

EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY

16.-22. ZÁŘÍ 2021

Cestovat zdravě = cestovat udržitelně.



#MobilityWeek

TEMATICKÉ
POKYNY



OBSAH

1. Bezpečně a zdravě udržitelnou dopravou

EVROPSKÝTÝDENMOBILITY žije a má se čile k světu

Jak se můžete zúčastnit?

20 let akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY

Spojení s dalšími iniciativami EU

Letošní témata

2. Duševní zdraví

FAKTA A ČÍSLA

Aktivní mobilita má zásadní vliv na zdraví

Cenově dostupná doprava pro sociální integraci a zapojení obyvatel

Odpočinkové zóny v městském prostředí

Řešení hlukového znečištění a znečištění ovzduší

OSVĚDČENÝ POSTUP

Poskytnutí prostoru

15minutové město

Strategie snižování hluku z dopravy a znečištění ovzduší

3. Fyzické zdraví

FAKTA A ČÍSLA

Kvalita ovzduší

Aktivní mobilita

Mikromobilita

OSVĚDČENÝ POSTUP

Snížení emisí v centrálních oblastech měst

Omezení vjezdu osobních aut do centrálních oblastí měst

Balíčky opatření v rámci plánu udržitelné městské mobility (SUMP)

Uvolnění prostoru pro aktivní mobilitu

Motivování k aktivní mobilitě

4. Opatření pro zvýšení bezpečnosti

FAKTA A ČÍSLA

Zvýšení bezpečnosti pro osoby s postižením

Zvyšování bezpečnosti silničního provozu

Bezpečnost cyklistů a chodců

Bezpečnostní regulace elektrokoloběžek

OSVĚDČENÝ POSTUP

Pozornost zaměřená na zranitelné skupiny

Zvyšování povědomí posunem perspektiv

Otevřená výměna názorů s lidmi s postižením pro pěstování empatie

Rozšiřování pěších zón

Zklidnění provozu a snížení povolené rychlosti ve městech

5. Reakce na COVID-19

FAKTA A ČÍSLA

Obnovení důvěry ve veřejnou dopravu

Posun k aktivní mobilitě

Zlepšení kvality ovzduší

OSVĚDČENÝ POSTUP

Bezpečnostní opatření v oblasti veřejné dopravy

Aktivní mobilita v průběhu COVID-19

Urychlení realizace plánů udržitelné městské mobility (SUMP)

Autoři

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Bezpečně a zdravě udržitelnou dopravou

Téma akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY pro rok 2021 je „Bezpečně a zdravě udržitelnou dopravou“. Volba tématu pro tento rok má poukázat na útrapy, jež zasáhly Evropu – a celý svět – pod vlivem pandemie COVID-19. Také se zamýšlí nad příležitostmi ke změně vyplývající z této bezprecedentní zdravotní krize v Evropě.

Města a městské správy dokázaly na pandemii reagovat kreativním a pružným způsobem. V letošním roce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY oslavuje odolnost měst a jejich úspěchy, a zároveň hledá cesty, jak udržet nastavený trend. Efekty, které se projevily v loňském roce, jako je zvýšení aktivní mobility a cestování s nízkými nebo nulovými emisemi, vyžadují další propagaci.



EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY žije a má se čile k světu

Přestože obavy z COVID-19 vyvolávaly u přepravních společností, městských úředníků, regionálních správ i soukromých podniků značnou nejistotu, EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY zaznamenal v roce 2020 druhý vůbec nejvyšší počet registrací, s účastí téměř 3000 měst z 53 zemí světa. Kampaň se nyní snaží motivovat všechny bývalé i nové účastníky, aby se zapojili do 20. ročníku akce EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY pod letošním heslem „Cestovat zdravě = cestovat udržitelně“. Vybízíme občany, aby si udržovali dobrou fyzickou i duševní kondici a současně při tom objevovali krásy svého města, regionu nebo země a byli ohleduplní k životnímu prostředí a zdraví ostatních při volbě svého způsobu dopravy.

Jak se můžete zúčastnit?

Samosprávy, vzdělávací instituce, podniky a nevládní organizace se mohou připojit k akci EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY mnoha způsoby. Můžete se zúčastnit v průběhu hlavního týdne kampaně v době od 16. do 22. září a přihlásit svoji AKCIMOBIILITY týkající se iniciativ v oblasti udržitelné mobility v průběhu roku. Bez ohledu na to, co podnikáte v oblasti zdravé, bezpečné a udržitelné dopravy, sdílejte své novinky na sociálních médiích a označte centrálu kampaně, abyste nás průběžně informovali. Sledujte webovou stránku kampaně (www.mobilityweek.eu) a oficiální kanály sociálních médií Facebook, Twitter a Instagram.

Prostřednictvím kampaně EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY můžete za svou skvělou práci získat ocenění. Vaše AKCIMOBIILITY může být zařazena do webového semináře a soutěže sociálních médií na úrovni EU a dostat se tak k ještě více lidem.

Také vás vybízíme, abyste se zapojili do celoroční akce Sustainable Urban Mobility Awards (ocenění v oblasti udržitelné městské mobility): Cena za EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY pro menší a větší obce, ocenění za Plány udržitelné městské mobility (ocenění SUMP) a EU Urban Road Safety Award (Cena za bezpečnost silničního provozu). Ocenění EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY pro menší a větší obce představuje mimořádné úspěchy ve městech v průběhu hlavního týdne kampaně (16.-22. září). Ocenění SUMP je uznáním za vynikající výsledky v plánech udržitelné městské mobility na základě metodiky SUMP Evropské komise. EU Urban Road Safety Award (Cena za bezpečnost silničního provozu v městech) oceňuje příkladné a novátorské postupy samospráv při vytváření bezpečnějšího městského prostředí. Další informace jsou k dispozici na webové stránce kampaně.



V letošním roce se ohlížíme za dvěma úspěšnými dekadami celoevropské kampaně, která nadále podporuje místní iniciativy v jejich úsilí při budování bezpečnějších, zelenějších, inkluzivnějších a přístupnějších měst.

Od začátku milénia se tisíce institucí, podniků, nevládních organizací a měst zapojilo do akce EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY s cílem přispět k tomu, aby se městské prostředí stalo lepším místem. Na začátku této cesty měla EU pouze 15 členských států. Kupování jízdenek na vlak online bylo novou koncepcí a chytré telefony a mobilní internet existovaly jen v našich nejdůležitějších snech. O 20 let později můžeme cestovat v různých městech za jeden poplatek s použitím řešení Mobility-as-a-Service nebo si objednat taxi kliknutím na tlačítko v aplikaci prostřednictvím chytrého telefonu. Stejně tak můžeme naskočit na sdílenou elektrokoloběžku. K navigaci můžeme použít mapovou aplikaci se sledováním GPS a přitom poslouchat hudbu přes bezdrátová sluchátka za zlomek dřívější ceny v celé Evropské unii. Přestože technologie změnila život z hlediska městské mobility nám všem, výzvy v oblasti znečišťování a bezpečné a udržitelné mobility zůstávají stále stejné.

Follow the campaign:   

Spojení s dalšími iniciativami EU

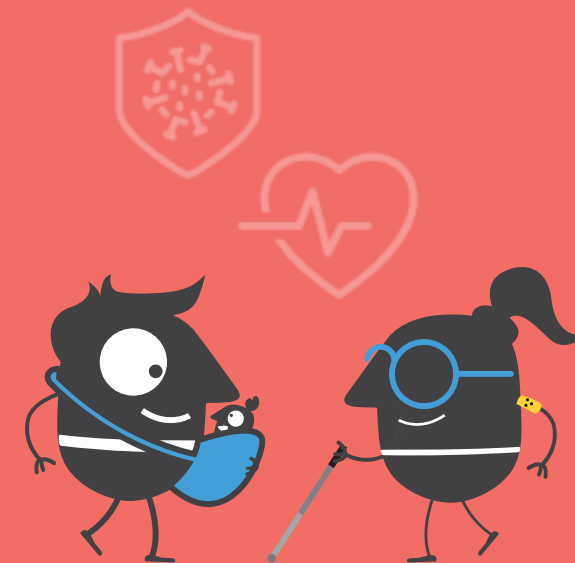
Zatímco EVROPSKÝTÝDENMOBILITY se každoročně koná v mezi 16. a 22. zářím, nedílnou součástí evropského kalendáře jsou i další významné iniciativy EU, jako např. Evropský Zelený týden, Týden udržitelné energie EU, Evropské dny pro výzkum a inovace, Evropský rok železnice, Evropský týden sportu a související kampaň HealthyLifestyle4All (Zdravý životní styl pro všechny) a Evropský týden aktivního a zdravého stárnutí. EVROPSKÝTÝDENMOBILITY bude publikovat příkladné AKCEMOBILITY na domovské stránce a na kanálech sociálních médií týkajících se těchto tematických kampaní EU.

