



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Výroční zpráva

za rok 2020

Datum zpracování: 19. 03. 2021

Finální verze



Partnerství
pro městskou
mobilitu



Měníme města k dobrému...



**PROPOJUJEME LIDI A ORGANIZACE
VZDĚLÁVÁME A INFORMUJEME
SPOLUPRACUJEME S MĚSTY A KRAJI
ZAPOJUJEME VEŘEJNOST
INSPIRUJEME SE V ZAHRANIČÍ**



Výroční zpráva 2020

Vydalo: Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

Text: © Jaroslav MARTINEK, Jitka VRTALOVÁ

Foto © Jaroslav MARTINEK, Jitka VRTALOVÁ, Depositphoto, Martina Mončková

vyšlo 19. 3. 2021

Předmluva

COVID 19 je pravděpodobně jedno z nejfrekventovanějších slov současnosti – obávaný virus, který dokázal v krátké době změnit zavedené návyky a dokázal pohnout obyvatele měst ke změnám. Obávanému nepříteli se podařilo nevídané. Během několika dnů vyčistil ovzduší měst a změnil pohledy lidí a měst na plánování dopravy.

O nemoci slyšíme doslova na každém rohu. Informace o aktuálních počtech nemocných plní titulní stránky deníků. V pozadí ale zůstávají aktuální témata, jako je životní styl, zdraví a odolnost společnosti jako celku.

Země i jednotlivá města napříč Evropou stupňují své investice do moderní mobility včetně cyklodopravy a vidí v nich cestu z krize způsobené koronavirem směrem k prosperitě a úspěšnější, udržitelnější budoucnosti. Od jara už vlády a regiony v Evropě alokovaly jednu miliardu eur (27 miliard korun) a další zdroje připravují na roky 2021 a dál.

Nahrávají tomu i společné priority členských zemí Evropské unie, které zastřešuje Evropská komise. Ta letos poprvé oficiálně oznámila, že dává cyklodopravu - tedy kola, elektrokola i nákladní cargokola - na stejnou úroveň jako auta, vlaky, lodě či letadla, když jedná o investicích na dalších 7 let.

Země v celé Evropě přijaly COVID jako příležitost ke změně a přerozdělení veřejného prostoru směrem k odolnější a zdravější společnosti. V tomto duchu je psána i Výroční zpráva 2020. Vždyť přeci nejde o souhrn nějakých aktivit, ale o zcela jasnou a konkrétní vizi, která je opřena o konkrétní fakta a aktivity. To, co jsme společně zrealizovali v roce 2020, budeme realizovat i nadále. Krok, po kroku, až se představa změny v realitu.

Tým zpracovatelů

Přehled obsahu

Kdo jsme a kam kráčíme

KAPITOLA 1

Cílem spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., je vytvářet podmínky pro města a obce, aby mohly realizovat své projekty v oblasti městské mobility, veřejného prostoru vlivného k lidem či zavádění inovačních technologií. Vize našeho spolku vychází ze stejnojmenného evropského projektu.

Spoluvytváříme strategické dokumenty

KAPITOLA 2

V roce 2020 jsme se mohli spolupodílet na tvorbě **nové vládní Koncepce městské a aktivní mobility** a na **aktualizaci metodiky plánu udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0**. Vypracovali jsme seznam připomínek pro **Strategii BESIP 2021 – 2030**. Za tím účelem jsme vedli jednání s 30 subjekty.

Učíme (se), pomáháme, jezdíme za vámi ...

KAPITOLA 3

Vzdělávání a výměna know-how patří k důležitým aktivitám spolku. Originální přístup spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. spočívá v následujících přístupech: 1) Zaměřuje se na vzdělávání nových manažerů městské mobility; 2) Poskytuje městům nezávislé konzultace při zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility (PUMM). Podporuje města, aby si plány mobility ve větší míře zpracovala sama. 3) Dává při vzdělávání větší důraz na tvorbu veřejného a uličního prostoru s ohledem na podporu aktivní mobility, ochrany životního prostředí a bezpečnosti z pohledu pěších a cyklistů.

Společně s našimi partnery jsme organizovali v roce 2020 **jednu on-line konferenci, dva workshopy a 21 webinářů a prezentovali** jsme na odborných akcích. **28krát jsme zajeli k vám**, abychom společně řešili vaše potřeby. Spravujeme také web **Akademie městské mobility (www.akademiemobility.cz)**, kde jsme zveřejnili celkem **385 novinek na různá témata**.

Komunikujeme, jsme CityChangers

KAPITOLA 4 a 5

Komunikace a participace bývá často klíčem, který rozhoduje o úspěchu opatření v oblasti dopravy a mobility. Pomáháme proto městům komunikovat téma pozitivně, aniž by se prioritně řešilo jen parkování. Proto je důležité sdílet zkušenosti a řešení a dostat tyto otázky do povědomí nejen veřejnosti odborné (viz kapitola 3.), ale i laické. CityChangers je iniciativa ke zlepšení situace v dopravě a jejím plánování. Iniciativa CityChangers ukazuje příklady, kdy se podařilo propojit obyvatele s vedením měst ale také situace, kde se projekty teprve připravují. Projekty zahrnují například školní ulice, dopravní výchovu, nové cyklostezky, spolupráci měst s žákovskými a studentskými parlamenty, carsharing, chytré parkování či šetrnou logistiku ve městech. Iniciativa CityChangers byla oficiálně [spuštěna v Senátu ČR dne 16. 9. 2020](#). Společně jsme oslavili [Evropský týden mobility \(16.–22. září 2020\)](#). Tato kapitola shrnuje hlavní aktivity v roce 2020.

Pomáháme budovat cyklistickou síť

KAPITOLA 6

Pokud se má budovat na území kraje smysluplná kontinuální síť cyklostezek a cyklotras bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **není možné se vyhnout tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků, nejen z úrovně kraje, ale i evropských zdrojů.** Je proto třeba správně nastavit alokace v Národním plánu obnovy, v IROP v novém programovém období 2021-2027 a dále je koordinovat s podporou ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Za tím účelem komunikujeme s příslušnými politiky a ministerstvy, aby podpořili výstavbu cyklostezek. **Monitorujeme záměry obcí, měst a krajů na výstavbu cyklistických stezek** a dále komu

Díváme se za hranice.

KAPITOLA 7

Přinášíme **moderní poznatky a inovace z evropských i mimoevropských zemí.** Realizujeme dva evropské projekty Danube Cycle Plan a SABRINA. Spolupodílíme se na **Panevropském plánu rozvoje cyklistiky.** Velkým úspěchem je, že **Česká silniční společnost** vybrala náš spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. jako **zástupce do Technického výboru Světové silniční asociace.** V souvislosti s přípravou XXVII. Světového silničního kongresu, který se po 52 letech vrací do ČR, se zúčastníme pracovních jednání.

Pro mezinárodní sdílení zkušeností spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. zřídil anglické webové stránky <https://en.dobramesta.cz/>.

Jsme tu pro vás

KAPITOLA 8

Nabízíme podporu pro členy spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., kterými jsou města, kraje, odborné organizace, nevládní a neziskové organizace (NNO), občanské iniciativy i firmy. Všechny naše aktivity mají jeden společný cíl – vytvoření týmu, který může změnit „tvář“ městských sídel. Členům poskytujeme odborné konzultace a zapojení do twinningového programu, pomoc při komunikaci s veřejností i klíčovými partnery ve městě. Chceme být partnery pro vládní i parlamentní politickou reprezentaci a zprostředkovat zkušenosti našich měst v rámci poradních panelů a národních pracovních skupin. K 31. 12. 2020 má spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. celkem **96 členů.**

Jsme dobří hospodáři

KAPITOLA 9

Hospodaření spolku je zdravé. **Hospodářský zisk za rok 2020 činil 230.736 Kč, z toho výnosy činily 2.646.660 Kč, náklady činily 2.415.924 Kč.**

Hospodaříme efektivně a finance na činnost získáváme převážně v souvislosti s konkrétními projekty spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Celkový hospodářský zisk za roky 2013 – 2020 činí 850.584 Kč.

OBSAH

1	Kdo jsme a kam kráčíme? Základní informace	8
1.1.	Statut organizace	8
1.2.	Poslání a cíle organizace (výťah z preambule spolku)	9
1.3.	Konkrétní cíle pro léta 2021 - 2022	10
2	Spoluvytváříme strategické dokumenty	11
2.1	Spolupráce s akademickou sférou	12
2.2	Spolupráce s ministerstvy	12
2.3	Spolupráce s kraji	13
2.4	Spolupráce s dalšími organizacemi	14
3	Učíme (se), vzděláváme, pomáháme	15
3.1	Úvodem, v čem jsme jiní	15
3.2	Letní škola (Pardubice; 2. – 3. 9. 2020)	16
3.3	Chronologicky nejdůležitější akce: workshopy, prezentace, jednání	17
3.4	Poradenství pro města v oblasti otázek městské mobility	20
3.5	Webový portál Akademie městské mobility a novinky	22
4	Komunikujeme udržitelnou mobilitu, jsme CityChangers	25
4.1	Jarní výzva CityChangers 2030	26
4.2	Evropský týden mobility	26
4.3	Prezentace v Senátu dne 16. 9. 2020	27
4.4	Rozhovory	29
4.5	Výstava CityChangers	33
4.6	Akce na školách	34
4.7	Veřejná setkání, výstavy, akce	35
4.7.1	Brno, Regiontour	35
4.7.2	Prezentace spojené s výstavou v Říčanech a v Jičíně	36
4.7.3	Tisková konference v Senátu	38
4.7.4	Další akce	38
4.8	Adventní kalendář	39
4.9	Upřesněná zimní výzva CityChangers 2030	41
5	Komunikační kanály	42
5.1	Webové stránky	42
5.1.1	CityChangers.eu	42
5.1.2	Stránky jednotlivých měst	42

5.2	Sociální sítě	44
5.2.1	Facebook:	44
5.2.2	Instagram:.....	44
5.2.3	Linkedin:	45
5.2.4	YouTube.....	45
5.3	Newslettery	47
6	Pomáháme budovat cyklistickou síť.....	49
6.1	Úvod do problematiky	49
6.2	Průvodce pro ČR: Jak uvolnit prostředky z EU pro investice do cyklistiky	50
6.3	Monitoring. Podpora cyklodopravy v letech 2015-2019 ze strany krajů.	52
7	Zapojujeme se do mezinárodních projektů	54
7.1	Danube Cycle Plan	54
7.2	SABRINA.....	54
7.3	Zastupování ve světovém technickém výboru 2.1 - PIARC	55
7.4	Spolupráce na Panevropském plánu cyklistické dopravy.....	55
7.5	Správcovství webového portálu v anglickém jazyce	56
7.6	Spolupráce s rakouskou organizací FGM-AMOR	57
8	Členové, členství a přínosy	58
9	Hospodaření spolku.....	60
9.1	Celkové hospodaření spolku.....	60
9.2	Analýza možností financování spolku v roce 2021.....	62
	Přílohy.....	63
	Příloha 1 - lekce o SUMP na webu.....	63
	Příloha 2 – Cíl Koncepce: podporovat financování a rozvoj infrastruktury.....	69
	Příloha 3 – stav Národního plánu obnovy 10/2020.....	72
	Sedm bodů pro moderní mobilitu	73
	Žádná revoluce, jen zabrzdit zaostávání.....	74
	Měníme rychlost, #StradeAperte a irská ofenzíva.....	75
	Bohaté země dál bohatnou. Na kole.....	76
	Kontext: z čeho 7 bodů pro moderní mobilitu vychází.....	76

1 Kdo jsme a kam kráčíme? Základní informace

1.1. Statut organizace

Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, která funguje jako zapsaný spolek. Členy spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. jsou města, svazky, kraje, odborné a neziskové organizace.

Cílem spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. je

- implementovat do českého a slovenského prostředí jeden z 14 projektů Městské agendy pro EU (Urban Agenda for the EU), kterým je projekt [Partnerství pro městskou mobilitu](#).
- vytvářet podmínky pro města a obce, aby mohly realizovat své projekty v oblasti městské mobility, veřejného prostoru vlivného k lidem či zavádění inovačních technologií.

Od roku 2013 se podařilo prosadit celou řadu změn v legislativě, ale též realizovat konkrétní projekty ve městech a obcích.

Činnost spolku je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům spojených s mobilitou. V současné době sdružuje spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. převážně města, seznam jednotlivých členů najdete na <https://www.dobramesta.cz/clenove>.

Název:

Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

IČ: 01911996

Sídlo: Chomoutov 388, Olomouc - Chomoutov, 783 35

Statutární zástupci:

Ing. Jaroslav Vymazal, předseda spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.
Ing. Josef Novák, místopředseda spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.
Ing. Jaroslav Martinek, jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s., 3331748359/0800

Web: www.dobramesta.cz.cz

1.2. Poslání a cíle organizace (výťah z preambule spolku)

Prioritou spolku **Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.** je zabývat se městskou mobilitou, která je klíčovým faktorem udržitelného rozvoje ve 21. století. Aby se zvládly stále náročnější požadavky na mobilitu v expandujících městech, a zároveň se zachovala a zlepšovala jejich obyvatelnost, musí se zajistit udržitelnost dopravních systémů v našich městech. Má-li být mobilita ve městech úspěšná, musí se zohlednit i jiné obory jako dopravní plánování, urbanismus i technický rozvoj. Složitost a komplexnost tématu vyžaduje spolehlivé a trvalé vzdělávání.

Městská mobilita v současnosti musí reagovat na měnící se podmínky: rostoucí dopravní přetíženost, se kterou souvisí hlukové znečištění a škodlivé emise v ovzduší, klimatické změny, nutnost hledat alternativy k fosilním palivům a dalším vyčerpatelným zdrojům, postupující urbanizace a rozpočtové krize ve veřejné sféře. Tyto faktory determinují rozvoj dopravy a mobility v Evropě. Hlavním úkolem je s využitím vzájemně propojených metod, strategií a opatření vytvořit takový systém mobility, který zvládne vyřešit zvyšující se poptávku po mobilitě.

Na tyto výzvy spolek **Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.** reaguje prostřednictvím naplňování svých strategických cílů, které se týkají těchto oblastí:

1. Podpora rozvoje městské mobility jako systému s vyváženou dělbou přepravní práce mezi jeho jednotlivými složkami s ohledem na vytváření příznivého prostředí pro život v obci.
2. Podpora rozvoje partnerství institucí spolupodílejících se na rozvoji městské mobility.
3. Vzdělávací a školicí činnost prostřednictvím vzdělávacího programu Akademie městské mobility.
4. PR aktivity ve prospěch městské mobility.
5. Usilování o změny v legislativě ČR ve prospěch opatření podporujících nový přístup k městské mobilitě.
6. Usilování o změny ve financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR podporujících nový přístup k městské mobilitě.
7. Poradenství pro členy v oblasti plánování rozvoje městské mobility, včetně tvorby koncepčních dokumentů.
8. Zajištění finančních zdrojů pro realizaci konkrétních opatření a aktivit v členských městech.

Plánování rozvoje měst a rozvoj mobility musíme vnímat jako dvě strany jedné mince, protože doprava a mobilita jsou proměnné, které závisejí na strukturách osídlení a na využívání půdy. Silné propojení mezi mobilitou a kvalitou životního prostředí musíme využít jako způsob, jak efektivně přispět k dosažení stanovených limitů v oblasti klimatu, kvality ovzduší a hluku.

1.3. Konkrétní cíle pro léta 2021 - 2022

I když tato výroční zpráva popisuje pouze aktivity roku 2020, je nezbytné je vidět v širším časovém horizontu. Aktivity by nikdy neměly být ohraničené jen kalendářním rokem, ale měly by mít určitý přesah. Z toho plynou základní cíle spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. pro další období:

- **Aktivně se spolupodílet na implementaci Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030.** Doslova chceme být „strážcem“ této Koncepce neboli prosazovat její naplňování, včetně bodů, které se do Koncepce nedostaly (např. stanovení alokací).
- Společně s FD ČVUT v Praze, Univerzitou Pardubice a VŠE v Praze **poskytovat odborné veřejnosti metodické zázemí pro podporu aktivní a městské mobility**, a to formou vedení webinářů, workshopů, jednání a konferencí.
- **Spravovat webový portál Akademie městské mobility** (www.akademiemobility.cz) a na jeho aktualizaci spolupracovat nejen s akademickou sférou, ale i odbornými organizacemi, v čele s Českou silniční společností, sekci SAMDI.
- **Spolupracovat s řadou mezinárodních organizací**, např. i s norskou výzkumnou organizací Transportøkonomisk institutt
- **Popularizovat odborné poznatky mezi veřejností iniciativou CityChangers** (www.citychangers.eu). Cílem je představit stávající projekty a organizace, které za nimi stojí (města, firmy, neziskové organizace, občanské iniciativy).
- **Pomocí Výzvy 10.000 kroků podpořit aktivní mobilitu a pohyb.** Výzva bude spuštěna k 1. 4. 2021. Více na www.desettisickroku.cz. Budeme rádi, když se přidáte.
- **Koordinovat ve spolupráci s kraji a městy vytváření dopravní sítě pro cyklisty**, a to v souladu s kapitolou 2.3.4. nové vládní Koncepce. Součástí opatření bude vytvoření **mapy pro návrh bezpečných cyklistických opatření**.
- **Na podzim 2021 připravit další ročník Ceny Víta Brandy**, která ohodnotí výjimečné projekty v oblasti aktivní a městské mobility.
- **Být součástí přípravného výboru XXVII. Světového silničního kongresu**, který se uskuteční v roce 2023 v České republice. Ministerstvo dopravy vybralo náš spolek do Technického výboru 2.1 Mobilita v zastavěných územích – PIARC.
- **Zastupovat Českou republiku v rámci THE PEP** (Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí), který funguje pod hlavičkou **Evropské hospodářské komise OSN** (EHK OSN) a **Světové zdravotnické organizace** (WHO), konkrétně v pracovní skupině pro cyklistiku. Spoluvytvářeli jsme Panevropský plán rozvoje cyklistiky, který by měl být podepsán zástupcem našeho Ministerstva dopravy v květnu 2021.
- Na podzim v roce 2022 jsme pověřeni společně s **Ministerstvem dopravy ČR připravit seminář v Bruselu na téma podpora cyklistické dopravy**.

2 Spoluvytváříme strategické dokumenty

V roce 2020 spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. se mohl spolupodílet:

1. **Na přípravě nové vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (dále jen „Koncepce“)**¹. Spolek spolupracoval s MD při přípravě nové Koncepce městské a aktivní mobility. Dokument nahrazuje Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020. Spolek pomáhal připomínkovat analytickou a návrhovou část a rovněž pomáhal s vypořádáním připomínek všech zainteresovaných partnerů. Cílem bylo cyklistickou dopravu lépe zakomponovat do celkového systému městské mobility. Koncepce byla Vládou ČR schválena dne 11. 1. 2021 a je ke stažení na tomto odkaze: <https://www.akademiemobility.cz/koncepce-560>. Spolek bude spolupracovat s MD na implementaci tohoto dokumentu.
2. **Na aktualizaci metodiky plánu udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0**². Spolek se spolupodílel na aktualizaci metodiky SUMP 2.0. ve spolupráci s FD ČVUT v Praze, Univerzitou Pardubice a VŠE v Praze. Spolek koordinoval participační proces formou vedení webinářů, workshopů, jednání a konferencí. Metodika bude hotová na jaře 2021. Poslední verze byla představena odborné veřejnosti dne 14. 12. 2020 v rámci on-line konference: <https://www.akademiemobility.cz/koncepce>. Spolek bude pomáhat městům s implementací SUMP 2.0. do praxe.
3. **Na vypracování připomínek na novou Strategii BESIP 2021 – 2030**³. Připomínky vznikly na základě mnoha zdrojů z oblasti bezpečnosti, které jsou zveřejněné na webovém portále Akademie městské mobility⁴. Cílem této webové stránky je propojit teze Koncepce městské a aktivní mobility a Strategie BESIP. Cílem je ukázat, že pokud stát, kraje a města mají spolupracovat a koordinovaně řešit otázky jako udržitelný rozvoj měst, změna klimatu v městském prostředí, inovativní řešení mobility nebo koncepce sociálního města orientovaná na člověka, pak se tomu má přizpůsobit i dopravní infrastruktura. V důsledku to znamená také změnit pohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

¹ <https://www.akademiemobility.cz/koncepce>

² <https://www.akademiemobility.cz/sump-20>

³ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1252/pripominky-ke-strategii-besip-2021---2030>

⁴ <https://www.akademiemobility.cz/bezpecnost-393>



V rámci tvorby obou dokumentů spolupracoval spolek s:

- Akademickou sférou, zejména s FD ČVUT v Praze (viz kapitola 2.2.).
- Ministerstvy a jejich organizacemi (viz kapitola 2.3.).
- Kraji (viz kapitola 2.4.).
- Sdruženími a asociacemi (viz kapitola 2.5.).
- Komerční sférou (viz kapitola 2.6.).

Vzhledem ke COVID-19 v roce 2020 se komunikovalo především přes sociální sítě, on-line workshopů a osobních schůzek – přehled je uveden v kapitole 3. Diskutovalo se zejména o prioritách, cílech, podporovaných aktivitách, procesech, příkladech dobré praxe apod. Členové platformy průběžně posílali své připomínky a náměty, které byly průběžně vyhodnocovány.

2.1 Spolupráce s akademickou sférou

Spolek spolupracoval s **FD ČVUT v Praze, Dopravní fakultou Jana Pernera Pardubice a VŠE Praha** na realizaci projektu „Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility“, v rámci programu Éta TAČR. Mezi partnerskými organizacemi je i **Universita Palackého Olomouc**, se kterou spolek spolupracuje již od roku 2015.

