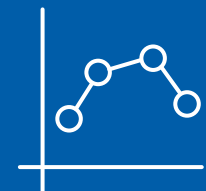


PŘÍKLADY, ZKUŠENOSTI A INSPIRACE ZE ZAHRANIČÍ



MŮJ POHLED NA SUMP | 4
VEŘEJNÝ PROSTOR | 5
ROZDĚLENÍ VEŘEJNÉHO
PROSTORU | 6
SUPERBLOKY | 7
BEZPEČNÉ ULICE | 8
ŽIVÉ ULICE | 9

dobramesta.cz

citychangers.cz

akademiamobility.cz

cyklomesta.cz

ZÁLEŽÍ NÁM NA MÍSTECH, KDE ŽIJEME



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Úvod



Tento sborník je věnovaný **příkladům dobré praxe 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 – zkrátka, u nás to nejde a tečka. A tak jsme si řekli, že to zkusíme jinak.

Abychom se podívali na zahraniční praxi nezaujatě, hlas jsme dali mladé generaci, která není poznamenána dobou minulou. Čerstvý koordinátor městské mobility v Kroměříži vybíral zahraniční příklady a doplnil je svým komentářem. Co mu vlastně daly vyhlášené zahraniční zkušenosti? Jak je může využít ve svojí práci a co k tomu potřebuje?

V loňském roce jsme spolu prožili mnoho akcí, na kterých jsme slyšeli řadu zahraničních zkušeností.

Mimo jiné šlo o závěry z konferencí:

„Promýšlíme své město, svou obec“

16.-17. 10. 2019, Milevsko

Více na www.dobramesta.cz/aktuality/1053

Cesta k SUMP 2.0 – představení nové evropské metodiky na tvorbu plánů městské mobility

12. 11. 2019, Praha, Ministerstvo dopravy

Více na www.dobramesta.cz/akce/70

Výstupy chceme využít při **tvorbě nové české metodiky** plánů udržitelné městské mobility, která bude navazovat na evropskou metodiku SUMP 2.0. Začneme ji připravovat v roce 2020 společně s Fakultou dopravní ČVUT, Univerzitou Pardubice a VŠE Praha.

V tomto procesu by se měli projevit především **zástupci měst**, protože oni tyto plány budou zpracovávat a hlavně oni v tomto prostředí budou žít. Při tvorbě metodiky musí být zapojeni také partneři měst jako jsou univerzity, výzkumné organizace, odborníci a v neposlední řadě by měli být vyslechnuti také zástupci mladší generace, tedy děti a studenti.

Ale co si od SUMP 2.0 slibovat?

Změny oproti první verzi nejsou výrazné - nová evropská metodika spíše připomíná důležitost určitých principů. Z celého procesu musí být zřejmé, že se **nejedná jen o dopravu a parkování**, ale o náš **životní styl**, který se projevuje i naším pohybem.

Vycházíme z evropské metodiky, která je sice zpracovávána pro větší aglomerace, ale to neznamená, že tuto metodiku nemůžeme přizpůsobit na naše menší města. Vidíme, že vůle a touha změnit prostor kolem sebe k lepšímu nemusí být nařízena zákonem nebo metodikou. Existují i menší města, která si chtějí zpracovat plán mobility jako užitečný nástroj dalšího rozvoje. Pro ně bude metodika spíše průvodcem než závaznou šablonou.

Hodně se vás proto při tvorbě tohoto dokumentu budeme ptát a danou metodiku si vytvoříme zesponu, bude naše a budeme jí důvěřovat.

 **Váš tým spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.**



Můj pohled na SUMP

S touto zkratkou jsem se setkal poprvé na konferenci v Milevsku 16. října 2019. Byl to můj první pracovní den a rovnou na dvoudenní konferenci. Dal jsem se tam do řeči s koordinátorem městské mobility města Most, s panem Novotným. Říkal, že mají schválený SUMP a začal o něm mluvit a já jsem se tvářil, že vím o co jde. O plánech udržitelé mobility mluvila řada dalších, a bylo jasné, že to je horké téma. Proč, to mi objasnili zahraniční kolegové a to Karl Reiter a Ruben Loendersloot. Řekli, o co vlastně jde, proč to dělat a jak to zavádět v praxi. **Plán udržitelné městské mobility** je tedy dokument, který se zabývá udržitelnou mobilitou, tzn. dopravou a její vazbou na kvalitu života.

