



EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY

16.-22. ZÁŘÍ 2022

Kombinuj a jed'!

TEMATICKÉ POKYNY 2022

Lepší dostupnost

#MobilityWeek





1) Úvod	4
Letošní téma.....	4
„Lepší dostupnost“.....	5
Jak se můžete zapojit do kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY?	6
Spojení s dalšími iniciativami EU	7

2) Lidé	8
2a) Co-creation.....	8
Řešení parkování v blízkosti bydliště prostřednictvím co-creation v Brémách (Německo)	8
Zřízení multimodálních přestupních uzlů mobility v Lisabonu (Portugalsko)	9
Projekt „Ovládnutí ulic“: spolupráce v Lovani (Belgie)	10
2b) Občanská věda	11
WeCount – občané provádějící měření dat ve své komunitě	11
2c) Zapojení občanů.....	12
Boloňa: zapojení občanů do vytvoření zóny 30 km/h	12
Pět způsobů, jak zapojit mladé lidi.....	13

3) Místa	14
3a) Přerozdělení prostoru.....	14
Vytváření míst pro setkávání v Malmö (Švédsko)	14
Zklidnění dopravy v Bytomi (Polsko)	14
Vytváření fyzických bariér pro centrum bez aut v Salcburku (Rakousko).....	15
3b) Ozelenění měst.....	16
Proměna neúrodného průmyslového regionu v přírodní rezervaci – Porúří (Německo)	16
Rozšíření pěší zóny v Lublani (Slovinsko).....	17
3c) Strategie rozvoje cyklistické dopravy	17
Moderní parkoviště pro jízdní kola v Utrechtu (Nizozemsko)	18
Automatická parkovací věž v Třinci (Česká republika).....	18
Integrace parkování jízdních kol do regionální sítě v Île-de-France (Francie).....	19

4) Zásilky	20
4a) Doručení zásilek ve městech	20
Plánovací software pro koordinaci dodávek v Groningenu (Nizozemsko).....	20
Restrukturalizace městských přepravních služeb v Barceloně (Španělsko)	21
4b) Regulace přístupu vozidel do měst (UVAR) a nízkoemisní zóny (LEZ).....	21
Rozšíření omezení vjezdu vozidel do města v Parmě (Itálie).....	22

5) Plánování a veřejná politika	22
5a) Plánování infrastruktury	22
Význam investic do udržitelné infrastruktury v Praze (Česká republika)	23
Přestavba parkoviště na městské konsolidační centrum v Madridu (Španělsko).....	23
5b) Plány udržitelné městské mobility (SUMP)	23
Významné změny v Bruselu díky plánům udržitelné městské mobility.....	24
Nejnovějším držitelem ceny SUMP se stalo finské město Tampere	25

1) Úvod

Letošní téma

Téma akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY pro rok 2022 je „Lepší dostupnost“. Téma bylo vybráno tak, aby odráželo touhu jednotlivců po celé Evropě znovu navázat vzájemné kontakty po několika měsících izolace, omezení a limitů. Lidé se mohou opět setkávat v městském prostředí a zůstat ve spojení prostřednictvím veřejné dopravy. Lépe propojená doprava znamená lépe propojená místa a lidi, což je hlavním cílem **Zelené dohody pro Evropu**¹ Evropské komise. **Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**² rovněž vyzývá k lepšímu propojení mezi osobami s rozhodovací pravomocí, poskytovateli služeb, urbanisty a občany. Po silném zaměření na zdravotní aspekty městské mobility v roce 2021 je letošní téma „Lepší dostupnost“ oslavou cíle kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY spojovat lidi.

Vzhledem k tomu, že doprava je druhým nejvíce znečišťujícím odvětvím v Evropě³, a emise z vnitrostátní dopravy v EU se mezi lety 2018 a 2019 dokonce zvýšily o 0,8 %⁴, je třeba vyvinout značné úsilí k dosažení evropského cíle klimatické neutrality do roku 2050, jak je nastíněno v Zelené dohodě pro Evropu. Jelikož se jedná o zásadní výzvu, je nezbytné, aby všechny zúčastněné strany a města spolupracovaly s cílem výrazně snížit emise z (městské) mobility.

Krise, jako byla ta způsobená covidem-19, nebo problémy s udržení energetické bezpečnosti po ruské invazi na Ukrajinu, ohrožují vytyčené cíle. **Plán REPowerEU**⁵ si klade za cíl snížit dopad těchto hrozeb pomocí souboru opatření k úsporám energie, diverzifikaci dodávek, náhradě fosilních paliv urychlením přechodu Evropy na čistou energii a k chytrému kombinování investic a reforem⁶.

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

„Lepší dostupnost“

„Lepší dostupnost“ zahrnuje všechny aspekty udržitelné dopravy v městském prostředí, které lze shrnout pomocí následujících anglických slov začínajících na P: people (lidé), places (místa), packages (zásilky) a policy & planning (veřejná politika a plánování).

Veřejná doprava je navíc naším celoživotním partnerem pro spojení, bezpečné cestování a ochranu životního prostředí – spolu s aktivní a sdílenou mobilitou a dalšími propojenými, udržitelnými možnostmi dopravy na vyžádání. Propojení „tradičních“ druhů dopravy s novými digitálními řešeními zůstává klíčovým aspektem pro budoucnost.

Každému ze čtyř témat je v letošních tematických pokynech věnována samostatná kapitola. Cílem tohoto dokumentu je proto poskytnout dobrý přehled o nedávných příkladech osvědčených postupů a iniciativách z měst, obcí a občanských iniciativ, které vás budou inspirovat k zavedení vlastních opatření pro udržitelnější městskou mobilitu.

Lidé jsou již více než 20 let středem zájmu akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY a zůstávají hnací silou naší kampaně. Na webové stránky kampaně je každoročně v týdnu od 16. do 22. září nahráno několik tisíc akcí, projektů a příkladů osvědčených postupů a v průběhu roku je předloženo přibližně 600 AKCÍMOBILITY, což svědčí o úspěchu kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY, který spojuje lidi při realizaci jejich vlastních iniciativ v oblasti udržitelné dopravy. Kromě toho se **Evropský rok mládeže 2022**⁷ zaměřuje na propojení s mladými lidmi ve všech oblastech činnosti.

Místa, včetně městských prostor a zeleně, musí být příjemná a funkční, aby se na nich lidé mohli setkávat a navazovat kontakty. Více zeleně v evropských městech označilo za klíčový požadavek 82 % účastníků loňského průzkumu kampaně Čistá města (Clean Cities)⁸.

Zásilky mohou mít dvojitý význam, protože se týkají jak fyzických balíků a stále rostoucích logistických problémů při jejich ekologickém doručování, tak i digitálních informačních balíčků. Právě ty jsou nezbytné pro hladký provoz městské mobility a vyžadují „lepší dostupnost“ mezi poskytovateli dat a uživateli.

Veřejná politika a plánování jsou potřebné pro každé město, aby bylo možné řešit běžné problémy městské mobility komplexním a odolným způsobem. EVROPSKÝTÝDENMOBILITY je pro urbanisty skvělou příležitostí inspirovat se plánováním mobility zaměřeným na občany. Občanská participace je ústředním prvkem koncepce Evropské komise pro plány udržitelné městské mobility (SUMP) a veřejné konzultace pořádané během akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY mohou vést k novým dopravním řešením šetrným k lidem i životnímu prostředí v místních čtvrtích.

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

⁸ <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>

Jak se můžete zapojit do kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY?

Letošní téma „Lepší dostupnost“ také odráží naše přání být ve spojení s vámi! Proto vás zveme, abyste nás sledovali na Twitteru⁹, Instagramu¹⁰ a Facebooku¹¹. Bez ohledu na to, co vy a váš místní tým děláte v souvislosti s letošními tématy, vás zveme, abyste se s námi podělili o své novinky.

V roce 2021 zaznamenal EVROPSKÝTÝDENMOBILITY dosud nejvyšší počet přihlášených: zúčastnilo se více než 3 100 měst z 53 zemí a během roku bylo přihlášeno téměř 650 AKCÍMOBILITY.