2.2 Spolupráce s ministerstvy

Probíhala tato jednání:

- **Ministerstvo dopravy:**
 - Konzultační setkání k nové metodice SUMP 2.0.: 4. 5. 2020 a 24. 11. 2020.
 - Spolupráce na připravované nové vládní Konceptci městské a aktivní mobility: Jednání s MD proběhla v těchto termínech 21. 7. 2020; 4. 8. 2020.
 - Společná konference k připomínkám Konceptce městské a aktivní mobility a metodiky SUMP 2.0. dne 14. 12. 2020

- **Ministerstvo pro místní rozvoj** – spolupráce na:
 - projektu Partnerství pro městskou mobilitu, který byl jedním z 14 projektů tzv. Městské agendy pro EU (Urban Agenda for the EU). Koordinační setkání probíhala on-line s koordinátorem projektu Ing. Jiří Vlčkem.
 - pracovní skupině MMR Smart Cities, a to v termínu 22. 1. 2020
- **Ministerstvo životního prostředí:**
 - Na MŽP proběhla tato jednání: 12. 5. 2020, 4. 6. 2020, 14. 7. 2020 (videokonference Evropský týden mobility), společná akce v Senátu ČR dne 16. 9. 2020 u příležitosti zahájení Evropského týdne mobility.
- **Ministerstvo zdravotnictví** – spolupráce na podpoře aktivní mobility. Schůzka proběhla dne 27. 1. 2020, následně probíhaly už jen on-line konzultace k zahájení kampaně „10000 kroků“

2.3 Spolupráce s kraji

Členy spolku **Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. jsou i kraje**, neboť i ony jsou významným hráčem na poli městské mobility, neboť právě ony mohou ovlivňovat mobilitu občanů daleko před hranicemi města. Například pokud město řeší nedostatek parkovacích míst ve městě, dá se předcházet tomuto problému kvalitní integrovanou veřejnou dopravou, nebo i výstavbou přestupních terminálů. S kvalitními službami se lépe motivují občané, aby svá auta nechali daleko za hranicemi měst a využívali i jiné dopravní prostředky. Přípomínky ze strany krajů mohou být zejména v rovině legislativních, finančních a organizačních změn.

Druhou významnou oblastí spolupráce s kraji je podpora výstavby dálkových cyklotras. Více informací je uvedeno v kapitole 6.

Jednání a komunikace proběhla s kraji následujícím způsobem:

- **Jihomoravský kraj:** připravuje podklady k členství: setkání dne 16. 1. 2020 na RegionTour v Brně.
- **Jihočeský kraj:** setkání na konferenci v Českých Budějovicích dne 21. 2. 2020.
- **Karlovarský kraj:** webinář proběhl dne 18. 5. 2020.
- **Královéhradecký kraj:** Jednání proběhla v termínech 13. 5. 2020, 3. 8. 2020 a 4. 9. 2020
- **Liberecký kraj:** s krajem jednání proběhla v termínech 14. 5. 2020, 4. 8. 2020
- **Olomoucký kraj:** jednání proběhlo dne 30. 1. 2020
- **Středočeský kraj:** webinář proběhl dne 15. 5. 2020, probíhaly on-line konzultace k řešení krajského plánu udržitelné městské mobility.
- **Ústecký kraj** – jednání proběhlo v termínu 14. 9. 2020.
- **Vysočina kraj** – jednání proběhla v termínech 13. 1. 2020 a 14. 2. 2020.

2.4 Spolupráce s dalšími organizacemi

- **Autonapůl** – spolupráce na propagačních akcích, sdílení informací, které jsou zveřejňovány na webu Akademie městské mobility: <https://www.dobramesta.cz/sdileni-aut-a-jizdnich-kol>.
- **Automat**: průběžné jednání ke Koncepci mě
- **CIVINET Česká a Slovenská republika**: účast na její akci v Olomouci, dohoda o výměně informací ve zpravodajích.
- **Czech Smart City Cluster**: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. se účastnil jednání dopravní pracovní skupiny.
- **Česká parkovací asociace**: účast na její on-line konferenci ve dnech 21. – 22. 2. 2020. Sdílení informací, které jsou zveřejňovány na webu Akademie městské mobility: <https://www.dobramesta.cz/parkovaci-politika>. Součástí bylo i zasílání průběžných připomínek k metodice SUMP 2.0.
- **Innovation Hub East** (www.eiturbanmobility.eu): FD ČVUT realizuje evropský projekt a spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. spolupracuje na sdílení informací.
- **Heinrich-Böll-Stiftung e. V.**: on-line spolupráce na vytvoření Atlasu mobility.
- **mmcité** – spolupráce při rozpracování témat **Design ulice a Integrovaných řešení**. Účast na workshopu k problematice SUMP dne 11. 6. 2020.
- **Nadace Partnerství**: průběžné připomínky k metodice SUMP 2.0. a k vládní Koncepci městské a aktivní mobility. Společné založení koordinačního centra pro rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky.
- **Národní sdružení místních akčních skupin** (<http://nsmascr.cz/>): průběžné připomínky k metodice SUMP 2.0.
- **Regio2020**: spolupráce na připomínkách k metodice SUMP 2.0.
- **Sdružení místních samospráv** (<https://www.smscr.cz/>): průběžné připomínky k metodice SUMP 2.0.
- **Státní fond dopravní infrastruktury**: účast na hodnotitelské skupině výběru cykloprojektů.
- **Svaz měst a obcí ČR**: připravili jsme pro SMO ČR připomínky ke Strategii BESIP
- **Svaz cestujících ve veřejné dopravě**: průběžné připomínky k metodice SUMP 2.0.
- **Technologická platforma silniční doprava**: průběžné připomínky k metodice SUMP 2.0. a dále uspořádání společného workshopu k problematice SUMP dne 11. 6. 2020

3 Učíme (se), vzděláváme, pomáháme

3.1 Úvodem, v čem jsme jiní

Je celá řada organizací, které se zaměřují na vzdělávací činnost v oblasti plánu udržitelné městské mobility a Smart Cities a spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. není v této oblasti výjimkou. Jsou ale čtyři oblasti, ve kterých se spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. odlišuje od ostatních:

- Zaměřuje se na vzdělávání nových manažerů městské mobility (viz kapitola 3.3.).
- Nabízí městům opravdu nezávislé konzultace při zpracování plánu udržitelné městské mobility (PUMM). Prioritou spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. není jejich realizace, ale vést města k tomu, aby si je ve větší míře zpracovala sama. Praktické zkušenosti z přípravy plánů mobility 1. generace by se měla promítnout do aktualizované národní metodiky PUMM 2.0. Pokud se má realizovat, tak z pohledu potřeb měst ...
- Dává při vzdělávání větší důraz na tvorbu veřejného a uličního prostoru s ohledem na podporu aktivní mobility, ochrany životního prostředí a bezpečnosti z pohledu kvality veřejného prostoru, tedy především očima pěších a cyklistů. Zatímco dopravní odborníci se soustředí v první řadě na řešení parkovací politiky, spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. dává důraz právě na celkové integrované řešení uličního prostoru. Jedná se přitom o jeden ze základních pilířů plánu udržitelné městské mobility.

Kompletní naplnění principu plánování udržitelné mobility vyžaduje změny v dosavadní praxi na mnoha úrovních. Naplnění proběhne za předpokladu, že principy budou přijaty všemi resorty národní úrovně, budou aplikovány experty a konzultanty, budou promítnuty úředníky měst a krajů do jejich plánovací praxe, principy městské mobility budou osvojeny pedagogy a akademickými pracovníky a předány dále žákům a studentům na základních, středních i vysokých školách, a až i obyvatelé měst začnou přemýšlet o dopadech svého dopravního chování. O tom je kapitola 2. této Výroční zprávy.

Z tohoto důvodu je informovanost, vzdělávání a výměna know-how významnou složkou aktivit spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s., které cílí na všechny stakeholdery i širokou veřejnost s potřebou uvědomit si principy městské dopravní udržitelnosti, její výhody a přínosy. Vše uvedené je nezbytné pro to, aby byl dopravní systém komplexně přizpůsoben všem a zároveň z něho mohli všichni profitovat. Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. pak vzdělával pomocí těchto nástrojů:

- Letní škola, Udržitelná mobilita – Made in Pardubice; 2. – 3. 2020, Pardubice (viz kapitola 3.2.).
- Chronologicky nejdůležitější akce (viz kapitola 3.3.).
- Poradenství pro města v oblasti otázek městské mobility (viz kapitola 3.4.).
- Webový portál Akademie městské mobility a novinky (viz kapitola 3.5.).

3.2 Letní škola (Pardubice; 2. – 3. 9. 2020)

Zástupci 12 měst se sjeli do Pardubic, aby ve dnech 2. – 3. 9. 2020 na Letní škole „Udržitelná doprava – Made in Pardubice“ společně diskutovali o problémech, které je trápí při plánování a realizaci udržitelné městské mobility. Pořadatelem byla Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT, Vysokou školou ekonomickou a se spolkem Partnerství pro městskou mobilitu.

Výstupem letní školy jsou dvě samotné přílohy výsledku 1 metodiky SUMP 2.0., které prezentují vybraná témata problémů.

Prvním výstupem je sborník na téma „Podrobnosti ke komunikaci, osvětě, marketingu a komunikačnímu plánu“ je součástí nově vytvořené metodiky pro přípravu Plánu udržitelné městské mobility 2.0, která prezentuje základní výsledek projektu MOBILMAN – Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility. Výsledek je ale zveřejněn jen na webu Akademie městské mobility.

Obecně největší „bolesti“ měst nejsou ani tak technické záležitosti, jako je zpracování dopravních průzkumů, dopravního modelu, návrh opatření apod, ale témata jako jsou participace, koordinace, komunikace, marketing. Manuály pro tyto oblasti sice existují, ale zdá se, že v prostředí dopravy a mobility selhávají. Proč? Je z toho cesta ven? Proč implementace pokulhává?

Po dvoudenním maratonu přednášek, exkurzí a pracovních workshopů pracovní tým dospěl k následujícím doporučením:

1. Silný tým tvoříme na začátku procesu plánování, v čele s koordinátorem mobility.
2. Naším impulsem pro zpracování jakéhokoliv dopravního plánu je potřeba změnit něco, co nefunguje, a nikoliv splnit podmínky pro čerpání dotací.
3. Stále dokola si připomínejme základní principy dopravního plánování.
4. Víme, že **hlavním moderátorem diskuse má být vedení města, které vede své obyvatele k zodpovědnosti, k udržitelnosti**. Implementace potřebuje patrony silné osobnosti, které zajistí uvedení plánu do praxe. Pokud nejsou, tak kdo uvěří vizím?
5. Naučme se slovník zakázaných slov. Společenská a marketingová komunikace má jiná pravidla než ta odborná.
6. Využijme stávající iniciativu CityChangers, která je platformou aktivních lidí v místních komunitách - <http://citychangers.eu/>.
7. Zkusme vidět pozitivní věci tam, kde jiní vidí problémy. A nebojme se také pochválit za věci, které se nám podařily.

Druhým výstupem je sborník na téma Podrobnosti k vybraným tématům metodiky SUMP, který je rovněž součástí nově vytvořené metodiky pro přípravu Plánu udržitelné městské mobility 2.0, která prezentuje základní výsledek projektu MOBILMAN – Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility. Výsledek je ale zveřejněn jen na webu Akademie městské mobility. Sborník prezentuje čtyř témata.

První téma představuje vazbu mezi bezpečností a udržitelným plánováním.

Dalším tématem je **oblast veřejné dopravy**, která umožňuje přepravu jak na delší vzdálenosti, tak i přepravu na kratší vzdálenosti především ve městech ve vazbě na MHD.

Třetí oblastí je zajištění „humanizace“ uličního prostoru, tzn., aby vedle jeho dopravní funkce

byl zároveň z hlediska života a potřeb lidí přívětivý a funkční. Uliční prostor musí být multifunkční a nikoliv být jen prostorem sloužícím dopravě. V rámci plnění ostatních funkcí (např. jako obchodní zóna nebo místo pro poskytování jiných služeb) může přispívat k omezování potřeb po mobilitě na delší vzdálenosti. Ulice jako jeden ze základních prvků osnovy veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města.

Poslední téma se zabývá otázkou určitého napětí mezi termíny jako je doprava a mobilita.

Celá kapitola je popsána jako shrnutí diskuse se zástupci 12 měst, a proto nutně nemusí zastávat oficiální stanovisko Ministerstva dopravy ČR a Technologické agentury ČR. Jeden ze zásadních problémů SUMP je v ne vždy zcela správně chápané terminologii, která je velmi často přesouvána do roviny ekonomických termínů nabídka-poptávka. Je vhodnější nabídku formulovat spíše přímo jako formu služby, tedy Transport-as-a-Service (TaaS) a Mobility-as-a-Service (MaaS). Poptávka je pak výrazně komplikovanější a pro její definici je třeba hlubšího pohledu do historie lidstva a rozvoje lidského společenství. Problematika je dále rozpracována v podkapitolách. 1) Historický vývoj měst; 2) Služby nad dopravní infrastrukturou; 3) Vlivy člověka na přirozenou evoluci; 4) Organizační řešení nebo technologická cesta?; 5) Dopravní prostředky.

Fotogalerie



Prezentace jsou dostupné na webu Akademie městské mobility na tomto odkaze:
<https://www.akademiemobility.cz/akce/106>

3.3 Chronologicky nejdůležitější akce: workshopy, prezentace, jednání.

- 30. 3. výzva k zapojení do pracovní skupiny pro tvorbu metodiky SUMP 2.0.⁵
- 8. 4. Webinar SUMP 2.0., Lekce 1-7⁶
- 15. 4. Webinar SUMP 2.0. Lekce 1-7

⁵ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1079/vznika-pracovni-skupina-pro-novou-ceskou-metodiku-sump-2.0>

⁶ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1086/prvni-setkani-pracovni-skupiny-k-nove-metodice-sump-2.0.-se-konalo-dnes>

- 17. 4. Článek o SUMP 2.0. do Dopravního inženýrství
- 29. 4. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Hodonín
- 30. 4. Zveřejnění první verze metodiky SUMP 2.0. pro navazující webináře a prezentace
- 30. 4. Webinář na téma Tři kroky pro změnu ulice nebo náměstí⁷
- 4. 5. Koordinační jednání s MD k metodice SUMP 2.0.
- 15. 5. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro Středočeský kraj
- 15. 5. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Tišnov⁸
- 18. 5. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro Karlovarský kraj
- 20. 5. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Kutná Hora⁹
- 21. 5. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Olomouc
- 27. 5. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Jeseník¹⁰
- 29. 5. Webinář na téma Komunikace a změna dopravního chování¹¹
- 9. 6. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Třebíč¹²
- 1. 6. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Uherský Brod
- 4. 6. Prezentace metodiky SUMP 2.0. na konferenci Hospodářského výboru PS ČR na téma Nové možnosti mobility
- 11. 6. Brno, Workshop s městy na téma SUMP 2.0.¹³
- 16. 6. Prezentace na semináři k využití cyklo dat pro rozvoj cyklistiky ve městech. Akci pořádala Nadace Partnerství ve spolupráci s Prahou. Součástí bylo také vystoupení Jitky Vrtalové na téma “Význam dat pro cyklodopravu ČR”¹⁴
- 5. 8. Webinář k novinkách v metodice SUMP 2.0.¹⁵
- 13. 8. Prezentace metodiky SUMP 2.0. na semináři Prahy Suchdol k novým možnostem městské mobility
- 2. – 3. 9. 2020 Letní škola „Udržitelná mobilita, made in Pardubice“, velká pracovní porada řešitelského týmu a 12 měst
- 4. 9. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro Královéhradecký kraj, prezentace v příloze
- 11. 9. Prezentace metodiky SUMP 2.0. na on-line konferenci MD k financování¹⁶
- 14. 9. Prezentace metodiky SUMP 2.0. na konferenci Nadace Partnerství ve vztahu k podpoře cyklistiky a financování
- 16. 9. Zahájení Evropského týdne mobility v Senátu ČR, představení iniciativy CityChangers a putovní výstavy

⁷ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1097/materialy-ke-stazeni-tri-kroky-pro-zmenu-ulice-nebo-namesti>

⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1110/zprava-z-konzultacniho-webinare-pro-mesto-tisnov>

⁹ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1111/do-konzultace-k-planum-mobility-se-zapojila-kutna-hora>

¹⁰ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1112/do-konzultace-k-planum-mobility-se-zapojil-jesenik>

¹¹ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1118/zprava-z-webinare-na-tema-komunikace-a-zmen-dopravniho-chovani>

¹² <https://www.dobramesta.cz/novinky/1126/trebic-pripravuje-ambiciozni-plan-mobility-nove-generace>

¹³ [Workshop pracovní skupiny MOBILITA - Partnerství pro městskou mobilitu \(dobramesta.cz\)](https://www.dobramesta.cz/novinky/1246/Workshop-pracovni-skupiny-MOBILITA-Partnerství-pro-městskou-mobilitu-dobramesta.cz)

¹⁴ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1246>

¹⁵ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1157/webinar---novinky-v-metodice-sump-2.0>

¹⁶ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1185/prezentace-nove-metodiky-sump-2.0-na-md>

- 16. 9. – 19. 9. 2020 – putovní výstava v Říčanech
- 20. - 30. 9. 2020 – putovní výstava v Jičíně
- 22. 9. Prezentace metodiky SUMP 2.0. na semináři Prahy 5 Nové šance pro aktivní mobilitu v Praze¹⁷
- 5. 11. Zveřejnění druhé verze metodiky SUMP 2.0., která byla zaslána na MD
- 20. 11. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Boskovice
- 30. 11. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Jilemnice
- 23. 11. Koordinační jednání řešitelského týmu k metodice SUMP 2.0.
- 24. 11. Koordinační jednání s MD k metodice SUMP 2.0.
- 10. 12. Zveřejnění kompletní verze metodiky SUMP 2.0. pro konferenci dne 14. 12. 2020, soubory jsou k dispozici na webovém portále Akademie městské mobility¹⁸
- 11. 12. Konzultační webinář o SUMP 2.0. pro město Jihlava
- 14. 12. On-line konference "koncepce městské a aktivní mobility", její součástí byla i prezentace metodiky SUMP 2.0.¹⁹ K jednotlivým kapitolám a přílohám metodiky byly připravené samostatné prezentace.
- 17. 12. Diskusní webinář k otázkám nové metodiky SUMP 2.0. a připravované Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030²⁰.

Záznam z pracovní porady k meziřesortnímu připomínkovému řízení

TERMÍN: 14. prosince 2020, 09:00 – 16:00

Pořadatelé:



Ministerstvo dopravy



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



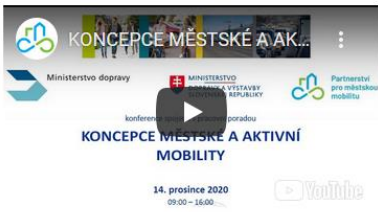
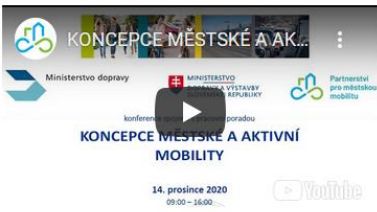
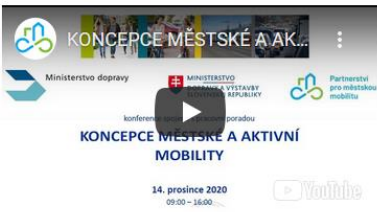
Partnerství
pro městskou
mobilitu

(pro zvětšení obrazovky klikněte na logo YouTube v pravém dolním rohu obrazovky)

Část 1

Část 2

Část 3

<https://www.akademiamobility.cz/koncepce>

¹⁷ [Nové šance pro aktivní mobilitu - Partnerství pro městskou mobilitu \(dobramesta.cz\)](https://www.dobramesta.cz/)

¹⁸ <https://www.akademiamobility.cz/sump-20>

¹⁹ <https://www.akademiamobility.cz/koncepce>

²⁰ <https://www.akademiamobility.cz/koncepce>

3.4 Poradenství pro města v oblasti otázek městské mobility

Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. poskytuje svým členům odborné konzultace a pomáhá jim s propagací myšlenek SUMP v praxi, a to formou samostatných konzultací. V roce 2020 bylo poskytnuto **28 konzultací**. V roce 2020 byla navíc pozornost zaměřena na projednávání s městy jejich přístup k řešení Plánu udržitelné městské mobility. Proběhla tato jednání:

- **7. 1. České Budějovice**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: SUMP: <http://www.c-budejovice.cz/strategicky-plan-udrzitelne-mobility-sump> a <http://ceskebudejovice.dobramesta.cz/>
- **9. 1. Moravská Třebová**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <http://moravskatrebova.dobramesta.cz/>
- **15. 1. Uherské Hradiště**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <https://uherske-hradiste.dobramesta.cz/>
- **29. 1. Olomouc**, setkání se studenty, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <https://olomouc.dobramesta.cz/>
- **27. 2. Uničov**, setkání s radnicí a studenty uničovského gymnázia, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <https://unicov.dobramesta.cz/>
- **2. 3. Valašské Meziříčí**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **6. 3. Jihlava**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: SUMP <https://www.jihlava.cz/doprava/> a <http://jihlava.dobramesta.cz/>
- **1. 4. Plzeň**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <http://www.mobilita-plzen.cz/>,
- **24. 4. Kroměříž**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: SUMP: Kroměříž: <http://mobilita-kromeriz.cz/> a <https://kromeriz.dobramesta.cz/>
- **29. 4. Hodonín**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **14. 5. Valašské Klobouky**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **15. 5. Tišnov**, webinář pro město (viz. kapitola 5.3.)
- **27. 5. Jeseník**, webinář pro město (viz. kapitola 5.3.)
- **1. 6. Uherský Brod**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **9. 6. Třebíč**, webinář pro město (viz. kapitola 5.3.), (soubory ke stažení k SUMP: [Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč: Třebíč \(trebic.cz\)](#))
- **10. 6. Třinec**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <https://trinec.dobramesta.cz/>
- **11. 6. Krnov**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <https://krnov.dobramesta.cz/>
- **3. 7. Příbram**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkou: <https://pribram.dobramesta.cz/>

- **13. 7. Otrokovice**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: <https://otrokovice.dobramesta.cz/> a SUMP: <http://mobilita-otrokovice.cz/>.
- **3. 8. Hradec Králové**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: <https://www.hradecjede.cz/> a <https://hradeckralove.dobramesta.cz/>
- **1. 9. Karlovy Vary**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: <http://www.mobilita-karlovyvary.cz/>, <http://karlovyvary.dobramesta.cz/>
- **7. 10. Šumperk**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **13.10. Jilemnice**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **14. 10. Dvůr Králové n. Labem**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **23. 10. Valašské Meziříčí**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **20. 11. Boskovice**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **30. 11. Jilemnice**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility
- **11. 12. Jihlava**, konzultační setkání k plánování udržitelné městské mobility, diskuse nad stránkami: SUMP <https://www.jihlava.cz/doprava/> a <http://jihlava.dobramesta.cz/>

3.5 Webový portál Akademie městské mobility a novinky

Aby politická a odborná veřejnost měla při diskusích k dispozici relevantní informace o udržitelné mobilitě, byl vytvořen webový portál Akademie městské mobility, na kterém jsou uvedeny kompletní odborné informace z dané problematiky www.akademiemobility.cz.



