



 KONFERENCE
CITY CHANGERS
2017

Ostrava, 6. – 7. 12. 2017

Inspirace pro vytvoření platformy
PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU



OSTRAVA!!!



Obsah

1. PŘEDMLUVA	3
2. CÍLE KONFERENCE	4
3. PROGRAM KONFERENCE	6
4. BLOK I. – ÚVOD DO KONFERENCE (6. 12. 2017)	9
4.1. DOBRÝ START MŮŽE OVLIVNIT I DOBRÉ A SMYSLUPLNÉ ZÁVĚRY KONFERENCE	9
4.2. POLITIKA A MĚSTSKÁ MOBILITA	9
5. BLOK II. – PLÁNOVÁNÍ MĚSTSKÉ MOBILITY V ČESKU A V EVROPĚ (6. 12. 2017)	11
5.1. ANALÝZA PLÁNOVÁNÍ MĚSTSKÉ MOBILITY	11
5.2. EKONOMICKÝ ROZMĚR: PLÁN MĚSTSKÉ MOBILITY VÍDNĚ	12
5.3. ENVIRONMENTÁLNÍ ROZMĚR: LUBLAŇ – EVROPSKÉ MĚSTO ZELENĚ ROKU 2016	13
5.4. SOCIÁLNÍ ROZMĚR: SPOKOJENÍ DÁNOVÉ	15
6. BLOK III. A IV. OSTRAVSKÁ CHARTA – SYMBOL ZMĚNY	17
6.1. ZNĚNÍ OSTRAVSKÉ CHARTY	17
6.2. SMYSL OSTRAVSKÉ CHARTY	18
7. BLOK V. DOBRÁ PRAXE?! (7. 12. 2017)	20
7.1. AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY	20
7.2. VYBRANÉ PŘÍKLADY PRO KONFERENCI	21
7.3. MEZIOBOROVÉ PLÁNOVÁNÍ JAKO VÝZVA	23
7.4. BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU V NOVÉM POHLEDU	24
7.5. NÁSTROJE NOVÉ PLATFORMY PRO MĚSTSKOU MOBILITU	25
8. ZÁVĚREM	29
9. DOSLOV	30

1. Předmluva

Musím říci, že jsem byl překvapen, že právě já jsem byl požádán, abych napsal předmluvu ke konferenci CITY CHANGERS. Ale když už se to stalo, tak tuto roli rád přijímám. Na druhou stranu, nejde o mou osobu. Kdokoliv by tuto předmluvu mohl napsat stejně dobře, ne-li lépe než já. Svou roli proto beru jako mluvčího iniciativy, která se má zrodit v rámci konference CITY CHANGERS, která má být o podpoře městské mobility.

Když si ale položíme ruku na srdce, kolik takových konferencí a iniciativ už bylo? Někdy je to až únavné, jak se ty věci opakují. Máme k dispozici množství odborné literatury, jezdíme na semináře, konference, včetně této, ale voda si stejně proudí svými cestami.

Co nám tedy tato konference může dát? Mnohé, ale jen za jednoho předpokladu. Nebudeme si lhát. Musíme si přiznat, že myšlenky plánování městské mobility a realizace adekvátních opatření u nás doposud nezakořenily. Ptáte se, kde beru svou jistotu? Jako bývalý vrcholový sportovec moc dobře dokážu rozeznat kvantitu od kvality. Za kvalitním výkonem se skrývá velká dřina, na kvantitu stačí klouzat po povrchu. Mohu uvést i jiné přirovnání. Pokud máte rádi fotbal, pak musíte uznat, že přední evropské kluby hrají trochu jiný fotbal než TJ Chvojkovice Brod, i když je v českém prostředí označován za „slušný oddíl“. Možná jste se tomuto přirovnání poušmáli. Bohužel, naše české vnímání městské mobility je na úrovni TJ Chvojkovice Brod, zatímco evropská liga se hraje na úplně jiné úrovni. Máme dvě možnosti – přiznat si to, anebo stále se tvářit, jak vše jde skvěle a je v pohodě.

Chceme proto konferencí nastavit zrcadlo českému prostředí a prostřednictvím tří přednášek o Vídni, Lublani a Dánech nabourat naši jistotu, jak vše děláme dobře. Beru to jako lék, terapii, která nám má pomoci. Pokud by léčba zabrala, pak si snad přiznáme své chyby a položíme si otázku: „Co mohu udělat?“.

Během konference se toho asi moc zvládnout nedá, ale něco přeci jen. Připravili jsme Ostravskou chartu, která shrnuje principy podpory městské mobility. Ano, slyším námitky mnohých, že už mají dost podpisů memorand a dalších iniciativ. Osobně jsem přesvědčený, že je to především naše volba, jak se k dané iniciativě postavíme. Ano, slovo už dnes nemá takovou hodnotu, jakou mívalo, ale my ji můžeme vrátit. Ano, dnes není problém podepsat cokoli, ale věřit daným slovům není otázka „víry“, ale konkrétních činů. Pokud věříte tomu, že podpora městské mobility není u nás v dobré kondici, pak je třeba konkrétních činů, které povedou ke změnám. A ty za nás nikdo neudělá, ať už jsi politik, ředitel, manažer, úředník, občan. V tom spočívá celé tajemství. Je to jen naše volba, zda chceme jít do změn, nebo ne. Samotná charta je jen popsáním papírem, které ale my můžeme vdechnout smysl. Konference pak nabídne mnoho příkladů a námětů, které se mohou stát pro vás inspirací. Proto se naše konference jmenuje CITY CHANGERS, neboť skutečně hledáme odvážné lidi, kteří chtějí nastartovat změny.

Přeji vám hodně štěstí, aby vám konference CITY CHANGERS pomohla najít své místo při podpoře městské mobility.

Jaroslav Vymazal, předseda Asociace měst pro cyklisty

2. Cíle konference

Česká republika se potýká s rostoucím objemem dopravy. S vyšším komfortem je spojená i vyšší mobilita – jednoduše řečeno, komfortní doprava způsobila, že cestujeme stále více a počet automobilů rovněž narůstá. Např. v roce 2015 připadlo 485 automobilů na 1 000 obyvatel v rámci České republiky¹. Důsledky zvyšující se mobility s sebou přinášejí stále více problémů pro oblasti dopravy, územního plánování a znečištění měst. V první řadě je třeba se vyrovnat s rostoucí poptávkou po mobilitě. Nicméně není jisté, zda si všichni tento fakt uvědomují a zda jej chtějí nějakým způsobem řešit.

Právě otázky spojené s městskou mobilitou budou otevřeny na konferenci CITY CHANGERS, která proběhne ve dnech 6. – 7. 12. 2017 v Ostravě. Jejím **hlavním cílem je vytvoření podmínek pro to, aby v roce 2018 byla ustanovena národní platforma Partnerství pro městskou mobilitu, která bude společně řešit národní otázky a zájmy v oblasti městské mobility.**

Pokud má ale být nějaká platforma **Partnerství pro městskou mobilitu** ustanovena, je třeba představit základní principy podpory městské mobility. Konferenci na dané téma proběhla už celá řada, proto se tentokrát organizátoři zaměřili na detaily plánování městské mobility, se kterými jsou v českých podmínkách nejčastěji problémy.

Tak například bude představena politika města Vídně, která je charakterizována následovně: *„Mobilita potřebuje dopravu, která je humánní a ekologická. Město Vídeň se zavázalo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, protože tyto způsoby dopravy jsou nejhleduplnější k životnímu prostředí. Vídeň ztělesňuje politiku městské mobility, která je orientovaná na budoucnost a která není jen ekologická, ale i společensky a ekonomicky akceptovatelná, a tedy udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i celou lokalitu. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů Smart City Vídeň.“* Citace ze STEP 2025

Organizátoři konference se dále inspirovali soutěží Evropské komise „European Green Capital Awards“ pro rok 2020, která je určena městům a oceňuje jejich přínos v oblasti pozitivních změn v městském prostředí. Na konferenci se představí vítěz roku 2016 – město Lublaň. Za pozornost stojí, že o tuto cenu bude usilovat i jedno české město – Ostrava. Pokud bude Ostrava úspěšná a podaří se jí získat titul „Evropského zeleného města“, zařadí se vedle takových měst, jako je Stockholm, Hamburk, Vitoria-Gasteiz, Nantes, Kodaň, Bristol, Lublaň, Essen či nizozemské město Nijmegen, která titul obdržela v minulosti.

A rovněž se dotkneme výzvy OSN, která přijala rezoluci vyzývající všechny země k tomu, aby zajistily spokojenost svých obyvatel. Světoví lídři se nyní snaží zjistit, proč jsou některé země šťastnější než jiné, aby mohli vytvořit ty nejpříhodnější podmínky pro spokojené občany. Otázkou je, jak na výzvu zareagují čeští politici a co má společného s městskou mobilitou. Příkladem nám budou „Spokojení Dánové“.

¹ Informace převzaté z tiskové konference z 21. 7. 2016 v Praze na téma městská mobilita. Zdroj: CDV

Zároveň bude představena celá škála českých příkladů, abychom se ujistili v tom, že kvalitní podpora městské mobility se odehrává i v České republice, jen se o tom málo hovoří a píše.

Cílem konference ale není poslouchat a vstřebávat nové informace, ale cíleně oslovit tzv. CITY CHANGERS, tedy lidi, kteří jsou ochotni a schopni měnit česká města v oblasti městské mobility. Úspěch skutečně závisí často na tom, zda se podaří najít dostatečné množství motivovaných a schopných jedinců. Proto se konference jmenuje CITY CHANGERS. Inspirací je [konference Urban Future Global conference 2018 - www.urban-future.org](http://www.urban-future.org), největší evropská konference na téma udržitelného rozvoje měst, která se bude konat ve Vídni na přelomu února a března 2018. Organizátoři věří, že díky otevřené mezioborové debatě lze dosavadní mnohdy pasivní rozvoj měst změnit v aktivní.

Aby bylo možné uchopit tak abstraktní věc, jako hledání CITY CHANGERS, byla sepsána Ostravská charta formulující základní principy podpory městské mobility, které jsou spojeny se třemi základními úkoly v oblasti legislativních, finančních a vzdělávacích změn. Ostravská charta, na rozdíl od Charty 77, se nevymezuje proti systému, ale naopak chce podpořit klíčové instituce, aby převzaly zodpovědnost za podporu městské mobility.

Ostravská charta chce iniciovat vznik platformy propojující partnery ze státní správy a samosprávy, z řad odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, významných osobností a médií, tj. subjektů, které chtějí zlepšovat prostředí v Česku v otázkách dopravy a mobility.

Ostravská charta chce pomoci vytvořit spolehlivou a inspirativní síť, která nabídne přístup jak k odborným znalostem, tak k formátům networkingu. Aby platforma byla funkční, je nutné v roce 2018 ustanovit pracovní skupinu, která bude v první etapě složená ze stejných členů jako pracovní skupina projektu Partnerství městská mobilita (PUM), případně z členů v současnosti realizovaného projektu PROSPERITY. Města v této pracovní skupině bude zastupovat Svaz měst a obcí ČR (SMO ČR), konkrétně Dopravní komise SMO ČR, která bude iniciovat úkoly této platformy a monitorovat jejich naplňování.

Platforma se následně zaměří na pomoc při rozdělování rolí mezi orgány národní, regionální a místní správy. Těžištěm práce platformy budou aktivity, které se zaměří na souvislosti mezi kvalitou života, mobilitou, dopravou a urbanismem. Tyto aktivity mají pomoci budovat budoucí národní vizi, která se může opřít o politickou podporu, implementaci současných strategií a jejich propojení s financováním, legislativou atd. Úkolem platformy bude provést revizi současného stavu a identifikovat hlavní překážky, které stojí v cestě podpoře udržitelné městské mobility, a následně navrhnout legislativní, politické a finanční kroky na národní úrovni. Tyto kroky jsou pro posílení udržitelné městské mobility nezbytné; platforma bude rovněž usilovat o vzájemné sdílení osvědčených postupů v České republice.