Připojte se v září ke kampani EVROPSKÝTÝDENMOBILITY. Do akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY se můžete zapojit četnými způsoby. Pokud zastupujete město nebo obec, můžete se přidat během hlavního týdne kampaně od 16. do 22. září a představit své aktivity a opatření na našich webových stránkách www.mobilityweek.eu

Přihlaste AKCÍMOBILITY a podělte se o svůj úspěch. Pokud zastupujete společnost, občanskou iniciativu, vzdělávací instituci nebo jiný subjekt, můžete po celý rok přihlašovat své AKCEMOBILITY týkající se iniciativ v oblasti udržitelné mobility a „Lepší dostupnosti“. Letošní tematické pokyny obsahují několik příkladů AKCÍMOBILITY, které registrovali místní účastníci kampaní z celé Evropy. Budoucí mimořádně kvalitní AKCEMOBILITY budou rovněž vyzvány, aby se podělily o své úspěšné příběhy.

Můžete představit své úspěšné příběhy a získat ocenění. Dosáhlo vaše město nebo obec v oblasti udržitelné městské mobility něčeho příkladného a výjimečného? V rámci kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY můžete za svou vynikající práci získat ocenění. Naše kampaň nabízí různá ocenění v závislosti na kontextu vašich úspěchů. Proto vás vyzýváme, abyste se přihlásili do našich každoročních soutěží.



EUROPEANMOBILITYWEEK
2022 Theme

Better connections

#MobilityWeek
www.MobilityWeek.eu

EUROPEANMOBILITYWEEK

EUROPEANMOBILITYWEEK is the European Commission's flagship awareness-raising campaign on sustainable urban mobility. It encourages behavioural change in favour of active mobility, public transport and other clean, intelligent transport solutions. The annual theme for 2022 is 'Better connections'. Find out more about this year's theme, here.

With more towns and cities joining each year, the campaign continues to drive Europe, and beyond,

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

¹⁰ <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en>

¹¹ <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek>

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

Spojení s dalšími iniciativami EU

EVROPSKÝTÝDENMOBILITY je významnou událostí v evropském kalendáři, která zároveň doplňuje několik klíčových politických iniciativ EU. **Strategie Evropské komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**¹² představuje 82 konkrétních iniciativ, které mají být realizovány v příštích čtyřech letech jako první krok k celkovému cíli klimatické neutrality do roku 2050. Kromě toho naše kampaň podporuje **Evropský klimatický pakt**¹³, iniciativu na zvyšování povědomí zaměřenou na závazky a opatření v boji proti změně klimatu v celé Evropě. EVROPSKÝTÝDENMOBILITY tak hraje významnou roli při povzbuzování lidí, měst, vzdělávacích institucí, firem a nevládních organizací k podpoře udržitelné městské mobility.

Kromě podpory výše uvedených iniciativ podporuje EVROPSKÝTÝDENMOBILITY také cíle EU v následujících iniciativách: **Zelený týden EU**¹⁴ a **Evropský týden udržitelné energie**¹⁵. V návaznosti na úspěšný **Evropský rok železnice 2021**¹⁶ si **Evropský rok mládeže 2022**¹⁷ klade za cíl postavit mladé lidi do centra pozornosti a zdůraznit jejich přínos pro všechny oblasti společnosti, včetně významu jejich vlivu na budoucnost městského prostředí a udržitelné městské mobility.



¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹³ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en

¹⁵ <https://eusew.eu/>

¹⁶ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

¹⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

2) Lidé

Rozhodnutí o městské mobilitě jsou bohužel často vnímána jako opatření převážně shora dolů, kde se jednotlivci mohou cítit ignorováni nebo vyloučení. Proto může inkluzivnější a holistický rozhodovací proces pomoci dát lidem možnost vyjádřit se. Přestože politiky zaměřené na občany mohou být často dlouhodobým úkolem, jejich výsledky mohou být velmi prospěšné. Rámec co-creation, který je vysvětlen v následujícím odstavci, zdůrazňuje význam zapojení iniciativ občanské společnosti a lidí všech věkových skupin a socioekonomických vrstev do realizace opatření majících společný dopad.

2a) Co-creation

Co-creation lze definovat jako „systematický proces vytváření nových řešení s lidmi – ne pouze pro ně; zapojením lidí a komunit do rozvoje politiky a služeb¹⁸“. Tato definice byla základem projektu SUNRISE¹⁹ financovaného z prostředků EU, který podporoval procesy co-creation v šesti městech v Evropě i mimo ni. Následující tři příklady osvědčených postupů se zaměřují na různé aspekty co-creation a také na různé úrovně zapojení občanů.

Řešení parkování v blízkosti bydliště prostřednictvím co-creation v Brémách (Německo)

V celé Evropě nebyly historické městské čtvrti postavené do roku 1940 navrhovány tak, aby na ulici či jinde mohly parkovat osobní automobily soukromých osob. Tento problém existuje také v městském státě Brémy na severozápadě Německa. Úzké uličky a chodníky bez možnosti parkování u obrubníků byly normou i ve čtvrti Hulsberg, relativně malé oblasti nacházející se východně od hanzovního města, v blízkosti slavného Weserstadionu. Až donedávna zde auta částečně blokovala chodníky nebo parkovala po obou stranách ulice. To vytvářelo značné překážky a chodníky byly často nepřístupné pro vozičkáře a rodiče s kočárky. Značné problémy s manévrováním v omezeném prostoru měli také hasiči a popeláři. Uživatelé automobilů považovali parkování před svým domem za právo a dostávali se do střetu s ostatními skupinami obyvatel, které chtěly parkování u obrubníků restrukturalizovat a omezit.



© SUNRISE Project

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu/>

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

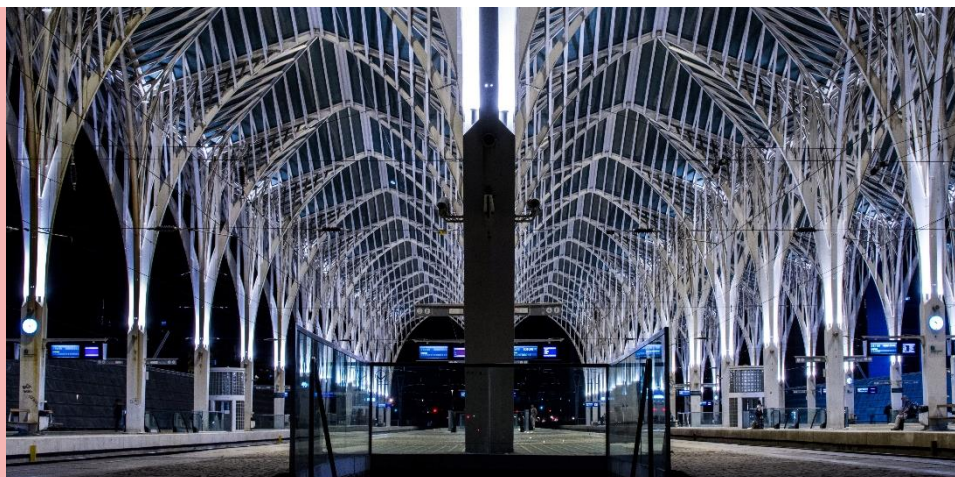
Namísto opatření shora dolů zahájila městská správa projekt, v jehož rámci byly společně identifikovány stávající problémy a společně navržena řešení, která byla ve třetí fázi společně realizována a vyhodnocena různorodou skupinou lidí. Po identifikaci výše uvedených problémů správa města společně s obyvateli restrukturalizovala parkování u obrubníků. Během tohoto procesu byla zásadní mediace mezi různými zájmovými skupinami. Ve večerních hodinách pracovních dnů se uskutečnilo několik desítek informačních a výměnných setkání. Kromě toho byla poskytnuta platforma zranitelným skupinám, na které měla náročná situace s parkováním dopad, jako jsou osoby se sníženou pohyblivostí, rodiny a starší lidé.

Celkově lze říci, že hlavním přínosem a úspěchem byla reorganizace politiky parkování a jejího prosazování, což vedlo k uvolnění dalších 1 600 metrů obrubníků, a také pocit „sounáležitosti“, který obyvatelům čtvrti ukázal, že výměna názorů a diskuse mohou vést k úspěšným výsledkům. Většina uživatelů ulic, chodců a osob se zdravotním postižením má po restrukturalizaci více prostoru pro své potřeby. Celkově byla kolektivní spolutvůrčí akce velmi úspěšná, a proto bude zopakována i v dalších brémnských čtvrtích²⁰.