Hlavní důraz stránky je postaven na třech pilířích, na kterých stojí realizace a implementace SUMP:

- Principy strategického plánování.
- Komunikační aktivity, propagace, marketing
- Realizace tvrdých opatření,

Horní lišta představuje

- Konceptu městské a aktivní mobility;
- Metodiku Plánu udržitelné městské a aktivní mobility, tzv. SUMP 2.0., v příloze je uveden seznam lekcí k SUMP 2.0. zveřejněné na webu;
- Fakta a čísla (zdraví, životní prostředí, bezpečnost, dopravní chování, statistika atd.);
- Evropské a národní strategické dokumenty;
- Akce, Novinky.

Konkrétní příklady dobré praxe, tematicky rozdělené

1) Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- Portál Akademie městské mobility:
 - Plánování v souvislostech: <https://www.akademiamobility.cz/planovani-508>

2) Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

- Portál Akademie městské mobility:
 - Nové služby mobility a inovace: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>
 - SUMP a regulace automobilové dopravy (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1246/regulace-motorovych-vozidel-v-kontextu-sump>
 - SUMP a sdílená mobilita (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1236/sdilená-mobilita-v-kontextu-sump>
 - SUMP a ITS a chytré technologie (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1239/its-a-chytre-technologie-v-kontextu-sump>
 - SUMP a Mobilita jako služba (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1241/mobilita-jako-sluzba-maas-v-kontextu-sump>
 - SUMP a autonomní vozidla: (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1238/autonomni-vozidla-v-kontextu-sump>

3) Parkovací politika

- Portál Akademie městské mobility:
 - Parkování: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>.
 - SUMP a parkovací politika (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1240/parkovani-v-kontextu-sump>

4) Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Portál Akademie městské mobility:
 - Veřejná doprava: <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
 - SUMP a veřejná doprava (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1242/verejna-doprava-v-kontextu-sump>

5) Pěší doprava: zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek

- Portál Akademie městské mobility:
 - Pěší doprava: <https://www.akademiamobility.cz/pesi-doprava>

- SUMP a pěší doprava (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1244/chuze-v-kontextu-sump>

6) Cyklistická doprava: zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek

- Portál Akademie městské mobility:
 - Cyklistická doprava <https://www.akademiamobility.cz/cyklisticka-doprava> a <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
 - SUMP a cyklistická doprava (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1243/cyklisticka-doprava-ci-jizda-na-kole-v-kontextu-sump>

7) Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví

- Portál Akademie městské mobility:
 - Čistá mobilita: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
 - SUMP a opatření čisté mobility (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1235/cista-mobilita-v-kontextu-sump>

8) Optimalizace nákladní dopravy ve městech

- Portál Akademie městské mobility:
 - SUMP a městská logistika (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1237/mestska-logistika-v-kontextu-sump>

9) Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

- Portál Akademie městské mobility:
 - Dopravní funkce ve veřejném prostoru: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

Příklad



[Sborník Příklady, zkušenosti a inspirace ze zahraničí](#)

Představujeme sborník PŘÍKLADY, ZKUŠENOSTI A INSPIRACE ZE ZAHRANIČÍ. Ale co to vlastně je dobrá praxe? A lze implementovat zahraniční zkušenosti do českého prostředí? Ale jistě, jen musíme chtít. Principy jsou stejné, nezávisle na tom, jestli žijeme v Česku, nebo v Belgii, či Norsku. Často kolem sebe slyšíme, že jsme jiní, že máme jinou kulturu, a zkrátka, u nás... [číst dále](#)

4 Komunikujeme udržitelnou mobilitu, jsme CityChangers

Doprava je jedním z nejpálčivějších témat většiny měst. Česká ekonomika patří mezi energeticky a uhlíkově nejnáročnější země OECD a populace ČR je vystavena vysokým úrovním znečištění ovzduší.²¹ Míra úmrtnosti v důsledku znečištění vnějšího ovzduší je ve srovnání s průměrem OECD téměř dvojnásobná. Odhaduje se, že náklady s tím spojené odpovídaly v roce 2016 hodnotě 6 % HDP. Podle statistik Světové zdravotnické organizace (WHO) zemře v ČR 5x více lidí na znečištění ovzduší než vlivem dopravních nehod²²

Podobné problémy tak řeší prakticky všechna města. Proto je důležité sdílet zkušenosti a řešení a dostat tyto otázky do povědomí nejen veřejnosti odborné (viz kapitola 3.), ale i laické.

Pomáháme městům při komunikaci témat v oblasti dopravy a mobility

Napomáhá tomu iniciativa CityChangers, která vznikla mezi členy spolku Partnerství pro městskou mobilitu. Cílem je propojit města a občanské iniciativy a otevřít otázky typu: V jakém městě chceme žít? Co je budoucností našich měst v kontextu globalizace, klimatických změn apod.?

CityChangers je iniciativa ke zlepšení situace v dopravě a jejím plánování. Připojit se může každý, kdo chce změnit něco ve svém okolí v oblasti dopravy a mobility. Platformu občanů tvoří především aktivní lidé v místních komunitách, ale také politici a úředníci, které spojuje zájem o téma šetrné a udržitelné mobility. Iniciativa CityChangers ukazuje příklady, kdy se podařilo propojit obyvatele s vedením měst ale také situace, kde se projekty teprve připravují.

Projekty zahrnují například školní ulice, dopravní výchovu, nové cyklostezky, spolupráci měst s žákovskými a studentskými parlamenty, carsharing, chytré parkování či šetrnou logistiku ve městech. Iniciativa vznikla mezi členy [spolku Partnerství pro městskou mobilitu](#).

Iniciativa CityChangers byla oficiálně [spuštěna v Senátu ČR dne 16. 9. 2020](#). Společně jsme oslavili [Evropský týden mobility \(16.–22. září 2020\)](#).

Tato kapitola shrnuje hlavní aktivity v roce 2020.

Aby politická a odborná veřejnost měla při diskusích k dispozici relevantní informace o udržitelné mobilitě, byl vytvořen webový portál **Akademie městské mobility**, na kterém jsou uvedeny kompletní odborné informace z dané problematiky www.akademiemobility.cz (viz kapitola 3.4.).

²¹ Zpráva OECD: <https://www.dobramesta.cz/aktuality/780/oecd-jak-zlepsit-zivotni-prostredi-v-cesku>

²² WHO: World Health Statistics 2018, Monitoring health for the SDG

4.1 Jarní výzva CityChangers 2030

Výzva vznikla na jaře 2020 jako reakce na novou situaci ve městech a související problémy s mobilitou. Kvůli pandemii koronaviru, zejména v létě vzrostl počet cyklistů a pěších na cestách, proto jsme se rozhodli podpořit jejich bezpečnost. Během roku se k výzvě připojili zástupci měst, státní správy i obyvatelé měst a představitelé místních iniciativ. <https://www.dobramesta.cz/vyzva>

Z textu výzvy:

Svět se od základu změní a dotkne se to nás všech. Po současné krizi před námi bude nový začátek, který nám dá šanci uchopit naše životy jinak než dosud a začít dělat věci lépe.

Městská mobilita se vždy týkala, týká a bude týkat každého z nás. Všichni budeme i nadále využívat dopravní infrastrukturu, cestovat různými dopravními prostředky, vnímat design veřejného prostoru, přizpůsobovat životní prostředí tomu, jak se pohybujeme. Každý z nás bude i nadále klást na mobilitu jiné nároky podle svých individuálních potřeb, což často vede k obtížně řešitelným, až nebezpečným situacím.

A tady je šance na změnu. Všichni tušíme, že nás čeká hospodářská recese a stát i my, jeho občané, budeme muset šetřit. I v této situaci však musí městská mobilita fungovat. V nových podmínkách bude ještě víc nutné plánovat rozumně, úsporně, bez zbytečně drahých dopravních investic.

Výzva byla spojená se závazkem připojit se k Evropskému týdnu mobility 16. – 22. 9. 2020 (viz kapitola 4.2).

4.2 Evropský týden mobility

Již po devatenácté se řada evropských měst a obcí připojila k Evropskému týdnu mobility. Spolek Partnerství pro městskou mobilitu byl v roce 2020 spolukoordinátorem týdne, ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí.

Tématem letošního ročníku byla „Bezemisní mobilita pro všechny“, která odráží ambiciózní cíl uhlíkově neutrálního evropského kontinentu do roku 2050 i nutnost jeho dostupnosti pro všechny, tedy i obyvatele s hendikepem. Do projektu je aktuálně zapojeno 49 zemí a v České republice se ho letos účastnilo na 28 obcí a měst.

Český překlad sloganu ETM „Choose your move!“ je „Tvůj styl, tvoje volba“. Význam této výzvy může být přeložen také „My jsme si vybrali, jdeme touto cestou, a co vy?“

Letošní ročník byl trochu jiný. Pokud víme, že u nás se vedou často jen teoretické diskuse o udržitelné mobilitě, že chybí osvěta, chybí vůle po změnách, chybí politici, kteří by stáli za změnami, chybí projektanti, pak musíme na tuto skutečnost jasně reagovat.

Jen v několika městech jdou příkladem sami politici, jako například v [Litomyšli](#). Kolik ale takových měst máme? Otázka tedy je, kdo bude říkat tu výzvu? Čím jménem bude zaznívat takový apel? Fakt je ten, že stejně uvažující lidé jsou v menšině a většina "jede" v nějakém stereotypu. Právě na lidech jako je starosta v Litomyšli byla založená kampaň CityChangers a i

letošní ročník ETM 2020. Postavili jsme ji na lidech, kteří jsou schopni být ambasadoři změny. Chceme pomoci našim městům, aby se opřela o vize, které už nabízí řada stávajících strategických dokumentů.

Evropský týden mobility 2020

TÉMA: Zero-emission mobility for all
Bezemisní mobilita pro všechny

SLOGAN: Tvůj styl, tvoje volba!



Další informace o programech, seznam zapojených měst apod. je zde:
<https://www.dobramesta.cz/etm>

4.3 Prezentace v Senátu dne 16. 9. 2020

V den zahájení Evropského týdne mobility (16. 9. 2020) přijal předseda Senátu Parlamentu ČR Miloš Vystrčil ve Valdštejnské zahradě zástupce a zástupkyně iniciativy CityChangers z různých koutů republiky a byla představena výstava CityChangers. Během hodiny jednotliví CityChangers prezentovali své aktivity. Na praktických příkladech ukázali, jak mohou česká města a obce snižovat negativní důsledky dopravy, které výrazně ovlivňují zdraví obyvatel a kvalitu životního prostředí.

Evropský týden mobility (ETM) je každoroční iniciativa Evropské komise s cílem zlepšit veřejné zdraví a kvalitu života podporou čisté mobility a udržitelné městské dopravy. Kampaň ukazuje hodnotu prostoru v ulicích a dává lidem šanci vyzkoušet nové přístupy k výzvám, jako je znečištění ovzduší, nedostatek fyzické aktivity či adaptace na klimatické změny.

Během setkání v Senátu se postupně představily projekty na sdílení automobilů, podporu cyklistiky ve městech či propagaci zdravého pohybu u dětí, například formou pěší chůze či využitím koloběžky na cestu do školy.

Účastníci setkání se také shodli, že pro dosažení udržitelné mobility sehrávají klíčovou roli radnice.

Videa:

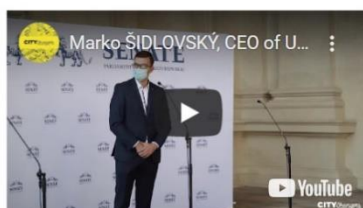
Sestřih ze 16. 9. 2020: <https://www.youtube.com/watch?v=tJV-ewHMhWU&t=1s>



Jednotliví řečníci, kteří v Senátu vystoupili formou krátkého videa:

<https://www.dobramesta.cz/predstaveni-v-senatu>

Mluvčí v Senátu dne 16. 9. 2020



Při té příležitosti mimo jiné zaznělo

Předseda Senátu Miloš Vystrčil přivítal zástupce iniciativy slovy: „Chci na úvod všem z vás, kteří přispívají k tomu, že se začínáme nejen ve městech pohybovat trochu jiným způsobem, než je dnes zvykem, poděkovat. Čistota životního prostředí je pro kulturu a kvalitu života ve městech skutečně zásadní.“ Poté se rozhovořil o vlastním pojetí pohybu ve městě: „Přiznám se, že nejvíce preferuji městskou mobilitu, která spoléhá na vlastní nohy. Kam můžeme dojít pěšky, tam bychom měli chodit pěšky, kam můžeme doběhnout, tam bychom měli doběhnout. A teprve pokud to není možné, měli bychom přemýšlet o jiných dopravních prostředcích, přičemž bychom měli upřednostňovat ty ekologické.“

Anna Pasková, ředitelka Odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje z **Ministerstva životního prostředí ČR**, které je národním koordinátorem ETM, mimo jiné uvedla: „Každá obec a město se může zapojit. Buď tím, že vyhlásí Den bez aut, který každoročně spadá na 22. září, nebo že představí formou semináře, v letošním roce často i formou online semináře, nějaké aktivity. Nebo přijme trvalé opatření, například zbuduje část cyklostezky.“

Jaroslav Vymazal, předseda Partnerství pro městskou mobilitu, řekl: „Město musí jít za občanem. Jen pokud jsou výstupem obecných strategií konkrétní dopravní opatření, občan vnímá, že město něco dělá.“

4.4 Rozhovory

1. [Litomyšl je městem krátkých vzdáleností, říká starosta Daniel Brýdl](#)



04. 12. 2020 | Jaké hlavní cíle vidíte v oblasti mobility ve Vašem městě? Obecně vidím, že se naše civilizace musí zamyslet nad změnou klimatu a každý musí začít u sebe. Pokud jde o oblast mobility, jednoznačně bychom měli preferovat chůzi a cyklodopravu, popř. hromadnou dopravu, před individuální... [číst dále](#)

2. [Blanka Klimešová: Máme šanci zpomalit a objevit chůzi. Je to poklad, který může změnit města.](#)



30. 11. 2020 | Všichni jsme se narodili jako chodci a pohybovat se pěšky je naše přirozenost. A protože chodit je normální, často se na nás zapomíná. Spolek Pěšky městem dopřává chodcům hlas. Pomáhá zajišťovat bezpečné prostředí pro chodce a upravovat veřejná prostranství, aby lákala... [číst dále](#)

3. [Lukáš Bajt zvolen zeleným ambasadorem E.ON](#)



18. 11. 2020 | Seznamte se s novým zeleným ambasadorem E.ON. Lukáš Bajt z Českých Budějovic je aktivní nejen jako zástupce spolku CykloBudějovice, ale také jako člen správní rady Partnerství pro městskou mobilitu. CykloBudějovice je občanské sdružení založené na podzim roku 2013.... [číst dále](#)

4. [Martin Buršík, Příbram: Máme nové autobusy, generel dopravy a chystáme e-kola pro městské zaměstnance](#)

03. 11. 2020 | Mnohá menší města řeší dopravní problémy, s jakými se potýkají velké aglomerace. Přeplněné ulice, nedostatek parkování, přetížená veřejná doprava nebo nebezpečné cesty pro cyklisty. Jedním z měst, kde se postupně daří řešit dopravní problémy, je Příbram. „Na pozici... [číst dále](#)

5. [Jaroslav Vymazal: V Jihlavě chceme posílit udržitelné dopravní módy](#)

30. 10. 2020 | Jihlava má schválený plán městské mobility a v nejbližší době se chystá k řadě nových opatření. Jaké hlavní úkoly čekají na metropoli Kraje Vysočina v tomto roce? Zeptali jsme se radního pro oblast dopravy a informatiky města Jihlava pana Jaroslava Vymazala. Jaké hlavní... [číst dále](#)



6. [Jiří Dospíšil: Chceme lidem v Tišnově pomoci ve změně myšlení](#)



23. 10. 2020 | Se starostou Tišnova Jiřím Dospíšilem jsme se potkali způsobem typickým pro současnou dobu, přes videokonferenci. A o čem byla řeč? Tišnov má nového koordinátora mobility, chystá revitalizaci náměstí a celou řadu akcí na propagaci jízdního kola nebo chůze. Jaké hlavní... [číst dále](#)

7. Věra Palkovská: Mým cílem je, aby lidé chtěli v Třinci žít



16. 10. 2020 | Třinec se již několik let hlásí ke značce Smart City. O tom, co vše to znamená pro vedení města a život v něm, hovoří primátorka města Věra Palkovská. Co pro vás znamená pojem chytré město? Podstatné je mít stabilní dlouhodobý plán rozvoje a vědět, kam směřovat.... [číst dále](#)

8. Starosta města Krnova - signatář výzvy CityChangers 2030



9. 10. 2020 | Jedním ze signatářů výzvy CityChangers 2030 <https://www.dobramesta.cz/vyzva> je i starosta města Krnova, který zveřejnil na svém facebookovém porofilu zajímavý příspěvek ke krnovským ulicím. Celý jej zveřejňujeme, neboť tím chceme ukázat, že jakýkoliv plán udržitelné městské... [číst dále](#)

9. Miroslav Žbánek: Bezpečnost dětí i parkovací politika

05. 09. 2020 | Olomouc vždy patřila mezi nejvýznamnější královská města v českých zemích.



