

# **zelená akademie**

## **škola zelené politiky**



9. března 2021

### **Udržitelná (cyklo)doprava: městská mobilita v době pandemie**

Čtvrtý online seminář nového ročníku Zelené akademie byl zaměřen na moderní udržitelnou dopravu ve městech. Na úvod bruselský radní pro mobilitu Bart Dhondt nastínil aktivity, které město zavádí na podporu udržitelné mobility v době pandemie koronaviru.

V následující prezentaci se Renáta Krystyníková z dopravně-správního odboru Otrokovic zaměřila zejména na zkušenosti s přípravou Plánu udržitelné městské mobility a další iniciativy města.

Propagátor aktivní mobility Roman Meliška na závěr nabídl řadu užitečných argumentů do diskuze o tom, proč podpora udržitelné dopravy ve městech dává smysl nejen z hlediska ekologie a životního prostředí.

#### **Struktura dokumentu:**

##### **Část 1: Bart Dhondt (radní pro mobilitu města Bruselu)**

- [Videozáznam ze semináře](#)
- [Prezentace](#)
- zápis toho nejdůležitějšího ze semináře + odpovědi na dotazy (viz níže)

##### **Část 2: Renáta Krystyníková (vedoucí dopravně-správního odboru Otrokovic)**

- [Videozáznam ze semináře](#) (začátek od 19:10)
- [Prezentace](#)
- zápis toho nejdůležitějšího ze semináře + odpovědi na dotazy (viz níže)

##### **Část 3: Roman Meliška (zakladatel Urban Laab a Kolem na kole)**

- [Videozáznam ze semináře](#) (začátek od 42:44)
- [Prezentace](#)
- zápis toho nejdůležitějšího ze semináře + odpovědi na dotazy (viz níže)

#### **Doplňující materiály**

[Deset kroků k podpoře udržitelné mobility](#) – praktické tipy na opatření, která můžete ve svých městech a obcích realizovat nebo prosazovat ve prospěch udržitelné dopravy

## Část 1 – Bart Dhondt – radní pro mobilitu města Bruselu (Zelení),

### Udržitelná městská mobilita v Bruselu

#### Brusel

= Region hlavního města Bruselu – 1,2 milionů obyvatel, sídlem regionální samosprávy, rozdělený do 19 městských obvodů

= město/městský obvod – 174 tisíc obyvatel, sídla evropských institucí)

od roku 2015 probíhá rozsáhlý projekt přeměny centra Bruselu na pěší zónu – až na výjimky max. povolená rychlost ve městě 30 km/h – výrazně se zvyšuje bezpečnost

#### Co se povedlo během koronavirové krize:

- důležitým úkolem v době šíření nákazy je odlehčit veřejné dopravě, aby v ní nedocházelo k přílišnému hromadění lidí – individuální automobilová doprava není řešením (dopravní zácpy, znečištění ovzduší) – potřeba urychlit realizaci plánů na podporu pěší a cyklodopravy  
=> rozhodnutí vybudovat 40 kilometrů nových cyklostezek, některé z počátku provizorní

- park Bois de la Cambre v jižní části Bruselu – donedávna přes něj vedla rušná silnice, teď je to největší pěší zóna v Belgii – bylo třeba přijít s novým řešením cirkulace dopravy (stále se na něm pracuje, ale lidé začali okamžitě využívat prostor)

- princip hierarchie různých druhů dopravy ve sdíleném prostoru v centru města: 1) chodci 2) cyklisté 3) hromadná doprava 4) osobní automobilová doprava => pravidlo, že v centru mají chodci všude přednost, max. rychlost 20 km/h s výjimkou „modrých pruhů“ (identifikované zóny s nejintenzivnější dopravou), kde platí max. rychlost 30 km/h (viz [prezentace](#) – mapa na straně 13 – žlutě vyznačeny pěší zóny)

- opatření na snížení dopravy na významných trasách (květináče, stromy, ohraničení prostoru pro chodce...)