Zřízení multimodálních přestupních uzlů mobility v Lisabonu (Portugalsko)

Město Lisabon má dobře fungující systém metra, který v roce 2019 přepravil 173 milionů cestujících, tedy něco přes 500 000 osob denně²¹. Spolu s dalšími druhy veřejné dopravy zajišťuje 18 % cest uskutečněných v portugalském hlavním městě během pracovních dnů, což je těsně pod úrovní aktivní mobility (24 %). Bohužel je 56 % všech cest uskutečněno soukromými osobními vozidly. Zvýšení podílu veřejné dopravy je tedy základním předpokladem pro snížení emisí v Lisabonu.

Hlavní lisabonská parkovací společnost EMEL ve spolupráci s městskou správou zahájila proces co-creation, jehož cílem je uvolnit potenciál multimodálních uzlů mobility. Jedná se o fyzické stanice strategicky umístěné v bodech křížení stávajících linek veřejné dopravy. Většina těchto přestupních bodů již nabízí více druhů dopravy. Například vlakové nádraží Oriente na severovýchodě města nabízí vlakové spojení na dlouhé i krátké vzdálenosti a také přestup na autobusovou dopravu.



© monteiro.onlie / Shutterstock

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

²¹ <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> p7

Po stanovení vhodného konceptu uzlů městské mobility bylo dalším krokem dopravních plánovačů zahájit proces co-creation rozsáhlým kvantitativním průzkumem přání a potřeb uživatelů veřejné dopravy. Průzkumu zaměřeného na spokojenost se značením, komfortem a bezpečností v okolí pěti určených uzlů se zúčastnilo více než 2 000 uživatelů. Vzhledem k tomu, že výrazná většina respondentů hodnotila těchto pět uzlů jako dobře propojené, bude cílem Lisabonu zlepšit celkovou bezpečnost a atmosféru v okolí těchto míst. Přibližně 50 % dotázaných se v okolí uzlů necítilo dobře a atmosféru považovalo za nepříjemnou. Byly položeny i další otázky týkající se zlepšení stavu dopravních uzlů, z nichž vyplynul jasný mandát pro město na rozšíření zelených ploch (více než 90 % dotázaných se vyslovilo pro) a také pro zlepšení nabídky veřejných míst k sezení. Tyto výsledky byly křížově ověřeny prostřednictvím hloubkových rozhovorů, jež přinesly podobné výsledky.

Celkovým závěrem tohoto projektu tedy je, že odpovědná správa města získala jasný přehled o vůli lidí investovat do konkrétních zlepšení, jejichž cílem je pozvednout pět vybraných uzlů. Podobné průzkumy jsou relativně levným nástrojem pro stanovení výchozího bodu pro investice²².

Projekt „Ovládnutí ulic“: spolupráce v Lovani (Belgie)



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Zatímco co-creation prostřednictvím průzkumů mezi obyvateli je relativně pasivní, jiné přímé akce umožňují lidem přímo ovlivňovat rozhodovací procesy. Jedním z takových příkladů je projekt nazvaný „Ovládnutí ulic“, který se uskutečnil v Lovani. V tomto belgickém městě s přibližně 100 000 obyvateli žije několik tisíc studentů, a proto je jedním z hlavních cyklistických měst v Belgii. Přesto obyvatelé Lovaně stále považují automobil za hlavní prvek dominující zdejšími ulicemi. Proto projekt „Verover de Straat“ (Ovládnutí ulic)²³ formuloval svůj záměr následovně: „společně s obyvateli uděláme ulice zelenější, zdravější, útulnější, bezpečnější a přátelštější k dětem!“ Tohoto cíle má být dosaženo tím, že lidé dostanou příležitost upravit některá bývalá parkoviště. Po počátečním období pro podávání přihlášek budou mít obyvatelé několika vybraných ulic možnost navrhnout konkrétní části své ulice. Pokud se lidem budou výsledky líbit, budou opatření zavedena natrvalo. Projekt, na který dohlíží několik místních iniciativ, podporuje město Lovaně. Zatím byly vyhlášeny výzvy k účasti veřejnosti, do kterých se mohou přihlásit obyvatelé z konkrétních ulic, které jsou určeny k restrukturalizaci.

²² <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

²³ <https://veroverdestraat.be/over-het-project/>

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

2b) Občanská věda

Občanská věda je participační proces, který umožňuje obyčejným lidem přispívat k vědeckým analýzám a procesům. Občanská věda tak nejen rozděluje práci věnovanou sběru a analýze dat, ale také posiluje identifikaci s tématem výzkumu. Tento prvek ztotožnění je rovněž zásadní pro projekty, v nichž je podporováno zapojení občanů – demokratický aspekt „od lidí a pro lidi“.

WeCount – občané provádějící měření dat ve své komunitě

Projekt WeCount, financovaný z programu EU Horizont 2020, zapojil veřejnost do sběru dopravních dat v šesti pilotních městech v Evropě. Účastníci se dobrovolně zúčastnili školicích seminářů, kde se učili, jak používat a chápat údaje ze senzorů pro sčítání dopravy, které měli umístit na okna svých domovů nebo pracovišť.



© WeCount Project

Dublin jako jedno ze zúčastněných měst čelí problémům spojeným s neustálým růstem počtu obyvatel a systémem veřejné dopravy zaostávajícím za poptávkou. Proto jen málokoho překvapilo, že Dublin před pandemií zaujímal pozici šestého dopravně nejpřetíženějšího města v Evropě²⁴. V rámci projektu WeCount byly v irském hlavním městě použity různé senzory, které pomohly vyhodnotit probíhající iniciativy. Tato zpětná vazba od účastníků ukázala posun od povědomí o problémech s dopravou a znečištěním v jejich okolí k nadšení nad možností shromažďovat reálná data, která by mohla být využita k tomu, aby přinesla zlepšení tam, kde je to pro ně nejdůležitější – v oblastech, kde žijí, pracují a kam chodí jejich děti do školy. Projekt WeCount umožnil lidem shromažďovat údaje a informace o dopravních modelech v jejich vlastních komunitách a posílil předávání těchto informací mezi obyvateli a rozhodovacími orgány²⁵.

Mezi zkoumané problémy patřil nedostatek cyklostezek, nedodržování rychlostních limitů, ale i nedostatečné měření komerční dopravy a informace o životním prostředí, jako je znečištění ovzduší a hlukové znečištění. Účastníci považovali poskytnutou technologii za poutavou a naprostá většina z nich porozuměla metodám sběru dat. Čím více jim údaje připadaly přesné, tím více se jim spolupráce obecně líbila. Kromě toho, že se lidé mohou vědecky zapojit do měření dat a vytvářet skutečné změny ve svých

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

komunitách, přináší tato iniciativa výhody městům, protože přenáší finanční a administrativní zátěž spojenou se sběrem dat na bedra velkého počtu lidí.

Cílem této aktivity je spíše inspirovat lidi k proaktivnímu postoji než být přímým nástrojem politické změny. Projekt nicméně vytvořil trvalou spolupráci mezi obyvateli a tvůrci politik. V souvislosti s projektem v Irsku požádala dublinská městská rada měřitele o poskytnutí údajů o dopravě a kvalitě ovzduší na podporu své iniciativy pro školní zóny. Cílem této iniciativy je podpora aktivní dopravy a zvýšení bezpečnosti v okolí vymezených školních zón²⁶. Zavedení dat ze senzorů WeCount poskytuje radě objektivní údaje z měření, které umožní posoudit úspěšnost iniciativy a změny v dopravním chování v okolí škol v průběhu času.

2c) Zapojení občanů

Obyvatelé měst jsou nejlepšími odborníky, kteří dokáží identifikovat problémy s mobilitou, nebezpečné uspořádání ulic nebo problémy spojené se znečištěním či nedostatečnou dostupností. Kampaň EVROPSKÝTÝDENMOBILITY často překvapuje příběhy, které byly zaslány prostřednictvím našeho rámce AKCEMOBILITY²⁷. Naše kampaň oceňuje tyto příklady osvědčených postupů a jejich potenciál inspirovat další zapojení v příslušných městech i mimo ně.