Díky své výhodné poloze, starobylé univerzitě, duchovním, kulturním a řemeslným tradicím byla po dlouhá staletí přirozeným centrem Moravy, které lákalo umělce, vzdělance a obchodníky. Zeptali jsme... [číst dále](#)

10. Miloš Musil: V Oslavanech jsme vytvořili dobrý tandem



02. 09. 2020 | Mezi členy spolku se v roce 2014 přidalo jihomoravské město Oslavany, které zastupuje bývalý místostarosta Miloš Musil a místostarosta současný, Svatopluk Staněk. Příspěvek ukazuje, jak za každým příběhem města stojí silná osobnost nebo iniciativa. Oslavany se staly centrem... [číst dále](#)

11. Roman Havlín: Doprava do práce se hodně změnila



29. 08. 2020 | K výzvě CityChangers se připojil svým podpisem také nový ředitel Jaderné elektrárny Dukovany Roman Havlín, který je ve funkci od června letošního roku. Ve společnosti ale není žádným nováčkem, v dukovanské elektrárně nastoupil hned po ukončení školy a v posledních letech... [číst dále](#)

12. [Renata Zajíčková: Generel dopravy Prahy 5 bude postavený na udržitelnosti](#)



04. 08. 2020 | Praha 5 je tradičně vstupní branou do Prahy z jihu a jihozápadu. Současně je však i domovem pro takřka 90 000 občanů Prahy a významnou součástí celoměstského centra hl. m. Prahy s vysokou koncentrací pracovních příležitostí a služeb, propojující historické jádro Prahy s jeho... [číst dále](#)

13. [Jana Trávníčková: Chci pomáhat lidem odbourávat strach z dopravy](#)

11. 07. 2020 | Jana Trávníčková, cyklo-influencerka a autorka projektu Holky na kole, má zajímavý příběh. Před pěti lety založila skupinu, jejíž cílem je pomoci překonávat překážky pro denní dojíždění na kole. Projekt „Holky na kole“ pomáhá ženám jezdit na kole ve městě. Je receptem... [číst dále](#)



14. [Libor Střecha: Plán mobility nelze dělat v tichosti úřadu](#)

02. 07. 2020 | Hodonín je další z řady měst, které se rozhodlo zpracovat si plán udržitelné městské mobility. Aglomerace na hranici mezi Jihomoravským krajem a sousedním Slovenskem stojí podobně jako jiná česká a slovenská města před narůstajícími požadavky na parkování, tranzitní dopravu,... [číst dále](#)



4.5 Výstava CityChangers

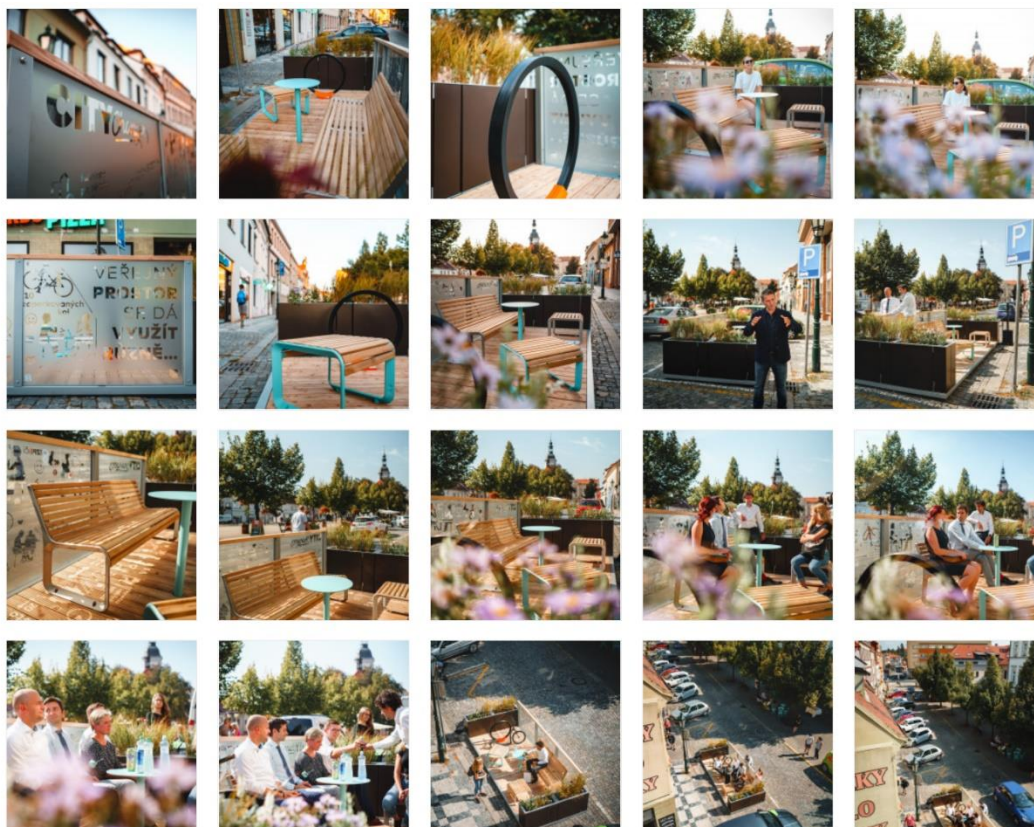
Výstava CityChangers byla vytvořena jako pomocný nástroj pro města, který jim má pomoci lépe vykomunikovat vybraná témata Plánu udržitelné městské mobility (SUMP). Komunikace se netýká pouze jednosměrné komunikace od úřadu směrem k veřejnosti. Jedná se o obousměrnou komunikaci na více úrovních, tedy jak s veřejností, tak napříč úřadem i na vyšší úrovni veřejné správy. Každá tato komunikace má svá specifika, která je třeba při implementaci opatření reflektovat. "

Po konzultaci s městy na letní škole v Praze v roce 2019 bylo rozhodnuto, že nebude vytvořena výstava klasickým způsobem, kdy by se vyrobily jen panely, které by si lidi četli, ale udělala by se výstava, která by dokázala „radnici“ přiblížit více lidem. Bylo navrženo, aby se základem výstavy stal parklet, který by mohl jednoduchou formou upozorňovat na fakt, kolik možností nabízí plocha o velikosti jednoho parkovacího místa. Pracovní plocha, místo pro schůzky či klidné posezení, parkovací místo pro kolo či koloběžku, zvýšení zelené plochy a příjemné klima, nebo jen zastavení se a zamyšlení – to vše představuje parklet na ploše 2 x 5,25 metrů. Jeho součástí je zábradlí s potiskem dotvářejícím atmosféru.



Výstava dává následně možnost přinést a sdílet fakta a čísla o dopravě. Parkovat a jezdit potřebujeme, centra měst jsou ale v současné době pod velkým tlakem. Výstava proto nabízí mimo jiné zamyšlení nad negativními efekty dopravy, které představují palčivé téma pro většinu českých i evropských měst. Doprava souvisí s hospodářským růstem, zároveň přináší řadu důsledků.

Aby výstava CityChangers s parkletem měla kýžený efekt, musí být spojena s komunikační strategií, aby město mělo konkrétní plán, jak může s veřejností komunikovat a jaká témata chce otevřít. Výstava tak musí být spojená i s doprovodným programem, např. představení služeb veřejné dopravy, sdílení kol, aut, či možnosti využívání nákladních kol ve městě. Každé město si může tímto způsobem vytvořit svou originální výstavu, která se vždy zaměří na představení 4 oblastí problematiky městské mobility: 1) Governance, aneb diskuse o strategických prioritách města a vybraných opatření; 2) Podpora aktivní mobility, řešení veřejného prostoru; 3) Veřejná doprava, multimodalita. 4) Chytré technologie.



Výstava CityChangers je tak především spojená s tématy daného města a založená na aktivitách konkrétních lidí.

Za tím účelem bylo vytvořeno Propagační video výstavy: <https://youtu.be/Kc0FAfFtBYU>

4.6 Akce na školách

Partnerství pro městskou mobilitu se spoluprací se spolkem NaKole nabízí školám vzdělávací program CityChangers, který je určen pro studenty středních škol, případně pro druhý stupeň základní školy.

Většina školního roku však probíhala na školách v režimu distanční výuky kvůli epidemii COVID-19. Proto tato setkání byla také logicky utlumena. Nicméně i v roce 2020 se konalo několik setkání s žáky a studenty základních a středních škol:

- 18. 2. Uničov, přípravná schůzka
- 27. 2. Uničov
- 17. 9. Červená Voda²³

4.7 Veřejná setkání, výstavy, akce

Osobní setkání a účast na veřejných akcích v roce 2020 výrazně ovlivnila pandemie COVID-19. Například proto také valná hromada, která je tradičně spojena s osobním setkáním členů, se uskutečnila formou on-line videokonference. Zrušená tak byla plánovaná tisková konference, která byla připravovaná na 20. 3. 2021 společně s Ministrem zdravotnictví.

Po zbytek roku jsme se účastnili programů a veřejných akcí v návaznosti na aktivní mobilitu a dopravu, a také na představení nové výstavy CityChangers (viz kapitola 4.5) v rámci Evropského týdne mobility.

4.7.1 Brno, Regiontour

Účast na veletrhu Regiontour bývá obvykle spojena nejen s prezentací značky CityChangers, ale především s maratonem jednání s partnery z regionů, měst i dalších organizací.



Veletrh Regiontour, Brno, 16. – 17. 1. 2021

4.7.2 Prezentace spojené s výstavou v Říčanech a v Jičíně

Nová výstava CityChangers v podobě parkletu byla otevřena ve středočeských Říčanech na začátek Evropského týdne mobility dne 16. 9. 2020. Říčany využily výstavu CityChangers pro dialog s občany na téma revitalizace Masarykova náměstí. Výstava tu byla instalovaná u příležitosti Evropského týdne mobility. Více o výstavě najdete v kapitole 4.5.

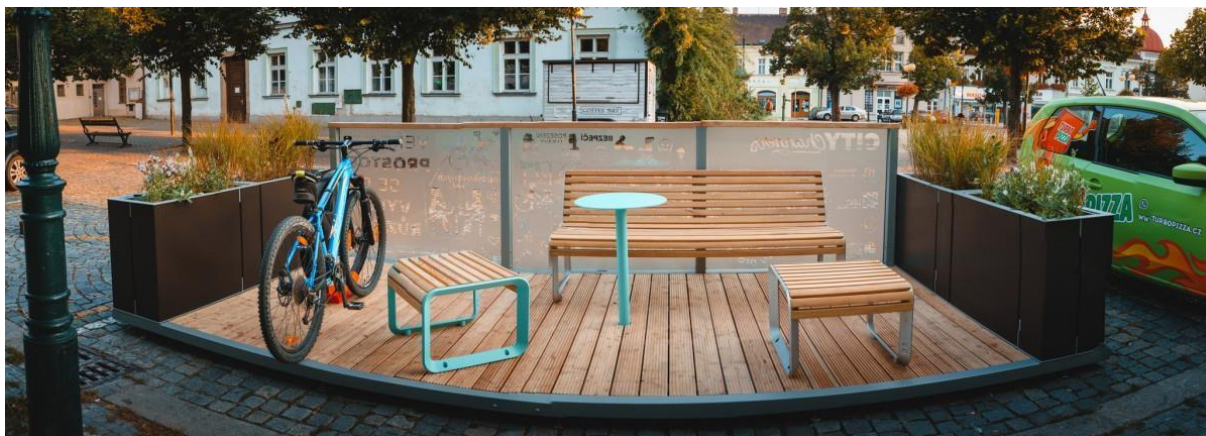




Foto: Michal Vítek, výstava CityChangers

Parklet umístěný v Palackého ulici v Jičíně odstartoval diskusi o změně veřejného prostoru v centru Jičína. Stalo se tak u příležitosti Evropského týdne mobility dne 21. září 2020. Veřejná debata vyústila v návrhy konkrétních úprav, město chce ale nejdříve provést důkladný průzkum a na jeho základě připravit komplexní dopravní studii.

Palackého ulice, jindy rušná a obsazená z velké části parkujícími automobily, se proměnila v zónu s posezením, parkováním pro jízdní kola a stromy. To vše bez změny dopravního režimu. Postačilo k tomu vyznačení koridoru pro motorovou dopravu kužely a páskami, zeleň v pytlích a instalace mobilní výstavy – parkletu. V rámci jednoduchých úprav a se v rámci stávajícího dopravního značení pouze na jeden den zdůraznila pobytová a obchodní funkce ulice.

„Cílem bylo otevřít diskusi na téma využití veřejného prostoru. Už s předstihem jsme obešli

místní podnikatele a zeptali se jich na názor. Nepovolené parkování, které komplikuje zásobování i bezpečnost pěších, se ukázalo být jednou z priorit k řešení,” řekl k tomu Mgr. Petr Hamáček, místostarosta Jičína.

*„Jedná se o dočasnou instalaci, která má jediný cíl. Chceme začít s obyvateli města hovořit nejen o podobě Palackého ulice, ale o celé oblasti širšího centra,” komentuje dnešní akci městský architekt **Radek Jiránek**. Město zároveň připravuje podrobný průzkum dopravy. „Budeme měřit, kudy a kam jezdí auta, i kde a jak dlouho parkují. Na základě toho budeme moci lépe navrhnout podobu dopravy,” doplnil Jiránek.*

Výstava si získala zájem lidí, během jednoho dne tak radnice získala více než 130 reakcí a návrhů, které obsahují vyplněné dotazníky.

Více k akcím v Říčanech a Jičíně najdete na:

<https://www.dobramesta.cz/novinky/1189/ricanske-namesti-ma-byt-jedno-velke-parkoviste---opravdu>

<https://www.dobramesta.cz/novinky/1177/palackeho-ulici-v-jicine-obsadily-stromy-a-kvetiny.-na-jeden-den>.

4.7.3 Tisková konference v Senátu

Tisková konference za účasti předsedy Senátu Miloše Vystrčila, která byla původně plánována na 16. 9. 2020, se kvůli omezením pohybu změnila na setkání účastníků iniciativy CityChangers (viz kapitola 4.3).

V důstojném prostředí Senátu pak vystoupili zástupci iniciativy z celé republiky. Jednotlivá vystoupení jsou k dispozici zde:

<https://www.dobramesta.cz/predstaveni-v-senatu>

4.7.4 Další akce

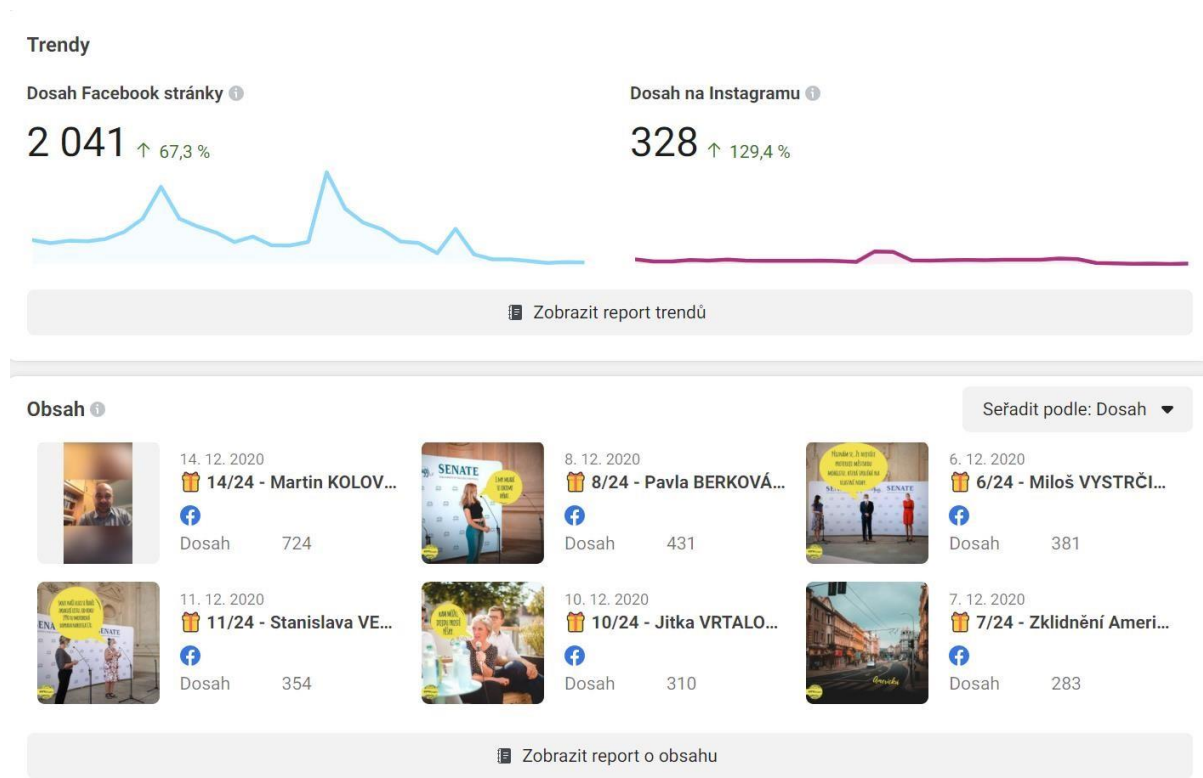
- 23. 6. Třinec, otevírání cyklostezky
- 19. 9. Praha-Suchdol, Den bez aut

4.8 Adventní kalendář

V prosinci 2020 jsme se zavázali k vytvoření „adventního kalendáře“. Každý den od 1. do 24. prosince jsme sdíleli jeden příspěvek/příběh/projekt iniciativy CityChangers a prezentovali je ve formě adventních příběhů. Tento kalendář se ukázal být dobrým nápadem, jelikož se v prosinci poměrně značně zvýšil dosah sociálních sítí (viz obrázek níže).



V tomto měsíci se nám podařilo oproti průměru zvýšit dosah FB stránky o 67 %. Dosah na Instagramu se dostal na 328. Více najdete v kapitole 5.2).



V rámci adventního kalendáře jsme s několika ambasadory dokonce připravili rozhovory a

sestříhali je do podoby krátkých videí. Ta jsou ke shlédnutí jak na FB, tak na našem IGTV.

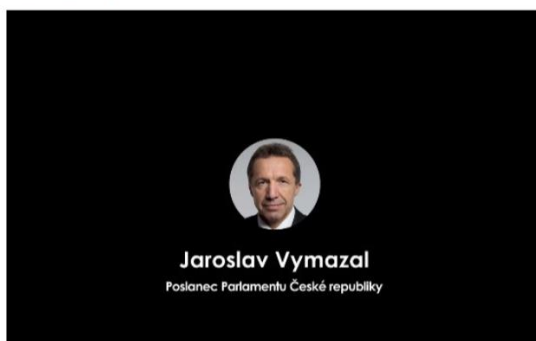
 **CityChangers Česko**
2. prosinec v 19:35 · Jihlava, Kraj Vysočina · 

 2/24 - Jaroslav VYMAZAL

 „Mobilita ovlivňuje kvalitu života a životní styl lidí.“

 Pro naše Citychangery jsme si připravili několik zajímavých otázek. Jak vidí mobilitu budoucnosti poslanec Parlamentu České republiky a radní města Jihlava? Koukněte na video, kde vám Jaroslav Vymazal prozradí, co ho motivuje měnit města k lepšímu!

#... [Zobrazit víc](#)



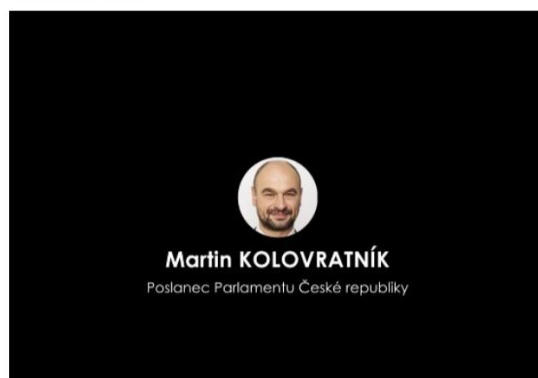
 **CityChangers Česko**
1 d · Česká republika · 

 14/24 - Martin KOLOVRATNÍK

 „V našich městech chybí zeleň a prostor pro lidi, kteří se chtějí hýbat.“

 Jak již možná víte, pro naše Citychangery jsme si připravili několik zajímavých otázek. Jak vidí mobilitu budoucnosti poslanec Parlamentu České republiky Martin Kolovratník? Koukněte na video, kde se Martin rozpovídal o mobilitě v Pardubicích ale i ve  Švýcarsku.

#ci... [Zobrazit víc](#)



4.9 Upřesněná zimní výzva CityChangers 2030

Na jaře 2020 byla vytvořena obecná výzva CityChangers (viz kapitola 4.1.). Situace kolem financování cyklistické infrastruktury (viz kapitola 6.1.) donutila spolek upřesnit text výzvy, který je v této chvíli umístěn na tomto odkaze: <https://www.citychangers.eu/vyzva-2030>. Upřesnění je následující:

Vidíme budoucnost:

Jako výraz podpory těchto hodnot přicházíme s konkrétními akcemi a náměty, které mají pomoci procesu obnovy. Chceme ve společnosti vyvolat diskusi o tom, jaká je vize udržitelné městské mobility.

Pro podporu společných cílů vyzýváme kompetentní státní orgány České republiky, aby podnikaly konkrétní kroky směřující k praktickému naplňování principů udržitelné městské mobility.

- *Žádáme, aby Česká republika vytvářela finanční a legislativní podmínky pro naplňování ambiciózních cílů pro zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy do roku 2030, a to dle Koncepce městské a aktivní mobility pro období 202–2030.*
- *Žádáme, aby aktivní mobilita byla součástí zdravotních politik prosazovaných státem, včetně těch, které se zabývají neinfekčními nemocemi (prevence), infekčními nemocemi (budování imunity) a obezitou.*
- *Žádáme, aby stát podpořil programy na rozšíření nákladních kol a elektrokol, která by společně mohla nahradit část vozového parku veřejné správy i v komerčním sektoru.*

Připojit se k výzvě **CityChangers 2030** můžeme kdykoli.



1. [Výzva k akci: zohledněte cyklistiku v plánech obnovy a ve víceletých programech pro období 2021-2027](#)

12. 12. 2020 | Stručné shrnutí Konsorcium partnerů z devíti evropských států, spolupracujících v projektu Danube Cycle Plans, vás vyzývá k akci. Využijte tuto jedinečnou příležitost a začleňte nutné investice na propagaci a podporu cyklistiky do vašeho Národního plánu pro obnovu a oživení... [Číst dále](#)

5 Komunikační kanály

5.1 Webové stránky

5.1.1 CityChangers.eu

Základním zdrojem informací o kampani je webová stránka www.citychangers.eu. Obsahuje rozhovory s ambasadory, katalog dobrých příkladů z našich měst – ať už připravovaných nebo hotových řešení.



„Lidská představivost má ohromnou sílu. Rozum člověka posune z A do B. Představivost Tě dostane kamkoliv.“

— Albert Einstein

PŘÍBĚHY CITYCHANGERS

CityChangers je iniciativa ke zlepšení situace v dopravě a jejím plánování. Platforma ukazuje příklady, kdy se podařilo propojit obyvatele s vedením měst ale také situace, kde se projekty teprve připravují. Projekty zahrnují například školní ulice, rozhovory s velkými zaměstnavateli, dopravní výchovu, nové cyklostezky, spolupráce měst s žákovskými a studentskými parlamenty, carsharing, chytré parkování či šetrnou logistiku ve městech.