Tato evropská iniciativa podporuje používání veřejné dopravy jako efektivního, cenově dostupného a nízkoemisního řešení mobility pro každého. Toto pevné přesvědčení bylo demonstrováno videem #LovePublicTransport video (Miluji veřejnou dopravu) na vrcholu pandemie COVID-19. Proto je EVROPSKÝTÝDENMOBILITY úzce spojen s Evropským rokem železnice 2021, neboť jejich společným cílem je povzbuzovat lidi, aby se dopravovali udržitelně. Vlák je jedním z nejbezpečnějších a nejvíce udržitelných způsobů dopravy po celém kontinentu. EVROPSKÝTÝDENMOBILITY vybízí zúčastněná města, aby propojila své iniciativy s Evropským rokem železnice a podporovala v průběhu týdne konání kampaně zaměřené na cestování vlakem.

Naše kampaň také vybízí města, aby se přihlásila k Evropskému klimatickému paktu a abychom společně budovali zelenější Evropu. Jako součást Zelené dohody pro Evropu představuje Evropský klimatický pakt platformu pro sdílení informací, diskuse a aktivity v souvislosti s klimatickou krizí a poskytuje podporu evropským iniciativám a klimatickým hnutím pro další růst a konsolidaci.

Letošní témata

V souladu s letošním heslem „Bezpečně a zdravě udržitelnou dopravou“ jsou čtyřmi ústředními tématy duševní a fyzické zdraví, bezpečnost a reakce na COVID-19. V následujícím dokumentu naleznete stručný souhrn faktů a čísel a rovněž příklady osvědčených postupů, týkající se každého z těchto témat. Není náhodou, že duševní zdraví je prioritním tématem, protože EVROPSKÝTÝDENMOBILITY podporuje silnější zaměření na vztah mezi duševním zdravím a městskou mobilitou, což je záležitost, jejíž význam v průběhu pandemie vzrostl. Dalším prioritním tématem je fyzické zdraví, což zahrnuje dopad znečištění ovzduší a hlukového znečištění a výhody aktivní mobility. Téma bezpečnosti poukazuje na nedávný vývoj v oblasti bezpečnosti dopravy, integrace osob se sníženou mobilitou a rozsáhlá opatření pro bezpečnost silničního provozu v městském prostředí. Tato část se rovněž věnuje reakci městských správ na pandemii COVID-19, se zaměřením na pozitiva pandemie v oblasti městské mobility a na důležitost obnovení důvěry ve veřejnou dopravu.



2 Duševní zdraví

FAKTA A ČÍSLA

Duševní zdraví je jedním z klíčových témat letošního ročníku a zdůrazňuje aspekt, který bývá často opomíjen: doprava může významně ovlivnit stav lidského duševního zdraví a pohody.

Umožňuje lidem spojit se s ostatními a udržovat s nimi vztahy, získat přístup k profesním a vzdělávacím příležitostem a volnočasovým aktivitám mimo jejich domov a poskytuje jim více flexibility. Umožňuje aktivní životní styl pro starší lidi v jejich komunitě a výzkum ukazuje, že zavádění opatření pro určité věkové skupiny v dopravě (jako jsou předplatní autobusové kupóny zdarma) je spojeno s častějším využíváním veřejné dopravy staršími lidmi a se snížením příznaků deprese a pocitů osamělosti. To bylo zdůrazněno také jako důležitý faktor v průběhu kampaně Evropský týden aktivního a zdravého stárnutí. Navíc bylo prokázáno, že kratší doby cestování zlepšují pohodu, zatímco dojíždění, které trvá 60 až 90 minut, má nejvíce negativní vliv na pohodu.

Úzkost z velkých shluků lidí nebo nedostatečných informací o cestování může vést ke zhoršení duševního stavu. Schopnost pohybovat se po okolí vždy hrála významnou roli v prožívání zdravého a naplněného života. Ve světle současné pandemie musí města pracovat ještě usilovněji na vytvoření urbánních oblastí, kde se mohou obyvatelé pohybovat udržitelně a bezpečně, kdykoli chtějí.



Dojíždění mezi 60 a 90 minutami má největší negativní dopady na pohodu člověka.



Aktivní mobilita má zásadní vliv na zdraví

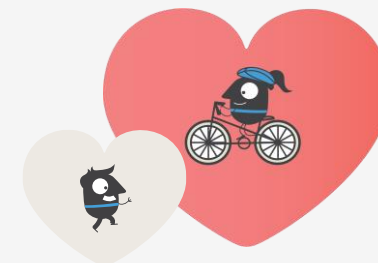
Vedle posilování fyzického zdraví je cyklistika a chůze také neuvěřitelně prospěšná pro duševní zdraví. Různé studie naznačují, že aktivní mobilita snižuje depresi, úzkost a další problémy v oblasti duševního zdraví. Fyzická aktivita ve formě chůze nebo cyklistiky zvyšuje průtok krve, uvolňuje endorfiny a snižuje celkovou hladinu stresu. Dokonce i 30minutová procházka nebo výlet na kole každý den může pomoci zlepšit duševní zdraví. Dokáže zlepšit celkovou náladu i kvalitu spánku a snížit stres, úzkost a únavu. Fyzicky aktivní lidé mají až o 30 % snížené riziko vzniku deprese a udržování fyzické aktivity pomáhá těm, kteří se z deprese vyléčili.

Města, která podporují kampaně v oblasti cyklistiky a chůze, mají větší předpoklady k tomu, aby byla šťastná, zdravá, vzdělaná a ekonomicky stabilní. Tyto ukazatele se týkají hlavně životního stylu lidí, kteří často používají udržitelné a zdravé způsoby dopravy ve svém každodenním životě. Většina samospráv, které chápou důležitost integrace aktivní mobility do místního plánu mobility, také přijímá další inovativní sociální přístupy. Rezidenti ve městech, kde je populární cyklistika a chůze, se mohou spojovat a komunikovat s lidmi s podobným myšlením. Cyklistika a chůze pomáhají pěstovat komunitního ducha a pocit sounáležitosti

Cenově dostupná doprava pro sociální integraci a zapojení obyvatel

Zvyšující se cenová nedostupnost měst vede ke gentrifikaci metropolitních území a jejich okolí. Předměstí, která z hlediska dostupnosti zcela závisí na autech, mohou marginalizovat ty, kteří auto nemají - zejména mladé a starší lidi. Sociální izolace a nedostatek komunitní interakce jsou spojeny s horším zdravotním stavem. Výzkum odhaluje jasné a významné spojení mezi četností cest/mírou aktivity a rizikem sociálního vyloučení. Zlepšení mobility může pravděpodobně snížit riziko sociálního vyloučení. Zlepšení veřejné dopravy umožňující vznik nových cest se podceňuje a celková hodnota veřejné dopravy pro komunitu si zaslouží větší uznání. Podle doporučení skupiny C40 Cities (celosvětové sítě měst se společným přístupem ke klimatu pro omezení globálního oteplování) by měla města zaujmout koordinovaný přístup k vytvoření cenově dostupného a přístupného systému veřejné dopravy na základě zkoumání fyzického plánování, integrované tarifní strategie a integrovaného fungování. Výzkum ukazuje, že lidé, kteří hodnotí veřejnou dopravu jako „dobrou“, mají s téměř trojnásobně vyšší pravděpodobností možnosti přístupu k veřejným službám, jako je zdravotní péče, supermarkety nebo vzdělávání než ti, kteří ji hodnotí jako „špatnou“. Tito lidé také méně často tvrdí, že pociťují napětí, jsou v životě nespokojeni nebo pociťují problémy v oblasti duševního zdraví

Vedle hromadné veřejné dopravy hraje při posilování sociální inkluze a pohody roli také aktivní a nemotorizovaná veřejná doprava. Čtvrti přátelské k chodcům vybízejí k procházkám a cyklistice, což umožňuje větší integraci mezi čtvrtěmi a posilování komunitního ducha u rezidentů, čímž se vytváří přínos pro duševní i fyzické zdraví.



Dokonce i 30 minut chůze či jízdy na kole denně pomáhá zlepšit duševní zdraví.

