskytnutím prémie ve výši 1 000 EUR za dieselové vozidlo a 750 EUR za benzinové vozidlo⁵⁹. Prémii využilo 350 obyvatel během tří let a systém podpory bude ukončen v červnu 2020. Úředníci města očekávají nárůst žádostí v roce 2020 se zavedením nízkoemisní zóny⁶⁰.

58. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151

59. <https://bit.ly/2SbTd8f> a <https://bit.ly/2VF5XGx>

60. <https://bit.ly/3cluCQq>

EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY

16.– 22. ZÁŘÍ 2020