3. Program konference

6. 12. 2017: Podmínky pro vznik platformy Partnerství pro městskou mobilitu

areál Dolní oblasti VÍTKOVICE z.s., v sále GONG

09:00 – 10:40: I. BLOK - Úvod

- 09:15 – 09:30 úvodní zdravice (úvodní song, úvodní prezentace, jméno bude překvapením)
- 09:30 – 10:00 Tomáš Macura, primátor statutárního města Ostravy:
 - „Čím se mohla Ostrava pochlubit v soutěži Evropské město zeleně? Co se mohou města ze soutěže naučit?“
- 10:00 – 10:40 Evropský a národní kontext (MMR, MŽP, MD)
 - Ministerstvo dopravy, Vít Sedmidubský
 - Ministerstvo pro místní rozvoj, František Kubeš
 - Ministerstvo životního prostředí, Jaroslav Kepka

10:40 – 11:00 přestávka

11:00 – 13:00 II. BLOK – Nastavení zrcadla: tři rozměry udržitelného rozvoje a městská mobilita

- 11:00 – 13:00
 - Environmentální rozměr: [Lublaň](#) - vítěz soutěže Evropské město zeleně roku 2016 (Zoran Janković, primátor města Lublaně, pro nemoc v zastoupení Jaroslav Martinek)
 - Ekonomický rozměr: Růst urbanizace země, versus rostoucí nápor na infrastrukturu (Zdeněk Tůma, KPMG ČR)
 - Ekonomický rozměr: Jak může Mastercard přispět k podpoře městské mobility a ke zkvalitnění života ve městě (Martin Dolejš, Mastercard)
 - Sociální rozměr: Happy Danes (J. E. Ole Frijs-Madsen, dánský velvyslanec)
 - Společná moderovaná diskuse

13:00 – 14:00 oběd

14:00 – 15:00 III. BLOK - Ostravská charta – I. etapa / úvod

Podpis „Ostravské charty“ prezentace signatářů formou PechaKucha (po vzoru <http://www.pechakucha.org/>). Prezentace národní platformy českých „City Changers“, kteří chtějí změnit podmínky pro rozvoj městské mobility a využití veřejného prostoru.

- Proč jsme tak roztrženi a jak je těžké věřit myšlenkám partnerství (Stanislav Flek, Arboreco)
- Vazba mezi Uherskohradištskou a Ostravskou chartou (Jaroslav Vymazal, předseda Asociace měst pro cyklisty)
- Role SMO ČR v podpoře městské mobility (Ivo Gottwald, SMO ČR)
- Role CDV v podpoře městské mobility (Jindřich Frič, ředitel CDV)

15:00 – 15:40 III. BLOK - Ostravská charta – II. etapa

Prezentace národní platformy českých City Changers, kteří chtějí změnit podmínky pro rozvoj městské mobility a využití veřejného prostoru. Podpis Ostravské charty bude doplněn krátkou prezentací signatářů formou PechaKucha.

- City Changer 1 – Zuzana Weissová, Mastercard Europe – pomůžeme s marketingem podpory městské mobility.

- City Changer 2 – Jakub Vrzala, problém s marketingem je v tom, že města nemají data, neumí „propagovat“ městskou mobilitu.
- City Changer 3 – Michal Šindelář, Jezdím pro Brno, kampaň, kterou nepřehlédnete.
- City Changer 4 – David Bárta, city:one, časopis, který stojí za hřích.
- City Changer 5 – Matúš Šucha, Universita Palackého v Olomouci, marketing je sice pěkný, ale pokud se nebude učit téma na školách, pak je problém.
- City Changer 6 – Tomáš Horník, Dopravní fakulta Jana Pernera, naším vzorem je Technická universita v Drážďanech, máme se co učit.

15:40 – 16:00 přestávka

16:00 – 17:30 III. BLOK - Ostravská charta – III. etapa

- City Changer 7 – Dana Teichmanová, SFDI, peníze až na první místě.
- City Changer 8 – Petra Syrová, Pražské matky, projekty Chodci sobě a Bezpečné cesty do škol. Chodci se pohybují a zdržují tam, kde se cítí dobře a v bezpečí. Funkční jsou takové úpravy veřejného prostoru, které odpovídají reálným potřebám lidí a odstraňují konkrétní bariéry a nebezpečí. Do chodců je třeba investovat mnohem více.
- City Changer 9 – Pavel Holík, Novo Nordisk, myšlenku podporujeme, protože podporujeme pohyb a toho se české společnosti nedostává. K pohybu potřebuješ ale bezpečné prostředí.
- City Changer 10 – Aleš Bakoš, mmcitě, k pohybu ale člověk potřebuje také krásné a příjemné prostředí a o to se právě staráme.
- City Changer 11 – Ondřej Vysypal, magazín o elektrokolech Electric Bike Action, elektrokola mění a zkvalitňují životy lidí. Třeba pomohou také s proměnou českých měst.
- City Changer 12 – Michal Jakob, Umotional, Umotional, a já aktivnímu pohybu pomohu prostřednictvím dat a chytrých algoritmů. Dnes jen krátce, zítra více.
- City Changer 13 – Per Horský, Česká parkovací asociace, čím více chodců a cyklistů, tím bude více parkovacích míst. Má to svou logiku.
- City Changer 14 – Miroslav Vyka, Svaz cestujících ve veřejné dopravě, a další parkovací místa se ušetří tím, že z regionu do měst už nebudou lidé jezdit auty, ale regionální železnicí.
- City Changer 15 – LEO Express, a pokud to budou mít ještě dále, pak využijí naší společnosti.
- City Changer 16 – Rudolf Bernart, Systematica s.r.o., a vracíme se zpět k pohybu, my umožníme, že dojede na nádraží, bezpečně zaparkujete a pojedete, představíme projekt, kterému nikdo nevěřil, a on vyšel – dobrá zpráva pro City Changers – i vaše vize vyjdou.
- City Changer 17 – Martin Hájek, RODOS, a my to všechno zmonitorujeme.
- City Changer 18 – Hana Sotoniaková, právnička Frank Bold, a my vám pomůžeme v oblasti legislativy, v tom jsme dobří.

17:30 – 17:45 Shrnutí dne

**20:00 – 24:00 Večerní program – Radniční restaurace, Magistrát města Ostravy,
Prokešovo náměstí 1803/8, 702 00 Ostrava**

7. 12. 2017 – Dobrá praxe z Česka: Prvky plánování, na které se často zapomíná

Místo: Moravskoslezské inovační centrum Ostrava, Technologická 372/2

09:00 – 11:00 IV. BLOK - 5 rozměrů městské mobility

- fajnova; projekt strategického plánování fajnova; oceněn titulem „Město s dobrou praxí“ (Daniel Konczynski, BeePartner)
- Energie v Třinci, aneb plán udržitelné městské mobility v jiném kabátě (Věra Palkovská, starostka Třince)
- Energie a mobilita v České republice (Robert Wawerka, ČEZ)
- Oblast Smart Cities a jejich další možný vývoj pohledem Mastercard (Zuzana Weissová, Mastercard Europe)
- Bezpečnost silničního provozu z nového úhlu pohledu (Josef Mikulík, CDV)
- Bonus: videokonference pouze v anglickém jazyce, The Chances for Cycling in the City and the Mindset on Cycling; Cycling Is Not Only a Matter of Making Cycling Infrastructure...(Ruben Loendersloot, Dutch Bicycle Centre)
- Společná diskuse

11:00 – 11:30 přestávka

11:30 – 13:30 V. BLOK – Design ulice, veřejný prostor a dopravní infrastruktura

- Zaměří se na rozdíl mezi „designem ulice“ a „dopravní infrastrukturou“
 - Aktivní mobilita – aktivní způsoby dopravy (Martin Matoulek, Všeobecná fakultní nemocnice Praha)
 - Dialog o veřejném prostoru - Děčín (Michal Kuzemský, Ondřej Synek, re:architekti studio s.r.o.), Opava (Květoslav Syrový, dopravní inženýr),
 - Malá Kodaň v Ostravě (Ondřej Vysloužil, Architekti)
 - Green infrastructure a „zelené cesty“ městem (Pavel Šimek, Ph.D Zahradnická fakulta MENDELU)
 - Pohled dopravního inženýra na design ulice (Pavel Skládáný, CDV)
 - Společná diskuse

13:30 – 14:30 oběd

14:30 – 15:30 Odpoledne: veřejný prostor a cyklistická doprava

- 200 let výročí vynálezu jízdního kola – co tato konference a nová platforma dává cyklistické dopravě (Jaroslav Martinek, Centrum dopravního výzkumu)
- 200 let jízdního kola v Ostravě, aneb cyklistika včera, dnes a zítra v Ostravě (Martin Krejčí)
- Mobilní aplikace jako chytrý nástroj pro podporu cyklistické dopravy (Michal Jakob, Umotional)
- Cyklistika, infrastruktura a nové TP 179; teorie a praxe (Tomáš Cach)

15:30 – 16:00 Shrnutí dne a konference

4. BLOK I. – Úvod do konference (6. 12. 2017)

4.1. Dobrý start může ovlivnit i dobré a smysluplné závěry konference

Konferenci City Changers zahájíme tak trochu netradičně. Obdobné akce zahajují zástupci pořadatelů a významné osobnosti. V tomto případě první vystoupí dvě studentky z Českého Brodu. Proč? Sami uvidíte.

Jako druhý vystoupí primátor statutárního města Ostrava Tomáš Macura. Určitě ho nenechá chladným jejich vystoupení a bude na ně reagovat. A o tom to je. Jde o úspěšný start konference. Nastavení rétoriky, která by měla ovlivnit všechny navazující přednášky. Konference má svůj příběh. Jednotlivé prezentace jsou korálky, které jsou propojené jednou nití, aby byl vytvořen jeden náhrdelník.

Primátor má vize v řešení městské mobility a ví, kam by chtěl Ostravu dostat. Podaří se mu to?

4.2. Politika a městská mobilita

Ať se nám to líbí, nebo ne, městská mobilita je vždy spojena s politikou. Je proto logické, že v dalším bloku dostanou prostor pro své prezentace zástupci tří ministerstev - MD, MMR a MŽP, které stručně představí své aktivity v oblasti městské mobility. Ať již řeknou cokoli, právě tato tři ministerstva se stanou základní osou pro vytvoření budoucí platformy městské mobility na národní úrovni. Zatím ovšem není dořešena otázka, kdo tuto platformu bude řídit. Každopádně Česká republika má v oblasti podpory městské mobility skutečně na čem stavět. Lze například uvést:

- Strategický rámec „Česká republika 2030“ - <http://www.cr2030.cz/>
- MD – Dopravní politika ČR
- MMR – Koordinace evropského projektu Partnerství městská mobilita
- MŽP – Politika ochrany klimatu ČR, nebo Národní program snižování emisí ČR.
- Další národní dokumenty: <http://www.mesto.dobramesta.cz/narodni-dokumenty>

Zkusme se ale na chvíli zabývat tématem, jaká bude samotná „politika“ městské mobility v České republice. Přitom není potřeba otázku „politiky“ spojovat se současným politickým děním a politickými stranami.

Máme na mysli filozofické uvažování o politice městské mobility. Filozoficky uvažovat znamená mít několik kroků odstup a snažit se racionálním a kritickým způsobem myšlenkovitě uchopit daný předmět; znamená to kriticky zkoumat své vlastní volby nebo předpojatosti, na které jsme si navykli.