Dokončené projekty

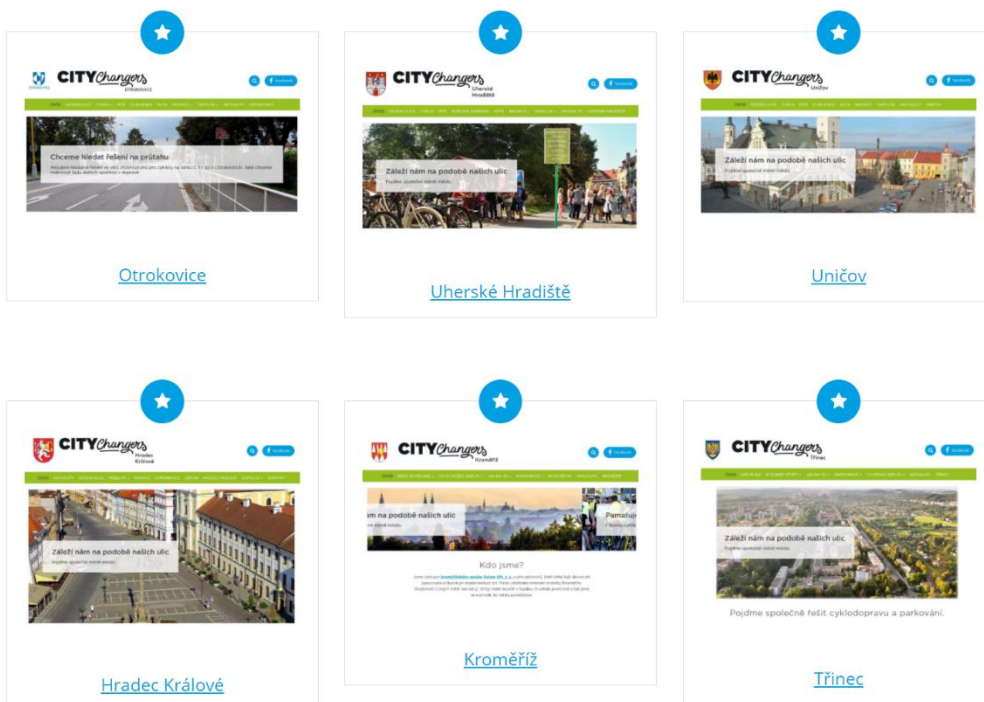
Podáří se?



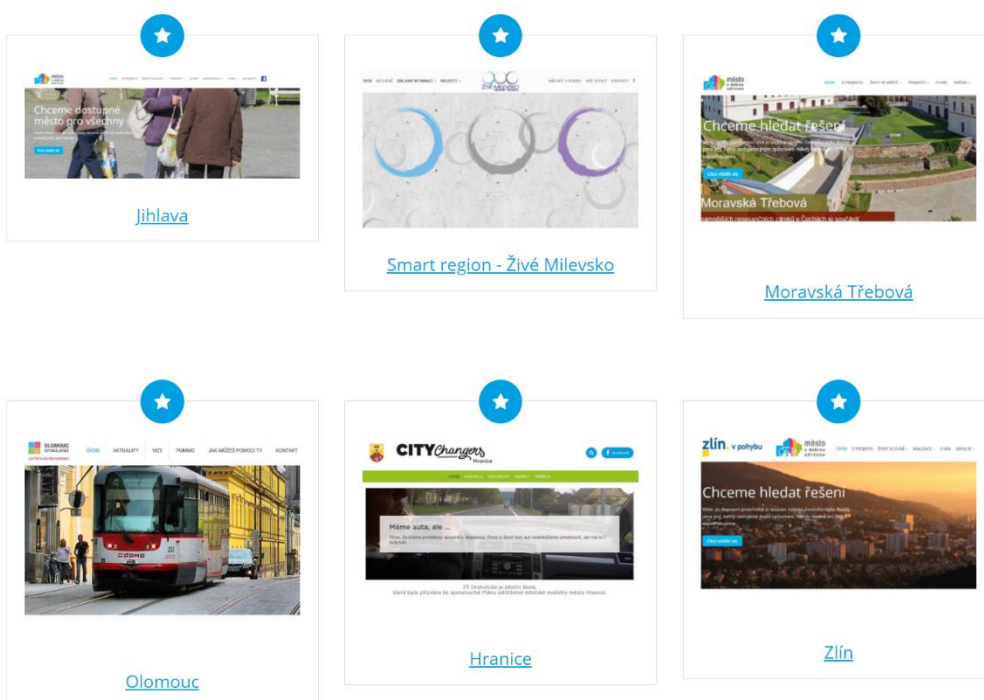
5.1.2 Stránky jednotlivých měst

Jednotlivá města mají své stránky věnované dopravě a městské mobilitě. Zde mohou studenti nebo místní iniciativy prezentovat svůj pohled na mobilitu ve městě, stejně jako je správa

otevřená pro jednotlivá města.



Přehled dalších webových stránek, kde je možné se inspirovat



Seznam městských webů s jednotlivými odkazy najdete na adrese <https://www.dobramesta.cz/mistni-weby>.

5.2 Sociální síť

Prvním velkým krokem bylo vytvoření kompletně přepracované marketingové strategie pro iniciativu Citychangers. Ta podrobněji definuje identitu značky „Citychangers“, cílové skupiny, styl komunikace i potenciálně vhodné komunikační kanály.

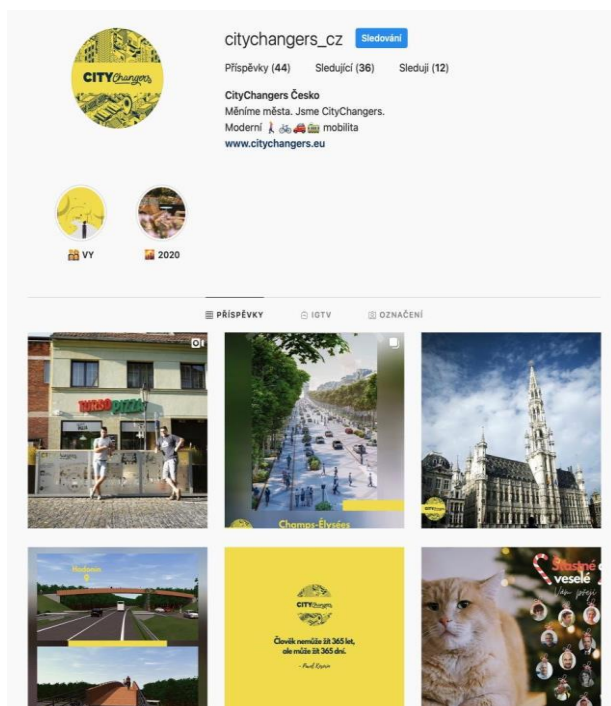
Nová marketingová strategie počítá s aktivním využíváním sociálních médií (dále jen SM), a proto bylo dalším krokem vytvoření nových profilů pro značku Citychangers.

5.2.1 Facebook:

V případě FB jsme chtěli využít potenciál již existující stránky „Města s dobrou adresou“, která měla přes 1000 fanoušků. Tuto stránku jsme kompletně rebrandovali do identity Citychangers, a to jak vizuálně, tak obsahově. V současnosti je CityChangers Česko | Facebook kanálem s největším dosahem a největším počtem fanoušků – přes 1200. Na tuto stránku jsme začali aktivně publikovat nejvíce obsahu, a to v souladu s identitou CityChangers.

5.2.2 Instagram:

Ryze novým kanálem je pro Citychangers Instagram. Účet byl založen s myšlenkou vytvoření stylové a konzistentní prezentace Citychangers. Z hlediska obsahu zde figuruje zejména vizuál s krátkým a výstižným textem. V současnosti je na IG sdílen obsah paralelně s FB stránkou a pouze některé příspěvky se liší. U každého příspěvku je však myšleno na odlišné přesměrování pomocí odkazů, které jsou na IG sdíleny přímo na hlavní profil. Na rozdíl od FB stránky se zde snažíme „odkazování“ spíše vyvarovat. Potenciál vidíme jednoznačně v autentických příbězích, ale také v možnosti snadněji oslovit mladší cílovou skupinu. Dosah Instagramových příspěvků překonává hranici 300. V plánu je s publikováním na IG nadále pokračovat a zvýšit počet sledujících. IG profil by měl být hravý, lidský a hlavně jednoduchý a vizuálně konzistentní. Takový je plán na rok 2021.



CityChangers Česko (@citychangers_cz) • Fotky a videa na Instagramu

5.2.3 LinkedIn:

Na začátku roku 2021 jsme se rozhodli založit také profil na LinkedIn, který dodává iniciativě Citychangers „oficiální statut“. Na LinkedIn prozatím plánujeme publikovat příspěvky s nižší frekvencí než na ostatních profilech. Rádi bychom zde publikovali pouze opravdu kvalitní a zajímavý obsah (více akademický, profesionální). Zaujmout mohou na této síti např. trendy ze zahraničí či zajímavé rozhovory. Rozhodně je u Linkedinu velký potenciál dosahu, jelikož je zde ve srovnání s FB nebo IG méně „konkurence“.

5.2.4 YouTube

Již delší čas fungující kanál YouTube posílil díky vytvoření speciálního kanálu pod značkou CityChangers:

<https://www.youtube.com/channel/UCs27vj-zsp1KLd6h3Hpm4Q>

Všechna videa jsme natáčeli i stříhali sami. Určitě s nimi chceme i nadále pracovat. Na našem FB a IG jsme publikovali také Timelapse „konstrukce parkletu“:
<https://www.facebook.com/dobramesta.cz/posts/2725729127688602>



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers



CityChangers Česko

@dobramesta.cz · Komunita

Upravit Poslat zprávu

Hlavní stránka

Další ▾

Propagovat

Zobrazit jako návštěvník



CityChangers Česko

Zveřejněno Michalem Vítkem · 4 d · Město Říčany ·

Tak takhle jednoduše a rychle se dá jedno parkovací místo proměnit v krásné místo pro odpočinek!

V tomto případě se jedná o instalaci v Říčanech u Prahy, kde byl parklet představen v rámci Evropského týdne mobility.

PS: Nejedná se o reklamu na Turbo Pizzu! Naopak spíše na partáky z [mmcité+](#), kteří pro výstavu parklet poskytli!

[#parklet](#) [#ricany](#) [#mmcite](#) [#citychangers](#) [#cesko](#)



Pro vytváření obsahu na SM sloužily v roce 2020 všechny významné události a aktivity popsané v kapitole 0 (slavnostní otevření výstavy CityChangers, prezentace v Senátu, Evropský týden mobility, adventní kalendář).

5.3 Newslettery

V roce 2020 jsme změnili systém rozesílání zpravodajů, od loňského roku využívá Partnerství pro městskou mobilitu systém Mailchimp.

Jeho dosah je již 800 čtenářů, v první řadě z řad členů. Noví zájemci se mohou hlásit také prostřednictvím formuláře zde: <http://eepurl.com/gSIHtL>. Správa systému odpovídá moderním nárokům, včetně požadavků na GDPR.

V roce 2020 bylo rozesláno 19 zpravodajů, vše je k přečtení zde: <https://www.dobramesta.cz/zpravodaje>



Starší čísla:

- **Zpravodaj 19:**
„Ne vítr, ale plachty určují směr.“
Výzvu k akci podepsali zástupci devíti zemí
CityChangers a adventní kalendář. Co mají společného?
Norské fondy podpoří ekovýchové programy
Koncepte městské a aktivní mobility jde do vlády
- **Zpravodaj 18:**
„Nejprve život, potom prostory, potom budovy. Opačně to nikdy nefunguje.“
Pořádáme webinář pro připomínky k dokumentu KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY
Chodící starosta se představuje
Zima? Videň hlásí o 20 % více cyklistů
ČR: Připravené jsou projekty za více než 4,2 mld Kč
- **Zpravodaj 17:**
„Květinu je třeba zalít, polévku zamíchat a člověka povzbudit.“
Pozvánka na konferenci 14. 12. 2020: Koncepte městské a aktivní mobility
Životní styl ovlivňuje zdraví víc, než byste čekali. #EveryMoveCounts
CityChangers: Adventní příběhy

Ukázka zpravodaje:

POZVÁNKY



KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY

Česká republika dlouho čekala na strategii, které nastaví podmínky pro lepší a dlouhodobě udržitelné fungování dopravy a mobility na úrovni měst. Důvody jsou jasné - doprava je mimo jiné jediným odvětvím, ve kterém emise skleníkových plynů rostou, 93% spotřeby energie v dopravě využívá jako zdroj fosilní paliva. Pokud bude více lidí jezdit ve městech na kole nebo chodit pěšky, zlepši tak nejen ovzduší ale také odolnost měst a výsledek poznáme i na zdraví celé společnosti.

Dne 14. 12. se na pracovní poradě představily společně nová národní **koncepte městské a aktivní mobility** a navazující **metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility SUMP 2.0**.

Na webu jsou [ke stažení prezentace](#) - můžete se na ně podívat. Jen namátkou:

- Město krátkých vzdáleností - město pro život.
- Širší souvislosti městské a aktivní mobility.
- Umíme komunikovat téma doprava? Známe slovník zakázaných slov?
- Parkování je jen špička ledovce.
- Kdy přestane být parkování středem pozornosti občanů a politiků?
- Doprava a veřejný prostor.
- Jak nám ujíždí svět.
- Proč národní koncepte potřebuje mít svoje mluvčí?



KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY otevřena k připomínkám

Kvůli množství otázek se spolek Partnerství pro městskou mobilitu rozhodl, že ve čtvrtek **17. 12. 2020 od 8:30** uskuteční **diskusní webinář**, který naváže na včerejší akci, představí souvislosti i oba materiály v kostce.



PŘÍSTUP NA PRACOVNÍ PORADU

- <https://us02web.zoom.us/j/89826838561?pwd=U2VESk1MWU14Y2lreHVyQmZoNHVldz09>
- Meeting ID: 898 2683 8561
- Passcode: 561018

PODKLADY K PORADĚ

- [Koncepte městské a aktivní mobility](#), pracovní verze rozeslaná k připomínkovému řízení;
- [Pracovní verze metodiky SUMP 2.0](#);
- [Program z pracovní poradě 14. 12. 2020, prezentace ke stažení](#)

PŘIPOMÍNKY KE KONCEPCI

- [Formulář pro podávání připomínek](#);
- Termín pro uzavření připomínek je do 21. prosince 2020.

Přístup k poradě 17. 12. 2020 v 8:30

Není špatné počasí, jen špatné oblečení... a infrastruktura

Stále více **Vídeňanů** používá kolo jako celoroční způsob dopravy, a to i v chladných měsících. „Ačkoliv došlo v souvislosti s druhou vlnou koronavirové pandemie celkově ke snížení mobility ve městě, posílila cyklistická doprava v meziročním srovnání o 20 procent“, komentuje [současný vývoj cyklistické dopravy ve Vídni](#) Christian Gratzler z organizace VCO, která má na starosti sčítání cyklistů.

Více lidí volilo kolo i v Praze, [v meziročním porovnání to bylo o 32 % lidí více než v roce 2019](#). Jak se ukazuje, více než kopce nebo počasí souvisí s počtem jízdních kol v ulicích intenzita motorové dopravy. Celkově nižší objem dopravy uvolnil prostor ve městě a spolu s novými opatřeními přinesl bezpečnější cestování mimo jiné i na kolech.

Důležitým faktorem motivujícím Vídeňany ke každodennímu využití cyklo dopravy je i dostatečný veřejný prostor, který je cyklistice ve Vídni věnován. Nová vídeňská koalice navíc přislíbila další podporu cyklistické dopravy, a to formou ročního balíčku v hodnotě 20 mil. eur.



ADVENTNÍ PŘÍBĚHY CITYCHANGERS

Litomyšl je městem krátkých vzdáleností. Starostovi města, Danielu Brýdlovi, se přezdívá "chodící starosta". V rozhovoru prozradí, jaké projekty aktuálně v Litomyšli připravují a jak tu využívají sousedských vztahů. A podívat se můžete i na video ke kampani [Litomyšl chodí pěšky](#).



„Naše civilizace musí zamyslet nad změnou klimatu a každý musí začít u sebe.“

Dan Brýdl, starosta města
Litomyšli

>> [CELÝ ROZHOVOR ZDE](#) <<



Úvodní video kampaně "Litomyšl chodí pěšky"

Více na [#citychangerscesko](#)

Víte, že...?

České kraje a města mají připraveno na **300 projektů** bezpečných stezek, pruhů a lávek pro pěší a cyklisty v **délce více než 420 km**. Aby vznikly, je potřeba investovat minimálně **4,2 miliardy korun**.

Nechytili jste některý z předchozích zpravodajů? Zaujímá vás téma a chcete naše zpravodaje dostávat i dále? Všechna předchozí čísla najdete na stránkách [www.dobramesta.cz](#).

Pokud vám tato zpráva dorazila jen jako zprostředkovaná, pak se zde můžete >> [registrovat k odběru](#) <<

6 Pomáháme budovat cyklistickou síť

6.1 Úvod do problematiky

Jak bylo uvedeno v kapitole 2.1., spolek se spolupodílel na přípravě nové **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030**²⁴, která byla schválena dne 11. 1. 2021. Problém ovšem je, že Koncepce je považována pouze za strategický dokument pro oblast cyklistické a pěší dopravy a jako podpůrný metodický materiál pro řešení udržitelné městské mobility na úrovni samospráv. V tomto důsledku je princip financování, popsáný v kapitole 3.3. Financování, je pouze rekapitulací finančních možností, bez nároku na státní rozpočet a evropské fondy. Otázkou tedy zůstává, jak je myšlena kapitola 2.3.4. Podporovat financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu (viz příloha 2 Výroční zprávy), když k její realizaci nejsou vytvořeny adekvátní finanční podmínky. Pokud Koncepce poskytuje jen metodické vedení, pak spolek se zaměřil na lobování za alokace na výstavbu cyklistických stezek.



Mimo jiné stát za [otevřeným dopisem seniorů Monitorovacímu výboru IROP z 22. 10. 2020](#)²⁵

22. 10. 2020 | a dále za [výzvou pro šetrnou dopravu: Reakce na jednání vlády dne 14. 10. 2020](#)²⁶

I přes veškeré snahy se však nepodařilo v roce získat příslib za finanční podporu cyklistické dopravy. Výsledkem za rok 2020 je:

- 1) Peníze na podporu výstavby cyklistických stezek z programu **React-EU nebudou, a to i přesto**, že v červenci 2020 byly v rozpočtu na cyklo 2 miliardy Kč, v říjnu 2020 min. 1,3 miliardy, ministryně pro místní rozvoj dopisem slíbila, že zde peníze na cyklo budou, ale výsledkem bylo, že když přišly podklady na Monitorovací výbor v lednu 2021, tak už tam cyklostezky nebyly vůbec: <https://www.dobramesta.cz/novinky/1241/react-eu-evropske-finance-pujdou-do-zdravotnictvi-izs-a-socialni-infrastruktury>
- 2) Peníze na podporu výstavby cyklistických stezek **nejsou ani v Národním planu obnovy (NPO)**. Na podzim k tomu spolek spolu s dalšími partnery vydal prohlášení (viz příloha 3) Problém je v tom, že už zbývá velmi málo času na zapracování podkladů o podpoře cyklistiky do NPO a zatím tomuto požadavku nikdo moc nenaslouchá: <https://www.dobramesta.cz/novinky/1244/narodni-plan-obnovy-do-konce-unora>
- 3) **Není jisté**, jaká alokace bude na cyklostezky z **IROP 2021 - 2027**. Máme zatím zprávy, že budou omezené. MD přislíbilo podporu ze Státního fondu dopravní infrastruktury, aneb slibem nezarmoutíš.

²⁴ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1239/vlada-schvalila-novou-koncepci-mestske-a-aktivni-mobility-ceske-republiky>

²⁵ [Otevřený dopis seniorů Monitorovacímu výboru IROP - Partnerství pro městskou mobilitu \(dobramesta.cz\)](#)

²⁶ [Výzva pro šetrnou dopravu: Reakce na jednání vlády dne 14. 10. 2020 - Partnerství pro městskou mobilitu \(dobramesta.cz\)](#)

Pokud se má budovat na území kraje smysluplná kontinuální síť cyklostezek a cyklotras bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **není možné se vyhnout tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků, nejen z úrovně kraje, ale i evropských zdrojů.** Spolek proto pokračuje v lobování za alokace na výstavbu cyklistických stezek i v roce 2021 a zprávy jsou nadějně.

6.2 Průvodce pro ČR: Jak uvolnit prostředky z EU pro investice do cyklistiky

Na základě informací uvedených v kapitole 6.1. Výroční zprávy spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. navázal spolupráci s Evropskou cyklistickou federací a společně vydali **Průvodce pro ČR: Jak uvolnit prostředky z EU pro investice do cyklistiky.**

Cílem EU je nejpozději do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Jde bezpochyby o velmi ambiciózní cíl, proto EU uvolnila bezprecedentní finanční prostředky, které mají pomoci tohoto cíle dosáhnout. Evropská cyklistická federace nyní vydala průvodce, který má pomoci jednotlivým zemím v nastavení rozumného investování. Rozdělení financí z EU definují jednotlivé země prostřednictvím [Národních plánů obnovy](#). Partnerství pro městskou mobilitu, která připravila příklady z České republiky, dodala také několik zajímavých čísel k vlivu cyklistické dopravy.

„S ohledem na zkušenosti z mnoha oblastí Evropy se domníváme, že ambiciózní politika cyklistické dopravy je nejlepším řešením jak pro oblast veřejného zdraví, tak pro ochranu klimatu. Více lidí na jízdních kolech znamená méně emisí skleníkových plynů, nižší hluchost, vyšší kvalitu ovzduší, a současně více fyzické aktivity, lepší zdraví, a co je zvláště důležité v současných podmínkách, mnohem nižší riziko přenosu infekce během dojíždění (ve srovnání s jinými způsoby dopravy),“ píše se v dokumentu. Doporučení představená pro Českou republiku se opírají o tři základní dokumenty:

- Zprávě EU pro Českou republiku 2020 (Evropský semestr)
- Doporučení pro ČR 2020 (Evropský semestr)
- Národní energetický a klimatický plán

Doporučení a povinnosti, které jsou součástí těchto dokumentů, mají v členských státech EU výrazný dopad na strukturu výdajů z evropských fondů.

ECF vyzývá k začlenění cílů z oblasti rozvoje cyklistiky do programových dokumentů pro nový Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) a Fond soudržnosti, tedy především [Národního plánu obnovy](#). V průvodci lze nalézt informace o přínosech investování do cyklistiky v České republice a veškeré poznatky o tom, jak je začlenit do partnerské dohody mezi ČR a EU i do konkrétních operačních programů pro vaše regiony. Nová finanční politika EU musí řešit bezprecedentní problémy v oblasti zdraví a ekonomiky, způsobené pandemií nemoci Covid-19, a musí přispívat k tomu, aby se Evropa stala průkopníkem odpovědné a udržitelné transformace, která pomůže naplnit ambiciózní cíle Zelené dohody pro Evropu.