- příklad ulice Rue Sainte-Catherine: úplně uzavřena pro automobilovou dopravu z podnětu majitelů obchodů, které na ní sídlí – pěší zóna přitahuje více potenciálních zákazníků – důležité nemluvit o uzavření ulice, ale o jejím otevření pro všechny (chodce, cyklisty, nakupující, místní i návštěvníky...)

- iniciativa „good move“ (spuštěn v únoru 2020, pokračuje během pandemie) – snaha o omezení tranzitní dopravy, která je vedena mimo obytné zóny

- participace veřejnosti na tvorbě plánů cirkulace dopravy (prostřednictvím online setkávání a digitální platformy)

- dočasná opatření – jejich realizace nezabere tolik času a administrativy, ale poskytují lidem představu, jak by mohl veřejný prostor v blízké budoucnosti vypadat

- podpora sdílené mobility, carsharing – mj. snižuje potřebu parkovacích míst

- podpora cyklodopravy (parkovací místa pro kola, dopravní výchova ve školách pro zvýšení bezpečnosti dětí na kole) – iniciativy ve spolupráci se všemi starosty městských obvodů

♥ cílem udělat z centra města zelenější, přístupnější, bezpečnější a čistší zónu

Největší spojenkyní v podpoře udržitelné mobility současná regionální ministryně Bruselu Elke van den Brandt (Zelení)

Nezbytnou součástí kulturní změna – policie na kolech → „ambasadoři“ bezpečné cyklodopravy

**Q&A** (odpovědi na dotazy, na které během webináře nezbyl čas):

*Jakým způsobem zavedená opatření mění to, jak lidé využívají cyklodopravu?*

- obrovský posun: v září o 60 % více lidí využívalo kolo pro cesty do školy – celoroční rozdíl 80 % – důvodem zřejmě kombinace toho, že během pandemie řada lidí začala jinak přemýšlet o tom, jak se pohybují po městě + město zavedlo opatření, která lidem usnadnila změnu návyků
- snahou, aby byla tato změna trvalá – cíl ztrojnásobit množství lidí využívajících cyklodopravu ve městě

*Kde vzít ve městě více prostoru pro cyklostezky?*

- omezení místa pro parkování, omezení počtu pruhů pro automobily ze dvou na jeden (více jednosměrek, které jsou ale zpravidla obousměrné pro cyklisty)

*Máte v úmyslu zachovat zmiňovaná opatření po skončení pandemie?*

- cyklostezky v centru města zřizovány jako trvalé – vyšli z plánu, na kterém pracovali už rok před koronavirem, mnoho aspektů již projednáno v rámci koalice, takže po vypuknutí pandemie mohli relativně snadno uvést plány do chodu

*Nějaké tipy, jak o záměrech komunikovat s veřejností?*

- lidé neradi mění zvyky – nezdůrazňovat příliš, co se mění, ale zaměřit se v komunikaci na to, co lidé získávají (bezpečnější přechody cestou do školy, více prostoru posedět venku)
- ukazovat pozitivní příklady
- využít data (na pěších zónách mají obchody více zákazníků)

*Jak jste se vypořádali s „opozicí“?*

- jde především o lidi, kteří nechtějí změny – obvykle malá skupina, ale velmi hlasitá a angažovaná – zapojit ambasadory, naslouchat lidem, často je jádro problému jinde (odpor proti rušení parkovacích míst může někdy vyřešit lepší informovanost o tom, kde najít parkování apod.)

*Co byste doporučil zastupitelům českých měst, kteří chtějí prosazovat podobná opatření?*

- začít ve školách – za úspěchem ve volbách 2018 iniciativa rodičů školních dětí za čistší ovzduší a větší bezpečnost v okolí škol – každé ráno zatarasili ulici u škol, nabízeli kávu, možnost popovídat si s místními lidmi, kteří na to reagovali poměrně pozitivně, zjistili, že i pro ně je to přínosem

### *Jak jste zajistili zásobování obchodů na pěší zóně?*

- vjezd pro vozidla zásobování je povolen od 4 ráno do 11 dopoledne. Dodržování pravidla kontrolují policisté na kolech. Někde se používají výsuvné sloupky.