Jak funguje v praxi? Mám být koordinátor městské mobility v Kroměříži, takže bych to měl vědět. Asi bych se měl snažit o to, aby doprava byla udržitelná a každý druh dopravy měl v prostoru své místo.

Ale co mám vlastně dělat? Řekli mi, že máme problém s cyklo dopravou. Máme prý sice nízkou nehodovost cyklistů, ale lidé nám ve městě na kole moc nejezdí. Dále nás trápí parkování, protože Kroměříž má historické jádro a tam ta parkovací místa prostě nevytvoříme. Máme také vytvořený plán městské mobility, který nám teď zpracovala firma a že bychom ho měli převzít. První, co mě napadlo, bylo, jak můžu řešit něco, když nevím, jak to v terénu funguje... Sedl jsem tedy na kolo a začal jezdit po městě a vnímat, co se děje venku.

K nastudování mám mnoho teoretických podkladů, pořád se pořádají konference, mám k dispozici „tisíce“ expertů, ale já žel pracuji v té první linii. Mám pocit, že realita je hodně daleko od těchto moudrých řečí. **Realita je založená na tvrdých datech**, ta však mnozí neznají nebo je nechtějí slyšet.

Ačkoliv cítím podporu vedení města, tedy podporu politiků, kteří chtějí prezentovat výsledky, potřebuji podmínky a prostředí pro to, abych těch výsledků mohl dosáhnout. Na úřadě pracuji teprve krátce, ale už teď vidím, kolik věcí by šlo zoptimalizovat a zrychlit. Všichni chtějí mít schopné úředníky, ale ti jsou často zahlceni zbytečnou administrativou a také postoji lidí, kteří hledají důvod, proč to neudělat.

Města dnes mají velmi podobné problémy. Všichni řeší **parkování**, ale **hlavním problémem je mentalita lidí**. Pokud se nám podaří změnit jejich uvažování, tak nemusí být takový provoz, auta nebudou stát všude a především budou lidé přemýšlet o tom, který dopravní prostředek využít. Znamená to, že třeba nepojedou autem cestu dlouhou 800 m, ale sednout na kolo nebo se kousek projdou.

Ptal jsem se jedné maminky: „Proč vaše děti nejezdí do školy na kole, když to mají kousek?“ Odpověď zněla: „Bojím se je pustit, pokud nepojedou celou dobu pomalu po chodníku, tak není kudy.“

A přesně tohle je **příležitost pro města**, aby lidem dala potřebnou infrastrukturu a služby pro to, aby se naučili uvažovat jinak.

Inspiraci najdeme právě v zahraničí...

🟡 **Martin Gabryš, koordinátor městské mobility v Kroměříži**



Veřejný prostor

Z plánů mobility by měl vyplynout konkrétní soubor opatření, který se projeví mimo jiné v řešení ulic a veřejného prostoru a v jiném způsobu komunikace a pochopení slova partnerství. Oběma tématům se věnovaly zvláštní tematické zpravodaje, které najdete na issuu.com/dobramesta.

Veřejný prostor nebo veřejné prostranství **jsou prostory**, které jsou **přístupné veřejnosti**, typicky **vlastněné státem** nebo **obcí**. Dnes však existuje řada omezení, kterých je čím dál více.

Proč mám tedy platit za parkování ve veřejném prostoru?

V parkovacím domě ano, protože ho musel někdo za ty peníze postavit, ale proč jinde? Na tuto otázku si zatím nedokážu úplně odpovědět. Myslím si, že omezují prostor druhých a zatěžují tím fungování města, protože kdybych tam to auto neměl, tak si tam mohly hrát děti, růst stromy nebo místo stojících aut podél cesty tam mohli jezdit cyklisté apod. Aut máme hodně, ale nemáme je kam dát. Ačkoliv jsme si autem chtěli usnadnit život, tak pokud máme doma auta 2-3 a je nás takových více, tak se do toho prostoru prostě všechno nevejde.

Proč tady nemůžu jet na kole?

Po chodníku jet nemůžu, abych nedostal pokutu, ale já vlastně nemůžu jet ani po silnici, protože je tam velký provoz, necítím se tam bezpečně a nemám tam prostor. Tak já radši po městě na tom kole nepojedu.