Z toho důvodu bylo rozhodnuto, že nejméně 30 % rozpočtu EU musí financovat řešení politiky klimatu. Dále platí, že přednost dostanou projekty, které zlepšují zdraví obyvatel Evropy a chrání je před šířením nemoci Covid-19. Tato klíčová kritéria musí zohlednit všechny členské státy, které chtějí z nové rozpočtové dohody těžit.

10 důvodů proč podporovat cyklistiku

„Jízda na kole je ze své podstaty tím nejlepším způsobem, jak řešit problémy se znečištěním měst. Investice do bezpečné a oddělené infrastruktury pro cyklisty jako součást národních plánů na podporu oživení a odolnosti? O tom netřeba pochybovat, rozhodně nebudeme litovat.“

Frans Timmermans, výkonný místopředseda Evropské komise

Čistý vzduch

Nečistoty jako oxidy dusíku a prachové částice se do ovzduší dostávají především z motorové dopravy. Koncentrace těchto nečistot v mnoha městech překračují limity SZO. Jízda na kole neprodukuje ani oxidy dusíku, ani prachové částice, a významně tak zvyšuje kvalitu ovzduší především tam, kde je to nejn nutnější: ve městech.

Bezpečnost

Na evropských silnicích každoročně zemře 2160 cyklistů, a tento počet je stejný už deset let. Zdravotní přínosy stále převyšují možná rizika či náklady v poměru 9 ku 1. Opatření podporující udržitelnou mobilitu efektivně přispívají k řešení problémů v oblasti bezpečnosti ve městech i k dosažení cíle EU snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění při dopravních nehodách na polovinu.

Efektivita a využití prostoru

Cyklistická doprava potřebuje 8krát méně prostoru pro parkování než automobilová, a dokonce 28krát méně prostoru pro jízdu. Pro vzdálenosti do pěti kilometrů je to vůbec nejefektivnější způsob dopravy.

Covid

Cyklistika se během pandemie ukázala jako ideální způsob, jak dodržet žádoucí odstupy, splnit minimální požadavky na pohybovou aktivitu a efektivně se přepravovat v rámci každodenních cest.

Ekonomické přínosy

Každým kilometrem na jízdním kole vydělá naší společnosti nejméně 0,68 euro. Dobrá dostupnost pro chodce a cyklisty zvyšuje atraktivitu a ekonomický potenciál obchodů. Chodci a cyklisté utratí měsíčně v průměru o 40 % víc než lidé, kteří přijedou na nákup autem.

Zdravotní přínosy

Cyklistika přispívá k rozvoji zdravější a bezpečnější společnosti. 23 % dospělých a 81 % dospívajících nespĺňuje minimální limity pro fyzickou aktivitu, které stanovila Světová zdravotnická organizace. Pravidelné dojíždění do práce na kole snižuje celkové riziko úmrtí až o 10 %.

Odolnost

Udržitelná doprava zvyšuje odolnost měst. Čím rozmanitější a integrovanější možnosti nabízí udržitelná mobilita ve městech, tím efektivnější, odolnější a flexibilnější je celý dopravní systém.

Klima

Cíl Pařížské dohody (udržet zvyšování teploty výrazně pod 2 °C) vyžaduje snížení emisí skleníkových plynů o 80 až 95 % do roku 2050. Doprava je přitom jediným odvětvím, kde se tyto emise od roku 1990 zvýšily. Nahradíme-li osobní automobilovou dopravu dopravou pěší a cyklistickou, dojde ke snížení emisí skleníkových plynů i snížení spotřeby paliv.

Evropská unie

Evropské strategie včetně Zelené dohody a Strategie EU pro Podunají se zaměřují přímo na podporu a propagaci udržitelné mobility, a především bezemisních způsobů dopravy, jako jsou pěší a cyklistická doprava, případně jejich kombinace s dopravou veřejnou.

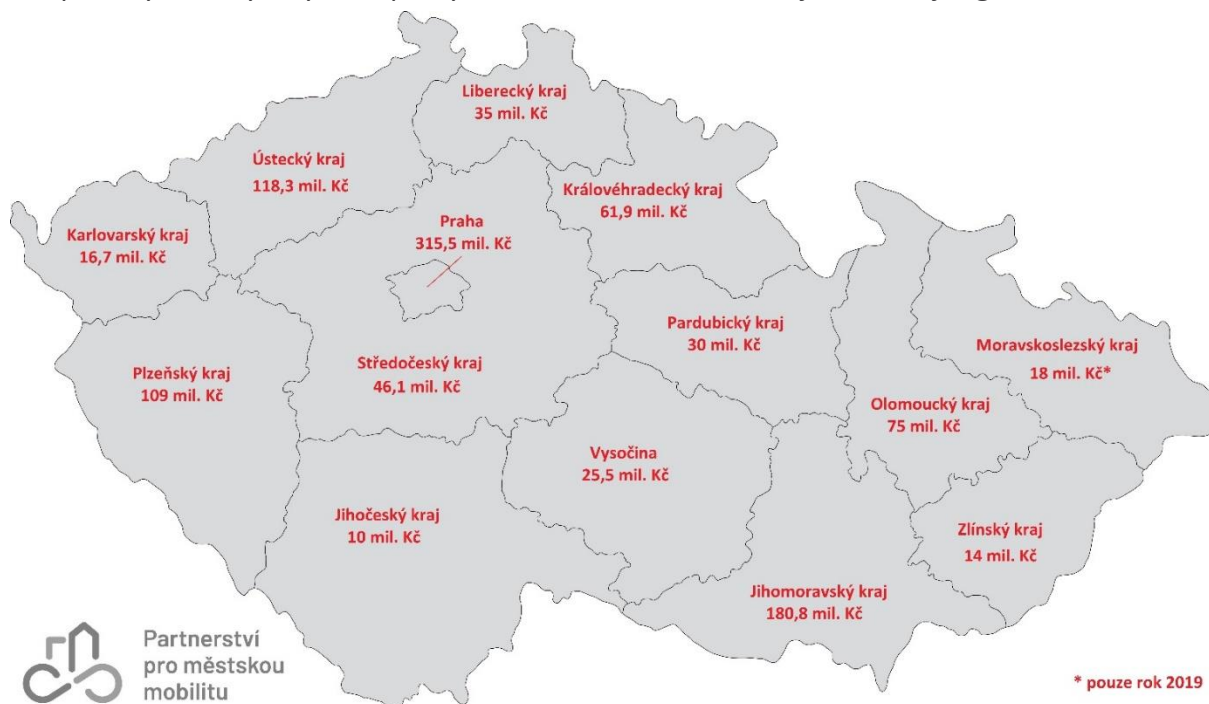
Benchmarking

Během první vlny pandemie COVID podpořily evropské státy rozvoj cyklistické dopravy. V roce 2020: Finsko investovalo 7,76 euro na obyvatele, Itálie 5,04 euro, Francie 4,91 euro, Británie 4,80 euro, Litva 2,61 euro atd. A jak je to ve vaší zemi?

6.3 Monitoring. Podpora cyklodopravy v letech 2015-2019 ze strany krajů.

Většina krajů podporuje cyklistickou dopravu a cestovní ruch spojený s cyklistikou na základě vytvořených koncepčních dokumentů. Základní podmínkou je realizace kvalitní cyklistické infrastruktury, kterou si většina spojuje především s výstavbou samostatné cyklistické stezky. K dispozici máme evropské fondy, Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a i některé kraje mají dotační tituly na podporu výstavby cyklostezek.

Podporu cyklisticky a cyklodopravy v letech 2015-2019 shrnuje následující graf:



Tabulka 1 Financování cyklodopravy a cykloturistiky z rozpočtu krajů v jednotlivých krajích ČR

	Finanční podpora z krajů 2015-2019 (v mil. Kč)	Investice/počet obyvatel (Kč/hlavu)
Praha	315,5	238
Jihomoravský	180,8	152
Ústecký	118,3	144
Plzeňský	109,0	185
Olomoucký	75,0	119
Královéhradecký	61,9	112
Středočeský	46,1	33
Liberecký	35,0	79

	Finanční podpora z krajů 2015-2019 (v mil. Kč)	Investice/počet obyvatel (Kč/hlavu)
Pardubický	30,0	57
Vysočina	25,5	50
Moravskoslezský	18,0 ²⁷	15
Karlovarský	16,7	57
Zlínský	14,0	24
Jihočeský	10,0	16

Je k dispozici zpráva, který obsahuje přehled všech krajů zahrnující:

- Koncepční dokumenty na podporu cyklistické dopravy a cykloturistiky,
- Způsoby financování cyklistiky, dotační titul pro obce a další subjekty, směřované na:
 - Dotační titul pro obce a další subjekty na výstavbu a údržbu komunikací pro cyklisty
 - Dotační titul pro výstavbu terénních cyklotras
 - Podpora cyklistických opatření (cyklistických pruhů) na krajských komunikacích.
 - Projektová příprava a realizace problematických úseků na dálkových trasách, případně pomoc kraje s realizací zájmovým sdružením.
 - Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS,
- Značení tematických tras.
- Připravenost na financování cyklistických stezek pro období 2021 – 2023

Vzhledem k tomu, že obecní struktura je v ČR značně roztříštěná a v řadě regionů jsou velmi malé a ekonomicky slabé obce, je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordinační úlohy se v takovém případě často ujímá kraj, avšak nejedná se o systémové řešení. Nevýhodou malých obcí je nedostatečné odborné personální zajištění pro realizaci takovýchto projektů.

Z tohoto pohledu se je nutné navrhnout sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklodopravu přímo krajem, a to především na území obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit. Po vybudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby dle dohody s obcí majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť.

²⁷ Pouze rok 2019

7 Zapojujeme se do mezinárodních projektů

7.1 Danube Cycle Plan

Cílem projektu je vytvoření společné Cyklostrategie dunajského regionu, která může pomoci České republice implementovat novou Konceptci do praxe. Společný hlas devíti států může v Česku pomoci prosadit určitá opatření, která by za normálních okolností šla hůře. Je třeba si přiznat, že i u nás na cyklistiku je často nahlíženo jen jako na vedlejší téma, a to nejen v dopravní politice, ale i ve většině odborně vzdělávacích institucí, které budoucím inženýrům, projektantům a dalším odborníkům právě v oblasti cyklistiky neposkytují dostatečné vzdělání. Rozvoji cyklistické infrastruktury především na národní a nadnárodní úrovni chybí koordinované plánování, financování i implementace. Součástí realizace projektu bylo i posouzení stavu přípravy Národního plánu obnovy z pohledu cyklistické dopravy, tedy dokumentu, který bude výrazným způsobem ovlivňovat financování v Česku v letech 2021 – 2030. Vzhledem k tomu, že ani v Česku, ani v ostatních státech se při zpracování Národních plánů obnovy s cyklistickou dopravou zatím nepočítá, tak byla připravená společná výzva Call to Action: include cycling in recovery plans and multiannual programmes for 2021–2027. Prvním českým ambasadorem je předseda spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. Výzva za podporu financování městské mobility a cyklistické dopravy je v Česku spojena s iniciativou CityChangers. Stránky projektu jsou zde: <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/danube-cycle-plans>

Výhodou projektu je, že jsou z něj financovány i české aktivity:

- Spolupráce na přípravě nové vládní Konceptce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (dále jen „Konceptce“) a na aktualizaci metodiky plánu udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0. (viz kapitola 2).
- Realizace uceleného vzdělávacího programu (viz kapitola 3)
- Rozvoj iniciativy CityChangers (viz kapitola 4 a kapitola 5)

7.2 SABRINA

Projekt se zaměřuje na bezpečnost silniční infrastruktury pro cyklisty jako jedny z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Řeší otázky bezpečnosti cyklistické infrastruktury na stávajících a plánovaných cyklistických koridorech procházejících devíti zeměmi v Podunají. Cílem je zlepšit podmínky pro bezpečnost sítě cest určených pro cyklistiku v regionu, a to posílením kapacit národních, regionálních a místních zúčastněných stran v oblasti budování a zlepšování infrastruktury pro jízdní kola bezpečným a udržitelným způsobem. V kontextu České republiky se jedná o pomoc s implementací nové Strategie BESIP pro období 2021 – 2030 a o provedení auditu bezpečnosti vybraných cyklotras. V roce 2020 byly zaslány připomínky k danému materiálu a byl proveden sběr prvních dat. Stránky projektu jsou zde: <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/SABRINA>.

Výhodou projektu je, že jsou z něj financovány i české aktivity:

- Spolupráce na připomínkách Strategie BESIP 2021 - 2030 (viz kapitola 2).
- Pomáháme budovat cyklistickou síť (viz kapitola 6)

7.3 Zastupování ve světovém technickém výboru 2.1 - PIARC

Česká republika bude v roce 2023 pořadatelem XXVII. Světového silničního kongresu. Proto Česká silniční společnost a Národní komitě PIARC vyzvaly odborníky, aby se aktivně zapojili do činnosti jednotlivých Technických výborů. Jsme hrdi, že spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., konkrétně její jednatel Ing. Jaroslav Martinek byl vybrán do Technického výboru 2.1 Mobilita v zastavěných územích.

Organizace PIARC byla založena v r. 1908 v Paříži, sdružuje 140 zemí a ČR je jednou z nich. Tato organizace má řadu pracovních výborů rozdělených podle různých zaměření, kde pracují odborníci z různých zemí. Pracovní cyklus výborů je vždy 4 letý, výbory se schází 2x ročně různě po světě, poté následuje Světový silniční kongres, na kterém jsou zhodnoceny veškeré poznatky a zase následuje další pracovní cyklus. Příští Světový silniční kongres se bude konat na podzim 2023 v Praze a i proto má ČR velký zájem obsadit pracovní výbory zástupci **české odborné veřejnosti**. To je také důvod, proč jsme se přihlásili do tohoto výboru. Jsme potěšeni, že jsme také byli vybráni.

První pracovní setkání se uskutečnilo v Paříži ve dnech 22. - 24. 1. 2020. Další již proběhla online.

7.4 Spolupráce na Panevropském plánu cyklistické dopravy

Spolek se spolupodílel na tvorbě Panevropského plánu cyklistické dopravy. Jedná se o klíčový dokument, který se má stát základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, a který vzniká pod hlavičkou [Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí \(THE PEP\)](#). Díky němu by se mohly v dohledné době zlepšit podmínky pro cyklisty a pěší také v České republice. K vypracování společného celoevropského strategického plánu na podporu cyklistiky se zavázaly vlády členských zemí podpisem tzv. [Pařížské deklarace](#) v dubnu 2014. Každá evropská země má trochu jiné zvyklosti i zázemí. Panevropský program je určený pro politiky na všech úrovních – jde o to nabídnout všem informace a dobré příklady praxe, které fungují. Díky společné evropské strategii by mělo být snadnější vyměňovat si příklady dobré praxe v oblasti opatření, která vytvářejí prostředí přátelská pro cyklistiku na evropské úrovni.

Finální verze dokumentu by měla být přijata ve Vídni v květnu 2021 na 5. schůzi na nejvyšší úrovni, kam budou pozváni ministři dopravy, zdravotnictví a životního prostředí členských zemí UNECE. V rámci zpracování dokumentu spolek průběžně připomínkoval tento dokument, a také jednotlivé konkrétní úkoly týkající se národní agendy.

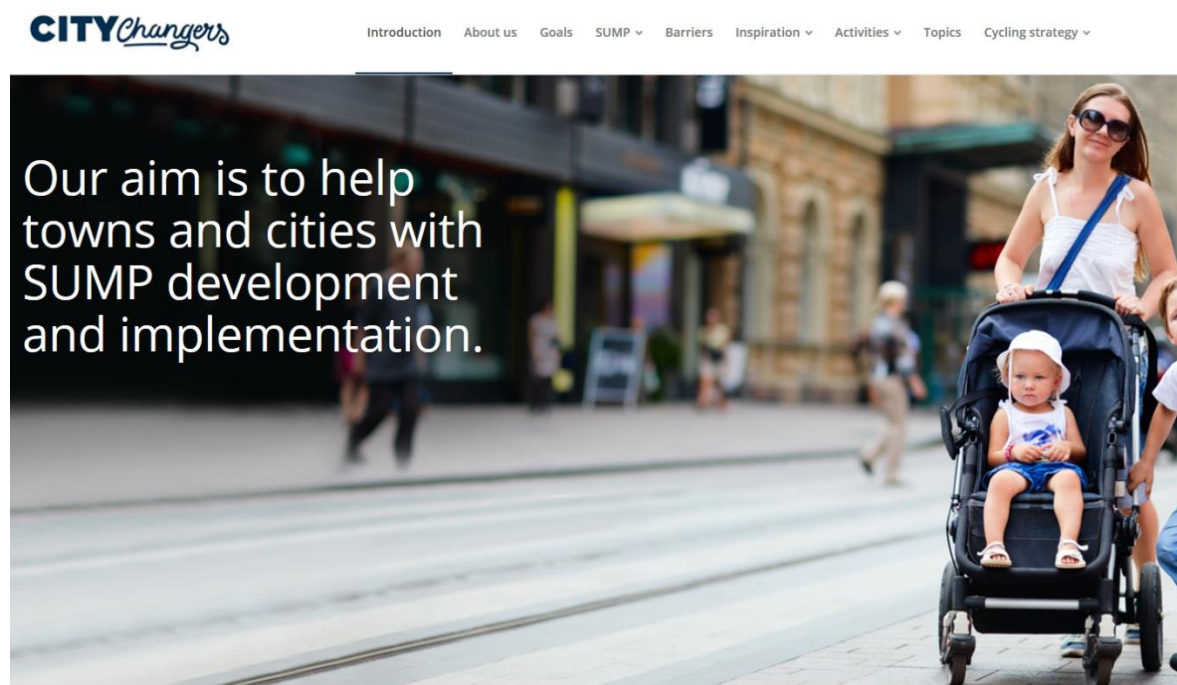
Dne 14. 09. 2020 se zástupci spolku účastnili videokonference, jejímž výstupem bylo doporučení Evropské komisi ohledně rozšíření šetření Eurobarometru o téma cyklistické dopravy.

Spolek se spolupodílel na tvorbě Panevropského plánu cyklistické dopravy. Jedná se o klíčový dokument, který se má stát základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, a který vzniká pod hlavičkou [Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí \(THE PEP\)](https://www.dobramesta.cz/paneversky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy). Aktuální informace jsou zde: <https://www.dobramesta.cz/paneversky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy>.

7.5 Správcovství webového portálu v anglickém jazyce

Aby bylo možné lépe komunikovat se zahraničními partnery, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy byly vytvořeny anglické stránky webu Akademie městské mobility, <http://en.dobramesta.cz/>, kde jsou stručně shrnuty východiska a aktivity ČR a také přehled nejzajímavějších evropských projektů týkajících se SUMP. Zjistilo se totiž, že řada českých organizací je zapojena v řadě evropských projektů, ale cenné informace si nechávají především pro sebe, s malým dopadem na Českou republiku, resp. výměna informací vázne. Cílem je tak lépe synchronizovat evropské projekty se zapojením českých partnerů.

Rovněž byla vytvořena webová podstránka v anglickém jazyce, na které je představen náš spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.²⁸.



²⁸ <https://www.cyklomesta.cz/partnership-for-urban-mobility>

7.6 Spolupráce s rakouskou organizací FGM-AMOR

V roce 2020 spolek pokračoval ve spolupráci na projektu METAMORPHOSIS, který vede rakouská organizace FGM AMOR. Dále byla prezentována česká verze publikace [„20 důvodů, proč proměnit ulice našich měst a obcí“](#). Ve spolupráci s rakouskými experty spolek realizoval několik webinářů pro česká města (viz kapitola 3.2.). Témata byla:

- Praktické tipy, jak změnit parkoviště ve vašem okolí - malé a velké měřítko.
- Školy a mobilita (3 volitelné části - možnost volby kterékoli z nich).
- Nábytek ve veřejném prostoru a mobiliář se zapojením dětí.
- Veřejná zeleň.
- Gamifikace jako cesta k propagaci aktivní mobility. Beat the street (kreuz & quer").
- Space Transformer.
- Výuka jízdy na kole pro děti.

8 Členové, členství a přínosy

Celkem má spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. 96 členů, z toho 80 řádných členů s právem hlasovat a dále 16 přidružených členů.