Boloňa: zapojení občanů do vytvoření zóny 30 km/h

Historické centrum italského města Boloně, kde žije přibližně 400 000 obyvatel, se potýká s problémem nadměrné automobilové dopravy, neboť téměř 60 % všech cest se uskutečňuje autem. Člověk nemusí být odborníkem na dopravu, aby si uvědomil, že nadměrné využívání osobních automobilů v kombinaci s úzkými ulicemi historického centra města může být toxickou směsí, a to jak z hlediska bezpečnosti provozu, tak z hlediska emisí. Tuto domněnku potvrzují statistiky, které za posledních deset let uvádějí 20 mrtvých a 2 600 zraněných ročně.

Několik aktivistů proto v červenci 2021 uspořádalo protestní flash mob, aby zvýšili povědomí o těchto negativních vedlejších účincích individuální automobilové dopravy a bojovali proti nim. Na tuto jedinečnou akci navázala kampaň „30 Bologna – una città per tutti“ (*Boloňa 30 – město pro všechny*). Prostřednictvím sociálních médií, speciální domovské stránky „bologna30.it“²⁸ a komunikačního úsilí shromáždilo hnutí vycházející zdola na podporu své iniciativy několik tisíc podpisů.

Chytré využití statistik a příkladů osvědčených postupů z jiných měst, které byly shrnuty a přeloženy do krátkých a chytlavých sloganů v italštině, pomohlo iniciátorům předat jejich poselství. Tyto plakáty jsou k dispozici ke stažení na speciální domovské stránce, takže každý, kdo toto poselství podporuje, si může materiály sám vytisknout a šířit. Iniciativě se dostalo široké podpory mezi organizacemi, iniciativami a podniky v celé Boloni.

²⁶ https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

²⁷ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

²⁸ <https://bologna30.it/>²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

Tomuto hnutí vycházejícímu zdola se podařilo zvýšit povědomí o situaci, upozornit na další příklady osvědčených postupů v různých evropských zemích a poučit obyvatele Boloně o významných výhodách takového přístupu.

Pět způsobů, jak zapojit mladé lidi

„Naše děti jsou budoucnost“ je věta, kterou již proneslo mnoho politiků po celém světě. Otázkou zůstává, jak vzbudit zájem mladých lidí o udržitelnou mobilitu. V rámci naší kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY jsme vytvořili materiály a uspořádali semináře o tom, jak komunikovat s mladšími generacemi. Patří sem i stránka věnovaná iniciativě Evropský rok mládeže²⁹ z pohledu témat kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY a také pokyny, jak komunikovat s mladou generací³⁰. Máme pět doporučení, o která se chceme podělit s aktéry zapojenými do akce EVROPSKÝTÝDENMOBILITY:

1. Je nutné navázat s mladými lidmi smysluplný dialog, aby se stali součástí procesu tvorby politiky. Svět je dnes plný prázdných marketingových sdělení, která lidé snadno přehlížejí, takže pro skutečné propojení mladých lidí a tvůrců politik je třeba vymezit prostor pro vytváření dialogu, kladení otázek a skutečné vzájemné naslouchání.
2. Rozdělte pozornost mezi různé skupiny mladých posluchačů; publikum by mělo reprezentovat různé věkové kategorie a prostředí. Místní síť mohou být skvělými průvodci při vyhledávání a inspirování skupin mládeže tím, že nabídnou širší pochopení toho, jak plánování mobility ovlivňuje jejich každodenní život a jak se mohou do procesu zapojit.
3. Aby bylo zapojení v rámci procesu plánování mobility skutečně hodnotné a konstruktivní, mělo by být skutečné, nikoli jen pro pouhé konstatování, že bylo provedeno. Čím rozmanitější je spektrum účastníků v komunitě, tím lepší perspektivu má město při vytváření úspěšného plánu, který zlepší udržitelnost a kvalitu života lidí.
4. Je nutné si uvědomit význam a souvislost mezi dopravní dostupností, příležitostmi a překážkami pro mládež. Náklady a přínosy ovlivňují možnosti osobního rozvoje, což je vždy důležité, zejména pro ty, kteří se v životě teprve hledají.
5. Mladí lidé pravděpodobněji podpoří rozvoj udržitelných alternativ dopravy. Mají méně ustálené návyky a aktivní doprava je cesta, kterou mnozí z nás začínali. Zavést a podporovat ji jako trvalou životní praxi je lepší pro všechny. Pochopení místní situace ze strany mladých může ovlivnit ostatní v komunitě a být klíčovým faktorem při vytváření uživatelsky přívětivých sítí a úspěchu iniciativ udržitelné mobility.

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

³⁰ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf

3) Místa

Cílem kampaně EVROPSKÝTÝDENMOBILITY je upozornit na řešení, která proměňují dopravní uzly v místa, která vybízí návštěvníky a uživatele k procházkám, pobytu a setkávání. Sekretariát kampaně se rozhodl vybrat pro tuto kategorii příklady osvědčené postupy zahrnující fyzickou přeměnu míst, ulic, čtvrtí a měst na místa přívětivější pro život a šetrnější k životnímu prostředí. Kromě toho tato kapitola představuje zásadní témata, jako je politika parkování ve vnitřních městech, protože snahy různých měst v Evropě úspěšně uvolňují místa podél obrubníků a městských prostor. Místa tedy mohou vytvářet „lepší dostupnost“ mezi lidmi, životním prostředím a možnostmi mobility.

3a) Přerozdělení prostoru

V poslední době se zvýšil počet lidí, kteří zůstávají doma, poznávají své vlastní obce a nakupují lokálně. Toto pomalejší tempo pohybu a čas strávený v místních komunitách vedly k velkému pokroku v rozdělování veřejného prostoru. Jakmile se lidé začnou pravidelně procházet ve svém okolí, je snazší je zapojit do různých zlepšení zaměřených na udržitelnost.

Vytváření míst pro setkávání v Malmö (Švédsko)

Malmö se chopilo iniciativy nahradit parkovací místa předem připraveným mobiliářem, aby umožnilo komunitám získat zpět ulice a užívat si je v pomalejším tempu³¹. Tato místa byla vytvořena po celém městě se zapojením a přispěním obyvatel. Koncept nabízí předem sestavené „moduly“ venkovního přátelsky působícího nábytku (stoly, židle, rostliny atd.), které lze různě konfigurovat a přeskupovat, takže se dají využívat k různým účelům.

Celková koncepce spočívá v nahrazení prostoru pro parkování aut místem setkávání lidí. Tento nový mobiliář může výrazně změnit ulici z komodity na místo setkávání sousedů. Uliční mobiliář může podpořit možnost setkávání a setkávání se sousedy, a zároveň zlepšit plynulost dopravy a vytvořit bezpečnější místa pro obyvatele a děti, kde si mohou užívat města mimo parky, v prostředí s výraznějšími rezidenčními, komerčními a městskými prvky.

Umožnit komunitě, aby se podílela na úpravě prostoru ve svém okolí, je vynikajícím přístupem k zavádění „lepší dostupnosti“, přičemž je třeba vždy začít u sebe doma. Zavedení prostoru pro pěší, cyklisty a společenské akce přímo před vchodem do domu nebo před místním obchodem, a nikoli na vzdáleném místě, normalizuje udržitelnou dopravu a městský život od prvního okamžiku, kdy lidé vyjdou ze dveří.

Zklidnění dopravy v Bytomi (Polsko)

Každý zná alespoň jednu ulici ve svém rodném městě, kde řidiči překračují povolenou rychlost nebo která není příliš bezpečná pro chodce či cyklisty. Důvodů, proč takové ulice vznikají, může být celá řada, například umístění ulice mezi dvěma hlavními silnicemi, nedostatek radarů na měření rychlosti a donucovacích opatření nebo prostě jen urbanistické řešení, které je nepřátelské vůči aktivní mobilitě.

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

Obyvatelé polského města Bytom nedaleko Katovic museli takové ohrožení snášet na ulici Miarki, kde se řidiči řídili rychlostí 100 km/h i vyšší.

Bylo zapotřebí nalézt nízkorozpočtová řešení, protože na veškerá restructuralizační opatření bylo k dispozici pouze 15 000 eur. Přestože aktivisté prosazující aktivní možnosti mobility razí heslo „barva není infrastruktura“, pro skupinu lidí, kteří hledali schůdné řešení, jak omezit průjezdy a s nimi spojený hluk a znečištění, byla právě tohle jediná možnost. Namalování nepřerušovaného obousměrného pruhu pro cyklisty a také několika přechodů pro chodce a nových parkovacích míst na silnici pomohlo zúžit vozovku. Toto opatření v kombinaci s obloukovým uspořádáním silnice pomohlo zklidnit dopravu.