Proč tady není přechod pro chodce?

Protože kdysi někdo udělal širokou silnici, ale poté vznikly nějaké normy a bohužel přechod pro chodce s touto šířkou silnice nelze realizovat kvůli normám. Teď si dovolím citovat jednu paní z jednání dopravní komise v Kroměříži: „Však naše děti už se to tam naučily přebíhat“. Takže výsledek je takový, že město investuje statisíce do nového chodníku kvůli tomu, aby se lidé ze zastávky dopravili na 300 m vzdálený přechod, který stejně nevyužijí, protože radši v místě cestu přeběhnou i bez přechodu.

My už přemýšlíme jinak, ale dokážeme změnit dopravní chování lidí? Ano, musíme hledat způsoby jak to udělat, a nesmíme se nechat odradit těmi, kteří nechtějí udělat nic.

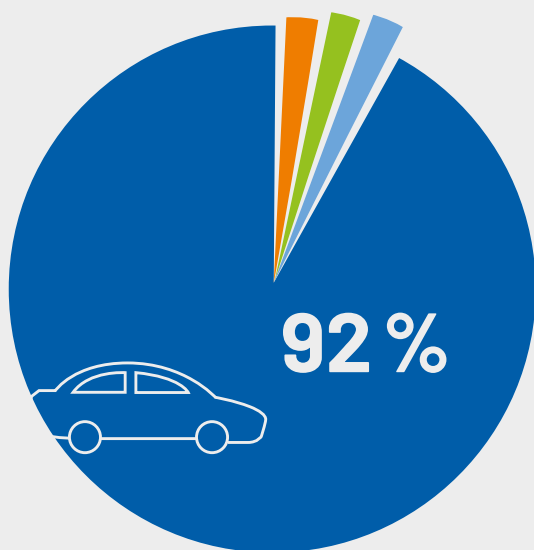
 **Martin Gabryš, koordinátor městské mobility v Kroměříži**

Rozdělení veřejného prostoru

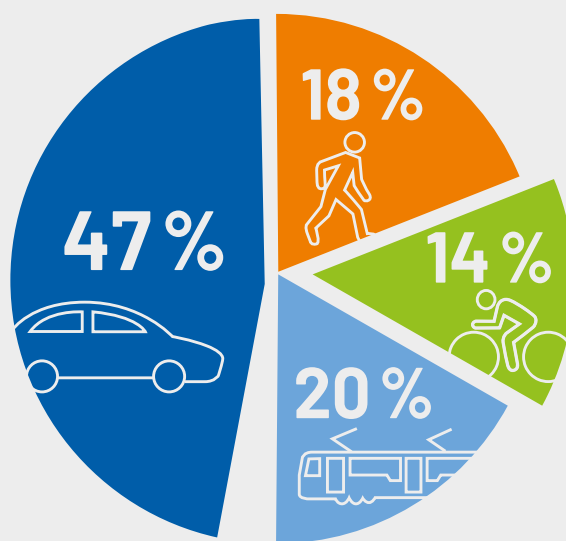
Využití dopravy a prostoru v rakouském Grazu

JE TO FÉR?

využití prostoru pro dopravu v klidu



využití jednotlivých způsobů dopravy (Modal Split)



Zdroj: Robert Pressl, FGM Amor

Plánování a rozvoj většiny měst se zaměřuje na automobilovou dopravu, která však potřebuje prostor nejen pro jízdu, ale i pro parkování – mnoho lidí předpokládá, že vlastnit auto znamená automaticky možnost parkovat ve veřejném prostoru.