Co je tedy politika? Jde o umění, techniku, která se týká soužití lidí. Věda se zabývá tím, co je. To je například role Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a dalších výzkumných institucí. Politika se týká toho, co je třeba dělat. Hráčů, kteří by měli něco dělat, je celá řada a rozhodně se to netýká jen těchto tří ministerstev.

Ze zkušenosti víme, že v této oblasti stejně jako v jiných oblastech existují kruté spory a nelítostné konflikty. Jde o obecné pravidlo: ve vědě, ve filozofii, ve všech známých oblastech se lidé tvrdě

střetávají. To platí i pro oblast městské mobility, kde mezi sebou soupeří například zastánci automobilové a cyklistické dopravy.

V politice městské mobility vstupují do hry v první řadě zájmy: zájmy jednotlivců, skupin, korporací, společenských tříd, národů. A protikladné zájmy způsobují, že konflikty jsou někdy velice bouřlivé.

Zabývat se filosoficky otázkami politiky spojenými s problémy městské mobility znamená především vynakládat velké vnitřní úsilí, které spočívá v tom, že si klademe, otázky, co je objektivně pravdivé, a to nezávisle na našich vlastních zájmech, a i na zájmech skupiny podporující různé druhy dopravních prostředků, společenské třídy, národa, k nimž příslušíme. Znamená to vynaložit v sobě samém mimořádné úsilí, které spočívá v objektivním nahlížení a zvažování různých problémů a situací.

Od prvních známých počátků lidstva existuje systém kmenové solidarity: můj kmen má pravdu. Běda tomu, kdo smýšlí proti předpokládanému zájmu kmene!

Každý filosofický postup obnáší takové riziko a roztržku. Všichni jsme se narodili v české kotlině a ať se nám to líbí, nebo ne, jsme naší kulturou ovlivněni. A někdo z nás na základě svých racionálních a kritických analýz došel k závěru, že prostředí, v němž jsem se narodil, v němž byl vychováván a vzdělán, se z filozofického hlediska, tj. z hlediska pravdy, mýlí. Stává se pochopitelně zrádcem svého kmene, klanu, rodiny, svého etnického prostředí. Možná jste již slyšeli větu: „*u nás to nikdy nebude fungovat, jsme Češi*“.

Člověk, který hledá pravdu, se odděluje, odtrhává od svého etnického prostředí. V každém případě podstupuje riziko. Je zřejmé, že nemůžeme formulovat jako pravidlo s obecnou platností: pravda je to, co si myslela moje drahá prababička, nebo co nás učili na škole před 30 lety.

Snažíme-li se nalézt pravdu o světě a všem, co v něm existuje, riskujeme, že se dostaneme do rozporu s tím, co si mysleli naši profesori před 30 lety. Když vyjádříme své myšlenky, stáváme se se vztahu ke svému původnímu etnickému prostředí zrádci, a to vzhledem ke kolektivnímu mínění vlastního klanu a kmene. Filosofické myšlení je totiž osobní. Spočívá v tom, že si jednoho dne položíme otázku: ale co je vlastně pravda? A k tomu, abychom to poznali, máme jen jednu jedinou metodu: objektivní a racionální analýzu danosti, jinými slovy, metodu experimentální a vědeckou.

Ať se nám to líbí, nebo ne, dnešní politika řešení městské mobility vychází ze zájmů a určitého vidění světa. Ve vztahu k zájmům skupiny, k níž příslušíme, k zájmům našich spolků, sdružení nebo sociální třídy je filozofickou metodou metoda kritická. Objektivně a kriticky se zabývá otázkou, jsou-li ony zájmy oprávněné, nebo nejsou-li rovněž legitimní zájmy a nároky jiných sdružení a spolků v otázkách městské mobility. Proto konference hledá CITY CHANGERS, aby případné konflikty byly co nejmenší. Ostatně následující kapitola 5. nastavuje zrcadlo².

² Inspirací pro tuto kapitola se stala kniha *Otázky naší doby*, kapitola *Politika* (strany 344 – 346), Claude Tresmontant

5. BLOK II. – Plánování městské mobility v Česku a v Evropě (6. 12. 2017)

5.1. Analýza plánování městské mobility

Víme, že sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Na dané téma proběhla řada seminářů a konferencí. Jedním z nich byl i diskusní pořad s městy na téma „**Udržitelná městská doprava a mobilita – současnost a budoucnost nejen ve Zlíně**“, který proběhl dne 27. 6. 2017 ve Zlíně. V rámci panelové diskuse a souvisejících jednání byly definovány závěry, které byly napsány z pohledu politika, který přebírá zodpovědnost za tuto oblast. Závěry sloužily jako podnět k přípravě ostravské konference a sepsání Ostravské charty, k hledání City Changers, kteří se ztotožňují s danými tezemi a jsou ochotni investovat svůj čas a energii ke změnám. Účastníci semináře se shodli na tom, že plánování městské mobility:

- představuje zatím západoevropskou filozofii, která ne zcela odpovídá výchozím podmínkám Česka (například kultura dlouhodobého sledování či vyhodnocování investic, sociální odpovědnost, neporozumění významu využití výhod jednotlivých modů dopravy);
- má způsobit změnu v podílu přepravní práce, nikoliv realizovat generely dopravy, či přejít na elektrická vozidla, tak jak je to často interpretováno v Česku;
- je v Česku prioritně zaměřen na infrastrukturní projekty (je technokratický) a podceňuje význam měkkých nástrojů, do kterých patří i umění vysvětlit nutné změny tak, aby je občané města pozitivně přijali;
- sice používá termín udržitelnost, ale překlad slova „sustainable“ zcela nevystihuje anglický originál, tři pilíře ekonomický, environmentální a sociální stavíme spíše proti sobě, zatímco bychom je měli spojit do jednoho celku.

A mezi další velké chyby patří:

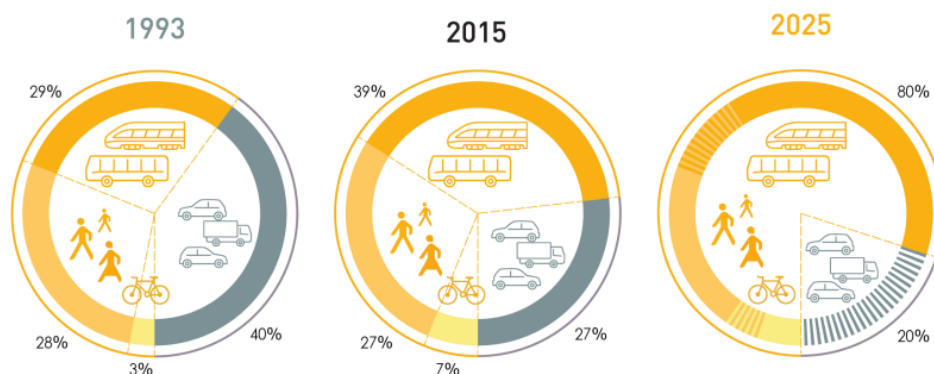
- v Česku se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy (viz srovnání s Vídní – kapitola 5.2.);
- plány městské mobility spíše vykazují prvky generelu dopravy, než strategického dokumentu (viz srovnání s Vídní – kapitola 5.2.);
- nedaří se zapojovat veřejnost do plánování (viz srovnání s Lublaní – kapitola 5.3.);
- do procesu plánování je mezioborovost zahrnuta jen povrchně. Teorie o tom sice hovoří, ale reálně se stávající plány nadále zabývají primárně otázkami dopravní infrastruktury (viz srovnání se spokojenými Dány – kapitola 5.4.);
- praxe ukazuje, že u nás je příliš málo politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu;
- často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli plány městské mobility.

Uvedený výčet problémů dále rozvádí výzkumná zpráva pro Ministerstvo dopravy.³

³ CDV, 12/ 2017: výzkumná zpráva pro MD „Vyhodnocení podkladů stávajících [plánů udržitelné městské mobility](#), nakolik řeší i oblast cyklistické dopravy“

5.2. Ekonomický rozměr: plán městské mobility Vídně

Předchozí kapitola naznačila, jak se v Česku pracuje s plány mobility. Nezáleží na tom, z jakého pohledu se na to díváme – ať už jako filozof, politik, dopravní specialista, nebo výzkumník – pravda je neúprosná. Česká města se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. To je rozdíl mezi českými městy a Vídní, městem, které každoročně se řadí mezi města, kde se nejlépe žije. A kde se dobře žije, tam je i silná ekonomika. Někde lidé musí utrácet, vhodné prostředí přitahuje silné investory.



Obrázek 1 Dělna přepravní práce města Vídně. Zdroj: město Vídeň

Mít vizi, určit směr, či postoj, je ale jen začátek cesty. Je třeba stanovit i nové, ambiciózní cíle směřujících k udržitelné mobilitě, které jsou spojené s konkrétními opatřeními, které jsou jednak realistické s ohledem na současnou situaci ve městě a jejím okolí, ale jsou také realizované ve prospěch pěší, cyklistické a veřejné dopravy. Pokrokový plán se nebojí určit ulice, které se zklidní, nebo se dokonce zcela uzavřou automobilové dopravě. Bylo by ale velkou chybou, kdy se takové opatření zrealizovalo bez promyšleného plánu a bez diskuse s veřejností. V opačném případě by se jednalo o kontraproduktivní opatření, byť by bylo skvěle navržené a zcela udržitelné. Je třeba vnímat plán městské mobility jako celek, od vize až po nejmenší detail.

Přednášky ale nebudou o plánu městské mobility Vídně. Těch konferencí, které prezentovaly zahraniční příklady, bylo už tolik, že by i možná tato se stala nudnou. Zaměříme se na jiné dvě oblasti:

- Vnímat plán městské mobility jako **silný nástroj, který pomáhá rozvoji ekonomiky**.
- Ukázat, že plán městské mobility není možné uzavírat do hranic města, ale **je nutné jej řešit komplexněji, v rámci celého regionu**. Dále chceme ukázat, že pokud navrhne opatření v dopravě, pak je nutné hledat i další návaznosti, které ovlivňují život i v jiných oblastech, než je doprava a mobilita.

Doposud toto téma obvykle zpracovávali a představovali odborníci na dopravu. Tentokrát tomu bude jinak, prezentovat bude ekonom a zástupce společnosti Mastercard za privátní sektor.

Každopádně nechceme vás ošidit o plán městské mobility. Vše podstatné a inspirující o Vídní najdete na tomto odkaze: <http://www.mesto.dobramesta.cz/viden>.