Výsledkem bylo snížení průměrné rychlosti dopravy o více než 20 km/h, a to jen díky několika dopravním značkám a několika litrům barvy. Kromě toho se automobilová doprava snížila o více než 30 %, což výrazně snižuje zátěž obyvatel znečištěným ovzduším a hlukem. Skupina aktivistů je přesvědčena, že tento účinný nízkorozpočtový osvědčený postup bude převzat i v dalších částech tohoto polského města³².

Vytváření fyzických bariér pro centrum bez aut v Salcburku (Rakousko)

Centrum města bez aut, kde se lidé mohou procházet a dýchat čerstvý vzduch, je pro mnohé z nás pouhým snem. Salcburk se rozhodl tento sen uskutečnit. Kromě toho, že tato změna zbavila obyvatele zátěže způsobené provozem osobních automobilů, zlepšila také zážitky tisíců turistů, kterých v Mozartově rodišti denně přespává na 170 000.

Centrum čtvrtého největšího rakouského města je díky své výhodné poloze v údolí podél řeky Salzach poměrně sevřené. Byla přijata přísná opatření spočívající v instalaci fyzických silničních zábran z výsuvných patníků, které blokují vjezd do centra města. Tato fyzická regulace vjezdu má výjimky pro vozidla záchranných složek, jako jsou policejní vozy nebo hasiči, a také pro vozidla zásobující obchody v centru. Nicméně dodávky jsou omezeny na dobu od pondělí do soboty od 6:00 do 11:00 hodin dopoledne a v neděli není vjezd pro dodávky povolen vůbec³³. Salcburk do svého opatření také začlenil výjimky pro obyvatele vnitřního města s povolením vjezdu k jejich domu.



© FAAC.BIZ

³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

³³ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/>

Tato přísná fyzická opatření jsou zakotvena v širší strategii parkování, která je součástí celkového plánu Salzburg.Mobil 2025³⁴, jehož realizace byla zahájena v roce 2016. Jedním z ústředních bodů byl dobře zavedený systém park & ride (*zaparkuj a jed*), který nabízí více než 4 000 parkovacích míst³⁵ u důležitých bodů v okrajových částech města, jako jsou letiště, výstaviště a designérský outlet. Kromě toho bylo ve čtvrtích kolem historického centra města omezeno parkování u obrubníků. Maximální doba parkování na těchto placených místech je tři hodiny. O víkendech a v okolí okrajových čtvrtí je parkování u obrubníků bezplatné, ale maximální doba parkování v délce tří hodin zde zůstává zachována. Celkově lze říci, že kombinace systému sloupků, nabídky park & ride a regulace parkování u obrubníků snižuje zátěž pro turisty a osoby denně dojíždějící do práce a zároveň odvádí automobily z historického centra města.

3b) Ozelenění měst

Ozelenění měst může mít různé výhody, například kompenzaci emisí díky stromům, což může vést ke snížení průměrné teploty ve městech přibližně o 1 °C³⁶. Díky stínu stromů se může teplota povrchu během horkého léta snížit ve střední Evropě o 8–12 °C a v jižní Evropě až o 4 °C³⁷. Městská zeleň může také podpořit biodiverzitu ve městech, jak se ukázalo v Utrechtu, kde se městské úřady rozhodly upravit střechy více než 300 autobusových zastávek tak, aby na nich rostly rostliny, které lákají motýly, včely a čmeláky. Toto opatření, které zůstane zachováno po dobu nejméně 15–20 let, pomůže zvýšit biologickou rozmanitost města. Celkově město ani daňoví poplatníci nenesou žádné náklady, protože náklady na údržbu jsou hrazeny z příjmů z reklam, které se zobrazují na místních autobusových zastávkách³⁸.

Jak již bylo zmíněno v loňských tematických pokynech, Paříž chce do roku 2026 vysadit 170 000 stromů³⁹. Tyto snahy probíhají po celé Evropě a jsou oceňovány iniciativou Evropské komise cenou pro evropská zelená města⁴⁰. Titul, který se každoročně uděluje již více než deset let, oceňuje a odměňuje místní snahy o zlepšení životního prostředí, a tím i ekonomiky a kvality života ve městech. V následujících odstavcích proto představujeme dva držitele ocenění Evropské zelené město (European Green Capital) z předchozích let: Essen a Lublaň.

Proměna neúrodného průmyslového regionu v přírodní rezervaci – Porúří (Německo)

Porúří (Ruhrgebiet) bylo kdysi průmyslovým srdcem (západo)německého hospodářství a je často stereotypně zobrazováno jako pustina s lesy znečišťujících průmyslových komínů. To je ale přežitá představa. Od útlumu provozu uhelných dolů v 60. letech 20. století byly realizovány investice a strategické plány na restrukturalizaci této oblasti, v níž žije více než pět milionů lidí⁴¹. Tato takzvaná strukturální změna (Strukturwandel) se týká vytváření pracovních příležitostí pro bývalé horníky a jejich rodiny a renaturalizace půdy.

³⁴ <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

³⁵ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702>

³⁷ <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

³⁸ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

³⁹ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

⁴² https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

Jednou z hlavních snah byla renaturalizace dvou významných řek protékajících Essenem: Emscheru a Rúru, který dal jméno celé oblasti. Zatímco v 90. letech 20. století byly obě řeky považovány za hrozbu pro veřejné zdraví, nyní došlo k jejich výrazné proměně. Díky intenzivní spolupráci měst a okresů podél řeky Emscher bylo na březích řeky vybudováno přibližně 150 km cyklostezek.

Na celém území Essenu byly vysázeny více než tři miliony stromů, bylo zřízeno 73 autobusových a vlakových linek a zelené plochy nyní tvoří 53 % města. Kromě toho byla rekultivována značná plocha říčních břehů. Tyto a další snahy vedly k pomalému návratu ptáků a ryb a v roce 2017 ke zrušení 40 let trvajícího zákazu koupání v řece Rúr. Přestože je toto úsilí náročné na práci a vyžádalo si značné investice a spolupráci mnoha obcí, je třeba vyzdvihnout roli, kterou tato úspěšná transformace může sehrát jako vzor pro další evropské obce.

© imageBROKER.com



Rozšíření pěší zóny v Lublani (Slovinsko)

Slovinské hlavní město Lublaň bylo zmíněno v loňských tematických pokynech⁴², a to díky výraznému přechodu od města pro automobily a další motorová vozidla k pěší zóně o rozloze 140 fotbalových hřišť. Lublaň je nepochybně již nyní velmi zeleným městem: 46 % rozlohy města pokrývají původní lesy.

V roce 2007 vytvořila významná skupina místních aktérů, včetně městské správy, různých institucí a veřejných podniků, takzvanou Vizi Lublaň 2025. Tato kolektivní organizace vypracovala dlouhodobý plán zahrnující více než 100 jednotlivých projektů, jež sahají od zlepšení infrastruktury pro aktivní mobilitu až po kulturní aktivity a zkrášlení náměstí. Vedle stávajících městských parků, z nichž některé jsou staré více než 100 let, vznikly i parky nové.

Takzvané brownfieldy byly přeměněny na nové parky, které zvětšily plochu zeleně o 80 hektarů, tedy o více než 110 fotbalových hřišť. Součástí těchto zelených ploch jsou také různé volnočasové aktivity, jako například malá farma se zvířaty, dětská hřiště, stezky pro pěší a prostor pro cyklisty⁴³.

3c) Strategie rozvoje cyklistické dopravy

Jízdní kola jsou nedílnou součástí přechodu na udržitelnou mobilitu i zlepšování životních podmínek a zdraví obyvatel měst. Kromě vyčlenění prostoru a infrastruktury pro samotnou jízdu na kole je nezbytné

⁴² https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

zajistit také komfort v podobě dostatečného počtu parkovacích míst pro kola v místech přestupu na ostatní druhy dopravy a zvýšit úroveň cyklistické dopravy ve městech. Aby bylo možné se dostat z bodu A do bodu B, je nutné zlepšit spojení, aby byl zajištěn jednoduchý přestup z veřejné dopravy na jízdní kolo. Zajištění dostatečného počtu bezpečných parkovacích míst je klíčovým prvkem, který je třeba v cyklistické strategii zohlednit.