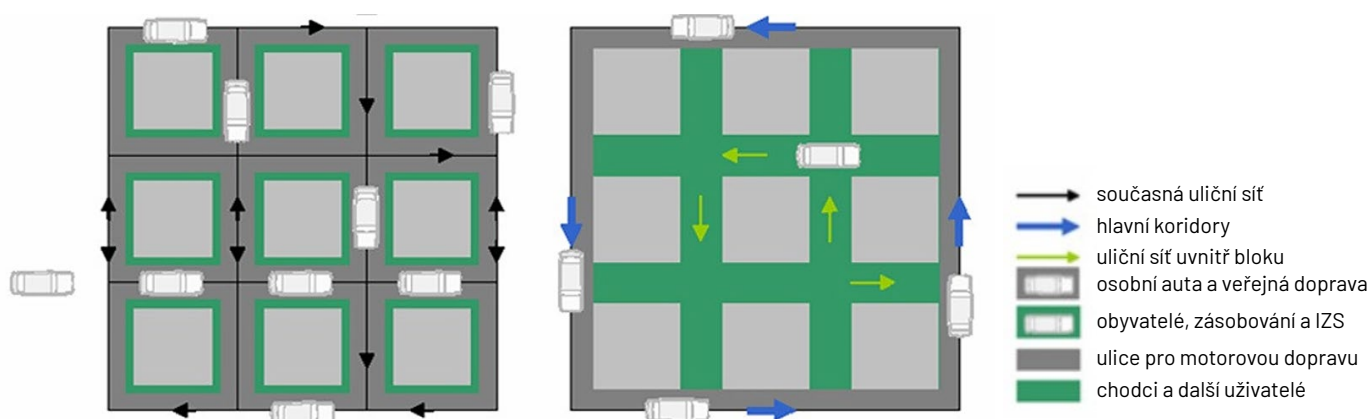
„Ve stále více privatizované společnosti, která si zakládá na soukromých autech, počítačích, kancelářích či obchodních centrech, se veřejná složka našich životů vytrácí. Je čím dál tím důležitější, aby byla naše města přívětivá, abychom měli kde se potkat s dalšími lidmi a prožívat společenství vlastními smysly. Veřejný život v kvalitně řešeném veřejném prostoru je důležitou součástí demokratického života a naplněného života.“

Jan Gehl, dánský architekt a urbanista



Superbloky

Koncept takzvaných superbloků otestovali ve španělském městě Vitoria-Gasteiz. Superblok je hlavním prvkem strategie pro mobilitu a veřejný prostor. Veřejný prostor vrací zpět lidem. **Superblok** je nový koncept, **geografický prostor vymezený hlavními koridory**, který **pokrývá několik částí města**. Osobní auta a veřejná doprava se mohou pohybovat pouze vně superbloku, jeho vnitřní ulice využívají především chodci.



Zdroj: Robert Pressl, FGM Amor

Španělské město Vitoria-Gasteiz bylo reorganizováno do 77 superbloků. Jejich systém umožňuje vytvořit odlišné a efektivní sítě pro chodce, pro cyklisty a motorovou dopravu. Veřejný prostor se tak vrací zpět lidem a posiluje jejich sociální interakci v ulicích.

Důsledky

- **Zdvojnásobení počtu cestujících ve veřejné dopravě** během uplynulých deseti let.
- **Pokles hladiny emisí CO₂** o 9,5 % a snížení spotřeby energie v dopravním sektoru ve městě o 8,9 %.
- **Snížení emisí a spotřeby energie** v nově zavedených superblocích bylo mnohem výraznější.

Superbloky nebyly jedinou velkou realizací města. Město rovněž výrazně změnilo síť veřejné dopravy. Současně došlo k trojnásobnému navýšení parkovacích poplatků a snížení počtu parkovacích míst ve veřejném prostoru.

Výsledek

Podíl osobních aut na přepravě obyvatel města **se snížil** z 36 % v roce 2006 **na 24 % v roce 2014**.