Rekreační oblasti v městském prostředí (parks, veřejná zeleň, zóny pro chodce a zóny bez aut)

Výzkum opakovaně potvrzuje spojení mezi veřejnou zelení a dobrým duševním zdravím a pocitem pohody. V průzkumu, kterého se zúčastnilo 10 000 lidí ve Velké Británii bylo zjištěno, že komunity žijící v zelenějších městských oblastech s větší pravděpodobností hlásily nižší míru duševního stresu a vyšší míru pohody po úpravě dle socioekonomických odchylek na individuální a regionální úrovni.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/access-to-transport-and-life-opportunities)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

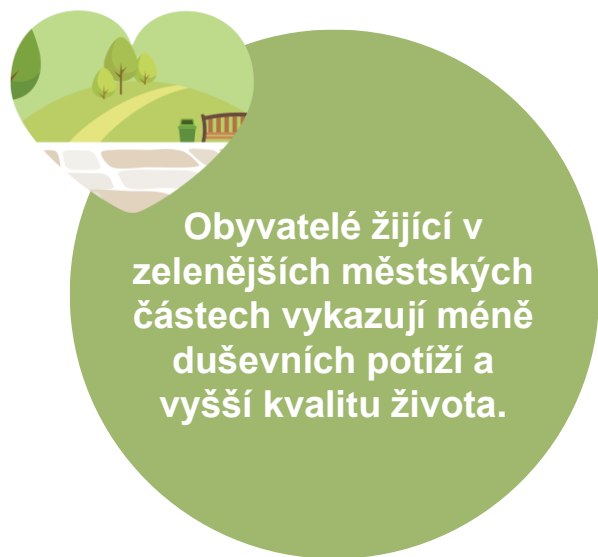
Centre for Mental Health and Urban Design (Centrum pro duševní zdraví a městský design) ve Velké Británii identifikuje čtyři klíčová témata příležitostí pro duševní zdraví shrnutá pod akronymem GAPS: Green places (zelená místa), Active places (aktivní místa), Prosocial places (prosociální místa) a Safe places (bezpečná místa). Existuje jasné spojení mezi přístupnými zelenými místy a dobrým duševním zdravím a pohodou. Zelené plochy v blízkosti místa bydliště mohou zlepšit náladu a sloužit jako motivace ke cvičení a podněcovat přirozené interakce. Lidé by se měli setkávat s přírodou ve městě v rámci svého běžného denního režimu, a to díky opatřením v podobě nízkoemisních zón, omezením parkovacích míst jejich přeměnou na zelené plochy a většími prostory pro pěší, kde se mohou lidé pohybovat a setkávat.

Řešení hlukového znečištění a znečištění ovzduší

„Nadměrný hluk závažně poškozuje lidské zdraví a je rušivý pro každodenní činnosti lidí ve škole, v práci, doma a ve volném čase. Může narušovat spánek, mít kardiovaskulární a psychofyzilogické účinky, snižovat výkonnost a vyvolávat podrážděnost a změny v sociálním chování,“ uvádí Světová zdravotnická organizace. 20 % evropské populace je dlouhodobě vystaveno hladinám hluku, které jsou škodlivé pro zdraví. To odpovídá více než 100 milionům lidí v Evropě. Každý rok přicházíme o více než 1,6 milionů let zdravého života kvůli hlukovému znečištění - druhému největšímu zatížení životního prostředí v Evropě po znečištění ovzduší. Jedna pětina Evropanů je v noci vystavena hladinám hluku, které mohou podstatným způsobem poškodit zdraví. Evropské iniciativy, jako je Zelený týden EU, který se letos v různých evropských zemích koná v období od 3. května do 13. června, má za cíl zvýšit povědomí o těchto podstatných zdravotních rizicích.

V současné době silniční provoz v evropských městech významně přispívá ke koncentracím látek znečišťujících ovzduší. Přestože evropské emisní normy pro vozidla (tzv. Euronormy) omezují emise výfukových plynů, což bude mít pozitivní dopad na kvalitu ovzduší od nynějška do roku 2030, koncentrace NO₂ a pevných částic budou mít i nadále negativní vliv. Úroveň vystavení těmto znečišťujícím látkám je ve městech relativně vysoká a právě tam pozorujeme největší dopad znečištění ovzduší

na zdraví obyvatel. Látky znečišťující ovzduší, zejména pevné částice a oxidy dusíku jsou spojovány se špatným duševním zdravím a s propuknutím depresivních příznaků a zhoršováním nadměrně depresivních stavů v případě dlouhodobé expozice. Instituce EU hodlají přezkoumat Směrnicí o kvalitě ovzduší, evropský právní předpis pocházející z roku 2004. Jako součást Zelené dohody pro Evropu probíhá diskuse o revizi prahových hodnot pro emise, aby byly lépe sladěny s doporučeními WHO. Tato revize bude vycházet ze zprávy Second Clean Air Outlook (Druhý výhled pro čisté ovzduší), zveřejněné na začátku roku 2021. Bude mít možnost podstatně snížit prahové hodnoty emisí v Evropě v průběhu nadcházejících let.



20%

Evropské populace je dlouhodobě vystaveno škodlivým hladinám hluku

09. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health
10. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
11. <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
12. <https://www.eugreenweek.eu/>
13. CE Delft 2020, *Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives*, Delft: CE Delft.
14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
15. https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en

OSVĚDČENÝ POSTUP

Existuje mnoho možností, jak projektovat města způsobem, který integruje fyzickou aktivitu do každodenního života obyvatel pro zlepšení našeho duševního stavu. Od usnadnění přístupné, praktické, bezpečné, aktivní dopravy až po rozmístění venkovního cvičebního nářadí, lze podniknout různé kroky k integraci pohybu a sociální interakce pro podporu duševního zdraví.

Lidem dělá dobře pocit bezpečí a pohodlí při pohybu po svém okolí a utváření měst k tomu do značné míry přispívá. Vhodné pouliční osvětlení a dohled, odlišné orientační body, které pomáhají lidem s demencí pohybovat se po svém okolí a projektování rezidenčních, komerčních a průmyslových cest se zaměřením na člověka jsou důležitými příklady zásahů do utváření měst.



Poskytnutí prostoru

V průběhu kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY bylo v minulých 20 letech zorganizováno široké spektrum místních aktivit pro podporu chůze a cyklistiky v městských oblastech. Samosprávy organizují Den bez aut uzavřením středu města pro soukromá vozidla a využitím takto uvolněného prostoru k různým akcím na propagaci udržitelné městské mobility. Bulharské město Varna zorganizovalo v roce 2020 Den bez aut, kde byl na jeden den zakázán dopravní provoz na hlavní promenádě a z ulic se staly zábavní plochy, kde si místní obyvatelé mohli společně užívat aktivně strávený čas. Společně s bulharským městem zorganizovaly Dny bez aut a podobné aktivity ke snížení dopravního provozu tisíce měst z celé Evropy i mimoevropských měst jako součást kampaně pro zdůraznění nedostatku místa pro aktivní mobilitu a sociální interakci.

Výzkumný a inovační projekt MORE v rámci programu Horizont 2020 vyvíjí koncepce projektování, které podporují aktivitu v ulicích a omezují dominanci dopravního provozu při zohlednění potřeb všech uživatelů ulic, včetně uživatelů z oblasti aktivní mobility a chodců. MORE pohlíží na ulice jako na „ekosystémy“ v pilotních městech jako je Budapešť, Konstanca a Lisabon a testuje nástroje k projektování uličního prostoru k různým účelům, jako je pohyb v nich a rovněž nakupování, socializační a rekreační aktivity.

15minutové město

„15minutové město“ poskytuje lidem příležitost uspokojit své potřeby v místech, kam ze svého domova dojdou krátkou procházkou nebo jízdou na kole. Znamená to opětovné spojení lidí s jejich místní oblastí a decentralizaci městského života a služeb. Koncepce 15minutového města pochází z Paříže, kde se orgány městské správy snaží Pařížanům nabídnout to, co potřebují, přímo za dveřmi nebo v blízkosti bydliště pro dosažení „ekologické transformace“ hlavního města v soubor jednotlivých čtvrtí. Snížilo by to znečištění a stres a vytvořilo sociálně a ekonomicky smíšené čtvrti, čímž by se zlepšila celková kvalita života rezidentů i návštěvníků.

Španělské město Vitoria-Gasteiz, které získalo v roce 2012 ocenění Evropské zelené město, již desítky let pracuje na vytváření zelených zón ve středu města a tzv. Zeleného pásu okolo něj. 98 % rezidentů žije ve vzdálenosti do 3 km od Zeleného pásu, rozsáhlého projektu spojujícího zelený prostor obklopující celé město. Zelený pás se stal nejen oblastí s vysokou biologickou rozmanitostí, ale také oblíbenou rekreační destinací poskytující prostor pro fyzickou aktivitu, společenská setkání a soužití s přírodou, jako je pozorování ptáků a ekologické farmaření. Opatření k ozelenění města Vitoria-Gasteiz jdou ruku v ruce se zásadami udržitelnějších forem dopravy.



Některá města ve Švédsku plánují jít ještě dále a stát se 1minutovými městy. Tato myšlenka se zrodila ve Stockholmu, ale ostatní města v zemi plánují připojit se k iniciativě. Součástí konceptu je rozmísťování montovaného dřevěného nábytku na volných parkovacích místech v ulicích. Místní komunita má dokonce právo hovořit do procesu návrhu a vývoje takového nábytku. Tato aktivita pěstuje pocit sounáležitosti s komunitou a pomáhá utvářet okolí odstraněním motorizovaného dopravního provozu z ulic.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

Strategie snižování hluku z dopravy a znečištění ovzduší

Projekt Phenomena (posouzení potenciálních zdravotních přínosů opatření zaměřených na snižování hluku (Potential Health Benefits of Noise Abatement Measures v EU) financovaný EU pracuje na identifikaci opatření pro snížení zdravotního zatížení hlukem z okolního prostředí. Jeho prvotní zjištění naznačují, že účinky nadměrného hlukového znečištění by měly být začleněny do urbanistického plánování. Potenciální řešení zahrnují strategie ke snížení rychlosti pro celé městské oblasti nebo použití komerčních budov jako protihlukových bariér. Posun k prevenci vzniku hluku, např. formou podpory udržitelných způsobů dopravy, jako je chůze a cyklistika, má zásadní význam pro dosažení nezbytného dlouhodobého snížení hluku. Řešení zahrnují regulaci vjezdu vozidel do města, zóny pro pěší, snížení maximální povolené rychlosti v městských oblastech a umožnění využívání aktivní mobility.