Členové s plným právem hlasování:

Přehled 81 členů k 31. 12. 2020:

- 66 měst: Brno, Břeclav, České Budějovice, Český Brod, Děčín, Dobruška, Dvůr Králové, Frýdek Místek, Hodonín, Hradec Králové, Ivančice, Jičín, Jihlava, Kadaň, Karlovy Vary, Klatovy, Kolín, Kopřivnice, Krnov, Kroměříž, Kunovice, Kutná Hora, Luhačovice, Lysá nad Labem, Mělník, Mikulov, Milevsko, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Moravská Třebová, Most, Napajedla, Olomouc, Opava, Oslavany, Ostrava, Otrokovice, Pardubice, Písek, Plzeň, Praha, Praha 5, Praha 7, Praha 19 - Kbely, Praha 20, Praha – Suchdol, Písek, Prostějov, Přerov, Příbram, Ralsko, Roztoky, Říčany, Svazek obcí Domažlicka, Šternberk, Šumperk, Tábor, Tišnov, Třinec, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Uničov, Valašské Meziříčí, Vsetín, Vysoké Mýto, Zlín, Znojmo.
- 4 kraje – Jihomoravský, Královéhradecký, Liberecký a Olomoucký kraj
- 9 mediálních partnerů: NaKole, z.s., Svaz cestujících ve veřejné dopravě, Labská stezka z.s, spolek Cykloklub Znojmo, spolek CykloBudějovice, Kolem KM, z.s., Moravská stezka, z.s., Plzeň na kole, Kolem na kole z.s.
- 2 firmy - Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Manta bikes s.r.o.,

Přidružení členové

Přehled 15 přidružených členů k 31. 12. 2020:

- Přidružení členové - samospráva: Neratovice, Nový Jičín, Praha -Libuš, Praha 14, Velká Bystřice, Ústecký kraj
- Přidružené členství – spolky, sdružení, svazky a iniciativy: Ostravou na kole z.s., Olomoučtí kolaři z.s., Tým silniční bezpečnosti, Nadace Partnerství,
- **Partnerské iniciativy:** Opavou na kole, CykloZlín, Chodci sobě
- **Zahraniční partneři:** slovenské město Žilina a nizozemská firma Loendersloot Groep traffic & mobility (konzultační firma, která se spolku připravuje odborné workshopy)

Noví členové, kteří byli přijati v roce 2020: Statutární město Plzeň a Plzeňské městské dopravní podniky, Jihomoravský kraj, Praha – Suchdol, Kolem na kole z.s., Mnichovo Hradiště
V roce 2020 byl přijat Valnou hromadou i města Fryšták, Hluk, Litomyšl, Svitavy, a Valašské Klobouky, ale zatím nezaslaly potřebné dokumenty, proto nejsou počítány mezi členy.

Členové, kteří ukončili na žádost své členství k 31. 12. 2020 - žádné.

Z členství může člen čerpat následující výhody:

- Spolupodílení se na vytváření nástrojů financování pro města a obce (dotační programy).
- Možnost přímého čerpání financí z těchto zdrojů.
- Realizace pilotních projektů s partnery ze soukromého sektoru.
- Zařazení do katalogu příkladů dobré praxe.
- Přímý vliv na tvorbu vládní koncepce městské mobility a další legislativy.
- Odborná pomoc, přístup k informacím, poradenství, kontakty.
- Volný vstup na konference, semináře, školení na téma městské mobility, veřejného prostoru a inovací.

9 Hospodaření spolku

9.1 Celkové hospodaření spolku

V souladu se stanovami a organizačním řádem se majetek spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. tvoří ze:

- členských příspěvků.
- grantů,
- dotací,
- darů.

V roce 2020 byly realizovány dva velké projekty, na které spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. získal dotaci:

1. Projekt Danube Cycle Plans.
2. Projekt Safer Bicycle Routes in Danube Area.

Dále bylo v roce 2020 realizováno několik služeb pro města a kraje:

- Banskobystrický kraj Zpracování doporučení pro regionální SUMP Banskobystrického kraje.
- Město Hodonín: Konzultace ke zpracování Plánu udržitelné městské mobility Hodonín.
- Město Jilemnice: Konzultace ke zpracování Plánu udržitelné městské mobility Jilemnice.
- FD ČVUT v Praze: Spolupráce na participaci metodiky SUMP 2.0.
- FD ČVUT v Praze: Spolupráce na organizaci letní školy a výstavy Parklet.
- Královéhradecký kraj Zpracování doporučení pro regionální SUMP Královéhradeckého kraje.

Tabulka 2: Celkové hospodaření spolku

Výnosy	
Položka	Částka [Kč]
Přijaté příspěvky	906.800,10
Tržby za vlastní výkony a za zboží	574.952,00
Výnosové úroky	44,40
Kurzové zisky	11.533,76
Provozní dotace (projekt Danube Cycle Plan a SABRINA)	1 153 330,00
CELKEM	2.646.660,26
Náklady	
Položka	Částka [Kč]
Spotřeba nákupy (spotřební, režijní a kancelářský materiál, DHIM)	36.207,00
Opravy, udržování	1.513,00
Cestovné	72.367,00
Náklady na reprezentaci (konference Milevsko 15. – 17. 10. 2019)	123.590,00
Ostatní služby	328.050,91
Reklama (zpravodaje, služby spojené s prezentací na veletrzích, weby, inzerce)	88.080,26
Poštovné	2.026,00
Účetní, daně	15.421,00
Hovorné	38.286,32
Mzdové náklady	1.461.239,00
Zákonné sociální pojištění	341.122,19
Ostatní daně a poplatky	659,82
Nákladové úroky - Úvěr ČS	2.951,30
Kurzové ztráty	19.588,46
Jiné ostatní náklady	8.411,68
CELKEM	2.415.923,94
HOSPODÁŘSKÝ ZISK za rok 2020:	230.736,32
HOSPODÁŘSKÝ ZISK CELKEM za roky 2013 – 2020	850.584,23

Poznámka. Provozní dotace z projektů Danube Cycle Plan a SABRINA. Projekty byly předfinancovány ze zisku Spolku a také z půjčky od České spořitelny.

**Provozní dotace z evropských projektů bude proplacena spolku ve výši 85%.
Na účet příjdom v roce 2021 po kontrole na MMR.**

Položka	Částka [Kč]
Danube Cycle Plan	707.779
Režie Danube Cycle Plan (automatický podíl z projektu na režie)	81.974
SABRINA	316.460
Režie SABRINA (automatický podíl z projektu na režie)	47.117
Výnos 2. CELKEM	1.153.330

9.2 Analýza možností financování spolku v roce 2021

Nasmlouvané projekty

Pro rok 2021 se dále počítá s finančními prostředky z již nasmlouvaných projektů ve výši 4.508.026, přičemž dotace činí 85 % (3.831.822 Kč).

Projekt Danube Cycle Plans. Rozpočet pro rok 2021 je 2 591 230 Kč. Jednotlivé položky:

- Mzdy, včetně ZP a SP: 1.709.124 Kč
- Režijní náklady: 240.054 Kč
- Cestovné: 130.552 Kč
- Služby: 511.500 Kč

Projekt Safer Bicycle Routes in Danube Area. Rozpočet pro rok 2021 je 1.916.796 Kč. Jednotlivé položky:

- Mzdy, včetně ZP a SP: 1.425.134 Kč
- Režijní náklady: 217.632 Kč
- Cestovné: 119.480 Kč
- Služby: 154.550 Kč

Další podané projekty:

Změny v mobilitě obyvatel 21. století pro podporu udržitelné dopravy v regionu. Spolek by mohl spolupracovat s Universitou Palackého v Olomouci a Českým vysokým učením technickým v Praze. Pro rok 2021 se počítá s rozpočtem ve výši 606.000 Kč, spolek hradí 30 % (169.880 Kč).

EFEKTIVITA HUMANITNÍHO ROZMĚRU PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ A REGIONÁLNÍ MOBILITY. Spolek by mohl spolupracovat s Universitou Pardubice, Českým vysokým učením technickým v Praze a Vysokou školou ekonomickou v Praze. Projekt je podán na dva roky. Pro rok 2021 se počítá s rozpočtem ve výši 603.000 Kč, spolek hradí 30 % (180.900 Kč).

CityChangers. Projekt, který byl podán do norských fondů. Pro rok 2021 se počítá s rozpočtem ve výši 174.500 Kč, spolek hradí 10 % (17.450 Kč).

Celkový podíl činí 967.709 Kč. Ten je možné uhradit z členských příspěvků a navazujících služeb. Jelikož spolku budou proplacené režijní náklady, tak investice spolku pro rok 2021 budou minimální.

Přílohy

Příloha 1 - lekce o SUMP na webu



Lekce 14. SUMP a finance

11. 08. 2020 | Plán udržitelné městské mobility reprezentuje určité postoje, východiska, která lze považovat za status quo. Ta by se měla projevit při návrhu opatření. Za tím účelem zveřejňujeme další kapitulu evropské metodiky SUMP 2.0., která se tentokrát zaměřuje na identifikování finančních zdrojů a posouzení finančních kapacit. Nicméně praxe ukazuje, že politici si často... [číst dále](#)



Lekce 13.2. Balíčky opatření, aneb revoluce pro metodiku SUMP 2.0.

20. 07. 2020 | Otázka do pranice. Objevují se v dnešních plánech udržitelné městské mobility tzv. balíčky opatření? Odpověď - NE! Pokud to někdo bude chtít zpochybnit, pak to dokáže, ale o tom to není. Pravdou je, že stávají SUMPy řeší dopravu sektorově - automobilová, veřejná, cyklistická, pěší doprava, parkování, atd. Ale aby byl nějaký SUMP postaven na balíčcích opatření,... [číst dále](#)



Lekce 13.1. Jádru SUMP, návrh opatření

15. 07. 2020 | Navrhnout účinná opatření je jádrem každého procesu plánování udržitelné městské mobility. Pouze dobře zvolená opatření mohou zajistit naplnění stanovených cílů/objectives+targets. Výběr by měl být založen na diskuzi se zástupci zainteresovaných stran a transparentním posouzení proveditelnosti jednotlivých opatření a jejich přínosu pro stanovené cíle. Kromě... [číst dále](#)



MPLE many: Extensive stakeholder workshops for

anich's Transport Development Plan
iders were given the opportunity to
ous public events. This included a
ew approx. 100 attendees to share
he ideas were incorporated into the
tion for transport planning. A draft
lated and allowed stakeholders to
nd highlight issues. Involving
s not only enabled Munich to find
everyone, but to also realize these
ns to increase the number of routes
and public transport and to quiet
istal neighbourhoods

Authors: City of Munich, collected by ELLI
Images: Editors / L104



LE eden: A "Vision Zero" approach for r

nhabitants, has, along with the
-term "Vision Zero" approach to
ries. The city's intermediate
al number of road deaths from
us and moderate injuries from
110-2020. In 1978, Gothenburg
, there are around 2500 traffic
ns are asking for more. Traffic
eparation of active modes of
fic, contributed to the fact that
n the city's roads do not involve

Key Lessons, collected by Supersicht Consult
Images: City of Göteborg, 2007



MPLE Republic: Scenario building with strong ticipation

3 three possible scenarios and
experts, as well as a sociological
table scenario. 57 selected experts
ussed the scenarios in a half-day
urvey collected additional opinions
ed on the combined opinion of
vague developed its final transport
ert workshop and a sociological
r questions is an easy, cheap and
nario selection. It also provides a
political approval, as based on
r opinions.

Prague Institute of Planning and Development,
collected by EUROCTIS | Images: City of Prague



Lekce 12 - Role indikátorů v SUMP a světová náboženství

17. 06. 2020 | Titulek je úmyslně napsán tak, aby zaujal. Má to ovšem svůj důvod. Každý, kdo něco slyšel o světových náboženstvích, tak tuší, že lze v nich vystopovat dva přístupy k životu. 1) Pomocí měřitelných ukazatelů člověk zjistí, zda je na „správné cestě“...2) Jsou určitě věci mezi nebem a zemí, které se prostě nedají změřit. Nejde ale o to říci, která varianta... [číst dále](#)

Lekce 11, díl 2. Co je cíl? Objective, Aim nebo Target

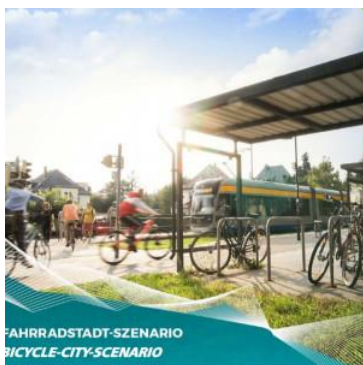
14. 05. 2020 | Další díl překlada evropské metodiky začíná jazykovou hříčkou. Jak byste přeložili slovo cíl? Zjednodušeně jsou k dispozici tři možnosti překladu - Objective, Aim, Target. Co rozhoduje o tom, které slovo zvolíme? Kontext. Každý překladatel ovšem ví, že někdy je těžké určit kontext. Pokud nežijete v dané kultuře, snadno se může stát, že je zvolen chybný překlad.... [číst dále](#)

Lekce 11: Vytvořte společnou vizi se zainteresovanými subjekty a veřejností

12. 05. 2020 | Co a kdo určuje vizi? Krásnou teorii přináší evropská metodika SUMP 2.0., podle které se má dělat i česká metodika SUMP 2.0. Jenže se zdá, že česká praxe jde úplně jinou cestou a dobře míněné evropské rady se nesečkávají s pochopením. Nebo znáte město, které by pro vytvoření vize uspořádalo sedmnáctihodinový koncentrovaný workshop? Pro česká města nabízíme... [číst dále](#)

Lekce 10 - díl 2. Praha, diskutujte o scénářích s veřejností a zainteresovanými subjekty

04. 05. 2020 | Každá lekce nové metodiky SUMP 2.0. začíná teorií, která je doplněná o praktické příklady. Dnes začneme příkladem dobré praxe z Prahy, neboť právě tato byla vybrána do evropské metodiky SUMP 2.0. Na řadu ale přichází hned řečnická otázka. Zcela nepochybně proběhlo vše tak, jak se mělo. Proces byl dodržen. Ale stačilo to? Odpověď mohou dát jen lidé žijící v... [číst dále](#)



Lekce 10 - scénáře, příklad z Lipska

30. 04. 2020 | Scénáře pomáhají lépe pochopit pravděpodobné dopady externích faktorů, ovlivňujících městskou mobilitu (např. klimatické změny, informační technologie, finance nebo bezpečnost), v kombinaci s alternativními metodami, jak na ně reagovat. Scénáře znázorňují různé možnosti budoucího vývoje, vzájemně odlišné, a tím umožňují nezávisle posoudit možné důsledky... [číst dále](#)



Lekce 9 - Shrnutí: Dokončení analýzy problémů a příležitostí

20. 04. 2020 | Máme za sebou prvních 8 lekcí, které měly za úkol představit základní principy plánů udržitelné městské mobility (SUMP 2.0.) a také první přípravnou fázi SUMP, zahrnující i analýzy. Zatím existuje zažitá představa, že nejprve je třeba udělat analýzu, díky které je možné nastavit vize, cíle atd. a vše za vás udělá externí firma, neboť ona tomu přeci rozumí... [číst dále](#)



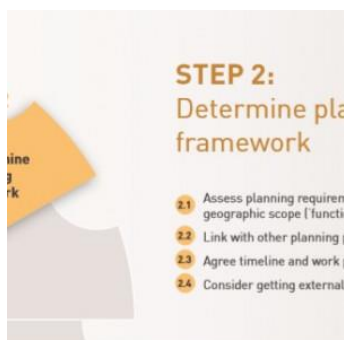
Lekce 8, díl 1. - Identifikujte informační zdroje

14. 04. 2020 | Posledním nezbytným krokem pro kvalitní přípravu plánu udržitelné městské mobility (SUMP 2.0.) je analýza stavu mobility ve městě. Jde o důležitý milník, který poskytuje informace nutné pro racionální a transparentní proces přípravy strategie. ALE! Pokud se podíváme na zadávací podmínky téměř všech stávajících SUMP 1.0., pak jsou si podobná jako vejce, vejci.... [číst dále](#)



Webinář k metodice SUMP 2.0 (lekce 1-7)

01. 04. 2020 | Na webu Akademie městské mobility je k dispozici prvních sedm lekcí k plánování udržitelné městské mobility. Základem jsou průběžné konzultace k jednotlivým kapitolám aktualizované evropské metodiky SUMP 2.0., ze kterých si vytvoříme ryze českou verzi. Zájemci mohou jednotlivé lekce dostávat přímo do svých mailových schránek (stačí se registrovat zde). Zároveň... [číst dále](#)



Lekce 7: díl 1. Posouzení požadavků na plánování

23. 03. 2020 | Pokračuje se v přípravě zpracování nové metodiky SUMP 2.0. Dnes je na pořadu teorie, ale již brzy si ji otestujeme na příkladu dvou měst, a to Uherský Brod a Hodonín. Obě města připravují svůj Plán udržitelné městské mobility (SUMP), proč ho tedy neudělat novým způsobem? Současně s nastavením pracovních struktur (viz. lekce 6) je třeba definovat i rámec pro plánování,... [číst dále](#)



Lekce 6 – Podceňovaná úvodní část SUMP

04. 03. 2020 | Na počátku všeho stálo rozhodnutí – chceme si připravit vlastní plán udržitelné městské mobility (PUMM). Pravdou je, že v Česku u měst stojí na počátku informace, že jej musí mít, jinak nedostanou dotace. Pár měst jej má i z jiných důvodů, ale pravá podstata asi většině uniká. Jak by to tedy mělo být v ideálním, až naivním případě? Jen pouhý překlad... [číst dále](#)



Štítky: Vzdělávací rozměr

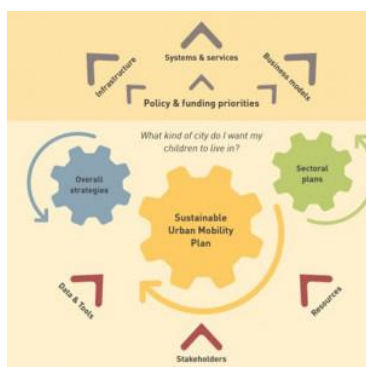


Lekce 5 - Jak plánování udržitelné městské mobility podpořit na národní a regionální úrovni?

13. 02. 2020 | Jelikož po teoretické lekci přichází vždy praktické cvičení, tak tentokrát necháme čtenáře, ať si sami udělají obrázek o tom, jak dané evropské doporučení pro novou metodiku SUMP 2.0. je aplikovatelné pro Česko. Doslovný překlad z evropské metodiky SUMP 2.0. Městská mobilita je úzce propojena s dalšími politikami, například s politikou životního prostředí,... [číst dále](#)

Lekce 4 - Praktické cvičení: Rady pro Kutnou Horu a Hodonín. Inspirujte se Prahou a Lipskem.

06. 02. 2020 | Lekce 4 řeší otázku: Jak plánování udržitelné městské mobility funguje v praxi? Vybrali jsme si dvě města - Prahu a Lipsko jako inspiraci pro Kutnou Horu a Hodonín. Obě naposledy uvedená města oslovila spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. s prosbou, aby se vyjádřil k dokumentům, které povedou ke zpracování jejich plánů udržitelné městské mobility. Kutná... [číst dále](#)



Lekce 4 - Jak plánování udržitelné městské mobility funguje v praxi?

05. 02. 2020 | Nová evropská metodika SUMP.2.0. vznikla na základě zkušeností mnoha odborníků z praxe i teorie plánování. Jednotlivé principy, postupy a aktivity, které druhé vydání SUMP.2.0. doporučuje, vycházejí ze zkušeností celé řady evropských a světových měst. A právě tady si musíme dát pozor! Je jisté, že zkušenosti z evropských a světových měst se nedají vždy implementovat... [číst dále](#)



Lekce 3 - Praktické cvičení: zapomněli jsme na uživatele

03. 02. 2020 | Možná pár zasvěcených pochopilo, jaké jsou principy Plánu udržitelné městské mobility (viz. lekce 3), ale praxe v 95% případů ukazuje, že obyvatelé našich měst nepostřehnou, že takový plán město má. Tak k čemu je potom potřeba? Představte si, že by politik vašeho města uvedl daný plán slovy: "Jde to i bez záplavy automobilů v městech?" Pokud se takový najde, tak... [číst dále](#)



Lekce 3 - Když policie řekne NE, pak zkuste třeba

31. 01. 2020 | Máme krásné metodiky, krásné příklady ze zahraničí, děláme konference, workshopy a pak je chceme realizovat v našich městech a ono to nejde. Častou výmluvou je, že naše společnost k tomu nedozrála, apod. Pravda bývá někdy prostší. Jeden konkrétní politik, úředník, dopravní policejní úředník řeknou NE a vše jde do „kytic“ , včetně toho, že známe hlavní... [číst dále](#)

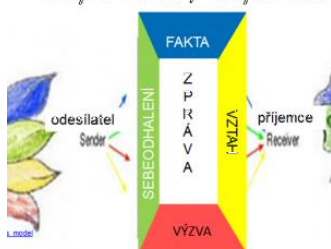


Lekce 2 - praktická cvičení

24. 01. 2020 | Úvodní citát dostal starosta z Litomyšle Daniel Brýdl, neboť právě dané město začne připravovat svůj SUMP: „vnímat „udržitelnou mobilitu“ jsme jako téma začali v Litomyšli teprve nedávno. Začali jsme se nad tím scházet a dávat hlavy dohromady. Mimo hledání možností, jak usnadnit cyklistům a chodcům pohyb po městě i ven z Litomyšle, kde realizace bude často... [číst dále](#)

Světy, reality, jazyky a vzájemné porozumění

čtyři ústa / čtyři uši



Lekce 2 - Jaké jsou přínosy PUMM?

23. 01. 2020 | Dnes zveřejňujeme překlad z evropské metodiky o plánování udržitelné městské mobility (SUMP) na téma Jaké jsou přínosy PUMM? Čím je plánování udržitelné mobility pro města a obce přínosné? Jaké jsou příklady úspěchu ve městech, kterým se podařilo proměnit SUMP ve skutečnou politickou strategii? Zde je stručný výběr toho, co příprava a realizace SUMP může... [číst dále](#)



Lekce 1 - Paříž: praktické cvičení

22. 01. 2020 | Lekce 1 byla mimo jiné o tom, že se hledají politici, kteří rozumí principům plánu udržitelné městské a mobility a chtějí je realizovat v praxi. Příklad z praxe se našel sám - Paříž. Náhoda tomu chtěla, že na facebooku pracovní skupiny CityChanger Tomáš Novotný zveřejnil dne 21. 1. 2020 informaci o tom, že starostka Paříže představuje projekt „Čtvrthodinové město“... [číst dále](#)

Světy, reality, jazyky a vzájemné porozumění

čtyři ústa / čtyři uši



Lekce 1 - Plán udržitelné městské mobility a 8 principů plánování

20. 01. 2020 | What is a Sustainable Urban Mobility Plan?, neboli co je plán udržitelné městské mobility? Překlad z aktualizované evropské metodiky SUMP 2.0. Z kapitoly jsme se zaměřili na osm hlavních obecně uznávaných principů, které jsou základem koncepce plánování udržitelné městské mobility, jak ho definuje balíček pro městskou mobilitu: Plánujte pro udržitelnou mobilitu ve... [číst dále](#)

Příloha 2 – Cíl Koncepce: podporovat financování a rozvoj infrastruktury

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi na úrovni tzv. místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit následujícími specifickými cíli.