*Které další politické strany vaše plány podporují, které jsou naopak proti? Polarizuje téma aktivní mobility stále politickou scénou nebo se již stalo běžnou agendou napříč stranami?*

- pokud jde o téma městské dopravy, vidíme posun napříč politickými stranami, zejména u mladší generace politiků. Žádná strana si dnes nedovolí kritizovat cyklo dopravu jako takovou a všechny přicházejí s vlastními nápady v této oblasti.

*Byla pro zřízení zón s omezením rychlosti na 30 km/h nutné provést nějaká stavební opatření (zvýšené zpomalovací prahy, zvýšené křižovatky, střídavé parkování apod.)?*

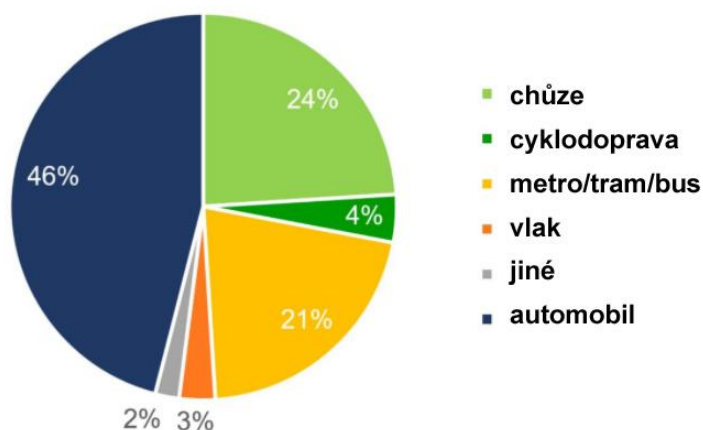
- zklidňování dopravy v některých částech města započalo již před lety a dnes v něm pouze pokračujeme tak, aby rychlostní limit 30 km/h platil jako standard téměř v celém městě. Někde jsou stavební úpravy nezbytné, ale nechceme dopadnout tak, že budeme mít zpomalovače dopravy na každé ulici. Technické úpravy kombinujeme s vysvětlováním, kontrolou dodržování pravidel a dalšími postupy. Více zde <https://city30.brussels/>

*Jaké jsou vaše zkušenosti s obousměrnými cyklopruhy, pokud jde o bezpečnost? Plánujete je ponechat jako trvalé řešení?*

- obecně se snažíme obousměrné cyklopruhy nezavádět dočasně ani trvale, protože zvyšují nejistotu v dopravních situacích. Používáme je ve dvou případech: na dopravních osách s malým počtem křižovatek (např. podél parku) a na silnicích, které představují pro cyklisty těžko překonatelnou bariéru

*Jaký je podíl využívání jednotlivých druhů dopravy (modal split) v Bruselu?*

- v minulých letech jsme pozorovali posuny v této oblasti, které však byly koronavirovou krizí přerušeny. Poslední údaje, které máme k dispozici z doby před pandemií, byly následující:



### **Kontakt:**

Bart Dhondt, radní pro mobilitu a veřejný prostor – [oficiální webová stránka](#)

## **Část 2 – Renáta Krystyníková – vedoucí dopravně-správního odboru města Otrokovic**

### **Udržitelná doprava v Otrokovicích**

#### **Otrokovice**

- vstupní brána Zlínského kraje na důležitých silničních a železničních tazích
- průmyslové město → doprava nezastupitelná, bohužel včetně nákladní
- poloha v údolí – ideální pro jízdu na kole – v posledních letech se podařilo úspěšně uvést do života stezku pro chodce a cyklisty podél řeky Moravy a Bařova kanálu, která spojuje město Kroměříž s Uherským Hradištěm a pokračuje dále na jih – v roce 2014 se napojila stezka pro chodce a cyklisty od Zlína

Od roku 2013 probíhá zpracovávání **Integrovaného strategického rozvojového plánu města** – součástí komplexní strategie zpracování různých studií

- snaha komunikovat s veřejností formou kulatých stolů v rámci jednotlivých oblastí, bohužel se nedaří zapojit větší počet občanů do projednávání
- nyní snaha rozjet participativní rozpočet pod názvem „*POHNI městem*“

Strategický plán – obsahuje zásobník projektových záměrů – karta pro každý záměr, do které se každý rok dopisuje, kam se projekt posunul. Akční plán členěný na několik období s aktualizací každé dva roky.