Meziregionální projekt CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning (Inovace cyklostezek pro chytřejší přepravu lidí a plánování prostoru)) financovaný EU projektoval a propagoval cyklostezky jako nízkouhlíkové řešení pro dojíždění do městských center zaměstnání a zpět. Projekt vyvinul řešení, která mohou pomoci městům a regionům budovat cyklostezky jako nový produkt mobility. Taková řešení mohou překonat fyzické a behaviorální bariéry, které brání dojíždějícím používat cyklostezky, a maximalizovat synergii mezi cyklostezkami a jinými způsoby dopravy.

Snížení znečištění ovzduší pocházejícího z dopravy v městských oblastech se dosahuje hlavně omezením nebo zakázáním dopravního provozu produkujícího znečištění. Barcelonská koncepce „superbloků“ s vymezením jakýchsi ostrůvků zón bez aut přesměrováním dopravy okolo oblastí multibloků vykazuje od zavedení v roce 2016 významné snížení hluku a znečištění ovzduší ve městě. Správa města nyní plánuje značné rozšíření této koncepce a v příští dekádě Barcelona chce přeměnit celý střed města v zelenější zónu přátelskou k chodcům a cyklistům, téměř zcela bez soukromých vozidel. Další úsilí byla realizována ve španělské metropoli Madridu zavedením nízkoemisní zóny (LEZ) jako součásti zdejšího plánu udržitelné městské mobility (SUMP). Ohromný dopad tohoto opatření vedl k 15 % snížení znečištění oxidem dusičitým za pouhé tři měsíce od zřízení nízkoemisní zóny.

Několik rumunských měst, např. Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș a Pitești, si nedávno objednalo moderní bezemisní elektrické autobusy jako součást ekologičtějšího řešení městské dopravy při navyšování vozového parku a rozšiřování nabídky dopravní obslužnosti pro místní obyvatele. Podle nově zveřejněného výzkumu od C40 mohou podstatné zelené investice do veřejné dopravy snížit znečištění ovzduší způsobené dopravou až o 45 % a snížit emise z městské dopravy do roku 2030 o více než polovinu. Na základě nové Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu Evropské komise se 100 evropských měst změní na klimaticky neutrální a na evropských silnicích bude v provozu nejméně 100 milionů bezemisních vozidel pro naplnění cílů v oblasti kvality ovzduší a klimatických cílů na celém kontinentu v rámci Zelené dohody pro Evropu.



20. https://nws.euocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

3

Fyzické zdraví

V dlouhé historii podpory aktivní mobility v rámci agendy akce **EVROPSKÝTÝDEN MOBILITY** je fyzické zdraví další klíčovou součástí udržitelné městské mobility. Navíc zde hraje významnou roli snížení negativních externalit , jako jsou emise výfukových plynů.

FAKTA A ČÍSLA

Kvalita ovzduší

Škodlivý dopad znečištění ovzduší je potvrzen nedávnými studiemi Světové zdravotnické organizace (WHO), které odhadují, že každoročně je ve 27 zemích EU a ve Velké Británii znečištěním malými částicemi přímo způsobeno 376 000 předčasných úmrtí. Počet úmrtí souvisejících se znečištěním se nicméně za posledních 30 let snížil na polovinu. Lze pozorovat významné změny v oblasti snížení znečištění ovzduší, používání řešení aktivní mobility, zavádění nových způsobů přepravy, jako jsou elektrokola, a rovněž snahy o rozšiřování městských zón pro pěší a zelených prostor. Evropská města jako Kodaň a Amsterdam se zavázala do roku 2030 nahradit všechna vozidla veřejné dopravy ve svém vozovém parku elektrickými vozidly. Dále se Vídeň rozhodla používat autobusy s alternativním palivem v kombinaci se zásadami podporujícími využívání veřejné dopravy, což zvýšilo podíl využívání veřejné dopravy na 39 %, přičemž tento způsob dopravy generuje pouze 6 % emisí CO₂ spojených s dopravou ve městě.

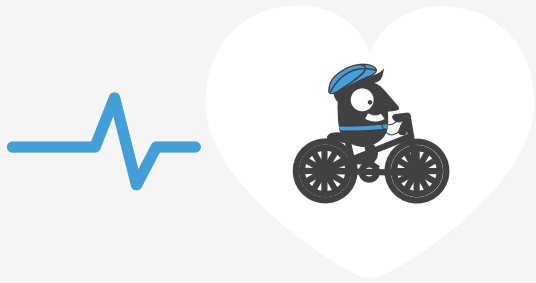


376k

367 tisíc předčasných úmrtí za rok je způsobeno jemnými částicemi

(o -50 % oproti roku 1990)





Cyklisté mají o 46 % nižší riziko vzniku srdečních onemocnění a o 45 % nižší riziko vzniku rakoviny

6x

se zvýšil prodej kol se za deset let / Během deseti let se prodej kol zešestinásobil

Nejčastějšími vlastníky elektrokol je věková skupina **65-69** let

Aktivní mobilita

Aktivní mobilita namísto osobních vozidel může mít dva pozitivní výsledky: zlepšení fyzického zdraví a omezení emisí výfukových plynů. Pětiletá britská studie dospěla k závěru, že lidé dojíždějící na kole mají o 52 % nižší riziko úmrtí na srdeční chorobu a o 40 % nižší riziko úmrtí na rakovinu. U testovaných subjektů bylo také zjištěno, že mají o 46 % nižší riziko onemocnění srdeční chorobou a o 45 % nižší riziko onemocnění rakovinou.

Z ekonomického hlediska je sedavý životní styl nejen škodlivý pro zdraví, ale také způsobuje Evropské unii celkové ekonomické ztráty přesahující 80 miliard eur ročně. Záměrem Evropského plánu boje proti rakovině je snížit počet úmrtí na rakovinu způsobených mimo jiné vlivem znečištění životního prostředí. Plán je úzce navázán na Zelenou dohodu a její Akční plán nulového znečištění s cílem posílit kroky proti znečišťujícím látkám v členských státech pro dosažení čistšího ovzduší lepším monitorováním, modelováním a plány cílenými na kvalitu ovzduší.

Snížená mobilita může mít také podstatný dopad na starší lidi, což je výzva, která byla identifikována v rámci akce Evropský týden aktivního a zdravého stárnutí. Navíc zmíněná evropská iniciativa řeší tento problém pomocí projektu „Connected Vitality“ (Propojená vitalita) financovaného z EU. V rámci akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY je také věnována detailnější pozornost cyklistice. Vedle strukturálních změn může aktivní mobilitu podporovat rovněž technologický pokrok. Pro mnohé starší lidi je cyklistika fyzicky namáhavější, a proto může být pro tuto věkovou skupinu přínosné zvýšení dostupnosti

elektrokol za příznivější ceny. V tomto segmentu lze pozorovat celkový nárůst poptávky, přičemž tržby se za posledních deset let zvýšily šestinásobně a podle prognóz se od roku 2020 do roku 2025 opět zdvojnásobí. Podle nedávných studií z Německa vlastní věková skupina 65-69 let nejvyšší počet elektrokol, konkrétně 16 %. Polovinu cest na elektrokolech v Německu podnikají lidé nad 60 let a 29 % cest na elektrokolech podnikají lidé ve věku nad 70 let. Denní vzdálenost ujetá na elektrokolech u uvedených věkových skupin je o čtyři až osm kilometrů delší než u „normálních“ jízdních kol, což představuje nárůst o 70 %.

Mikromobilita

Vedle elektrokol je dalším nedávným trendem sdílení volně stojících jízdních kol a elektrokoloběžek v centrálních oblastech měst po celé Evropě - známé jako řešení mikromobility. Lze je považovat za rychlé a čisté řešení pro snížení emisí v centrálních oblastech a nabízející rychlou alternativu, jak se dostat z bodu A do bodu B v městském prostředí. Hodnocení v Bukurešti v rámci programu Interreg naznačuje, že lokální poskytovatel elektrokoloběžek „Flow“ tvrdí, že každé vozidlo snižuje v průběhu svého životního cyklu emise až o 3 500 kg uhlíku. Zda bude možné těchto čísel dosáhnout, závisí na životnosti a na době používání. Podle jedné studie mají elektrokoloběžky dobu aktivního používání pouze 28 dní, než jsou sešrotovány. Je však třeba zdůraznit, že elektrokola a elektrokoloběžky mají nulové emise výfukových plynů a zlepšují nabídku mobility v městských prostředích. Pokud se provádí údržba a opravy vozidel a jejich následný sběr způsobem šetrným k životnímu prostředí, mohou tato řešení nabídnout životaschopnou alternativu .