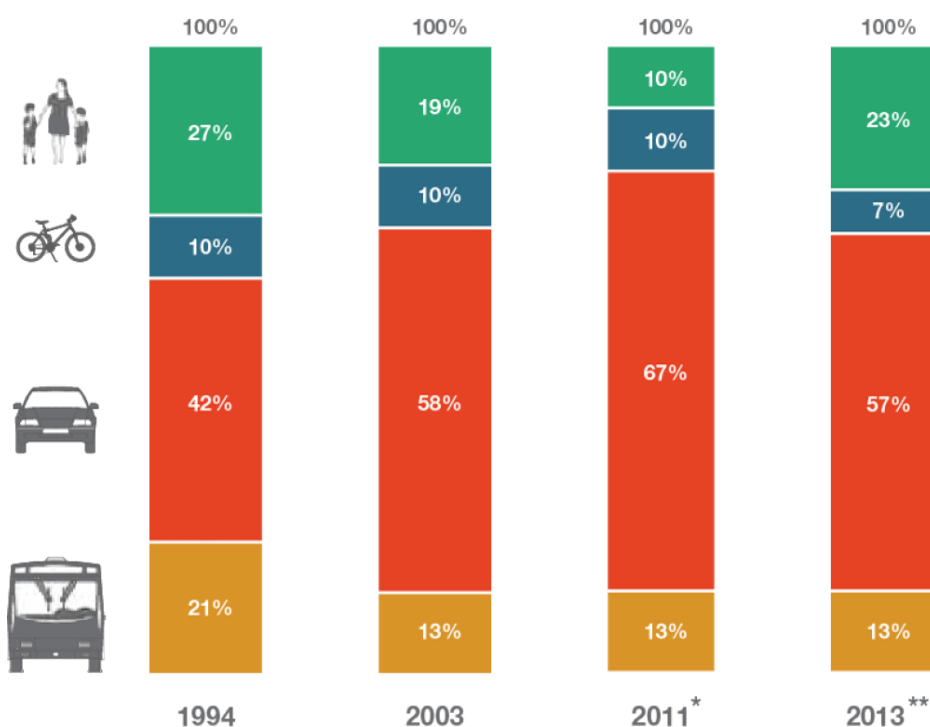
5.3. Environmentální rozměr: Lublaň – Evropské město zeleně roku 2016

Lublaň, která je politickým, administrativním, kulturním a ekonomickým centrem Slovinska a kde žije více než 280 000 obyvatel, získala v roce 2016 titul Evropské město zeleně. Lublaň nebyla vybrána pro konferenci náhodou. Nabídla městu Ostravě poradenství v otázkách městské mobility. Také město Ostrava se chce ucházet o stejný titul.

Lublaň ohromila porotu výraznou transformací směrem k udržitelnosti, kterou město prodělalo v uplynulých 10 – 15 letech. Transformace se týkala mnoha oblastí života ve městě, včetně místní dopravy nebo proměny centra v pěší zónu. V minulosti Lublani dominoval především automobilový provoz, současné město se zaměřuje na veřejnou dopravu a na dopravní síť pro chodce a cyklisty. Nejdůležitějším krokem v celé transformaci byla změna režimu dopravy na hlavní dopravní tepně města (ulice Slovenska).

Budme ale spravedliví. Lublaň má stále problémy s automobilovou dopravou. Pokud se podíváme na její modal split, tak naše města, včetně Ostravy jsou na tom mnohem lépe. **V čem bychom se tedy měli inspirovat?**

Dokážete si představit, co by se stalo s politiky, kteří by ve městě, kde jezdí 67 % lidí do práce autem, najednou přišli s návrhem výrazného omezení automobilové dopravy? Asi by již nebyli v příštím volebním období zvoleni. Zdá se ale, že lublaňským politikům se to nestalo. Proč?



Obrázek 2 Dělna přepravní práce města Lublaň. Zdroj: město Lublaň

Klíčem úspěchu v Lublani bylo umění zapojit veřejnost. Teoreticky víme, co participace znamená, snažíme se o ni, ale v porovnání např. s Lublani se máme stále co učit. Ale i přesto bychom se měli o to stále pokoušet a nechat se inspirovat městem Lublaň.

Jak město Lublaň postupovalo při vysvětlování změn? Aby přiblížilo veřejnosti jednotlivá opatření, připravilo město speciální celoroční kampaň. Základem je originální prezentace Lublaně jako Evropského města zeleně se všemi jeho úspěchy, doplněnými o upřímná slova hrdých občanů, pro něž je každé tzv. zelené opatření primárně určeno. Hlavní slogan byl: **Lublaň. Pro vás. Pro tebe.**



Obrázek 3 Ambasadoři města Lublaň. Zdroj: město Lublaň.

Součástí kampaně byly i aktivity **24 ambasadurů** Evropského zeleného města. Byli vybráni ze správních zaměstnanců města Lublaně a jeho veřejných institucí a firem, ze známých občanů města i ze samotných obyvatel, kteří město přesvědčili svými názory na zelenou Lublaň. **Společně se pak spolupodíleli na více jak 1800 projektech, které ovlivnily kvalitu života ve městě.**



Obrázek 4 Proměny města Lublaň. Zdroj: město Lublaň.

Vše podstatné a inspirující o Lublani najdete na tomto odkaze: <http://www.mesto.dobramesta.cz/lublan>.

Poznámka závěrem. Původně měl přijet primátor města Lublaně, ale onemocněl. Jak ale říká jedno české pořekadlo: „Udělali jsme z nouze, ctnost“. Město Lublaň bude prezentovat Jaroslav Martinek, moderátor konference. Ve své prezentaci se tak bude moci více zaměřit na bolavá místa České republiky.

5.4. Sociální rozměr: spokojení Dánové

Víme, že pokud chceme řešit městskou mobilitu, pak musíme zahrnovat nejen otázky mobility a dopravní infrastruktury, ale musí se zohledňovat také širší společenské, environmentální a ekonomické aspekty. O tom sice teorie hovoří, ale reálně se stávající plánování městské mobility zabývá primárně otázkami dopravní infrastruktury. Dánsko je často spojované s kulturou jízdního kola.

Ptáme se ale, proč vlastně pečují o svůj veřejný prostor a proč mluví o designu ulice? Možná nám jejich mentalita může pomoci pochopit, že samotné otázky městské mobility jsou jen součástí daleko širší problematiky.

Základní otázka zní: **Jakou souvislost může mít městská mobilita a lidské štěstí?**

PROČ JSOU DÁNOVÉ ŠŤASTNÍ?

Dánsko se pravidelně umísťuje v čele žebříčků nejšťastnějších zemí světa. Naposledy obsadilo první příčku v průzkumu „ZPRÁVA O ŠTĚSTÍ VE SVĚTĚ“ (World Happiness Report), který byl zveřejněn v roce 2016. Znamená to tedy, že máme všichni začít jezdit na kole, abychom byli šťastni? Vyloučeno! Je to možná o jiných hodnotách, které také ovlivňují plánování městské mobility – silná občanská společnost a demokracie, vysoká úroveň sociálních jistot, důvěry, svobody a prosperity společně s dobrými pracovními podmínkami poskytujícími prostor pro vyrovnaný život – to vše přispívá ke spokojenosti Dánů.

1. DŮVĚRA – můžeme důvěřovat navrhovaným opatřením městské mobility

DÁNOVÉ SI VĚŘÍ NAVZÁJEM A MAJÍ DŮVĚRU I V ZÁKONY A POLITICKÝ SYSTÉM, COŽ ČINÍ ŽIVOT O NĚCO JEDNODUŠŠÍM.

2. SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ – těžko budeme hovořit o tom, že někdo jel „sockou“

SYSTÉM SOCIÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ V DÁNSKU SNIŽUJE SPOLEČENSKÉ A EKONOMICKÉ NAPĚTÍ A NEJISTOTU NAPŘÍČ OBYVATELSTVEM.

3. PROSPERITA – auto není předmětem postavení ve společnosti

DÁNSKO JE VYSOCE PROSPERUJÍCÍ ZEMĚ, COŽ ZČÁSTI VYSVĚTLUJE ZDEJŠÍ VYSOKOU MÍRU SPOKOJENOSTI. PROSPERUJÍCÍ STÁTY A LIDÉ JSOU OBECNĚ ŠŤASTNĚJŠÍ A SPOKOJENĚJŠÍ NEŽ TI, KTERÝM SE TAK NEDAŘÍ.

4. SVOBODA – můžeme si svobodně vybrat svůj dopravní prostředek

K ŽIVOTU NEODDĚLITELNĚ PATŘÍ MOŽNOST SVOBODNĚ SE ROZHODOVAT. SVOBODA DÁNŮ JE CHRÁNĚNA ÚSTAVOU, DÍKY ČEMUŽ MAJÍ PEVNOU KONTROLU NAD SVÝMI ŽIVOTY.

5. PRÁCE – plánování městské mobility u nás chybí koordinátoři, kterým by práce dávala smysl

SPOLEČENSKÉ VZTAHY, VLASTNÍ IDENTITA, DÁT NĚČEMU SMYSL – TO JSOU NĚKTERÉ Z VÝHOD ZAMĚSTNÁNÍ, SAMOZŘEJMĚ KROMĚ MZDY. Z TOHO DŮVODU MÁ ZAMĚSTNÁNÍ ZÁSADNÍ VLIV NA TO, JAK JSME ŠŤASTNÍ A SPOKOJENÍ.

6. DEMOKRACIE – vytváří vhodné podmínky pro provádění potřebných změn v mobilitě

V DÁNSKU JE ROZVINUTÁ DEMOKRACIE S VÝRAZNOU ÚČASTÍ NA POLITICKÉM ŽIVOTĚ, SCHOPNÝMI VLÁDAMI A NÍZKOU MÍROU KORUPCE.

7. ROVNOVÁHA MEZI OSOBNÍM A PRACOVNÍM ŽIVOTEM – pokud je našim životem jen práce, pak až tolik nepotřebujeme veřejný prostor pro setkávání s blízkými

MÍT KROMĚ PRÁCE ČAS I NA RODINU JE NAPROSTO ZÁSADNÍ PRO SPOKOJENÝ A ŠŤASTNÝ ŽIVOT. DÁNOVÉ SE VĚNUJÍ RODINNÉMU ŽIVOTU A ODPOČINKU STEJNĚ JAKO BUDOVÁNÍ KARIÉRY.

8. OBČANSKÁ SPOLEČNOST – nakolik se tento faktor projeví v plánování městské mobility?

DÁNSKO PATŘÍ MEZI ZEMĚ, KDE PROBÍHÁ NEJINTENZIVNĚJŠÍ SOCIÁLNÍ INTERAKCE NA SVĚTĚ. JEDNÍM Z DŮVODŮ JE VYSOKÁ MÍRA ÚČASTI NA DOBROVOLNÝCH PROJEKTECH.

9. MĚSTSKÝ DESIGN – alfa a omega plánování městské mobility

DÁVÁME TVAR BUDOVÁNÍ A TY POTÉ UTVÁŘEJÍ NÁS. MĚSTA, V NICHŽ ŽIJEME, MAJÍ ZÁSADNÍ VLIV NA KVALITU NAŠEHO ŽIVOTA. KODANĚ SE ČASTO UMISŤUJE NA PRVNÍM MÍSTĚ VE SVĚTOVÉM ŽEBŘÍČKU NEJLEPŠÍCH MĚST K ŽIVOTU.

- Dánský design není jen úžasný nábytek, ale také úžasná města. Kvalitní veřejné plochy, zelené parky i efektivní městská doprava – to vše by mělo být samozřejmostí pro každého obyvatele. Města mají sloužit lidem, nikoli automobilům.
- *„Města dobývají svět a kvalita života v městském prostoru se odvíjí od komplikovaného hledání rovnováhy mezi rozvojem nového a zachováním starého, stimulací a jistotami, globálním a lokálním. Nikdo nemůže být dokonalý, ale Kodaň se ideálnímu stavu velmi blíží.“*
Magazín Monocle

10. UDRŽITELNOST – na závěr to, co by mělo být samozřejmostí.

VÝZKUMY PROKAZUJÍ SPOJITOST MEZI UDRŽITELNÝM ROZVOJEM A SPOKOJENOSTÍ. UDRŽITELNOST NENÍ POUZE O OCHRANĚ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ALE TAKÉ O OCHRANĚ A ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY ŽIVOTA.

- Investice do udržitelného rozvoje jsou investicemi do zdraví a spokojenosti. Rozsáhlá síť cyklostezek po celém Dánsku a zejména v Kodani vybízí obyvatele k dojíždění do práce způsobem, jenž prospívá jejich zdraví, životnímu prostředí a ulevuje přetížené dopravě.
- *„Jedním z důvodů, proč mám Kodaň tak rád, je možnost dopravit se kamkoli na kole. Za mobilitu se tady neplatí. Dostanu se, kam chci, ať už jsem chudý, nebo bohatý. To mě uklidňuje, dává mi to pocit svobody a činí mě to šťastným.“* Meik Wiking, výkonný ředitel Institutu pro výzkum štěstí

Vše podstatné a inspirující o dánských výstavách najdete na tomto odkaze:
<http://www.mesto.dobramesta.cz/danske-vystavy>.