Strategický plán obsahuje i plán na rozšíření cyklostezek, které ale není to tlačeno takovou silou jako jiné projekty. Otrokovice jsou přitom městem krátkých vzdáleností, kde je možné z jednoho konce na druhý dojet bezpečně na kole nebo dojít pěšky. Snaha o propagaci v rámci udržitelného týdne mobility – cyklojízda Otrokovicemi s názvem ***Poznej Otrokovice nejen na kole***, která je určena pro rodiny s dětmi.

#### **Plán udržitelné městské mobility (PUMM) schválen 2020**

- zpracovávala společnost UDIMO spol. s r.o., ale tvorbu řídilo samo město
- financován z dotace ze Státního fondu životního prostředí
- vizi PUMM přebrali ze strategického plánu
- skupiny, které projednávaly jednotlivé oblasti, byly složené ze zastupitelů, úředníků, z odborníků na danou problematiku, zapojila se také policie i dopravci
- zapojeni byli i občané, kteří měli zájem se podílet, většinou členové komisí životního prostředí, rozvoje města či komisí místních částí
- v akčním plánu PUMM nastaveno, co by se za 5 let mělo udělat pro udržitelnou dopravu v Otrokovicích – snaha promítat to do rozpočtu města
- ne vše se podaří, některé věci budou vyškrtány, protože není vůle je zrealizovat, jiné budou vyškrtány na základě studie, protože se ukázalo, že v některých případech by navrhovaná opatření dopravu ještě zhoršila
- vyhodnocení plnění akčního plánu jednou za dva roky – za pět let se provede aktualizace PUMM, případně přepracování dle nové metodiky

Přes Otrokovice prochází silnice první třídy. Již před několika lety omezen průjezd nákladních vozidel centrem města, ale s dalšími úpravami se čeká, až bude dokončena část obchvatu (jihovýchodní část – součást D 55 – má být dokončena v tomto roce). Pak bude

možné vést diskuzi o tom, jak dopravu odklonit na dálnici a změnit průtah, aby poskytoval podmínky pro cyklisty a obyvatele města a aby odvedl tranzitní dopravu.

V souladu s PUMM a také Strategií BESIP města Otrokovice budovány **Zóny 30**:

- policie zastánce opatření na vjezdech do zóny, zejména stavebních, ne vždy jsou ale možná – hledají se kompromisy
- argumentem je strategie bezpečnosti silničního provozu, kde jsou právě zóny 30 a snížení rychlosti v obytných zónách nastaveny

Ve vztahu k udržitelné dopravě také zpracována **Koncepce rozvoje cyklodopravy města Otrokovice** – návrhy v oblasti cyklodopravy z koncepce převzaty do PUMM

- zatím pouze jednotlivá cykloopatření, která nejsou propojená. Je potřeba, aby se úseky začaly propojovat a opatření v cyklodopravě tak dávala logický smysl -> pak by možná vzrostla motivace obyvatel Otrokovic k používání jiného dopravního prostředku než auta

Bezpečnost chodců a cyklistů:

- snaha budovat bezpečné chodníky a přechody pro chodce
- prosazovat jednotnou výšku chodníku
- v zónách 30 doporučeno realizovat přechody pro chodce nebo místa pro přecházení / přejezdy pro cyklisty jako zvýšené, čímž je auto nuceno zpomalit a priorita chodce či cyklisty je zajištěna

Akce na podporu cyklodopravy:

Kampaň Do práce na kole – akce pro účastníky (Snídaně na triko, Káva na triko), odměny pro výherce a účastníky

Evropský týden mobility – snídaně / odpolední káva pro cyklisty, spolupráce s policií: pokud nemají cyklisté osvětlení dostanou ho od města – na podzim město uspořádalo snídani pro cestující v MHD – besedy pro seniory se zaměřením na jejich pohyb po města pěšky či na kole, akce pro děti na dětském dopravním hřišti.