25. https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241

26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf

28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>

29. https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels

30. <https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>

31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

Snížení emisí v centrálních oblastech měst

Snížení emisí v evropských městech je prospěšné pro zdravý život. Jedním skvělým příkladem, který je také uznáván jako příkladná **AKCEMOBILITY** v rámci akce **EVROPSKÝTÝDENMOBILITY**, je iniciativa Park & Ride pod názvem Q-Park. Tento soukromý belgický poskytovatel parkovacích míst nabízí každý víkend více než 50% slevu při parkování na železniční stanici „Antwerp Berchem“. Parkoviště je příhodně umístěno na obchvatu města pro snížení používání osobních aut v centru města.

Omezení vjezdu osobních aut do center měst

Přechodné nebo trvalé regulace vjezdu vozidel do města (Urban Vehicle Access Regulation - UVAR) představují další opatření pro omezení provozu osobních aut v centrálních oblastech měst. Jedná se o různá opatření od dočasných restrikcí po omezení na nízkoemisní vozidla v určitých zónách či dokonce zákaz vjezdu všech soukromých vozidel do určitých oblastí. Zatímco vymezení UVAR může být zdoluhavý proces, existují i menší a rychlejší řešení. Bordeaux a Paříž zavedly strategii pro den bez aut vždy první neděli v měsíci po celý rok 2021 zavedením zón bez aut v určitých oblastech. Od ledna do března je tato koncepce testována v západní části středu města Bordeaux.



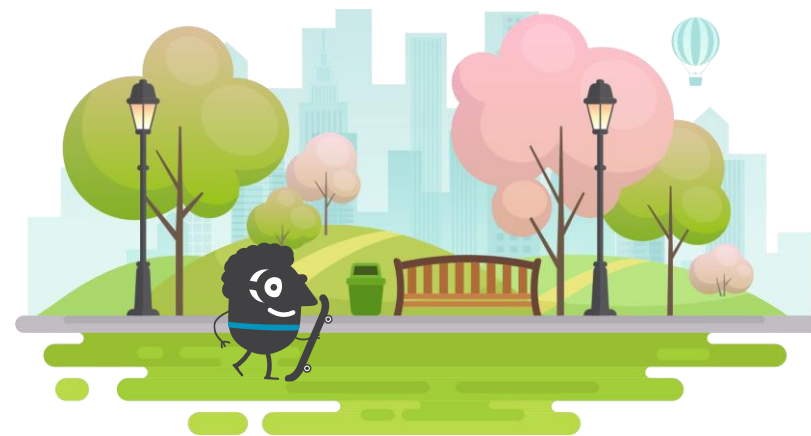
Krakow, Poland

Od dubna dále je tato zóna rozšířena na sever a na jih. Pravidla platí v době od 10:00 do 18:00 nebo 19:00 hodin. Tato pravidelná akce zajišťuje předvídatelnost a brání výraznějšímu dopadu na plynulost dopravy ve větším měřítku.

Polské město Krakow změnilo svá pravidla parkování v několika městských čtvrtích. Tyto změny se setkaly s protesty ze strany majitelů obchodů a provozovatelů parkovišť. Negativní postoj se ale v průběhu několika měsíců změnil, protože majitelé obchodů a parkovišť nezaznamenali žádné významné ekonomické ztráty a lidé měli tendenci trávit v restrukturalizované oblasti více času. Více než 75 % dotazovaných se nechtělo vrátit k předchozímu scénáři. Zdůrazňovali, že jsou „obzvláště rádi, že v těchto oblastech nejsou auta, a také je těší strukturální krajinařské úpravy, historické budovy a celková atmosféra“. Tyto příklady z výše uvedených měst představují jen malou část kolektivního úsilí, které vynakládají evropská města na dekarbonizaci.

Kombinování opatření v rámci plánu udržitelné městské mobility (SUMP)

Vývoj SUMP, což je dlouhodobý komplexní plán integrované mobility pro celou funkční městskou oblast, poskytuje jasné dlouhodobé cíle na základě analýzy výzev v oblasti mobility holistickým způsobem, při současném řešení celkového mixu dopravy pro snížení externích vlivů, které jsou škodlivé pro lidi a životní prostředí. Město Budapešť zdůraznilo důležitost SUMP jako klíče k harmonizovanějšímu přístupu ze strany různých zainteresovaných aktérů z oddělení městské správy a zástupců státu vůči přepravním společnostem. Tato koordinace zaručuje kolektivní podporu potřebnou pro implementaci SUMP. Více informací o programech SUMP je zveřejněno na platformě ELTIS a v pravidlech pro vypracování a implementaci SUMP.



33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P16)

Uvolnění prostoru pro aktivní mobilitu

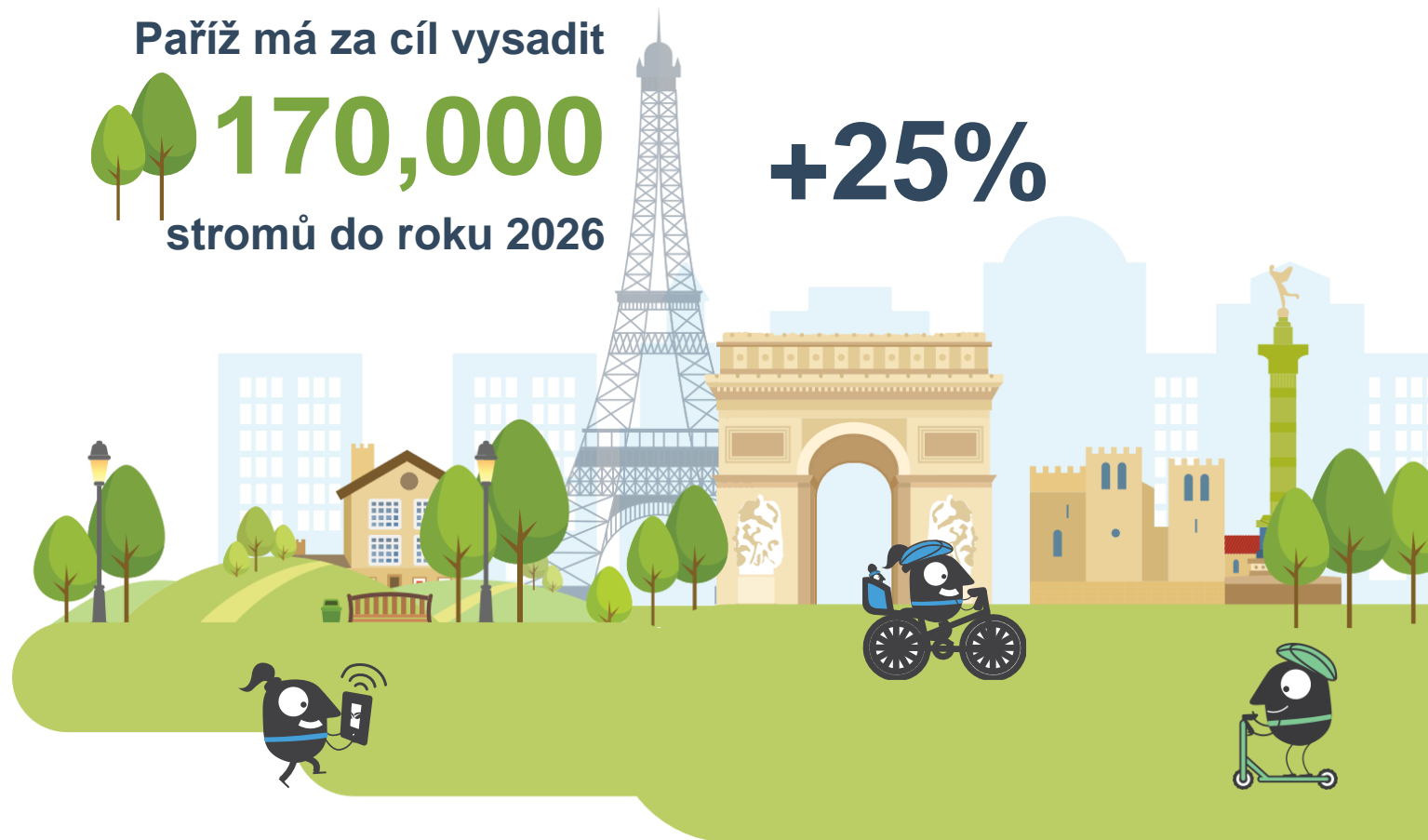
K fyzické aktivitě lze povzbuzovat poskytnutím městské veřejné zeleně, která nabízí prostor pro jogging, jógu nebo k tomu, aby si lidé užívali přírody a sluníčka, čímž zároveň že pomůžeme snížit povrchovou teplotu asfaltových silnic a budov, neboť stromy a větší keře poskytují stín. Příklady ze švédského Gothenburgu ukazují, že teplota v městském parku byla o 4 °C nižší než v zastavěné městské oblasti. Navíc stromy a další zeleň snižují hladiny CO₂, poskytují přirozené prostředí pro volně žijící zvířata a dokonce zvyšují hodnotu okolních nemovitostí. Další příklad pochází z Paříže. Francouzská metropole hodlá financovat možnosti ozelenění města vysazením 170 000 stromů, vytvořením hlavní zelené osy a vyčleněním plochy 30 hektarů na parky a zahrady. Vzhledem k tomu, že v Paříži již roste 500 000 stromů, zvýšil by tento plán, který má být uskutečněn do roku 2026, celkový počet stromů přibližně o 25 %.