1) Podpora zaplňování „prázdných míst na cyklistické síti“ ze strany krajů

Ukazuje se, že některé obce, které leží na navrhované cyklistické síti, mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací**. Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z toho důvodu se na **cyklistické síti objevují „prázdná místa“, ve kterých se nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou nuceni užívat nebezpečné komunikace vyšších tříd**, což rozvoji cyklistické dopravy významně brání.

Pokud se má budovat na území kraje smysluplná kontinuální síť cyklostezek a cyklotras bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **není možné se vyhnout tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně kraje**.

Vzhledem k tomu, že obecní struktura je v ČR značně roztříštěná a v řadě regionů jsou velmi malé a ekonomicky slabé obce, je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordináční úlohy se v takovém případě často ujímá kraj, avšak nejedná se o systémové řešení. Nevýhodou malých obcí je nedostatečné odborné personální zajištění pro realizaci takovýchto projektů.

Z tohoto pohledu se je nutné navrhnout sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklo dopravu přímo krajem, a to především na území obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit. Po vybudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby dle dohody s obcí majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací může kraj získat např. ze **SFDI – kraje se totiž nově staly vhodnými příjemci**.

Doporučení pro samosprávu

- Zpracovat krajský generel cyklistické infrastruktury a převzít gesce z obecní úrovně ve venkovském prostoru při budování sítě cyklistické infrastruktury.

2) Podpora odstraňování bariér správců komunikací

Dále se doporučuje vést správce silnic I., II. a III. třídy ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnosti cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Doporučuje se vytvořit podmínky pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic I., II. a III. třídy o řešení bezpečného vedení cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy s preferováním integrace do hlavního dopravního prostoru. Systém spolufinancování vlastní realizace i následné údržby jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklodopravy na silniční síti musí předně vzejít ze strany obce, na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu a koncepční návaznost

Cílem je předcházet těmto problémům:

- Častému opomíjení jiné než motorové dopravy.
- Cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.
- Vícenáklady spojené s dodatečným často komplikovaným řešením infrastruktury pro cyklistickou dopravu zejména ve stísněných prostorových podmínkách v intravilánu obcí.

Dále se doporučuje vytvořit podmínky pro **zamezení rizika vzniku bariér pro cyklistickou i pěší dopravu při novostavbách a rekonstrukcích státních komunikací a při realizaci velkých železničních staveb atd.** Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při přípravě velkých železničních staveb (kde je správcem Správa železnic), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

- Řešení prostupnosti území v návaznosti na výstavbu velkých dopravních staveb, zajištění průchodnosti pro nemotorovou dopravu.
- Ideální řešit ve fázi studie proveditelnosti nebo DÚR.
- V rámci auditů staveb zvažovat i vliv projektu na prostupnost krajiny a jeho zásah na místní vazby.

3) Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství

Na základě zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy, dle § 58, Ochrana vodních děl, nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) projížďena žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo jako nemotorové vozidlo nesmí

jezdit na hrázích a ani dopravní značení by mu to nemělo umožňovat. Při přípravě tohoto zákona se bral v úvahu pouze provoz motorových vozidel, ale bylo opomenuto, že cyklistická doprava má výrazně menší negativní vlivy než provoz motorových vozidel.

K podpoře plošné obsluhy území cyklistickou dopravou je možné využít procesy pozemkových úprav. Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního aparátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší prostupnosti území vhodné zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty. Doporučením je, aby obce a kraje žádaly Státní pozemkový úřad o bezúplatné převody dotčených pozemků, které leží na významných cyklotrasách.

4) Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude fungovat jen za předpokladu, pokud bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště železniční.

Doporučuje se finančně podporovat realizaci konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE. Dále v rámci budování dopravních terminálů uplatňovat řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů, v případě míst s velkou poptávkou a s ohledem na finanční možnosti s použitím robotických zakladačů (cyklověž nebo jiné vhodné uspořádání).

5) Navazující podpora sítě nadřazených cyklostezek

Síť nadřazených cyklostezek EuroVelo, Greenways a dálkové sítě cyklotras jsou záležitostí orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky. Jak ukazují zkušenosti ze všech stávajících vybudovaných úseků na tzv. dálkových cyklotrasách (Labská stezka, Moravská stezka, Cyklostezka Bečva, Ohře), nově vybudované úseky vždy přednostně slouží místním občanům, a to jak z pohledu místní dopravy, či volnočasových aktivit. I tyto úseky na dálkových trasách jsou součástí sítě cyklostezek a bezpečných cyklotras, která zajistí plošnou obsluhu území. Národní síť dálkových cyklotras je pak složena z jednotlivých krajských cyklokonceptů, kde jednotlivé kraje si přiřazují své priority při financování vybraných projektů.

Příloha 3 – stav Národního plánu obnovy 10/2020

Nula. Přesně tolikrát se v první verzi Národního plánu obnovy České republiky objevují tolik potřebné investice do moderní městské mobility a udržitelné městské dopravy. Opomenutí? Zastaralé priority? Něčí lobby? V každém případě má nyní ministerstvo průmyslu a obchodu příležitost druhou verzi výrazně vylepšit a posunout na evropskou úroveň tak, aby města, občany ani firmy v České republice o výhody z těchto investic nepřipravilo.

Země i jednotlivá města napříč Evropou své investice do moderní mobility včetně cyklo dopravy naopak stupňují a vidí v nich cestu z krize způsobené koronavirem směrem k prosperitě a úspěšnější, udržitelnější budoucnosti. Od jara už vlády a regiony v Evropě alokovaly jednu miliardu eur (27 miliard korun) a další zdroje připravují na roky 2021 a dál. Naposledy Irsko deklarovalo, že v příštích čtyřech letech nasměruje 10% svých dopravních investic právě do cyklo dopravy, dalších 10% potom do mobility pěší. Celkem tedy jednu pětinu dopravního rozpočtu na aktivní a udržitelnou mobilitu, a to každý rok. Jen v roce 2021 to bude 360 milionů eur (bezmála 10 miliard korun).

Nahrávají tomu i společné priority členských zemí Evropské unie, které zastřešuje Evropská komise. V rámci jejího programu pro obnovu a odolnost je připraveno celkem 672,5 miliardy eur, Česká republika má může počítat se 182 miliardami korun. Zadání přitom zní: směřovat investice v dopravě především do udržitelné mobility, kde cyklo doprava hraje nezastupitelnou roli, a to zejména ve městech.

To je společné jak pro úsilí nastartovat obnovu EU po pandemii #covid19, tak i pro dlouhodobý program dekarbonizace dopravy na cestě k uhlíkové neutralitě kontinentu. Místopředseda Evropské komise a hlavní garant projektu Green Deal Frans Timmermans to naposledy na videokonferenci se starosty významných evropských měst řekl jednoznačně: "Doprava je jedním z největších zdrojů emisí skleníkových plynů v Evropě. Máme závazek být do roku 2050 uhlíkově neutrálním kontinentem, cesta k tomu povede mimo jiné přes výrazné navýšení podílu aktivní a udržitelné dopravy, tedy pěšky a na kolech. Investice do moderní, bezpečné a oddělené infrastruktury jsou z kategorie těch, kterých se nikdy nelituje, protože mají jasný přínos. Žádné emise skleníkových plynů, žádný hluk, žádné ucpané ulice měst. A díky elektrokolům se možnost změnit městskou mobilitu k lepšímu otevírá pro všechny věkové skupiny."

Že to zatím ve své první verzi český plán obnovy zcela pominul? Abychom to ministerstvu průmyslu a obchodu usnadnili, připravili jsme průvodce se 7 body, které je potřeba do aktualizované verze Národního plánu obnovy ČR zapracovat tak, aby Česká republika kromě zadání Evropské komise dostala také svému vlastnímu sloganu #thecountryforthe future.



Sedm bodů pro moderní mobilitu

1. **Investice do infrastruktury pro cyklodopravu (stezky + parkování) a aktivní mobilitu musí být zahrnuty do Národního plánu obnovy.** Irsko už se k tomu zavázalo, další země připravují. Využít zejména na bezpečnou, oddělenou síť cyklostezek ve městech a mezi městy, v moderním designu včetně křižovatek a kruhových objezdů, mostů, podjezdů a parkování. Primární a klíčové využití: každodenní cyklodoprava. Možné doplňkové využití: rekreace.
2. **Fond pro zvýšení dostupnosti elektrokol.** Kdekoliv v Evropě v minulých letech podobný fond zřídili, dostavil se obratem úspěch v podobě nárůstu obliby elektrokol a vlády také dokázaly zpřístupnit moderní elektrokola novým skupinám obyvatel. Tím, že žehlí každý městský kopec a odstraňují psychologické bariéry typu "to už je na kole daleko", umožňují velké skupině nových uživatelů začít elektrokolo používat v městském provozu jako plnohodnotný dopravní prostředek. Tam pomáhají zlepšovat dopravu, ovzduší i zdraví a zvyšují odolnost měst i jeho obyvatel. Fond lze v ČR zřídit velmi pružně, výsledky se dostavují rychle. Pokud by se plánovaly další podpůrné programy v oblasti mobility, včetně šrotovného na auta, mělo by na podporu elektrokol směřovat vždy minimálně 10% celkového objemu financí v takovém programu.
3. **Investice do bikesharingu (i s elektrokoly).** Každé město si zaslouží mít vlastní bikesharing, ať už s klasickými sdílenými koly, nebo v kombinaci s elektrokoly. Dělá to sdílená kola dostupnější většinu okruhu lidí, činí to cyklodopravu ve městech atraktivnější a zároveň snižuje zatížení měst hlukem, emisemi i kolonami. Podpora má směřovat jak do zvýšení počtu kol ve stávajících flotilách, ke spuštění bikesharingu v městech, která ho dosud nemají, tak na výstavbu dobíjecích stojanů pro elektrokola a i do těsné integrace s místní MHD. Jenom benefity v oblasti veřejného zdraví jsou v EU vyčísleny na 81 miliard korun ročně. Bikesharing je zároveň dostupná a rychlá cesta ke snižování uhlíkové stopy městské dopravy.
4. **Program na používání elektrických cargokol.** Jak v osobním, tak i firemním používání dokáží cargokola na spoustu cest nahradit auto či dodávku. V konečném důsledku to znamená znovu volnější ulice, čistější vzduch a klidnější čtvrti i celá města. Podpora

může kombinovat jak příspěvek na pořízení, tak i municipalitní programy na principu městských půjčoven cargokol.

5. **Kvalitní strategie a vzory.** Investovat nejen do rychlých stavebních prací, nýbrž minimálně stejnou měrou i do vize, strategické koncepce, workshopů, studií a kvalitních manuálů, podle nichž budou moci ministerstva, regiony i města moderně fungovat a posouvat veřejný prostor do 21. století. Po vzoru Velké Británie, Irska či Nového Zélandu také ustanovit multidisciplinární tým, který nebude řešit politiku, nýbrž nejlepší podmínky pro mobilitu lidí všech věkových skupin. S ohledem na stárnutí populace v České republice je to opět investice do zvýšení odolnosti, která navíc příznivě ovlivní také veřejné zdraví.
6. **Rozvinout cykloturistiku.** Obor turismu byl koronavirovou krizí výrazně zasažen. Cykloturistika zároveň představuje spolehlivý a perspektivní způsob, jak udržet zaměstnanost i v odlehlejších oblastech mimo města, a to ve všech stupních kvalifikace. Investice nechť směřují do budování a dlouhodobé údržby kvalitních rekreačních stezek s dobrým značením, s důrazem na moderní design a bezpečí, dále do rozvoje návazných služeb přímo v regionech. Z této kapitoly má také smysl financovat komunikační kampaně na podporu regionů s kvalitním zázemím pro cykloturistiku, ať už směrem k domácímu publiku, nebo do zahraničí.
7. **Zvyšovat vzdělání.** Bez poznání, jak se ve vyspělých zemích chytře investuje do moderní aktivní mobility, by Česká republika jen opakovala staré chyby a používala přežitě postupy. Proto má smysl propojit investice do infrastruktury s širokou podporou tzv. měkkých programů, jako jsou Pomozme dětem na vlastní nohy, filmové festivaly zaměřené na městskou mobilitu, školní ulice, dobrovolnický Na kole v každém věku, vzdělávání skrz masterclasses v Nizozemsku, Kodani a další.

Žádná revoluce, jen zabrzdit zaostávání

Tím, že ministerstvo průmyslu a obchodu zaktualizuje Národní plán obnovy podle sedmi výše uvedených bodů nebude revoluce, jen pouhé dohánění ztráty, kterou zatím Česká republika nabrala.

Do rozvoje mobility prostřednictvím kol a elektrokol mohutně investují země v celé Evropské unii, po jarní vlně pandemie #covid19 se přidaly i státy jako Itálie nebo Irsko, kde dosud cyklodoprava stála v pozadí. Ve stovkách evropských měst vznikly nové bezpečné cyklostezky, pruhy pro auta nebo na parkování se proměňovaly v prostor pro lidi, co jdou po svých nebo jedou na kole. V přípravě je 2300 kilometrů nových cyklostezek, přes 1000 km už je v provozu a další tisíce kilometrů se připravují.

Aktivní byla na jaře a v létě kromě jiných města jako Paříž, Londýn, Berlín, Barcelona, Milán, Řím i Tirana či Budapešť. A efekt? Potvrdilo se známé pravidlo "Postav a oni přijdou". V tomto případě přijdou: například v Paříži vzrostlo používání kol pro dopravu v metropoli i přilehlém regionu Île-de-France o 27% procent, v Polsku o 50%, v Barceloně o 82%, v Londýně o 119% v Liverpoolu dokonce o 222%. V Kodani jezdí každý den na kole do práce či do školy šest lidí z deseti.

Na národních, regionálních i městských úrovních si úřady v celé Evropě dávají ambiciózní cíle, aby se k tomu urychleně začaly přibližovat, protože oproti stavu před 10-15 lety vidí jednoznačné přínosy.

Česká republika a různí ministři se k investicím do rozvoje cyklodopravy zavázala hned v několika mezinárodních úmluvách (například Lucemburská deklarace 2015, Lipská deklarace 2016), stejně jako ve vládní Dopravní politice či Strategii regionálního rozvoje 2021+. Teď je dobrá příležitost opomenutí z první verze Národního plánu obnovy napravit a zapracovat sedm bodů pro moderní mobilitu.

Měníme rychlost, #StradeAperte a irská ofenzíva

Jak to dělají jinde? Britská vláda se zavázala investovat do lepších podmínek pro lidi, co se po městech pohybují po svých, nebo jezdí na kolech, celkem dvě miliardy liber (cca 58 miliard korun), a to v širokém spektru aktivit. Program nazvala jednoznačně: Měníme rychlost. A motto? “Investujeme do infrastruktury a podmínek pro lidi, kteří by na kolech rádi jezdili, avšak dnešní ulice je od toho odrazují. Jde nám o to umožnit bezpečné přesuny na kole milionům dalších. Nemá smysl soustředit se na ty, kteří si do ulic na kole věří už dnes, je potřeba jít dál.” Britská vláda nově definuje cyklodopravu a pěší chůzí jako preferovaný způsob přesunu lidí a zboží ve městech, kromě výstavby tisíců kilometrů moderních a bezpečných cyklostezek půjdou investice také do parkování, nový fond lidem přispěje na opravu starších kol, budou se měnit dopravní předpisy tak, aby především chránily ty, co jdou po svých, nebo jezdí na kole, a praktičtí lékaři budou moci pohyb na kole předepsat v rámci prevence či léčby civilizačních chorob jako je obezita či cukrovka druhého typu, jejichž léčba stojí Velkou Británii ročně desítky miliard liber.

V Itálii pojmenovali svou ofenzívu do aktivní městské mobility #StradeAperte, kromě nových cyklostezek ve městech také spustili program příspěvků na pořízení kol a elektrokol. Řím se se 150 kilometry nových cyklostezek stal dokonce šampionem mezi městy, která akčně zareagovala na koronavirovou krizi.

Irsko je další v řadě zemí, které i v reakci na koronavirovou krizi přehodnocují priority, podle kterých investují do dopravních staveb. Pro rok 2021 počítá irský rozpočet s částkou 360 milionů eur (bezmála 10 miliard korun) na výstavbu bezpečných, oddělených cyklostezek v nejnovějším designu z Nizozemska a Kodaně. Investice budou mít jasnou prioritu: umožnit lidem, aby mohli po městech více jezdit na kole a chodit pěšky. Počítá se také s novým plánem Bezpečně do škol, který má v celé zemi výrazně usnadnit dětem i učitelům cestu do škol pěšky, nebo na kole.

V Lisabonu vyslala letos na jaře radnice jasný signál, jak mění své priority: “Za tři miliony eur bychom mohli postavit jeden středně velký parkovací dům pro 300 aut, nebo teď dát příspěvek až 18 tisícům občanů na to, aby si pořídili nové kolo. Naše volba je jasná: startujeme program na podporu cyklodopravy!”

Nizozemsko investuje do cyklodopravy - a to jak do tvrdých infrastrukturních opatření, tak měkkých vzdělávacích a projektových aktivit v přepočtu 35 euro na osobu, a to každý rok.

Bohaté země dál bohatnou. Na kole

Důvod? Jakmile země přestane přemýšlet v oddělených boxech jako je zdravotnictví, doprava nebo produktivita, a pohlédne na moderní městskou mobilitou optikou celkového přínosu, jsou čísla ohromující. Ve švédském Stockholmu vyhodnotili přínosy městské cyklodopravy na 211 milionů eur ročně, poslední studie dánského ministerstva dopravy potom ukazuje rozdíl mezi jízdou autem a na kole: zatímco 1 kilometr jízdy autem stojí společnost 0,78 €, každý kilometr ujetý na kole společnosti přináší benefit ve výši 0,68 €.

Nizozemsko, kde dnes mají 37 000 kilometrů oddělených a bezpečných cyklostezek, vyčísluje úspory jen v systému veřejného zdravotnického systému na 3 miliardy eur ročně (81 miliard korun), bezmála 3% HDP.

Shrnutí? Bohaté země i díky tomu, že investují do rozvoje cyklodopravy, dál bohatnou. Iniciativa Next generation EU teď nabízí tuto možnost i dalším členským zemím, které dosud aktivní a moderní mobilitu ignorovaly. Krokem číslo jedna v České republice je obratem aktualizovat Národní plán obnovy. Projednávání s Evropskou komisí běží.

Kontext: z čeho 7 bodů pro moderní mobilitu vychází

Všechno transparentně navazuje na vyšší strategické dokumenty na úrovni Evropské unie a České republiky, prostřednictvím kterých je naplňována dopravní politika. Je v souladu s jejich zaměřením včetně rozvojových priorit na období 2021–2027.

Kohezní politika 2021+

Evropské komise v roce 2018 představila pět hlavních cílů pro priority financování z fondů EU po roce 2020:

- Inteligentnější Evropa – inovativní a inteligentní ekonomická transformace;
- Zelenější, nízkouhlíková Evropa;
- Propojenější Evropa – mobilita a regionální konektivita k sítím IKT;
- Sociálnější Evropa – provádění evropského pilíře sociálních práv;
- Evropa bližší občanům – trvale udržitelný a integrovaný rozvoj městských, venkovských a pobřežních oblastí prostřednictvím místních iniciativ.

Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020

Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020 (NKR) je stěžejním dokumentem, který určuje hlavní věcné oblasti financování politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Česká republika formulovala pět národních priorit na období 2021+, která vycházejí z potřeb na národní a regionální úrovni a jsou v souladu s návrhem pěti cílů Evropské komise:

- Nízkouhlíková ekonomika a odpovědnost k životnímu prostředí
- Rozvoj založený na výzkumu, inovacích a uplatnění nových technologií

- Vzdělaná a sociálně soudržná společnost
- Dostupnost a mobilita
- Udržitelný rozvoj území

Strategický rámec ČR 2030

Materiál "Česká republika 2030" je strategickým rámcem pro dlouhodobý rozvoj české společnosti, jehož cílem je zvyšování kvality života všech obyvatel České republiky při respektování přírodních limitů. Na základě strukturální analýzy současného stavu a trendů formuluje strategické a specifické cíle, kterých by Česká republika měla do roku 2030 dosáhnout. Jejich naplňování bude v gesci věcně příslušných ústředních orgánů státní správy, strategický rámec zároveň bude sloužit jako vodítko pro rozvoj regionů a obcí. Česká republika 2030 propojuje dva významné koncepty – kvalitu života a udržitelný rozvoj a formuluje své cíle celkem v šesti klíčových oblastech:

1. Lidé a společnost
2. Hospodářský model
3. Odolné ekosystémy
4. Obce a regiony
5. Globální rozvoj
6. Dobré vládnutí

O autorech. Tato výzva a pomocná ruka, jak doplnit Národní plán obnovy, je společným dílem nevládních organizací Kolem na kole, Partnerství pro městskou mobilitu a Nadace Partnerství. Odkaz dostávají také čtenáři newsletterů spolku Partnerství pro městskou mobilitu a Kolem na kole - stovky lidí z celé republiky si v nich pravidelně čtou o městech, kde se dobře chodí pěšky, často jezdí na kole a vůbec dobře žije, ať je člověku 8, nebo 88 let.