**Q&A:**

*Jak ovlivní covid rozpočet a akční plán pro udržitelnou městskou mobilitu? Není argument pro udržitelnou dopravu právě ekonomický?*

Určitě současná situace ovlivní výši příjmu města. Zatím se projekčně připravuje vše, co bylo v plánu. Do realizace budou pak posunuty ty projekty, které budou spolufinancovány z jiných zdrojů.

*Co by měli účastníci semináře dělat ve svých městech pro to, aby se jim dařilo přesvědčovat politiky a úředníky ve prospěch udržitelné dopravy? Máte takové občany – zastupitele i u vás?*

Nejlepší by bylo, kdyby byl nadšený sám politik. Ale sama nevím, jak přesvědčovat. V materiálech, které předkládám k udržitelné dopravě, se snažím na pozitiva a přínos upozornit. Ale konečné rozhodnutí je vždy na politicích. A když to neprojde na poprvé, tak to po nějaké době zkusím znovu. Kdyby šel tlak od občanů, pak si myslím, že by to taky mohlo padnout na úrodnou půdu, neboť občané jsou voliči.

*Existuje legislativní způsob, jak využít místa pro invalidy pro K+R?*

Parkoviště K+R je specifický způsob regulace parkování. Jeho smyslem dle mého názoru je krátkodobé zastavení. Pokud jde o parkování pro invalidy (dříve O1) pak bohužel musíme dodržovat vyhlášku č. 398/2009 S., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. A dle stanoviska Ombudsmana ve věci vyhrazování míst pro imobilní není zcela legální regulace doby, po kterou je vyhrazené parkování pro imobilní umožněno.

**Kontakt:**

Mgr. Renáta Krystyníková, vedoucí odboru dopravně-správního

Tel: 577 680 452

E-mail: [krystynikova@muotrokovice.cz](mailto:krystynikova@muotrokovice.cz)

Web: [www.otrokovice.cz](http://www.otrokovice.cz)

### **Část 3 – Roman Meliška – zakladatel Urban Laab, autor Kolem na kole a Urban Caast**

(následující text vznikl přepisem přednášky pro Green Academy)

#### **Kolo prosperity**

Důvodů, které vedou lidi k využívání kol pro pohyb po městě je mnohem více než jen ohled na životní prostředí. To nám umožňuje získat další spojence pro podporu cyklodopravy.

Doba se mění, koronavirus to jen urychlil. **Politici ve světě otvírají téma zrovnoprávnění kola jako dopravního prostředku.** Silnice a ulice nejsou jen pro auta – jsou pro lidi. K dopravě patří všechno, co se hýbe. Jenom toto zrovnoprávnění vede k elementární změně přemýšlení. **Je potřeba opustit slovo alternativa.** Kolo je plnohodnotný způsob dopravy, ať už po našich městech, nebo i mezi nimi, obzvláště přidáme-li do obrazu elektrokola.

Evropská komise se jednoznačně shodla na tom, že obnova Evropy po koruně, ale i do budoucna s ohledem na emise, bude tažená zelenými investicemi. **Zelené investice nejsou ideologie, ale něco, co se vyplatí, ať už se bavíme o městech, o kraji, nebo o státech.** Brusel i spousta dalších měst a zemí investovaly do provizorních i dlouhodobějších opatření pro aktivní mobilitu neuvěřitelné množství peněz a energie. I v těchto zemích se diskutovalo, ale diskutovalo se na odborné úrovni, nikoliv na základě dojmů. Města, která udělala největší skok dopředu, jako Paříž, Milán, celé Nizozemsko, Kodaň, Barcelona a další, měla řadu věcí rozpracovaných „v šuplíku“. Takže když přišla ta správná doba, uměly rychle zareagovat. To je výzva, že má smysl dělat věci i ve chvíli, kdy to vypadá, že člověk fouká proti větru, a že to je naprosto marná situace.