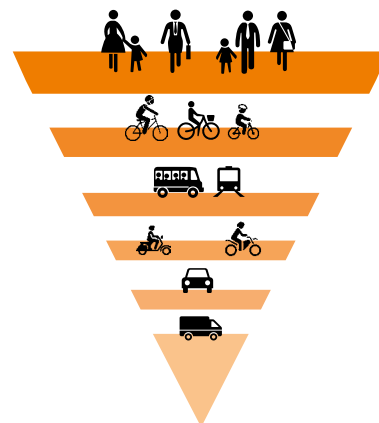
Bezpečné ulice

Jak zvýšit bezpečnost dopravy v evropských městech

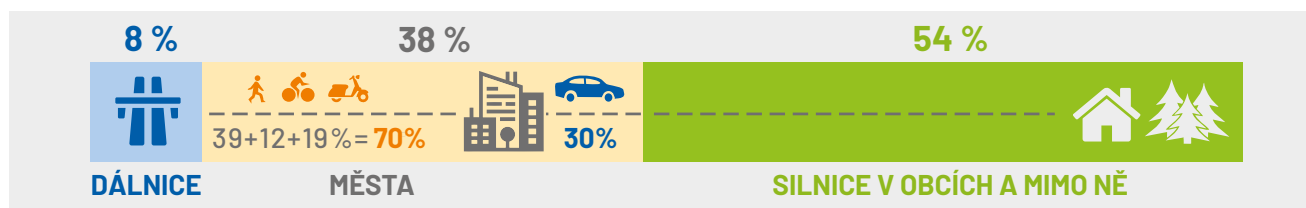
Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) vydala v červnu 2019 zprávu o výkonu v oblasti bezpečnosti silničního provozu pod názvem „Bezpečnější silnice, bezpečnější města“.

Na co zpráva poukazuje a co bychom si z ní měli odnést?

- Bezpečnost je součástí udržitelné mobility.
- Počet obyvatel roste a populace stárne.
- Většina lidí ve městech překračuje povolenou rychlost pokud není provoz regulovaný.
- Počet úmrtí na silnicích ve městech klesá, ale pomaleji než na silnicích v obcích a na dálnicích.
- **Téma bezpečnosti** je třeba **zahrnout systémově** do plánů udržitelné městské mobility.
- Priorita pro **šetrné formy dopravy zlepši dopravní bezpečnost** ve městech.



ÚMRTNOST NA EVROPSKÝCH SILNICÍCH



A jak na to zareagovali například v Německu? Větší bezpečnost chodců a cyklistů, omezení a zákazy pro motoristy a hlavně výrazně tvrdší postihy pro ty neukázněné. Nová pravidla se Německo chystá zavést již v tomto roce. Jsou nastavena tak, aby poskytovala větší ochranu zranitelným účastníkům silničního provozu, jako jsou cyklisté a chodci.

Nově se v Německu zavádí

- Zákaz předjíždění jednostopých vozidel v některých ulicích.
- Zpomalení kamionů při odbočování v křižovatkách.
- Vyšší tresty za parkování v prostoru cyklopruhů.
- Tvrdé vymáhání „uličky“ pro záchranáře.



Nová značka zakáže předjíždění jednostopých vozidel

Zajímavostí je **podpora automobilů určených pro spolujízdu**, a to formou zřízení speciálních parkovacích míst. Velká debata proběhla nad tématem **využití speciálních pruhů pro hromadnou dopravu sdílenými automobily**, které budou přepravovat **nejméně 3 pasažéry**. Kritici jsou názoru, že tento pruh pak ztrácí smysl. Německý ministr dopravy uvedl, že nechá na vedení jednotlivých měst, jestli tuto změnu zavedou.

Živé ulice (Car-free)

Představte si, že vám na dveře zaklepe váš soused: „Ahoj, jak se máš? Můžu s tebou na chvíli mluvit? Něco mě napadlo a chtěl bych to s tebou probrat... představ si, že bychom na nějakou dobu proměnili naši ulici v prostor plný zeleně, kde bychom se mohli všichni ze sousedství setkávat. Auta bychom umístili jinam, jen na pár měsíců, a pak by se vidělo, co se stane. Co si o tom myslíš?“ A přesně takové jednoduché otázky nastartovaly představitivost stovek obyvatel, kteří žijí v desítkách **živých ulic** v různých koutech Evropy.

V Česku něco podobného dělá Automat na principu **Zažít město jinak**. Nás ale napadla ještě jedna věc. Proč **živé ulice** tvořit ad hoc, proč je netvořit **jako součást plánu udržitelné městské mobility**, jako součást komunikačního plánu města?



Malá Kodaň v Ostravě

Gent

„Leefstraten“ jsou ulice, které jsou buď úplně nebo většinou bez aut. Projekt Leefstraten začal v roce 2013 v Gentu jako experiment a v současné době je tato myšlenka rozšiřována do dalších měst.

Kromě oblasti bez aut zahrnuje nový plán mobility v Gentu rozdělení města na šest úseků, z nichž každý je přístupný autem pouze po okružní silnici, aby se snížila tranzitní doprava. V roce 2015 bylo 40 % cest v Gentu tranzitních autem, což je pokles ze 48 % v roce 2012. Do roku 2030 je cílem pokles na 27 %. „Než uděláte takové věci, musíte pracovat měsíce, a dokonce roky, abyste to vysvětlili, připravili lidi,“ říká Daniël Termont, bývalý starosta Gentu (2007–2018).