Povzbuzování k aktivní mobilitě

Motivace k aktivní mobilitě může mít výrazný dopad. V mnoha zemích existují motivační programy již dlouho, například se jedná o iniciativu „cycle to work“ (do práce na kole) ve Velké Británii, nabízející osvobození od daně při zapůjčení nebo koupi jízdních kol a patřičného vybavení. Podobné příklady lze nalézt v Belgii, zemi se sklonem k používání osobních aut s hlubokou láskou k profesionální cyklistice. „Fietsersbond“ (nizozemsky hovořící cyklistická zájmová skupina pro Flandry a Brusel) vytvořil výzvu pro zaměstnavatele pro povzbuzování aktivní mobility sledováním kilometrů prostřednictvím aplikace a povzbuzováním ke společným jízdám na kole, jejíž součástí jsou různé akce a ceny, které mají motivovat zaměstnance .

Paříž má za cíl vysadit
170,000
stromů do roku 2026

+25%



4

Bezpečnostní opatření

Tato část Tematických pokynů se podrobněji věnuje bezpečnostním opatřením a je rozdělena na dvě části: bezpečnost dopravy, jako jsou bezpečnostní opatření pro osoby se sníženou mobilitou, a bezpečnost silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu zahrnuje opatření pro zamezení vzniku dopravních a smrtelných nehod.

FAKTA A ČÍSLA

Zvýšení bezpečnosti pro osoby s postižením

Asi 15 % lidí v EU má nějaké postižení, a je pravděpodobné, že se tento počet bude se stárnutím populace zvyšovat. Proto Výbor pro dopravu Evropského parlamentu identifikoval různé komplikace, kterým čelí lidé se sníženou mobilitou nebo nevidomí či slabozrací při používání veřejné dopravy. Týkají se v první řadě velkých překážek v přístupu na přestupních stanicích a intermodálních dopravních uzlech a nedostatku informací o přístupnosti místní dopravy. Tam, kde jsou informace k dispozici, často chybí patřičné médium, jako je Braillovo písmo nebo zvukový formát.

~15%
v EU má zdravotní
postižení



Zvyšování bezpečnosti silničního provozu

Evropské členské státy směřují k cíli nulového počtu smrtelných dopravních nehod - neboli „Vision Zero“ (Vize Nula), jak nastínila Evropská komise. Počet dopravních smrtelných nehod se snížil díky bezpečnostním pásům a další bezpečnostní legislativě EU, technologickému pokroku v automobilovém průmyslu a přísnějším národním pravidlům v oblasti omezení rychlosti. V roce 2001 zemřelo při silničních dopravních nehodách téměř 55 000 lidí, do roku 2018 se tento počet snížil o více než 50 %.

Bezpečnost cyklistů a chodců

K 38 % všech smrtelných nehod dochází na městských silnicích. Proto je záměrem ročního tématu akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY pro rok 2021 zvýšit povědomost o tragickém čísle kolem 9 500 smrtelných případů v roce 2018 . Více než 50 % těchto úmrtí se týká cyklistů a chodců. Existuje jasná příčinná souvislost mezi rychlostí auta a závažností úrazu cyklisty nebo chodce. Například bylo prokázáno, že chodci mají 90 % naději na přežití při sražení autem jedoucím rychlostí 30 km/hod nebo nižší, avšak menší než 50 % naději na přežití při sražení v rychlosti 45 km/hod a téměř žádnou naději na přežití při sražení v rychlosti 80 km/hod nebo vyšší

Cyklisté a chodci jsou i nadále nejzranitelnějšími skupinami v městském dopravním provozu. Jak je zdůrazněno v pracovním dokumentu útvarů Evropské komise „EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero““ (Rámcová politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „Vize Nula“), silniční infrastruktura a její okolí představují přispívající faktor ve více než 30 % havárií . Příklady optimálních postupů v následující části poukazují na řešení infrastruktury z různých míst po celé Evropě.

Bezpečnostní regulace elektrokoloběžek

Řešení v oblasti mikromobility, jako jsou sdílené elektrokoloběžky, rostou v centrech evropských měst jako houby po dešti. Existují však podstatné rozdíly v právních rámcích. Některá města stanovila nejvyšší povolenou rychlost na 20 km/hod, jiná města povolují vyšší rychlost. V některých členských státech EU platí legislativa nařizující řidičům elektrokoloběžek používat chodníky, zatímco jiné jasně předepisují, že elektrokoloběžky jezdit na silnicích a cyklostezkách, pokud jsou k dispozici. Taková nejasná a nekonzistentní legislativa může způsobit nebezpečné situace a vytvářet nesnáze pro uživatele.

Navíc mohou pravidla parkování pro elektrokoloběžky zvýšit celkovou bezpečnost uživatelů silnic. Města jako Malaga určila vyhrazené parkovací zóny, aby zabránila divokému parkování elektrokoloběžek na chodnících . Města po celé Evropě brání příliš vysoké rychlosti určením jasných rychlostních limitů a uvalením vysokých pokut za jejich nedodržování. Paříž zavedla pokutu ve výši 135 € za jízdu po chodníku a nastavila pro elektrokoloběžky zákonný rychlostní limit 20 km/hod.

Je zřejmé, že výše zmíněná pravidla jsou potřebná, neboť ze statistik bezpečnosti vyplývá zjevná nebezpečnost takových řešení mobility. V dánském výzkumu bylo zjištěno, že počet zranění na elektrokoloběžkách je osmkrát vyšší než v případě cyklistů, a statistika z USA uvádí, že u uživatelů elektrokoloběžek existuje dvojnásobná pravděpodobnost úrazu hlavy. Řešením pro tato poněkud alarmující čísla je zaměřit se na jízdu pod vlivem alkoholu a výcvik řízení pro uživatele mikromobility a také zlepšit kvalitu městských silnic a chodníků odstraněním výmolů a zajištěním hladkých chodníků, kde je to potřebné.

-50%

úmrtí na silnicích v roce 2018 oproti 2001

38%

smrtelných nehod se stane na městských silnicích

>30%

nehod souvisejících se silniční infrastrukturou

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>
42. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf
43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>
44. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf
45. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (P10)
46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>
48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>
49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf

Pozornost zaměřená na zranitelné skupiny

Jako jedna z metropolitních oblastí střední Evropy vypracovala Budapešť plán mobility, který věnuje značnou pozornost chodcům, přičemž různá opatření mají být realizována v období 2014 až 2030. Jedním z nich je každoroční revize dopravních značek v okolí mateřských školek, škol a dalších vzdělávacích institucí. Kromě toho byly zavedeny další zóny se zklidněnou dopravou. Tyto zóny se sníženou rychlostí by měly být zaváděny bez dalšího značení, protože daná pravidla budou platit automaticky. Toho bude dosaženo změnou průběhu silnice zvýšením obrubníků nebo „bezpečnostními ostrůvky“. Tyto iniciativy byly začleněny jako balíčky opatření do budapeštského plánu udržitelné městské mobility.

Mezinárodní asociace veřejné dopravy (UITP) poskytuje několik navrhovaných pravidel, jak podporovat osoby se sníženou mobilitou a jiným postižením a jak s nimi komunikovat, když potřebují pomoc. Kromě základní rady zachovat trpělivost UITP navrhuje oslovit přímo cestujícího, nikoli jeho doprovázející osobu. Při konverzaci s osobou vyžadující pomoc je třeba řeč těla přizpůsobit mluvenému obsahu, aby nedošlo k omylu. Navíc je třeba vždy respektovat osobní prostor lidí s postižením.