#### **Kde hledat spojence pro změnu směrem k aktivní mobilitě?**

Kde mohou být spojenci pro téma aktivní mobility, ať už je to úroveň města, kraje, anebo státu.

**1. Místní podnikání** generuje zaměstnanost, tvoří místní ekonomiku. Nejčastější téma českých měst ale stále bývá parkování, města jsou naprosto přečpaná. Jsou města kde, když bychom se podívali na data, tak zjistíme, že klidně 70 % veškerých veřejných ploch

je obětovaných ve prospěch skladování soukromého majetku v podobě aut, anebo pro jejich pohyb. Je to naprosto neefektivní, je to plýtvání veřejným statkem, jenom to tak zatím nemáme zarámované. To stejné platí z pohledu podnikání. **Zkrátka na jedno parkovací místo naprosto komfortně zaparkujete 8 kol a to znamená, že buď tam přijede jedna peněženka, nebo 8.** Protože bohužel auta větší vytížení nemají, než 1,2 člověka.

## **2. Pohled skrze pracovní místa**

Německo i ČR se velmi často ohání tím, že automobilový průmysl generuje velké množství pracovních míst. Nezapomínejme ale, že celý cyklo sektor generuje napříč Evropou dokonce ještě více pracovních míst na 10 mil EUR obratu než automotive. Cyklo generuje jak pracovní místa, tak obrat, mzdy. Je to sektor, který se ještě bude rozvíjet, a co je důležité, nenese s sebou takové negativní externality, jako automobilový průmysl. Jenom pro představu, výnosy veškeré z daní, paliv, ať už z paliv nebo z výroby, daňové výnosy z mezd a podobně tvoří napříč EU nějakých 400 mld. EUR ročně, ale negativní externality překračují 800 mld EUR ročně. Je tam čistá dotace někde na úrovni 50 %, aby se automobilový sektor mohl dál točit. To není nic proti autům, auta mají budoucnost, ta ale rozhodně není ve městech. Tam, kde je potřeba se pohybovat efektivně, tam máme spoustu jiných řešení, která se jmenují aktivní mobilita.

## **3. Veřejné rozpočty z pohledu zdraví**

Nizozemsko generuje každoroční benefity v oblasti veřejného zdraví na úrovni 19 mld EUR každý rok. To jsou peníze, které nevyhodí za předčasnou léčbu lidí, finančně náročnou léčbu, ztráty z produktivity, tzn. že lidé nevypadnou z ekonomiky, a potom také díky jejich samostatnosti. Nezapomínejme na to, že v momentech, kdy umožňujeme ve městech aktivní mobilitu, ať už po svých, anebo na kole, tak to také dává mnohem do vyššího věku možnost samostatnosti, což jsou zase jednoznačně ušetřené náklady. Dopad do veřejných rozpočtů generuje infrastruktura. Dánsko má už dlouhá léta spočítané, že zatímco 1 km autem, který ujede kdokoliv z obyvatel v Dánsku, tak znamená zátěž pro veřejné rozpočty někde na úrovni 67 centů na každý kilometr, zatímco každý kilometr, který lidé ujedou na kole tak znamená přínos někde na úrovni 70 centů. Ten rozdíl je obrovský. Grafika v prezentaci ukazuje, jak investice, které na první dobrou vypadaly jako obrovské, 295 mil. EUR do tzv. cyklistické dálnice (protože propojují skutečně vzdálenější regiony, jsou udělané na komfortní rychlou jízdu třeba elektrokoly mezi městy), ale jejich výnosy jsou někde na úrovni trojnásobku. Už po krátké době, nehledě na všechny další pozitivní přínosy ve formě úspory CO2, snížené úmrtnosti, způsobená haváriemi aut nebo vůbec aktivním životem.