Moderní parkoviště pro jízdní kola v Utrechtu (Nizozemsko)

Nizozemsko zůstává vzorem v oblasti cyklistické infrastruktury, zejména parkování jízdních kol. Nově zrekonstruované vlakové nádraží v Utrechtu bylo přestavěno tak, aby zde vzniklo v současnosti největší parkoviště pro jízdní kola na světě s 12 500 parkovacími místy pro kola. Systém se zaměřuje především na pohodlí, které lidé při cestování na kole potřebují nejvíce.

Nádraží umožňuje uživatelům přijet na kole přímo dovnitř a vybrat si ze tří úrovní parkování, které nabízejí přístup k železnici, obchodům a místní čtvrti. Volná parkovací místa jsou zobrazována na obrazovkách na konci řad, jsou aktualizována v reálném čase a dvouúrovňová parkovací místa mají ochranné držáky a plynem poháněný zvedací mechanismus. Parkování je po dobu 24 hodin bezplatné. Parkování a vyzvedávání kol je integrováno do karty veřejné dopravy spolu s možností využívat 1 000 sdílených veřejných jízdních kol, která jsou v areálu k dispozici. K dispozici je také servisní služba a celý objekt je monitorován. Dostatek prostoru je vyčleněn i pro větší jízdní kola, například nákladní kola.

Komplexní přístup k zařízení znamená bezproblémovou jízdu na kole z města do cykloparku a následně na vlak a domů. V designu jsou použity materiály jako kámen a sklo, které odrážejí venkovní prostředí, a je v něm také optimalizováno přirozené světlo. Vyhnutí se slepým uličkám přispívá k plynulosti a funkčnosti a posiluje prvky uživatelské přívětivosti a celkově příjemného zážitku⁴⁴.

Automatická parkovací věž v Třinci (Česká republika)

Naše každoroční tematické pokyny se vždy snaží o vyvážený přístup ke sdílení osvědčených postupů z větších i menších měst. Třinec se svými 35 000 obyvateli je skvělým příkladem pro menší města s velkými ambicemi na podporu udržitelnosti. S využitím prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj EU město vybudovalo automatickou parkovací věž, která pojme 118 jízdních kol.

Tato nová stavba byla postavena v blízkosti hlavního městského dopravního nádraží, které bylo v rámci stejné iniciativy přemístěno do centra Třince. Tyto snahy posílily dostupnost a podpořily aktivní cestování obyvatel i návštěvníků. Pouhým stisknutím tlačítka se kola shromáždí a odvezou na bezpečné parkovací místo, odkud je lze později vyzvednout jednoduše naskenováním stvrzenky.

Toto opatření zvýšilo využívání jízdních kol a poskytlo cestujícím pohodlnou možnost nechat auto doma, dojet k věži na kole a pokračovat vlakem do svých dalších cílů. Díky nové infrastruktuře se správa nyní zaměřuje na podporu aktivní dopravy nejen pro rekreaci, ale i pro každodenní použití.

⁴⁴ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central.close%20to%20the%20station%20entrances.https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/https://www.eltis.org/sv/node/44358>

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

Ve městě přibyly cyklistické pruhy a stojany a také různé nástroje a zařízení pro údržbu, opravy a nabíjení elektrokol⁴⁵.



© Ministerstvo pro místní rozvoj / Antonín Kapraň

Integrace parkování jízdních kol do regionální sítě v Île-de-France (Francie)

Francouzský region Île-de-France, který se rozkládá kolem Paříže, usiluje o zvýšení podílu cyklistické dopravy z 2 % na 6 % a investuje do parkovacích zařízení pro jízdní kola napojených na veřejnou dopravu.

Základem je vysoce vyspělý systém veřejné dopravy (515 stanic) a cílem je do roku 2030 přidat 140 000 parkovacích míst pro jízdní kola. Zajistit dopravu pro dvanáctimilionový region, kde se denně uskuteční 9,4 milionu cest na více než 1 850 km tratí, není malý úkol. Mezi celkové cíle iniciativy patří zjednodušení předplatného u různých poskytovatelů a bezplatné používání pro majitele ročního kupónu na veřejnou dopravu.

Projekt probíhá souběžně s vývojem národní politiky, která vyžaduje, aby byla parkoviště pro jízdní kola součástí stanic, a v souladu s vývojem pařížské expresní sítě, která umožňuje začlenit zařízení a plánování cyklistické dopravy do projektu od samého počátku. Díky začlenění dotací na jízdní kola a plánům na systém dlouhodobého půjčování elektrokol je cílem umožnit jízdu na kole až do vzdálenosti 10–15 km za hranice Paříže. Z pohledu ucelené sítě jde o to, aby se krátké cesty na kole staly pohodlnou a strukturovanou součástí místních cest i cest po celém regionu⁴⁶.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

⁴⁶ <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

4) Zásilky

Odvětví dopravy v Evropě generuje 30 % celkových emisí CO₂. Jedním z neúčinnějších způsobů, jak omezit emise, je snížit počet cest a pokusů o doručení zásilek. Čím méně jízd musí vozidlo vykonat, aby doručilo zásilku, tím nižší budou jeho emise. Každá vrácená zásilka způsobuje prodloužení doby přepravy a vyžaduje další vozidla a palivo. Zákazníci by měli být informováni prostřednictvím jasných popisů výrobků, aby vybírali uvážlivě a byli si vědomi dopadu svých rozhodnutí, aby se snížila pravděpodobnost vrácení zásilek, snížil se tok místní dopravy a dopad na životní prostředí. Udržitelnost doručovacích služeb lze také zvýšit využíváním dopravních prostředků, jako jsou elektromobily a nákladní kola, které často vynikají pohodlím a efektivitou, takže jsou ideální pro doručování na posledních kilometrech trasy.

4a) Doručení zásilek ve městech

Internetový obchod se v posledních letech exponenciálně rozvíjí. Od vypuknutí pandemie covidu-19 se masivně zvýšil počet online objednávek, protože lidé nemohli kvůli uzávěrám nakupovat v kamenných obchodech nebo přijímali preventivní opatření, aby se vyhnuli nákaze. V současné době žije v Evropě přibližně 40 % lidí v městských oblastech⁴⁷. Efektivní a čisté doručování nákladu ve stále rostoucích městských aglomeracích je stále běžnější. Jedním z důvodů je zvýšená snaha městských správ snížit dopady znečištění z nákladních vozidel prostřednictvím opatření, jako jsou předpisy omezující vjezd vozidel do měst. Lidé se navíc stále častěji rozhodují nakupovat zboží online, aniž by zvažovali, jaký dopad mohou mít jejich nákupy na dodavatelský řetězec a městskou mobilitu.

Naštěstí existuje mnoho alternativ k vozidlům se spalovacím motorem, například nákladní kola, která mohou být dokonce efektivnější než dodávky, jak ukázala nedávná studie⁴⁸ z Londýna, podle níž mohou nákladní elektrokola doručit zboží v centrech měst až o 60 % rychleji než dodávky. Rychlost i efektivita nákladních elektrokol je vyšší než u dodávek, protože kola mají vyšší průměrnou rychlost a v tomto příkladu rozvezla deset zásilek za hodinu, zatímco dodávky šest.

Nákladní kolo je tedy pro společnosti skvělým nástrojem pro dekarbonizaci jejich vozového parku, protože účinně demonstruje závazek řešit změnu klimatu, pokud na něj navazují udržitelné postupy zaváděné v předchozích fázích dodavatelského řetězce. Dnešní spotřebitelé se stále více zajímají o udržitelnost a nákladní kola jsou jednoduchým a viditelným způsobem, jak je informovat o snaze chovat se šetrněji k životnímu prostředí.

Plánovací software pro koordinaci dodávek v Groningenu (Nizozemsko)

Skvělým příkladem využití nákladních kol pro zlepšení doručování zboží je nizozemské město Groningen. Toto město vždy vynikalo svou aktivitou v oblasti udržitelnosti životního prostředí a v roce 2014 získalo výroční cenu za udržitelnost a bylo vyhlášeno nejudržitelnějším městem v oblasti mobility

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

⁴⁸ Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian

⁴⁸ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

⁴⁸ <https://ulaads.eu/>

⁴⁹ [City Hub Groningen I e-cargo bikes deliveries. Interreg VB North Sea Region Programme](#)

ze všech nizozemských obcí. Kromě toho město usiluje o dosažení nulových emisí v oblasti dodávek zboží do roku 2025, a to prostřednictvím své účasti v několika projektech financovaných EU, jako jsou SURFLOGH⁴⁹ nebo ULaaDs⁵⁰. Díky tomuto projektu se městu podařilo zlepšit logistickou strukturu koordinací cest prostřednictvím nového a efektivního softwaru pro plánování tras a také přeměrováním dodávek přes nové logistické středisko umístěné blíže k centru. Kromě toho se zásilky přepravují na nákladních elektrokolech s nulovými emisemi, která mohou objíždět městskou dopravu vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty.