6. BLOK III. a IV. Ostravská charta – symbol změny

6.1. Znění Ostravské charty

Cílem je vytvořit podmínky pro vznik platformy Partnerství pro městskou mobilitu, která by usilovala o dosažení co nejširšího pochopení problematiky městské mobility. Vychází přitom z poznání, že:

- Plány městské mobility se již v českém kontextu tvoří, jejich realizace ale zaostává.
- Spotřeba energie v dopravě stále roste, budoucnost je proto nutné řešit energeticky udržitelnou mobilitu.
- Budoucnost dopravy není v soupeření jednotlivých módů dopravy, ale v jejich racionální koordinaci.

Platforma Partnerství pro městskou mobilitu by byla postavena na těchto principech:

- **Středem pozornosti** všech aktivit je **spokojený, zdravý a mobilní člověk**.
- **Sdružování osob a organizací**, které chtějí zlepšovat prostředí ve svých městech. Platforma propojuje partnery z oblasti státní správy a samosprávy, odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, ale i známé osobnosti a média.
- Platforma podporuje aktivní zapojení veřejnosti do pozitivních změn udržitelného rozvoje ve městech, bez jejíhož pochopení a přijetí nejsou dlouhodobé změny možné.
- Přirozené zakomponování všech nových trendů v oblasti plánování dopravy a mobility **do strategického plánu města**.
- **Podpora myšlenky „krátkých vzdáleností“ zejména u menších měst** – doprava a mobilita není jen o přepravě zboží a lidí, ale také o tom, že chůze a jízda na kole na krátké vzdálenosti je pro člověka ekonomicky výhodná a zdravá (což je ekonomicky výhodné pro celou společnost), proto je třeba pro tento druh dopravy vytvářet odpovídající infrastrukturu.
- **Akademická sféra** vytváří předpoklady pro budoucí vzdělanou odbornou veřejnost v oblasti dopravy a mobility, což je možné zajistit vytvořením oboru na vysokých školách zabývajících se touto problematikou, doplněným vytvořením akademií městské mobility.
- **Iniciování systémové přípravy národní politiky** komplexně řešící městskou mobilitu pro období do roku 2030 a propojující státní, regionální a místní zájmy.
- **Využití evropských programů** k přípravě společných evropských projektů, které by pomohly k trvalému zakořenění konceptu městské mobility v českém prostředí.

My, signatáři Ostravské charty chceme, aby se naše česká města stala bezpečnější, příjemnější k životu a zdravější – jedním slovem lepší. Charta stejně jako platforma Partnerství pro městskou mobilitu je pouze nástrojem, smysl mu dají konkrétní kroky v jednotlivých městech. Je to především naše volba ke konkrétním krokům, každý z nás má svůj díl zodpovědnosti. K ní se zároveň svým podpisem hlásíme.

Chartu je možné podepsat elektronicky na adrese www.citychangers.cz, nebo v místě konání konference.

6.2. Smysl Ostravské charty

Ostravská charta chce přednostně oslovit tzv. CITY CHANGERS, tedy lidi, kteří jsou ochotni a schopni měnit česká města v oblasti městské mobility. Úspěch skutečně závisí často na tom, zda se podaří najít dostatečné množství motivovaných a schopných jedinců. Proto se konference jmenuje CITY CHANGERS. Inspirací je [konference Urban Future Global conference 2018 - www.urban-future.org](http://www.urban-future.org), největší evropská konference na téma udržitelného rozvoje měst, která se bude konat ve Vídni na přelomu února a března 2018. Organizátoři věří, že díky otevřené mezioborové debatě lze dosavadní mnohdy pasivní rozvoj měst změnit v aktivní.

Slovo už dnes nemá takovou hodnotu, jakou mívalo, ale my ji můžeme vrátit. Ano, dnes není problém podepsat cokoliv, ale věřit daným slovům není otázka „víry“, ale konkrétních činů. Pokud si myslíme, že podpora městské mobility není u nás v dobré kondici, pak je třeba konkrétních činů, které povedou ke změnám. Samotná charta je jen kus papíru, které ale lidé mohou vdechnout smysl.

Výzva ale není jen o jedincích. Ostravská charta chce iniciovat vznik platformy propojující partnery ze státní správy a samosprávy, z řad odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, významných osobností a médií, tj. subjektů, které chtějí zlepšovat prostředí v Česku v otázkách dopravy a mobility.

Ostravská charta chce pomoci vytvořit spolehlivou a inspirativní síť, která nabídne přístup jak k odborným znalostem, tak k formátům networkingu. Dokument se obrací na následující skupiny:

- **státní správa a samospráva** (Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo zemědělství, Státní fond dopravní infrastruktury, DI Policie ČR, atd.),
- **sdružení a asociace** ([Svaz měst a obcí ČR](#), [Asociace měst pro cyklisty](#), [Česká parkovací asociace](#), [Svaz cestujících ve veřejné dopravě](#), Asociace nemocnic, CIVINET Česká republika-Slovensko, Národní síť zdravých měst, atd.),
- **akademická a vědecká sféra** ([Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.](#), [Univerzita Palackého v Olomouci](#), Fakulta dopravní a Fakulta elektrotechnická ČVUT i Dopravní fakulta Jana Pernera v Pardubicích, atd.),
- **firmy, komerční sektor** (MasterCard, RODOS, Autonapůl, mmcité, ARBOEKO, city:one, Smilecar, atd.),
- **osobnosti a jednotlivci.**

Aby platforma byla funkční, je nutné v roce 2018 ustanovit pracovní skupinu, která bude v první etapě složená ze stejných členů jako pracovní skupina projektu Partnerství městská mobilita (PUM), případně z členů v současnosti realizovaného projektu PROSPERITY. Města v této pracovní skupině bude zastupovat Svaz měst a obcí ČR (SMO ČR), konkrétně Dopravní komise SMO ČR, která bude iniciovat úkoly této platformy a monitorovat jejich naplňování.

Platforma se následně zaměří na pomoc při rozdělování rolí mezi orgány národní, regionální a místní správy. Těžištěm práce platformy budou aktivity, které se zaměří na souvislosti mezi kvalitou života, mobilitou, dopravou a urbanismem. Tyto aktivity mají pomoci budovat budoucí národní vizi, která se může opírat o politickou podporu, implementaci současných strategií a jejich propojení s financováním, legislativou atd. Úkolem platformy bude provést revizi současného stavu a identifikovat hlavní překážky, které stojí v cestě podpory udržitelné městské mobility, a následně navrhnout legislativní, politické a finanční kroky na národní úrovni. Tyto kroky jsou pro posílení

udržitelné městské mobility nezbytné; platforma bude rovněž usilovat o vzájemné sdílení osvědčených postupů v České republice.

Hlavní úkoly jsou následující:

- 1. Iniciovat legislativní změny.** Legislativní změny by pomohly komplexně řešit městskou mobilitu a tím propojit státní, regionální a místní zájmy. Záměrem platformy je maximálně zefektivnit implementaci stávajících národních strategií, politik a legislativních nástrojů a zajistit jejich koherenci. V tomto smyslu může platforma přispět k lepšímu regulačnímu rámci. Platforma bude iniciovat vznik nových regulačních úprav, které tak budou lépe reflektovat potřeby a kompetence měst.
- 2. Iniciovat finanční změny.** Finanční změny by pomohly rovněž komplexně řešit městskou mobilitu, a tím propojit státní, regionální a místní zájmy. Platforma bude přínosem pro identifikaci, podporu a integraci jak tradičních, tak inovativních uživatelsky přínosných zdrojů financování, které mohou využívat městské oblasti. Cílem je co nejefektivněji implementovat opatření v městských oblastech. Úkolem platformy bude šířit poznatky o tom, jak napříč všemi politikami a nástroji, které má stát k dispozici, vytvořit co nejúčinnější možnosti financování, využitelné pro každou místní samosprávu.
- 3. Zajistit šíření know – how.** Pro všechny, kteří se zajímají o danou problematiku, je připravena databáze dobrých příkladů, odborné literatury a dalších zajímavostí. Platforma se bude snažit přispět k rozšíření vědomostní a znalostní databáze týkající se rozvoje měst a k výměně poznatků, informací a osvědčených postupů. Spolehlivá data jsou nezbytná, chceme-li popsat rozmanitost struktur a úkolů, kterými se zabývají orgány městské správy, jsou důležitá pro tvorbu městských politik, které jsou vystavěny na důkazech, i pro přípravu konkrétních řešení všech zásadních problémů. Naše poznatky o tom, jak se města vyvíjejí, jsou útržkovité, nesouvislé; měli bychom se důkladně zabývat především pozitivními zkušenostmi.

Doporučuje se, aby budoucí platforma společně používala marketingovou značku Města s dobrou adresou. Ochrannou známku zaregistrovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Dále se doporučuje, aby webovou stránkou platformy byl web www.dobramesta.cz.



7. BLOK V. Dobrá praxe?! (7. 12. 2017)

7.1. Akademie městské mobility

Příkladů dobré praxe jsou dnes již stovky. Na konferenci čeká na účastníky malý výběr několika příkladů z českého prostředí. Další najdete na webu www.dobramesta.cz, který byl prakticky denně aktualizovaný zprávami. Otázka je spíše v tom, jak informace hodnotit a třídit. Dnes jsou lidé informacemi spíše přehlceni, takže novinky sotva stačí přečíst. Snahou je proto třídit novinky dle témat, ale i v tomto případě platí, že někdo musí mít zájem novinky hledat.

Často dostáváme otázku, kdo vůbec čte stránky Akademie městské mobility (<http://www.mesto.dobramesta.cz/>), jaká je jejich návštěvnost? Je asi třeba se smířit s faktem, že těch, kteří se zajímají o problematiku městské mobility a dopravy, je relativně málo, ale budme rádi za ně. Nejedná se náhodou o jednu charakteristickou vlastnost City Changers, tedy lidí, kteří touží po vzdělávání a po informacích? Právě pro ně byla připravena databáze dobrých příkladů, odborné literatury a dalších zajímavostí, a to v několika oblastech:

- **Čísla, fakta.** Stránka učí jim rozumět, interpretovat je a ukázat, k čemu jsou analýzy, statistiky apod. - http://www.mesto.dobramesta.cz/Fakta_a_cisla.
- **Příklady dobré praxe** témat městské mobility spojených s infrastrukturou a měkkými nástroji (kampaně, plány mobility). Cílem je ukázat na příkladech dobré praxe, že je třeba skloubit zájmy bezpečnosti, parkování, pěší, veřejné a cyklistické dopravy, tvorby veřejného prostoru a dalších témat. Mobilita a doprava má být řešena komplexně a viděna v širších souvislostech. Jednotlivá témata nejsou řešena izolovaně, ale jsou vzájemně propojena - <http://www.mesto.dobramesta.cz/dobra-praxe>.
- **Role města** - bez aktivního zapojení měst jsou informace zbytečné. Neměli bychom je komu říkat ... <http://www.mesto.dobramesta.cz/role-mesta>.
- **Občan** - bez aktivního zapojení občanů je plánování jen poloviční - <http://www.mesto.dobramesta.cz/obcan>.
- **Akce** - pozvánky na konference, semináře, workshopy související s městskou mobilitou - <http://www.mesto.dobramesta.cz/akce>.
- **Plánování** - na dopravu a mobilitu je třeba se dívat v souvislostech a v kontextu. Chceme jít do hloubky k příčinám problémů spojených s dopravou a mobilitou, na které budeme nahlížet často z netradičních úhlů pohledu a v souvislostech, které nejsou na první pohled zřejmé - <http://www.mesto.dobramesta.cz/planovani>.