## **4. Rodiny a rodinná pokladna**

Málokdy si jako lidé uvědomujeme, jak náročné pro rodinné kasy je vlastnění automobilu a jeho provoz. Když si vezmete, že měsíční náklad na nějaké auto střední třídy je za Rakousku a Německu někde pod tisíci URO za měsíc, tak to jsou peníze, které jim někde scházejí. Nejenom v té rodině, ale scházejí i v ekonomice. Je to umrtvený kapitál. Jde o možný pohled na to, proč má smysl pro všechny de facto investovat do aktivní mobility. Příklad v naprosto konkrétní situaci, kdy se lidé rozhodnou místo prvního nebo druhého auta použít cargokolo. Investice sice vypadá velká, ale rozpočítáno v čase, tak ty úspory jsou neuvěřitelné nejenom pro tu rodinnou kasu, ale i pro celé to prostředí. Toto je optika, na kterou velmi často zapomínáme při diskusích o tom, zdali se má investovat v daném místě městě kraji do cyklo infrastruktury, nebo do něčeho jiného. Je potřeba to začít přepočítávat na peníze. Toto je suchá matematika, která samozřejmě tomu status quo, které je postaveno primárně na používání auta na všechny cesty od 100 m až po 100 km nebo po tisíce



kilometrů tak tomu nenahrává, ale je potřeba to status quo precizně, všemi těmito argumenty rozbít.

## **5. Automobilová doprava a kvalita života**

Nizozemsko rozhodně není země bez aut. Uživatelé navigační aplikace Waze dokonce 3x po sobě vyhlásili Nizozemsko jako zemi, kde se nejlépe jezdí autem. Ale je to proto, že auto se používá jenom tam, kde dává smysl. Auto nedává smysl na krátké cesty. My víme, že v ČR je každá druhá cesta kratší než 3,3 km. Dopady aktivní mobility na kvalitu života jsou ohromné. Na začátku první vlny koronaviru se dělal průzkum. Otázka zněla jednoduše, jak moc vám schází dojíždění do práce. Výrazně scházelo těm, kdo dojížděli do práce na kole, na elektrokolo, nebo chodili pěšky. Těm, kteří jezdili autem, tak těm tato cesta nechyběla ani náhodou. Zkuste si to promítnout do svého života nebo do života někoho ve vašem okolí.

## **6. Jak souvisí cyklo doprava s kvalitními městy?**

Ve městech často poskytujeme více místa pro auta, než poskytujeme lidem. A to i na bydlení. Konec konců, to je i v rozhodnutí, které děláme sami, když si pořizujeme nemovitosti. 12,5 metru je někde podle normy zhruba velikost parkovacího místa a zkuste si promítnout, kolik z dětí ve vašem okolí má třeba svůj dětský pokojíček větší, než je tato plocha. Dopad do kvality života je naprosto elementární a má smysl ukazovat ty přínosy ve chvíli, kdy toto změníme. Tady jde o to ne někomu říkat, že auto je špatné, ale umožnit mu být méně závislý na autě. To je kombinace toho, že to město je město krátkých vzdáleností, že si můžu komfortně zajet na kole, že tam mám k dispozici třeba funkční bikesharing. Včetně třeba i půjčovny nákladních kol, pro případ, že lidé potřebují převézt nebo odstěhovat něco většího. Jde o celkovou jistotu, že po městě dokáže jednotlivec i rodina komfortně fungovat bez auta.

## **Proč naši budoucnost nespasí elektrická auta?**

Protože to hlavní, co řešíme ve městě a v dopravě je prostor. Elektrické auto vyžaduje a uzurpuje stejný prostor, jako kterékoliv jiné.

Jestli můžu mít na vás jednu prosbu, napište někomu ve své okolí, že je potřeba zahrnout aktivní mobilitu do plánů obnovy. To jsou peníze, které teď se budou rozdělovat v Evropě jednotlivým členským zemím, a ČR zoufale zaostává.

Pokud vás téma zaujala a chcete být stále v obraze, poslouchejte náš podcast Urban Caast a odebírejte newsletter Kolem na kole.