Města po celém světě se již nemohou spoléhat na to, že obrovské městské plochy budou vyhrazeno pro automobily a užitková vozidla, když je lze alternativně využít k ubytování rostoucího počtu obyvatel a k podpoře udržitelné městské mobility⁵¹.

Restrukturalizace městských přepravních služeb v Barceloně (Španělsko)

Barcelona vynakládá značné úsilí na podporu doručování zboží metodou s nízkým dopadem na životní prostředí. Cílem je podpořit používání elektrických jízdních kol a malých dodávek pro doručování v oblastech s nízkou hustotou provozu, aby se snížil dopad městské nákladní dopravy na životní prostředí.

Klimatická neutralita je pro druhé největší město Španělska zásadním cílem. Proto se Barcelona snaží instalovat mikrodepa pro řešení udržitelné městské mobility v celé městské oblasti. V současné době jsou v provozu dvě mikrodepa a další se budují. Podle dalších městských zdrojů si již některé čtvrti vybraly umístění pro svá budoucí mikrodepa. Současný barcelonský grantový program na podporu nákupu elektrokol pro doručování zboží a na dotace obcím na zřizování těchto center má být rozšířen na barcelonskou metropolitní oblast.

Tyto granty budou uděleny jako odměna městům v barcelonské metropolitní oblasti s nízkoemisními zónami. Spolupráce mezi veřejnými orgány a soukromými subjekty je nesmírně důležitá pro zajištění úspěšné realizace s cílem posílit udržitelnost. Města mohou podpořit soukromé iniciativy prostřednictvím finanční podpory projektů mobility.

4b) Regulace přístupu vozidel do měst (UVAR) a nízkoemisní zóny (LEZ)

Předpisy omezující vjezd vozidel do měst (UVAR) a nízkoemisní zóny (LEZ) jsou opatření zaváděná za účelem zlepšení kvality ovzduší v městské oblasti, neboť mají vliv na zdraví a délku života. Regulace vjezdu konkrétních vozidel navíc pomáhá omezit dopravu ve vymezených oblastech a umožňuje aktivním druhům mobility využívat městský prostor s menším rizikem ze strany vozidel. Od zavedení těchto strategií bylo mnoho oblastí přestavěno tak, aby umožňovaly větší mobilitu chodců, cyklistů a dalších zranitelných účastníků silničního provozu. Dalším pozitivním dopadem UVAR a LEZ je snížení hlukové zátěže, což snižuje míru stresu a úzkosti způsobené hlukem z dopravy.

⁴⁹ [City Hub Groningen I e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme Groningen has the most sustainable mobility in 2013 \(the Netherlands\) | Eltis](#)
[10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it](#)

[Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](#)

⁵¹ <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

Rozšíření omezení vjezdu vozidel do města v Parmě (Itálie)

Italské město Parma se nachází v regionu Emilia Romagna, uprostřed Pádské nížiny. Parma se potýká s velmi špatnou kvalitou ovzduší. Díky účasti na projektu Dynaxibility4CE⁵² financovaném z fondů EU učinila Parma významný krok směrem k regulaci vjezdu a pohybu osobních vozidel ve městě a jeho okolí.

Prvním krokem při vytváření nebo intenzifikaci UVAR je dokumentace již započaté realizace ve městě a platných územních plánů. V roce 2021 město Parma zahájilo projekt Zelená oblast, který je důležitým krokem k udržitelnější budoucnosti. Zelená oblast je zóna s nízkým znečištěním, ohraničená hlavními městskými silničními okruhy. Od května 2022 byla zintenzivněna opatření pro zkldňování dopravy platná již od předchozí zimy, jak předpokládá regionální plán pro řešení znečištění ovzduší⁵³. Kromě toho bude přístup do centra města ekologičtější: oblast v obvodu parmských bulvárů by měla být stále přívětivější pro pěší a cyklisty. Samotné historické centrum se nazývá „modrá zóna“ a zahrnuje LEZ a ekologické ostrůvky se zvláštními požadavky na tranzit a parkování. Do této oblasti mohou vjíždět a parkovat zde automobily na elektrický nebo hybridní pohon.

5) Plánování a veřejná politika

Následující kapitola nazvaná „Plánování a veřejná politika“ se zaměřuje na přeměnu vnitřních měst na zelenější, rozmanitější a inkluzivnější místa umožňující bezpečnou a efektivní koexistenci různých druhů dopravy. Plánování měst a rozvoj infrastruktury jsou úzce propojeny. Požadavky na prostor a rozmístění infrastruktury a sítě ovlivňují konfiguraci městských oblastí.

Rozvoj infrastruktury představuje několik výzev: umožňuje spojení, ale zároveň vytváří i nové nežádoucí fyzické překážky, které mohou mít negativní dopad na místní komunity. Udržitelná dopravní infrastruktura by se proto měla snažit předcházet negativním dopadům na jednotlivce, komunity a ekosystémy, minimalizovat je a kompenzovat, protože se nevyhnutelně musí rozšiřovat, aby uspokojila rostoucí poptávku uživatelů ve městech. Udržitelná doprava a udržitelný rozvoj měst jsou vzájemně propojeny při normalizaci environmentálně šetrnějších postupů. Jednou z velkých výzev, kterým města čelí, je zajistit, aby infrastruktura a mobilita byly plně udržitelné ze všech hledisek: ekonomického, sociálního i environmentálního. Budování udržitelné infrastruktury znamená rozvíjet systém podpory služeb v souladu s životním prostředím a s uspokojováním potřeb lidí.

5a) Plánování infrastruktury

V době ekologické transformace musí všechna odvětví zapojená do dodavatelského řetězce a přepravy osob a zboží investovat do udržitelnějšího rozvoje a do rozvoje „inteligentní“ infrastruktury. Aby bylo možné čelit výzvám klimatické nouze, je třeba v nadcházejících letech financovat velké množství veřejných investic do realizace ambiciózních plánů mobility a „plánů udržitelné městské mobility“ evropských měst. Rozvoj udržitelné infrastruktury musí zahrnovat nové kompetence v oblasti digitalizace, pracovních postupů a spolupráce se soukromým sektorem.

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

Význam investic do udržitelné infrastruktury v Praze (Česká republika)

S cílem vytvořit udržitelný a dostupný systém dopravní sítě, který by zlepšil mobilitu osob a zboží, plánuje hlavní město Praha investovat 14 milionů eur do výstavby cyklostezek a další infrastruktury související s cyklistikou. Zároveň se počítá s investicemi na financování studií a projektů podporujících udržitelnou mobilitu ve městě.

Vzhledem k tomu, že poptávka po aktivní mobilitě v Praze i v celé Evropě neustále roste, je cyklistická infrastruktura skvělou investicí na podporu tohoto rozvoje. Prvotní zahájení rozvoje infrastruktury začalo studií potřeb cyklistů, jejímž cílem bylo posoudit, které oblasti by byly nejvhodnější pro výstavbu cyklostezek, parkovišť pro kola a cykloservisů. Dalším klíčovým bodem byla spolupráce mezi orgány veřejné správy a místními školami, které byly dotazovány na jejich potřeby, neboť město podporuje dojíždění na kole do škol tím, že financuje zřizování stojanů na kola v blízkosti školních budov.

Město Praha si uvědomuje rostoucí počet cyklistů, a má proto z budování cyklistické infrastruktury prospěch: menší znečištění ovzduší, méně hluku, zdravější lidé a lepší kondice.