Každá sekce má pak další témata. Například příklady dobré praxe se následně člení do těchto kapitol:

- Dopravní infrastruktura & Veřejný prostor & Design ulice
- Příklady řešení dopravy a mobility ve městech
- Dánské výstavy
- Automobilová doprava, včetně vozidel nových technologií, vozidel s alternativními pohony a tzv. sdílení aut
- Parkovací politika
- Veřejná doprava pro město/region a multimodalita
- Aktivní způsoby dopravy (pěší, cyklistická)
- Městská logistika a přeprava zboží.

- Plány mobility & mobility management.
- Čistá vozidla, paliva. Elektromobilita.
- Sdílená vozidla, kola.

V jiných sekcích zase například najdete:

- Inovativní řešení a chytrá mobilita. Chytré město (Smart City, SC).
- Průřezové téma bezpečnost silničního provozu.
- Kampaně a osvěta pro širokou veřejnost.

Jedním z výstupů konference je pak dokument, který všechny novinky strukturovaně prezentuje.

7.2. Vybrané příklady pro konferenci

Pro účely konference byla vybrána TOP 12 novinek, která by mohla zaujmout účastníky konference.

- **[Dávný spor: Adam Smith vs. John Nash; Jeden \(centrální\) mozek vládne všem.](#)** Systémy plánování tras a navigační systémy v tichosti změnil způsob, jakým vnímáme město, v němž žijeme, i způsob, jak cestujeme. Natolik jsme si zvykli na navigaci, že si už ani nevzpomeneme na statické mapy, které jsme zkoumali v atlasech, ani na ty obrovské skládací mapy, které byly uloženy v palubní desce auta. V současnosti se hodně změnilo⁴.
- **[Proč Německo víc než nové typy aut potřebuje změnu koncepce mobility.](#)** Zatímco německé politické strany stále bojují o vytvoření nové koaliční vlády, ADFC, německý člen Evropské cyklistické federace, důrazně volá po změnách v oblasti mobility. Pokud chce Německo dodržet své závazky vyplývající z Pařížské dohody o klimatu, musí překonat svou dopravní politiku, která se soustředí především na automobilovou dopravu⁵.
- **[Starostové rozhodují o podobě našich měst - budeme v nich chtít žít?](#)** Je pro člověka něco důležitějšího než zdraví a životní pohoda? Jak moc jsme spokojeni a jak dlouho budeme žít? Jak zdravé jsou naše děti? Díky čemu jsme tedy zdraví a šťastní? Odpověď na tuto otázku je velmi osobní, není však pochyb o tom, že významnou roli hraje prostředí, v němž žijeme, a způsob, jakým se po světě pohybujeme⁶.
- **[Jak změnit město: 10 rad pro chytrého starostu.](#)** Jak města získávají vliv na globální politické scéně? Kolektivním úsilím a pozitivními hodnotami. Moc měst na politické scéně roste také díky spolupráci a inovativnímu myšlení. Přinášíme deset rad, jak se inspirovat novým typem řízení. Otevřenost, transparentnost, osobitost⁷.
- **[Rozhovor s náměstkem pro dopravu, který byl odvolán.](#)** Život je ošidný. Dnes tu jsi, ale zítra už tomu tak nemusí být. Nejhorší variantou je smrt, lepší variantou je politická smrt. V tomto případě se naštěstí může jednat o dočasnou záležitost. Ale proč o tom píšeme? Začátkem

⁴ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-03-14-davny-spor-adam-smith-vs-john-nash-jeden-centralni-mozek-vladne-vsem/>

⁵ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-12-01-proc-nemecko-vic-nez-nove-typy-aut-potrebuje-zmenu-koncepcemobility/>

⁶ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-06-22-starostove-rozhduji-o-podobe-nasich-mest-budeme-v-nich-chtit-zit/>

⁷ <http://www.mesto.dobramesta.cz/novinky/14>

listopadu byl odvolán náměstek primátora Jihlavy. Na tom by nebylo nic zvláštního, neboť politici přicházejí a odcházejí⁸.

- **Každé koncipované inženýrské dílo musí být měřeno podle jeho cíle.** Na téma dopravy a mobility zatím vyšlo málo odborných článků, které by stály za publikování. Za pozornost však rozhodně stojí článek „Odsun nádraží v Brně byl vždy krajně sporný“ od profesora doc. Ing. Jana Pavlíčka a akad. arch. Jana Sapáka, který vyšel v časopise Stavebnictví dne 27.6.2016⁹.
- **Jsou potřebné útvary dopravního inženýrství?** Kam se bude ubírat dopravní inženýrství v České republice? Nevíme, ale rozhodně by si čeští dopravní inženýři měli přečíst výborný článek *Sú nám potrebné ÚDI-útvary dopravného inžinierstva?* od A. Kollárove a R. Surového z SZSI-Slovenského zväzu stavebných inžinierov¹⁰.
- **Prezentace, která vám změní pohled na mobilitu.** Zveřejňujeme další překlad prezentace z letní školy o udržitelné mobilitě - Made in Leipzig. Tentokrát na téma "Jak zajistit mobilitu a naplnit environmentální standardy?" od profesora Udo Beckera z Technické univerzity v Drážďanech, která zazněla dne 16.8.2016. V městské radě máme problém. Diskuze. Hádky. Koalice¹¹.
- **10 principů pro udržitelnou dopravu ve městě.** Velkou inspirací pro vznik značky Města s dobrou adresou bylo město Lipsko. V průběhu srpna 2016 se zde dokonce konala letní škola „Made in Leipzig“, zaměřené na plánování městské mobility ve městech. Akci pořádalo město Lipsko ve spolupráci s Technickou univerzitou v Drážďanech, zúčastnilo se cca 100 lidí z výzkumu, měst, nevládních organizací, dopravního plánování a urbanismu a správců infrastruktury¹².
- **Design ulice na státních, krajských a místních komunikacích.** Už jste slyšeli, že by nějaká norma, vyhláška, či zákon hovořil o designu ulice? My také ne, ale rádi bychom tento pojem zavedli v českém prostředí. Tímto krokem chceme podpořit návrhy komplexních řešení, které by se dívaly na ulici a veřejný prostor jako celek¹³.
- **Město s dobrou adresou by rádo uplatnilo "placemaking".** Co je to placemaking? Český překlad neexistuje, ale doplňující otázka může napovědět. Co kdybychom budovali komunitu místa? Placemaking je idea i praxe zastřešující veškeré postupy, které vedou ke zkvalitnění čtvrtí, měst nebo regionů. Slouží jako inspirace pro všechny, kdo společně znovuobjevují a přetvářejí veřejný prostor jako centrum každé sociální komunity¹⁴.
- **Mobilita je paradoxně stále velmi nepopsaný jev.** Setkáváme se s řadou vizí a předpovědí týkajících se globálních i regionálních změn, které budou mít dopad na současné pojetí mobility. Faktem je, že jsou často protichůdné a závisí na dnes neodhadnutelných faktorech. Co s pracovním trhem udělá robotizace a umělá inteligence? Budou lidé chtít pracovat z domu? Co budou dělat s volným časem?¹⁵

⁸ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-11-30-rozhovor-s-namestkem-pro-dopravu-ktery-byl-odvolan/>.

⁹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-06-kazde-koncipovane-inzenyrske-dilo-musi-byt-mereno-podle-jeho-cile/>

¹⁰ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-24-jsou-potrebne-utvary-dopravniho-inzenyrstvi/>

¹¹ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-14-prezentace-ktera-vam-zmeni-pohled-na-mobilitu/>

¹² <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-05-10-principu-pro-udrzitelnou-dopravu-ve-meste/>

¹³ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-10-08-design-ulice-na-statnich-krajskych-a-mistnich-komunikacich/>

¹⁴ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2016-12-10-mesto-s-dobrou-adresou-by-rado-uplatnilo-placemaking/>

¹⁵ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-23-mobilita-je-paradoxne-stale-velmi-nepopsany-jev/>

7.3. Mezioborové plánování jako výzva

Co je dobré? Pokud máme k dispozici mnoho dobrých příkladů (viz kapitola 7.1.), pak bychom měli vědět, co je dobré. Pak se ale má rekonstruovat nějaká komunikace, nebo se mají uplatňovat v praxi nové legislativní změny a najednou zjistíme, že realita je někde úplně jinde. Velmi často v našich městech můžeme například slyšet tyto názory:

- **Možný pohled 1:** rekonstrukce upřednostňuje automobilovou dopravu na úkor chodců a cyklistů. Pozornost je věnována zaparkovaným autům a fakt, že tu chodníky a silnice nejsou v jedné rovině. Měla tady být pěší zóna, vše v jedné úrovni, aby se napříč celou ulicí mohli – přehledně a bezpečně – pohybovat lidé. Bezpečný pohyb lidí blokuje u chodníků podélně zaparkovaná auta. Celková kvalita architektonického řešení neodpovídá tomu, že jsme v klíčovém místě památkové rezervace.
- **Možný pohled 2:** v ulici se díky rekonstrukci zvětšila rozloha chodníků o více než polovinu. Rekonstrukce ulice dokázala ideální a rozumný kompromis, a to mezi zachováním této ulice jako historické a dopravní tepny. Ať už pro tramvajovou dopravu, která tu jezdí od roku xy, tak i pro zásobování. Díky úpravám chodníků se také výrazně zvýšil komfort pro chodce.

Je dobré, že tyto diskuse v našich městech probíhají. Bylo by hodně špatné, kdybychom si vytvořili jednu šablonu, třeba podle Vídně, či Lublaně a tu pak uplatňovali v našich městech. Každé město, každá ulice je originál, o kterém je třeba vést diskuse. Města si dnes nechávají zpracovávat tzv. plány městské mobility. V kapitole 5.1. jsme si ukázali, že vykazují určité chyby, ale zkusme dát našim městům šanci, že s nimi něco budou dělat. Právě tato kapitola přináší návod jak na to.

Pokud se podíváme na vizi a cíle našich měst, pak jsou nastaveny perfektně. Víme sice, že jejich interpretace může být různá, ale pokud vize a cíle hovoří o preferenci pěší, cyklistické a veřejné dopravy, pak se tato preference musí odrazit při následných opatřeních v akčním plánu. Lze uvést jen pár principů, či doporučení:

- 1) Moderní trendy hovoří o tzv. designu ulice¹⁶, neboli projektant dostane zadání, aby se komunikace řešila jako celek, při zohlednění výše uvedené preference. Principy míří k uličnímu prostoru, kde je méně místa a je nutné hledat kompromisy mezi automobilovou, veřejnou a cyklistickou dopravou. Pokud jsou vize a cíle myšleny vážně, pak automaticky se musí najít řešení pro cyklisty na hlavních radiálách, přičemž platí, že výstavba samostatných cyklistických stezek se bere jako samozřejmost.
- 2) Pokud se navrhuje prodloužení tramvajové trati v jakémkoli úseku, pak v rámci projektu je nutné řešit i preferenci pěší a cyklistické dopravy.
- 3) Pokud dojde např. k výstavbě obchvatů, pak ruku v ruce musí proběhnout humanizace souvisejících komunikací, kde bude vytvořen prostor pro cyklistickou a pěší dopravu. Tento obecný princip musí být zohledněn při všech ostatních přeložkách.

Nicméně města by si měla dát pozor na jednu věc. Úmyslně opakujeme větu z kapitoly 5.2. V Česku se zatím města bojí stanovit vizi a cíle, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. Ano, města mají sice dobrou vizi a cíle, ale rozhodují konkrétní čísla. Proto za příklad byla dána města Vídeň a Lublaň. Dobrá řešení sice existují, ale je také třeba se ptát, jak se k nim města dostala. Pravda je taková, že kloužeme zatím jen po povrchu.