Závěr

Na **Akademii městské mobility** najdete celou řadu zahraničních příkladů. V průběhu roku 2019 jsme zveřejnili 385 tematických článků, které mají sloužit našim městům.

Nyní přišel čas, abychom zahraniční příklady v maximální míře uplatnili nejen při tvorbě **nové české metodiky plánů udržitelné městské mobility SUMP 2.0.**, ale především při realizaci konkrétních opatření. Za nimi ale musí stát konkrétní lidé, politici.

My jsme takové našli, a na nich bude stát **Příbramská výzva**, která bude podepsána dne 19. 3. 2020. Bude postavena s vědomím, že se plánování mobility a dopravy řídí určitými zákonitostmi, které se vyplatí respektovat. Pokud chceme snižovat množství emisí, mít města živá a přívětivá k rodinám a dětem, pokud chceme mít bezpečí ve veřejném prostoru, vyplatí se dlouhodobě plánovat. A to nezávisle na tom, jestli vypracování strategie přikazuje nějaké nařízení. To nám měly ukázat i příklady ze zahraničí.

Inu, od myšlenky k realizaci konkrétního opatření možná proteče hodně vody. Jelikož těch informací je opravdu hodně, tak podle evropského vzoru zpracujeme českou metodiku SUMP 2.0. Budeme na ní pracovat s vědomím, že stejně jako národním cílům poslouží našim českým městům.

Tým spolku Partnerství pro městskou mobilitu

A na samotný závěr se vrátíme opět domů, tentokrát do Uherského Hradiště a dáme slovo místostarostovi **Jaroslavu Zatloukalovi**, který má na starosti dopravu a komunikace ve městě.

„Dnes víme, že v Uherském Hradišti narůstá počet zaparkovaných vozidel na sídlištích, ale provoz na komunikacích nijak výrazně nenarůstá. Otázka zní, proč tedy na sídlištích zaparkovaných vozidel přibývá? Odráží veřejné parkoviště rostoucí ekonomickou situaci, kdy se „máme lépe“ a více lidí si může dovolit více aut, přestože s nimi pravidelně nejezdíme? Stává se ze sídliště druhé parkoviště pro služební vozidla? Plní veřejné parkoviště funkci „vrakoviště“, kde lidé odkládají auta, která již nepoužívají, ale dlouho trvá, než se z vozidla stane skutečný vrak, který by bylo možné dle současné legislativy odstranit?

Mohu se podívat, kolik je na sídlišti večer porůznu zaparkovaných aut, a hned mám argument, kolik nám chybí parkovacích míst a kolik jich má město vybudovat, aby byl občan spokojen.

Ale co kdybychom se podívali na parkování na sídlišti jinou optikou? Můžeme spočítat, kolik na sídlišti zůstává zaparkovaných aut v dopoledních hodinách a říct – většina těchto aut stojí na sídlišti zbytečně, těchto aut je nutné se zbavit a plochy využít pro opravdu potřebné legální parkování, pro veřejnou zeleň, dětská hřiště, atd.?

Když se na základě cílené osvěty, výchovy, i citlivé, ale efektivní regulace změní myšlení lidí a nároky na veřejný prostor, bude jednodušší změnit i parkovací a dopravní politiku měst. Na tom je nutné systematicky a dlouhodobě pracovat.“

Jaroslav Zatloukal, město Uherské Hradiště



KDE NÁS NAJDETE



issuu.com/dobramesta

dobramesta.cz

citychangers.cz

akademimobility.cz

cyklomesta.cz



Měníme města k dobrému...



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Projekt je spolufinancován z prostředků státního rozpočtu ČR z programu Ministerstva pro místní rozvoj

Sborník dobré praxe ze zahraničí

Vydalo: Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Grafická úprava a sazba: Martina Mončeková, Martin Gabryš

Prosinec 2019

Přebírání jakékoli části tohoto materiálu je možné jen s výslovným souhlasem vydavatele

Fotografie: archiv města Říčany, royal free photos, flickr.com, wikimedia.com, Architektonická kancelář Vysloužil Architekti

Tento zpravodaj je k dispozici v elektronické verzi na issuu.com/dobramesta