Zvyšování povědomí posunem perspektiv

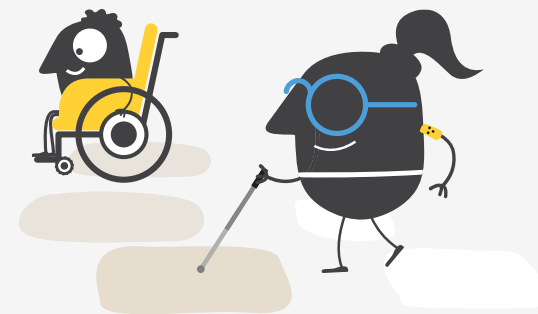


Wiener Linien, Vienna, Austria

Vídeň a její přepravní společnost „Wiener Linien“ nabízí skvělý příklad inkluze osob se sníženou mobilitou nebo nevidomých či slabozrakých. Proběhly výměny názorů mezi politiky a příslušnými zájmovými skupinami s cílem porozumět tomu, co chtějí a potřebují. Uskutečnily se také různé aktivity v oblasti spolupráce, jako např. „walkshopy“, kde měli možnost se setkat lidé se sníženou mobilitou, nevidomí či slabozrací s odpovědnými osobami s rozhodovací pravomocí, aby se společně prošli kolem zastávek veřejné dopravy. Tyto výměny názorů pomáhají zvyšovat informovanost. Květinové systémy dlaždic nebo dlažebních kamenů s drážkami nebo hrboly jsou na zastávkách veřejné dopravy „Wiener Linien“ instalovány od roku 1999. Tyto široce rozšířené systémy pomáhají nevidomým a slabozrakým nalézt nejbezpečnější a nejrychlejší cestu do veřejné dopravy a z ní. Navíc jsou díky dlouhodobému úsilí „Wiener Linien“ všechny stanice bezbariérové.

Otevřená výměna názorů s lidmi s postižením pro pěstování empatie

Dalšími praktickými a snadno implementovanými řešeními jsou kampaně pro zvyšování povědomí. Mezi příklady optimálních postupů z evropských měst patří workshopy, procházky městem s nevidomými nebo slabozrakými a informační kampaně. Tyto Tematické pokyny představují tři příklady z AKCEMOBILITY v rámci kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY. Malé město na španělském ostrově Mallorca zorganizovalo projekt „město schůzky naslepo“, projekt, který umožňuje, aby si lidé vyzkoušeli chodit poslepu v doprovodu nevidomé osoby z místní komunity. Taková společná procházka městem odhalí nejrůznější typy problémů s přístupností a zvyšuje povědomí o určitých nástrahách infrastruktury. Podobnou kampaň pro zvýšení povědomí zorganizovalo francouzské město Montargis, které leží 70 km východně od Orléansu. Zdejší akce byla zaměřena na volené úředníky. Úředníci byly provedeni přes různé překážky, aby na vlastní kůži zažili slepotu, hluchotu nebo sníženou mobilitu. Další řešení pochází z tureckého města Izmiru, kde lidé s postižením a bez postižení společně používali tandemová jízdní kola. V průběhu jízd byly identifikovány obvyklé překážky.



50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf

51. https://cms.uitp.org/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf

52. <https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktiler-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf

55. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC

56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTCo

57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo

Pedestrianizace

Dny nebo týdny bez aut mají dlouhou historii jako součást každoroční akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY.

Přechodná opatření, která byla zahájena jako aktivity v rámci kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY, se v mnoha případech stala trvalým řešením. Bologna, vítěz ocenění EVROPSKÝTÝDENMOBILITY za rok 2011, zavedla zóny bez aut v historickém centru města jako přechodné opatření. O dekádu později se víkendy bez aut staly v Bologni nedílnou součástí života ve městě. Tyto příběhy mohou inspirovat města po celé Evropě k zahájení podobných transformací.

Jelikož snaha o dosažení tzv. pedestrianizace může být časově značně náročná, jeví se jako velice úspěšný příklad přístupu krok za krokem, který uskutečnilo slovinské hlavní město Lublaň, protože to vedlo k vytvoření zcela pedestrianizované plochy o rozloze více než 100 000 m² (což odpovídá velikosti více než 140 fotbalových hřišť). Město zahájilo tento proces revitalizace poté, co čelilo zvyšujícím se hladinám silničního provozu v centru města. Toto úsilí bylo provázeno také revitalizací nábřeží řeky v centru města a budováním dalších lávek pro pěší přes řeku. Díky produktivním výměnám názorů s obyvateli Lublaně se tyto dlouhodobé procesy ke snížení provozu osobních automobilů ve městě stále těší souhlasu 88-95 % obyvatel.

Zklidnění provozu a snížení povolené rychlosti ve městech

Pedestrianizace celých ulic může být opatřením blokujícím přístupnost určitých oblastí pro provoz osobních aut. Drobnější opatření v oblasti infrastruktury však také mohou mít významný vliv na bezpečnost chodců. Německá studie poukázala na různá opatření menšího rozsahu a jejich účinky. Jednalo se například o ostrůvky pro pěší, rozšíření obrubníků pro pěší, zúžení silnic nebo výsadbu rostlin, abychom jmenovali jen několik z nich. Ostrůvky pro pěší jsou oddělené oblasti uprostřed silnice, které umožňují chodcům udělat si při přecházení rušných silnic první či druhé třídy přestávku - což je opatření obzvláště praktické pro starší lidi, osoby s omezenou mobilitou a děti. Toto drobné infrastrukturní opatření snižuje rychlost, zvyšuje pozornost řidičů a zkracuje vzdálenost pro přecházení ulice. Zkrácení vzdálenosti je také hlavním důvodem z implementaci zúžení silnic, což také přispívá ke zklidnění provozu.

Dalším významným opatřením ke zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů na silnici je snížení nejvyšší povolené rychlosti ve specifických vysoce rizikových zónách v celé městské oblasti. I když nejvyšší povolenou rychlost snížila v určitých oblastech různá evropská města, zaslouží si zvláštní pozornost dva příklady z nedávné doby: španělské Bilbao a belgická metropole Brusel. Bilbao získalo v roce 2020 cenu EU za bezpečnost na silnicích ve městě (Urban Road Safety Award) a Brusel získal v roce 2019 cenu za plánování udržitelné městské mobility (Award for Sustainable Urban Mobility Planning).



Bilbao jako součást svého SUMP vypracovalo v roce 2007 plán bezpečné mobility, který od roku 2011 omezil smrtelné nehody na silnici na maximálně tři oběti za rok. Tím, že jako první město s více než 300 000 obyvateli zavedlo nejvyšší povolenou rychlost 30 km/hod na 87 % všech svých silnic, učinilo Bilbao významný krok ke zvýšení bezpečnosti na silnici a současně ke snížení znečištění hlukem a dalšími negativními vlivy dopravního provozu osobních aut. Tato opatření se setkala se širokým souhlasem díky holistickým diskusím s místními zainteresovanými aktéry a silným komunikačním plánem, který přispěl k přijetí tohoto opatření ze strany rezidentů. Očekávání, že omezení rychlosti na 30 km/hod povede k prodloužení doby cestování a bude bránit plynulosti dopravy, se nenaplnila. Další významná transformace se uskutečnila v Bruselu, který od 1. ledna 2021 také snížil nejvyšší povolenou rychlost na 30 km/hod na všech silnicích s výjimkou několika hlavních silnic. Hlavními důvody pro tento velký krok je snaha řešit hlukové znečištění a bezpečnost na silnici. Výsledky byly viditelné již za jeden měsíc po zavedení, podle kontrol rychlosti v desítkách lokalit této evropské metropole. Údaje naznačují, že se rychlost snížila v průměru o 9 % za jediný měsíc po implementaci, a to jak v zóně 30 km/hod, tak i v zóně 50 km/hod. Na rozdíl od častého předpokladu zůstaly celkové časy cestování stabilní ve špičce i v hodinách mimo špičku.

58. https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

5

Reakce na COVID-19

Tato část je věnována různým opatřením v městské mobilitě v reakci na COVID-19 a představuje statistiky, které dramaticky ovlivnily veřejný život ve městech v Evropě a po celém světě. Zejména se zaměřujeme na pozitivní aspekty změn zavedených v reakci na pandemii.

Autoři by chtěli zdůraznit, že se do tohoto tématu do značné míry zapsaly i další projekty, organizace a instituce financované EU. SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility (Tematický průvodce SUMP pro plánování pružnější a robustnější městské mobility) a SUMP Practitioner Briefing on COVID-19 (Praktická instruktáž SUMP ke COVID-19) poskytují komplexní návod a příklady optimálních postupů. Tento dokument přináší stručný přehled několika vybraných opatření.

Zelená dohoda pro Evropu podporuje obnovu po pandemii COVID-19 tím, že pomáhá v přebudování ekonomiky EU na udržitelnější formu, vytváření pracovních příležitostí a snižování sociálních nerovností. Záměrem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu Evropské komise je napomoci rychlé obnově evropské dopravy z krutého dopadu krize vyvolané COVID-19 a posílení její udržitelnosti, inteligentnosti a pružnosti.