¹⁶ <http://www.mesto.dobramesta.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

Nicméně právě druhý dne konference chce ukázat jiskřičky naděje, že i u nás umíme brát věci vážně. Příkladů není moc, ale děkujeme za ně.

7.4. Bezpečnost silničního provozu v novém pohledu

Můžeme vést tisíce diskusí, můžeme mít tisíce seminářů, ale není jednoduché si téma mezioborového plánování vzít za vlastní. Není to otázka, že bychom nechtěli. Problém je v tom, že v toto případě se nejedná o porozumění informaci, ale opravdu o změnu našich postojů, což bývá problém. Uvedeme jen jeden příklad ze Švédska. Každý z nás má svou zažitou představu, co znamená bezpečnost silničního provozu¹⁷. Někteří zasvěcení pak ví, že naše česká strategie bezpečnosti je postavena na švédské VIZI NULA¹⁸. Než jsme ale dokázali vysvětlit české společnosti její princip, její etickou hodnotu, tak Švédové už dále.

Již dvacet let usiluje iniciativa VIZE NULA o snížení počtu úmrtí a těžkých zranění při dopravních nehodách na nulu. Iniciativa byla zahájena v roce 1997 a od té doby se podařilo snížit počet smrtelných dopravních nehod ve Švédsku na polovinu. Inspirovala odborníky v dopravě po celém světě, ale jak se domnívají ti, kdo se víc zabývají udržitelnou mobilitou, postrádá důraz na zdravotní přínosy aktivní mobility.

„Cílem VIZE NULA je dosáhnout nulového počtu usmrcených a zraněných osob při dopravních nehodách. Úspěchy z posledních let můžeme přičítat rozdělení zodpovědnosti mezi účastníky dopravy a odborníky na koncepci dopravy. V současnosti sice vyrábíme bezpečnější automobily, ale často zapomínáme na chodce a cyklisty,“ říká švédská ministryně pro životní prostředí Karolina Skogová.

Švédská Rada dopravní bezpečnosti pro aktivní a udržitelnou mobilitu na semináři dne 16. 11. 2017 odhalila novou propagační kampaň aktivní mobility „Za hranice VIZE NULA“. Jde o zásadní krok vpřed, který pomůže udržovat švédské dědictví v oblasti bezpečnosti dopravy, a to především pro cyklisty a chodce.

„Když rodiče váhají, zda nechat dvanáctileté dítě venku samotné, většinou jsou důvodem externí faktory jako doprava, a právě tam můžeme mít určitý vliv. Pokud správně nastavená koncepce dopravy umožní dvanáctiletým dětem svobodně se pohybovat venku, provozovat sportovní aktivity nebo kdykoliv se vidět s kamarády, pak jsme úspěšni. Jsme-li schopni se při naší práci dívat z perspektivy dítěte, přináší to užitek nám všem,“ vysvětlila cíle nové kampaně Karolina Skogová.

Cílem kampaně Rady pro dopravní bezpečnost je motivovat a podpořit politiky, úředníky a další odborníky, kteří se podílejí na dopravních strategiích a dopravní politice kdekoli na světě, aby zapracovali na zdokonalení dvacetileté kampaně VIZE NULA tím, že začnou zohledňovat zdravotní přínosy aktivní dopravy.

¹⁷ <http://www.mesto.dobramesta.cz/bezpecnost-68>

¹⁸ <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-10-01-znate-vizi-nula/>

Otázka je tedy položena: podaří se v české kotlině propojit témata bezpečnosti, designu ulice a aktivní mobility? Více: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-29-je-na-case-posunout-hranice-vize-nula-mysli-si-to-partneri-z-oblasti-udrzitelne-mobility-ve-svedsku/>.

Související novinka: <http://www.dobramesta.cz/aktuality/2017-11-19-je-zrizovani-cyklisticky-pruhu-bezpecne/>

7.5. Nástroje nové platformy pro městskou mobilitu

V kapitole 6.2. byly definovány úkoly nové Platformy pro městskou mobilitu, které jsou:

1. iniciovat finanční změny,
2. iniciovat legislativní změny,
3. zajistit šíření know – how.

Aby se nejednalo jen o teorii, tak na Ministerstvo dopravy byly dne 30. 11. 2017 předány Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. a Asociací měst pro cyklisty následující dokumenty¹⁹:

- FINANCE
Nové formy financování výstavby cyklistické infrastruktury“ - podklad pro iniciování finančních změn v oblasti cyklistické dopravy.
- LEGISLATIVA
Výzkum dopadu, či uplatnění nových cyklistických změn v legislativě v praxi - podklad pro iniciování legislativních změn v oblasti cyklistické dopravy.
- ŠÍŘENÍ KNOW – HOW:
 - BEZPEČNOST
Databáze příkladů nástrojů směřujících ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy - Podkladem pro šíření know-how v oblasti bezpečnosti s dopadem na cyklistickou dopravu.
 - DOBRÁ PRAXE, WEBOVÉ PROSTŘEDÍ
Implementace poznatků z výzkumu do praxe – výměna osvědčených postupů a příkladů nejlepší praxe, které budou prezentovány na webech - podklad pro šíření know-how v oblasti dobré praxe.

Touto formou mohou i další organizace ve svých oblastech přispívat svými podněty k podpoře městské a regionální mobility.

Rovněž platí, že je možné vycházet ze stávajících možností. Jen námtkou jsou uvedeny následující možnosti:

Čistá mobilita v ČR

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) v rámci čisté mobility podporuje využívání všech dostupných forem ekologicky šetrné dopravy, tzn. veřejné dopravy, vozidel na alternativní pohon (elektro, hybrid, CNG, vodík) a nemotorové dopravy, tj. cyklistiky a pěšího způsobu mobility.

¹⁹ Dokumenty jsou ke stažení na webu <http://www.mesto.dobramesta.cz/akce>.

V návaznosti na Národní akční plán čisté mobility, který byl schválen vládou ČR v listopadu 2015, vyhláší MŽP i další resorty různé výzvy na podporu rozvoje čisté mobility. Výzvy podporované z Národního programu Životní prostředí:

Čistá mobilita

- **Cíle Výzvy:** Cílem Výzvy je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy a případné snížení hlukové zátěže, a to prostřednictvím podpory využívání vozidel s alternativním pohonem.
- **Termíny Výzvy:** Od 1. 11. 2017 do 27. 9. 2018 nebo do vyčerpání alokace.
- **Příjemci podpory:** Obce, kraje a další subjekty popsané v kapitole 3 Výzvy.
- **Forma podpory:** Dotace na pořízení vozidla do majetku žadatele:
 - dotace na úhradu nákladů operativního leasingu,
 - dotace na pořízení vozidla do majetku žadatele podpořená zápůjčkou (dále jen „půjčka“).
- **Výše podpory:**

Typ vozidla/Podpora	Maximální výše dotace na jedno vozidlo			
	CNG	Elektromobil	Plug-in hybrid	Hybrid
M1 (osobní)	50 tis. Kč	250 tis. Kč	200 tis. Kč	50 tis. Kč
N1 (nákladní menší do 2,499t)	50 tis. Kč	250 tis. Kč	200 tis. Kč	x
N1 (nákladní menší od 2,5-3,5t včetně)	100 tis. Kč	600 tis. Kč	x	x
L7E (malá užitková)	x	200 tis. Kč	x	x
L6E	x	100 tis. Kč	x	x
L1E, L2E (motorky do 45 km/h)	x	20 tis. Kč	x	x
L3E, L4E, L5E (motorky nad 45 km/h)	x	50 tis. Kč	x	x
M2, M3 do 7,5t včetně (minibus)	150 tis. Kč	1 mil. Kč	x	x
N2 do 12t včetně (nákladní střední)	250 tis. Kč	x	x	x
Jízdní kolo (elektrokolo)	x	10 tis. Kč	x	x

- **Alokace:** 100 mil. Kč (z toho 20 mil. Kč pro vozidla s pohonem CNG a hybrid, 80 mil. Kč pro vozidla s pohonem plug-in hybrid a elektromobil).
- Detailní znění **Výzva – Čistá mobilita** zde: 1url.cz/ztOR6

Bikesharing:

- **Cíle Výzvy:** Cílem Výzvy je zvýšení využívání cyklistické dopravy doprovázené snížením znečištění ovzduší ve městech pomocí zavádění komplexních systémů sdílení jízdních kol.
- **Termíny Výzvy:** Od 19. 9. 2017 do 31. 1. 2018 nebo do vyčerpání alokace.
- **Příjemci podpory:** Statutární města, dopravní podniky a příspěvkové organizace vlastněné statutárním městem minimálně z 50 %, a právnické osoby definované ve čl. 3 Výzvy.
- **Forma podpory:** realizaci projektové přípravy
 - nákup nových jízdních kol včetně potřebného příslušenství
 - stavební práce spojené s instalací stojanů
 - pořízení a instalaci stojanů pro parkování jízdních kol

- **Výše podpory:** Minimální výše podpory na jeden projekt činí 250 tis. Kč. Maximální výše podpory na jeden projekt činí 5 mil. Kč. Maximální výše podpory na jeden projekt činí 85 % z celkových způsobilých výdajů.
- **Alokace:** 20 mil. Kč
- Detailní znění **Výzva – Bikesharing** zde: 1url.cz/Pt0aB

Osvěta čisté mobility:

- **Cíle Výzvy:** Cílem Výzvy je zvýšit povědomí obyvatel o problematice čisté mobility a rozvíjet jejich postoje potřebné pro environmentálně odpovědné jednání a chování v souladu s udržitelným rozvojem.
- **Termíny Výzvy:** Od 12. 9. 2017 do 31. 1. 2018 nebo do vyčerpání alokace.
- **Příjemci podpory:** Vyšší územní samosprávné celky (kraje); statutární města.
- **Forma podpory:** Osvětové projekty z oblasti čisté mobility a osvětové projekty a kampaně pro veřejnost
- **Výše podpory:** Výše podpory na jeden projekt činí max. 80 % z celkových způsobilých výdajů.
- **Alokace:** 20 mil. Kč
- Detailní znění **Výzva – Osvěta čisté mobility** zde: 1url.cz/Vt0aV

Státní fond dopravní infrastruktury

A. Podpora výstavby cyklistických stezek

Říká se, že největším problémem jsou finance. Nicméně v případě budování cyklistických stezek a společných stezek pro chodce a cyklisty lze konstatovat, že výše finanční podpory na jejich realizaci je relativně dostačující, neboť je pokryta hned ze čtyř úrovní – evropské fondy, z národních zdrojů v rámci výdajů SFDI, a dále pak z rozpočtů krajů a obcí. Více je uvedeno v samostatných přílohách. V této kapitole je pak uveden přehled financování cyklostezek jen z prostředků SFDI. Obce při těchto projektech mají většinou finanční spoluúcast 15 %. Místy obce bojují s přílišnou byrokracií u podávání a následného řízení projektů.