## **Q&A:**

*Proč je téma aktivní dopravy u nás takové tabu?*

Já se domnívám, že je to kombinace několika faktorů: ČR málo v čem patří mezi průkopníky, my to neradi slyšíme, ale ČR má většinou 4–5 let skluz v řadě věcí. Druhý moment je, nevyrostla tady zatím generace řekněme opinion lídrů, kteří by se za to téma nestyděli. Téma aktivní mobility bylo dosud schované pod takovou jakoby skupinku hardcore alternativců, sportovců, kolo, tak vlastně jako smíchané všechno dohromady. V zemích, kde se věci hnuly dopředu, tak je to naprostý mainstream.

Jsem přesvědčený, že dosud jsme tady v ČR dlouhodobě nehráli na ty správné strunky, možná jsme hráli jenom na tu zelenou strunu, nebo na to, že to je dobré pro mě, jako pro

člověka, ale těch strunek je spousta. Jsem vděčný, že těch lidí, kteří mají zájem s tím něco dělat přibývá a kdykoliv budu moci pomoci tak to rád udělám.

*Existuje zdroj dat pro pracovní místa a obrat aut versus cyklo? Máme taková data i z ČR?*

V prezentaci data za Německo a Rakousko, je to i důsledek toho, jak je celý sektor podfinancovaný, děláme to někde po nocích, tato práce vyžaduje spoustu energie a věnujeme se tomu každý tak, jak můžeme. Takže snad i tato vědomostní báze dále poroste, jak se nám podaří do toho zatáhnout nějaké další zdroje.

*Jak vaše myšlenky injektovat našim politikům, občanům, radním a rovněž policistům. Co navrhuje otevřít v diskusi o omezení aut ve městech a otevření ulic chodcům a cyklistům?*

Tady nejde o kola nebo koloběžky, ale tady jde o to, co to dělá s našimi městy, kde dnes žije 7 lidí z 10 v ČR. Kde vychováváme svoje děti, žijeme se svými rodiči a prarodiči, a to je ta jedná podstata, v tomto nám žádné auto při vší účtě nepomůže. Dokud nebudeme například zreálnovat náklady, které vnese auto do města, tak ta diskuse bude emotivní, líbí nelíbí. V momentě, kdy tam budou argumenty, jak drahé je vůbec parkování, jak skrytě města dotují například parkování pro auta, a jak by mohla vydělávat na opatření pro aktivní mobilitu, tak když tímto způsobem budeme všichni postupně na svých úrovních pracovat, tak věřím, že staré stereotypy zboříme. Protože dokázali-li to v jiných městech, tak proč bychom to nedokázali tady v ČR.

#### **Odkazy:**

 podcast [urbancaast.cz](http://urbancaast.cz) (včetně archivu předchozích epizod)

 newsletter [kolemnakole.substack.com](http://kolemnakole.substack.com) (včetně archivu předchozích vydání)

Projekty Kolem na kole: [kolemnakole.cz](http://kolemnakole.cz)

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/romanmeliska/>

Twitter: [https://twitter.com/happy\\_roman](https://twitter.com/happy_roman)

#### **Další tipy:**

[TEDx Talk](#) architekta Osamu Okamury, jak tvořit lepší města

YouTube kanál [Dutch Cycling Embassy](#)

YouTube kanál s ukázkami konkrétních řešení infrastruktury: [Bicycle Dutch](#)

[Přednáška](#) architekta Jana Gehla jak měnit mindset o dobrých městech

YouTube kanál kodaňského experta [Michaela Colville-Andersena](#) (Copenhagenize)

Film o tom, co všechno přináší lidem v NL cyklodoprava – [Why We Cycle](#) (ideální i na lokální promítání, besedy, do škol apod.)

Kniha [Copenhagenize](#)

Kniha [Building the Cycling City](#)

Jak drahé je parkování (aut) zdarma – [YouTube video](#)

Zelená akademie je organizována a financována nadací Green European Foundation prostřednictvím Institutu aktivního občanství, za finanční podpory Evropského parlamentu. Informace o projektu najdete na <https://www.aktivniobcanstvi.cz/zelena-akademie>