Obnovení důvěry ve veřejnou dopravu

V Evropě i na celém světě způsobil COVID-19 významný pokles používání veřejné dopravy. Evropská města jako Lyon nebo Nice zaznamenala na začátku roku 2020 85% až 95 % pokles v používání veřejné dopravy. Podobný významný pokles byl pozorován v Nizozemsku. Toto značné snížení počtu cestujících bylo částečně způsobeno nepodloženými obavami lidí, že se ve vlacích či autobusech nakazí. Nicméně údaje z německých a francouzských vládních agentur pro kontrolu chorob uvádějí, že nákazu onemocněním COVID-19 v jakýchkoli dopravních prostředcích (pozemních, leteckých i námořních) lze potvrdit pouze u 0,2 % až 1,2 % případů. Tyto výsledky potvrzuje i studie provedená v Číně analýzou clusterů nákazy souvisejících s vysokorychlostními vlaky. Studie zdůrazňuje, že veřejná doprava je velmi bezpečná, pokud je k dispozici dostatečný prostor k rozptýlení cestujících a je udržována velmi krátká doba expozice. Studie z Francie, Rakouska a Japonska potvrzují, že krátké jízdy metrem představují minimální riziko, a provádí také srovnání s mnohahodinovými cestami vlakem.

Posun k aktivní mobilitě

Vedle významného omezení používání veřejné dopravy k dojíždění došlo ke zřetelnému posunu k aktivní mobilitě, jako je jízda na kole a chůze. Vedení měst po celé Evropě podporovala změnu chování zřizováním trvalých nebo dočasně zřízených cyklostezek. Německá studie analyzovala oznámení o tom, jak se v průběhu pandemie po celé Evropě objevovaly jízdní pruhy pro cyklisty. Výzkumníci zjistili, že k červenci 2020 bylo nahlášeno 2000 kilometrů těchto infrastrukturálních změn. Jízdní pruhy pro cyklisty se objevily v mnoha velkých evropských městech, jako je Berlín (23 km), Brusel (40 km), Budapešť (20 km), Paříž (32 km) a Řím (150 km).

Zlepšení kvality ovzduší

Kromě posunu ve prospěch aktivní mobility bylo v evropských městech zaznamenáno během lockdownu v měsíci březnu 2020 snížení hladin znečištění oxidem dusičitým (NO₂) a pevnými částicemi (PM_{2.5}). V porovnání s předcházejícím rokem došlo podle Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) k masivnímu snížení emisí NO₂ v evropských městech, jako je Paříž (54 %), Milán (21 %), Barcelona (55 %) a Lisabon (51 %).

Pouze 0,2% 1,2% infekcí
COVID-19 lze
vysledovat do
dopravních prostředků



(Pokud se jedná o NO₂, analýzy metrologické laboratoře na univerzitě Sorbonna v Paříži ve Francii ukazují, že emise poklesly o více než 30 % v městských oblastech v Rakousku, Belgii, Bulharsku, Francii, Itálii, Španělsku, Švýcarsku a Portugalsku (kde byl pokles větší než 50 %). K poklesu emisí došlo v městských oblastech všech sledovaných evropských zemí. Totéž platí pro PM_{2.5}, u nichž došlo ke snížení v městských oblastech ve všech zemích kromě Polska. K nejvýraznějšímu snížení došlo ve Francii (18 %), Itálii (20,5 %), Portugalsku (23,5 %) a Slovinsku (18,4 %).

Omezení provozu vozidel také vedlo k poklesu počtu smrtelných dopravních nehod. Z 25 členských států EU 19 zaznamenalo pokles úmrtí na silnicích v dubnu 2020 v porovnání s dubnem předchozích tří let. O život přišlo 910 lidí, což v porovnání s předchozím průměrem 1415 smrtelných nehod představuje snížení přibližně o 35 %.

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>

64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>

65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>

66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>

67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>

68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>

69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg

70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>

71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Autoři doporučují informace získané partnery EVROPSKÝTÝDENMOBILITY, jako jsou zdroje na „COVID-19 a mobilita“, „Přetvoření měst po COVID-19“ a rovněž SUMP Topic Guide on COVID-19 Resilience (SUMP Tématický průvodce o odolnosti vůči COVID-19).

Bezpečnostní opatření v oblasti veřejné dopravy

Několik evropských měst, jako například Iasi v Rumunsku, se na vrcholu pandemie COVID-19 rozhodlo zavést speciální autobusy vyhrazené pro ohrožené skupiny obyvatel nebo pracovníky v klíčových profesích. Podobná opatření byla zavedena i v jiných městech, jako je Dublin, kde bylo rozhodnuto o zachování intervalů autobusů na stávajících trasách navzdory poklesu využívání veřejné dopravy. Navíc byly v irské metropoli trasy autobusů upraveny tak, aby se zabránilo shlukování lidí v blízkosti autobusových a zastávek a aby bylo možno po silnicích vést cyklostezky. Sdílení informací také představuje významný přínos v boji proti pandemii, například další informace o obsazenosti sdílené prostřednictvím aplikací pro chytré telefony společností Deutsche Bahn (německé dráhy) nebo autobusy ve španělském městě Catalonia.

Aktivní mobilita v průběhu COVID-19

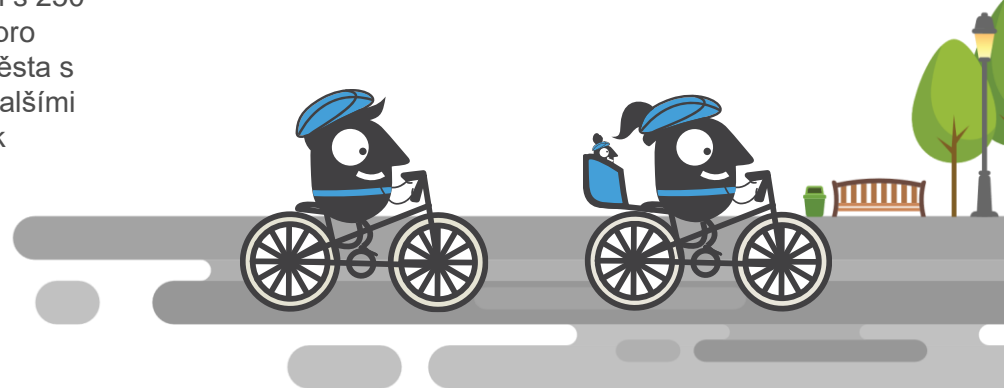
Vzhledem k tomu, že mnoho lidí volí možnosti aktivní mobility, jako je chůze nebo jízda na kole, byla městskými správami zavedena různá opatření pro podporu aktivní mobility a snížení zatížení veřejné dopravy. Mnoho měst rozšířilo svoji přechodnou infrastrukturu alternativní mobility k vytvoření trvalých řešení. V době publikování tohoto dokumentu je i nadále nejisté, zda všechna přechodná opatření přetrvávají, proto se zaměřujeme na výběr trvalých opatření.

Italské město Milán se inspirovalo různými městy po celém světě a přehodnotilo rozložení prostoru silnic ve středu města. Záměrem strategického dokumentu „Strade Aperte“ (Otevřené silnice) je rozšířit jízdní pruhy pro kola a prostor pro chodce s cílem otevřít městské ulice pro aktivní mobilitu a omezit zde provoz osobních aut. Program Otevřené silnice přejímá úspěšná řešení z jiných měst, jako je Berlín a Barcelona, k zajištění výsadby stromů, renovace bulvárů a restrukturalizace uzlů s významným objemem dopravy. Zatímco ostatní města definovala jako svůj jasný cíl určitý počet kilometrů jízdních pruhů pro cyklisty, záměrem programu města Milán je dosáhnout mentálního posunu směrem k aktivní mobilitě.

Bordeaux, metropole stejnojmenné vinařské oblasti s 250 000 obyvateli, vytyčila 78 kilometrů jízdních pruhů pro cyklisty, zřídila dočasné stojany na kola v centru města s tisícovkou jízdních kol k zapůjčení pro studenty a dalšími 200 elektrokoly rozšiřujícími stávající nabídku kol k zapůjčení.

Urychlení realizace plánů udržitelné městské mobility (SUMP)

Bologna, město studentů a metropole italského regionu Emilia-Romagna, rozšíří v nadcházejících letech svou síť 145 kilometrů cyklostezek na přibližně 500 kilometrů. Její cyklistické plány vypracované v rámci plánu udržitelné městské mobility (SUMP) byly v průběhu pandemie COVID-19 urychleny. 60 % plánů SUMP města Bologna, Bicip Metropolitana, k propojení středu města, komerčních a rezidenčních oblastí metropolitní oblasti, mělo být podle starosty města Bologna dokončeno do konce roku 2020. SUMP hrál klíčovou roli, protože umožnil metropolitní oblasti a městu Bologna rychle implementovat stávající plány. Plán udržitelné městské mobility má strategické dlouhodobé cíle, ale obsahuje i cíle krátkodobé. Tato flexibilita umožnila ostatním městům se SUMP, jako jsou Antverpy a Gent (Belgie), Katovice (Polsko), Lisabon (Portugalsko) a Szeged (Maďarsko), urychlit realizaci schválených opatření v průběhu pandemie COVID-19 za měnících se okolností a priorit.



74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf
75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf
76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416
79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
80. https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerarne_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria
81. <https://issuu.com/cittametropolitanaabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>