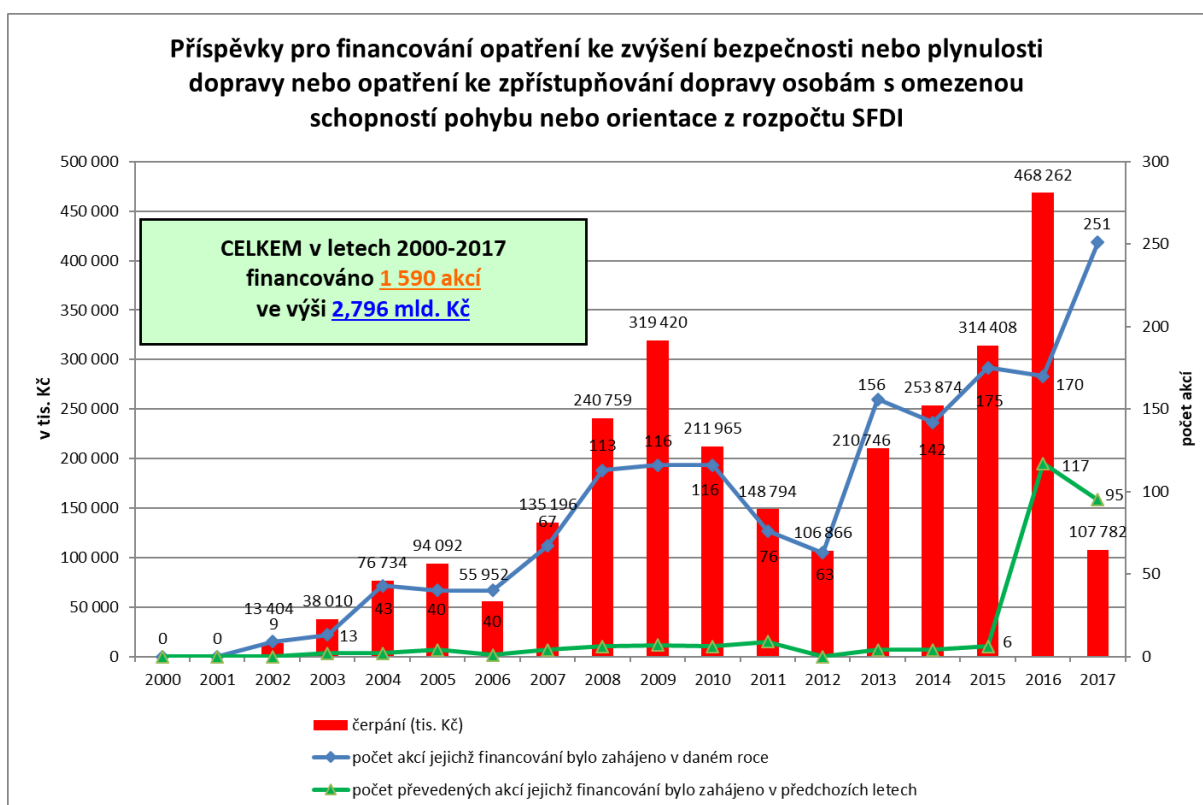


Obrázek 5 Podpora SFDI – výstavba cyklistických stezek (celkem od roku 2000: 1,58 mld. Kč). Zdroj: SFDI

B. Podpora bezpečnosti dopravy (cyklistické pruhy a další integrační opatření)

Druhou oblastí, v rámci které lze čerpat finance z prostředků SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury, je program na podporu opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Níže jsou uvedeny stávající možnosti získání finančních prostředků na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu z prostředků SFDI. Následně jsou popsány možné návrhy změn, které by přispěly k systémovému financování bezpečnosti dopravy v ČR. Uvedené návrhy změn byly diskutovány s členy výboru pro financování NSBSP Rady vlády a zástupci SFDI na jednotlivých jednáních a byly postupně tvořeny dle vzájemných připomínek, komentářů a upřesnění. **Uvedené návrhy byly přímo zapracovány do připravovaných Pravidel pro rok 2018 a byly předloženy na SFDI k dalšímu jednání.**

Podářilo se dále vytvořit v pravidlech SFDI podmínky pro to, aby v intravilánu měst na silnicích I., II. a III. třídy, ale i na místních komunikacích bylo možné realizovat cyklistické pruhy a další integrační opatření, pokud k tomu budou na dotčené pozemní komunikaci šířkově vhodné parametry místo výstavby nákladných cyklostezek, které jsou zpravidla v místech křížení řešeny nevhodně až nebezpečně. V mnoha případech se totiž jeví varianta řešení ve vozovce jako výhodnější, levnější a bezpečnější než výstavba cyklostezky v přidruženém prostoru. Nezbytné je však nastavení metodické spolupráce a koordinace s jednotlivými správci těchto komunikací (ŘSD, kraje aj.).



Obrázek 6 Podpora SFDI – podpora bezpečnosti (zahrnuje např. cyklopruhy apod.). Zdroj: SFDI

8. Závěrem



Dne 28. 11. 2017 se v Praze konalo již 7. jednání Pracovní skupiny pro Smart Cities, které organizovalo MMR. Ústředním bodem setkání bylo vystoupení [Jean Pierre Coulona](#), prezidenta sekce TEN Evropského hospodářského a sociálního výboru. Účastníkům konference City Changers vzkázal: „*Masivní rozšíření digitálních technologií vyžaduje zvládnutí, kolektivní pochopení a regulaci problematiky na evropské úrovni. Ani jedna firma, ani jeden úřad, ani jedna rodina, ani jeden obyvatel nemohou během jakékoliv své aktivity uniknout masivní invazi digitálních technologií. V době nástupu umělé inteligence musíme zdvojnásobit inteligenci lidskou, abychom tuto invazi dostali pod kontrolu a mohli ji regulovat. Musíme zintenzivnit naše společné uvažování, abychom mohli tyto technologie maximálně zhodnotit a využít je jako prostředky pro zvyšování kvality života všech obyvatel. Veškeré úvahy i konkrétní nastavení kontroly a regulace musí probíhat přinejmenším na úrovni Evropské unie, protože žádný stát není schopen situaci řešit samostatně. Prvním krokem, do kterého je nezbytné zapojit i občany, je založení Evropské agentury pro kybernetickou bezpečnost.*“

V rámci diskuse měl celou řadu dalších podnětů. Ty se dají shrnout následovně:

- Všichni by si měli uvědomit, proč dělají svou práci v oblasti městské mobility. Zda primárně pro to, aby generovali zisk, nebo pro zájmy člověka. Středem pozornosti by měl být skutečně člověk. Cílem je, aby doprava a mobilita byla dostupná pro všechny. Problém je, že pokud naše společnost (a nejenom česká) je postavena na zisku, kdo bude mít zájem na tom, aby byla dostupnost zajištěna i pro děti, seniory, kteří nejsou výdělečně činní?
- Tady přeci nejde o to, abychom mezi sebou soutěžili. Tady nejde o to, jestli je Vídeň, Lublaň, či Dánsko lepší než Česko. Každé město, každá země je originál. Jen je potřeba nechat se inspirovat dobrými příklady a ty implementovat do svého prostředí.
- Řeknu věc, která se vám nebude líbit. Mnozí milují šablony či indikátory a myslí si, že podle nich se dá vše změřit. Slyšel jsem, že ve vašem žebříčku jsou některá města na tom hodně dobře. Myslíte si, že daný žebříček vystihuje skutečnou podstatu věcí?
- Jsem Francouz, mám rád svou zemi, proto jsem k ní tak kritický. To stejné by mělo platit i o vás. Přeci máte rádi svou zemi, či vaše město. Proto je na místě, abyste k ní byli kritičtí. Nikoliv proto, abyste šířili skeptickou náladu, ale abyste posunuli vaše město a zemi dále. Jedná se o konstruktivní kritiku.
- Cílem je využít toho, co je dobré a mít pod kontrolou to, co je nebezpečné. Slyšíme často o tzv. umělé inteligenci. Kdo ale tu umělou inteligenci vytvořil? Inteligentní lidé. Předpokládám, že jste všichni inteligentní a víte, co je skutečně ve hře.
- Řešíte nějaké současné problémy? Ale o to tady přeci vůbec nejde. Je třeba vědět, kam směřujeme neboli vědět o problémech, o kterých se dnes málo mluví. Je třeba přemýšlet o tom, jak bude vypadat svět třeba v roce 2036 a na tyto předpokládané problémy umět zareagovat už nyní.
- Největším nebezpečím jsme ale my sami. Sami sebe bychom se měli bát.
- Jste možná ze mě zklamání. Čekali jste, že budu hovořit o faktech, číslech, technologiích a já za tím k vám hovořím filozoficky. Má vůbec filozofie místo v konceptu Smart Cities?

9. Doslov

„*Nejsme racionální bytosti, které občas užívají emoce. Jsme emocionální bytosti, které občas užívají rozum.*“ Marek Vácha, farní vikář Římskokatolické akademické farnosti při kostele Nejsvětějšího Salvátora v Praze a přednosta Ústavu lékařské etiky na 3. lékařské fakultě Univerzity Karlovy

Zvykem je, že chodíme na odborné konference právě kvůli novým informacím a odbornosti. Možná jsme už ztratili schopnost vnímat, že člověk není jen tvor rozumný, ale i tvor společenský, tvor emotivní. Možná jsme zapomněli, když nám bylo 15 let, jak jsme ten život prožívali emotivně. Teď už jsme možná primátoři, vysoce postavené osoby, jsme úředníci, jsme projektanti, ale možná jsme už zapomněli na poselství knihy *Malý princ* od Antonia de Saint-Exupéryho. Čtli jste ji? Víte, že ty podstatné věci jsou lidskému oku neviditelné? Pro někoho ale možná stěžejní a nejdůležitější prezentace byla ta první, studentek z Českého Brodu. Nejednalo se o zpestření programu, ale o výzvu mladé generace „berte nás vážně“. I proto výstup doprovázela píseň od skupiny Pink Floyd s názvem Hey you (<https://www.youtube.com/watch?v=iQcBwE6j09U>).

Hej, ty, tam venku v té zimě
Čím dál osamělejší, čím dál starší
Cítíš mě?
Hej, ty, stojící uprostřed katedrál
Se studenýma nohama a vadnoucím úsměvem
Cítíš mě?
Hej, ty, nepomáhej jim pohřbívat světlo!
Nevzdávej se bez boje
Hej ty, co musíš se starat sám o sebe
Co sedíš nahý u telefonu
Můžeš se mě dotknout?
Hej, ty, s uchem přimáčknutým na zed'
Co čekáš, až někdo zavolá
Můžeš se mě dotknout?
Hej, ty, pomůžeš mi s tím kamenem?
Otevři své srdce, vracím se domů
Ale to byl vše jen sen
Zed' byla příliš vysoká, vidíš sám
Lhostejno jak se snažil
Nemohl se dostat ven
A červi se prožrali do jeho mozku
Hej, ty, tam venku na silnici
Co vždycky děláš jen to, co rozkážou ti
Pomůžeš mi?
Hej, ty, tam za tou zdí
Co prázdné lahve s halách rozbíjíš
Pomůžeš mi?
Hej, ty, neříkej, že už není žádná naděje
Společně vytrváme, rozdělení padneme

Vraťme se zpět k Ostravská chartě. Nechceme, aby se podepisovala jako prezenční listina. Pokud vy sami věříte tomu, že podpora městské mobility není u nás v dobré kondici, pak je třeba konkrétních činů, které povedou ke změnám. A ty neudělá nikdo jiný, než právě Ty, ať již jsi politik, ředitel, manažer, úředník, občan. V tom spočívá to kouzlo. Je to jen naše volba, zda chceme jít do změn, nebo ne. Charta je jen kus papíru, kterému ale Ty můžeš vdechnout smysl.

Vedle napravování chyb minulých je třeba – aby nevznikaly dluhy nové – začít bezmotorovou dopravu vnímat jako nedílnou součást každého záměru. Mnozí politici, úředníci, developeři, projektanti či architekti svými rozhodnutími a realizacemi výrazně ovlivňují vývoj městské mobility. Každým svým zásahem do fyzické podoby prostředí, legislativních a technických pravidel či koncepcí mění podmínky pro to, jak se lidé budou pohybovat po městě a jaká bude kvalita života v něm.

Za organizační výbor

Jaroslav Martinek