Přestavba parkoviště na městské konsolidační centrum v Madridu (Španělsko)

Ve městě s téměř 3,5 miliony obyvatel, jako je Madrid, hraje městská logistika pro fungování města zásadní roli. Podle oficiálních záznamů madridské radnice představuje nákladní doprava 10 % městského vozového parku a způsobuje 20 % kongescí v dopravní špičce a 30 % znečištění ovzduší. Proto byla vytvořena strategie, která má tento problém řešit vytvořením městského konsolidačního centra (UCC) umístěného na parkovišti Plaza Mayor. UCC je koncept, který má snížit dopady nákladní dopravy a nachází se v historickém centru města. Díky tomuto novému konceptu může UCC distribuovat zboží pro přibližně 150 000 obyvatel a nabízí služby jak pro zákazníky, tak pro podniky v rámci madridské nízkoe emisní zóny. Toho bude dosaženo přeměnou starého parkoviště na centrum mobility, které bude vybaveno elektrickými vozidly včetně nákladních elektrokol a dalších řešení pro nákladní dopravu.

Větší dodávky a nákladní automobily přivezou zboží na parkoviště Plaza Mayor v klidných hodinách, například brzy ráno, a poté bude zboží roztříděno a přeloženo do lehkých vozidel, která budou pokračovat v rozvozu. Tento příklad ukazuje, že ekologický přechod musí být doprovázen rozvojem nových struktur podporujících systém udržitelné mobility.

5b) Plány udržitelné městské mobility (SUMP)

Plán udržitelné městské mobility (SUMP) je strategický a vizionářský dlouhodobý plán, jehož cílem je zlepšit mobilitu osob a zboží ve městech prostřednictvím řady politik a iniciativ. Intervence nastíněné v plánech udržitelné městské mobility mají navíc obecný cíl snížit automobilovou dopravu a zlepšit celkovou kvalitu života. Toho je dosaženo zaměřením na mobilitu, ale také na další oblasti, jako jsou regenerace městského prostoru a vytváření pěších zón v obytných čtvrtích. Mezi hlavní cíle patří snížení dopadu na životní prostředí ve městech prostřednictvím optimalizace městských oblastí, zlepšení bezpečnosti silničního provozu, bezpečnosti a účinnosti systému mobility, začlenění všech účastníků silničního provozu a ochrana zranitelných kategorií účastníků silničního provozu, jako jsou děti, osoby se zdravotním postižením a cyklisté.

Evropská komise podporuje přijetí plánů udržitelné městské mobility poskytováním komplexních informací a pokynů a vybízí všechna evropská města, která jsou klasifikována jako tzv. městské uzly transevropské dopravní sítě (TEN-T), aby vypracovala svůj plán udržitelné městské mobility. Města tedy mají hlavní podíl na tvorbě plánu udržitelné mobility. Vybízíme nicméně i vnitrostátní a regionální správy, aby hrály klíčovou roli při vytváření národních podpůrných rámců, které by dále posilovaly postavení měst a regionů v celém tomto procesu.

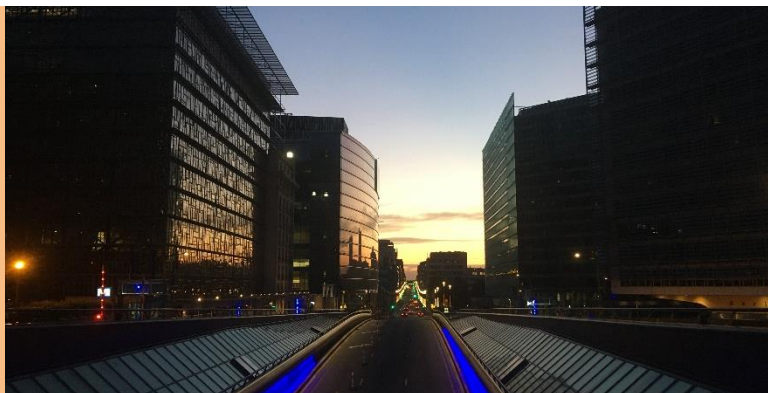
Rámec SUMP je rozdělen do čtyř fází, které se dále dělí na řadu dílčích činností. Každá ze čtyř fází začíná a končí dílčím cílem odpovídajícím určitému rozhodnutí nebo výsledku nezbytnému pro přechod do další fáze. Všechny mezníky a činnosti by nicméně měly být považovány za součásti kontinuálního plánovacího cyklu, který se v průběhu celého procesu soustavně zlepšuje.

Další obecné informace o SUMP jsou k dispozici v sekci SUMP na platformě ELTIS⁵⁴.

Významné změny v Bruselu díky plánům udržitelné městské mobility

Plán udržitelné městské mobility musí splňovat specifické potřeby mobility osob a obchodu. Evropská komise vytvořila cenu SUMP, aby ocenila města nebo místní orgány, které nejlépe uspěly v konkrétních aspektech plánování souvisejících s tématem pro daný rok. Udělování cen řídí konsorcium odpovědné za EVROPSKÝTÝDENMOBILITY.

Brusel vyhrál 5. a 8. ročník ceny SUMP jako skvělý příklad toho, jak integrovat potřeby lidí a zboží a zlepšit kvalitu života. Belgické hlavní město je známé tím, že má jednu z největších pěších zón v Evropě, která umožňuje využívat většinu centra města bez obav z osobních automobilů. Kromě toho je ve většině ulic ve městě omezena rychlost na 30 km/h, což pomáhá předcházet nehodám a zvyšuje bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Díky omezení rychlosti na 30 km/h se počet obětí dopravních nehod snížil na 30, zatímco v předchozích pěti letech dosahoval tento počet průměrně 44,2 obětí.



© Niklas Schmalholz

Jedním z problémů, na kterém muselo město tvrdě pracovat, byl však systém nákladní dopravy. Za účelem řešení tohoto problému přijal Brusel plán městské mobility pro nákladní dopravu vycházející ze tří principů:

- 1) Usnadnit cesty, aby se minimalizoval dopad na veřejný prostor a snížila se pracovní zátěž kurýrů
- 2) Usnadnit systém dodávek zboží

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

- 3) Maximalizovat kapacitu doručovacích vozidel pro přepravu zásilek tím, že se budou snažit přepravovat „co nejméně vzduchu“

Kromě toho je cílem plánu investovat do vozidel pro doručování zboží s nízkými nebo nulovými emisemi a do přestavby ploch pro nakládku zboží v některých čtvrtích⁵⁵.

Nejnovějším držitelem ceny SUMP se stalo finské město Tampere

Tampere jako třetí největší město Finska získalo ocenění SUMP za rok 2021. Vzhledem k tomu, že v loňském roce bylo hlavním tématem ocenění zdraví, mělo Tampere skvělou pozici pro přesvědčení nezávislé poroty. Toto město je domovem přibližně 250 000 obyvatel a snaží se zvýšit jejich fyzickou a duševní pohodu pomocí specifických kampaní zaměřených na mobilitu. K tomu slouží speciální vzdělávací jednotka města Tampere, která testuje různé pilotní akce, jako jsou aktivní školní výlety na kole, pěšky nebo na koloběžce, kampaně na přechodech pro chodce a zdůrazňování zásadní role mobility při vytváření kvalitního městského prostoru. Celkový cíl snížit počet individuálních cest osobním automobilem přibližně o 30 % navíc ukazuje na značné ambice, neboť obyvatelé finského města jsou během dlouhých zimních měsíců zvyklí na nízké teploty a sněh.

Jak již bylo zmíněno, jedním z rozhodujících důvodů pro udělení ceny byla část „zdraví a životní prostředí“ z plánu udržitelné městské mobility zveřejněného v květnu 2021⁵⁶. I když Tampere má ve srovnání s jinými evropskými městy dobrou kvalitu ovzduší a nízkou úroveň hlukové zátěže, je i tak 15 % všech obyvatel vystaveno hluku z dopravy, který překračuje hranici 55 decibelů. Proto je cílem vytvořit „harmonickou komunitní strukturu, (která) sníží tlak na růst uliční sítě. Zahuštění městské struktury vytváří lepší podmínky pro funkční veřejnou dopravu, ale také pro cyklistickou a pěší dopravu.“ Dalším pilířem je aktivní mobilita, která má snížit zatížení osobními automobily. Pro pěší a cyklistickou dopravu se plánují lokální řešení v podobě zlepšení kvality dlažby a prověření možností zavedení omezení vjezdu vozidel do města. Celkově lze říci, že Tampere vychází ze skvělé pozice, ale stále má ambiciózní plán, který musí splnit do konce současného cyklu SUMP, tj. do roku 2030.



© Raland

⁵⁵ [Brussels' zone 30: 5 months on \(brusselstimes.com\)](https://brusselstimes.com)

⁵⁶ <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

Autoři:

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice
LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu

#MobilityWeek

