



# Všechno, co jste chtěli vědět o udržitelné dopravě, a báli jste se zeptat

Doprava, zdraví a ŽP

Jaroslav Martinek

11.11.2014



“Je zřejmé, že sdílený prostor je především koncepční filozofií. Město je třeba plánovat v rámci participačních procesů tak, aby všechny jeho funkce byly v rovnováze a motorová vozidla byla pouze tolerována jako **“hosté”**.

kapitola Sdílený prostor

Transport learning - Street design, streetscape and traffic calming

Octavia Stepan & Irina Rotaru

The Association for Urban Transition - ATU

Academiei Str., Bucharest, 010014, Bucharest, Romania

# 1. Status quo – než se začneme bavit o dopravě / mobilitě

## 1.1. Příběhy o závislosti



# 1. Status quo – než se začneme bavit o dopravě / mobilitě

## 1.2. Motivace pro jízdu automobilem

- Cestování pod kontrolou „Bezpečnost“
- Start – cíl
- Přeprava nákupů atd.
- Skupinová doprava
- Postavení / ambice / ego
- Zvyk
- Nutnost

# 1. Status quo – než se začneme bavit o dopravě / mobilitě

## 1.3. Důsledky použití automobilové dopravy

- doprava působí na životní prostředí
- doprava působí na zdraví
- doprava je hlavním spotřebitelem energie
- Velké nároky na prostor

Neboli přednášky konference Doprava, zdraví a životní prostředí (10.-11.11.2014, Brno, CDV)

# 1. Status quo – než se začneme bavit o dopravě / mobilitě

## 1.4. Podpora udržitelné dopravy z IROP, Cíl 1.2.

Klíčové pro úspěch projektu přitom bude prokázat, že je v souladu s principy udržitelné mobility (u velkých měst a aglomerací bude tento požadavek třeba prokázat vypracováním plánu udržitelné městské mobility – tzv. SUMP z anglického Sustainable Urban Mobility Plan).

# 1. Status quo – než se začneme bavit o dopravě / mobilitě

## Závěr:

Je třeba rozlišovat mezi:

- „velkou“ dopravou, kde hovoříme o vzdálenostech desítkách a stovkách km
- Dopravou / mobilitou ve městech, kde hovoříme o tzv. „městech krátkých vzdáleností – cca do 5 km

A samozřejmě ve městě se tyto oblasti propojují

## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.1. Vize – město s dobrou adresou



## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### Rámcová strategie Vídně do roku 2050

- **Snížení emisí CO<sub>2</sub>** z aktuálních 3,1 tuny na obyvatele na jednu tunu, tj. o 80 % (1990-2050)
- **Energie:** 50 % energie bude v roce 2050 vyráběno z obnovitelných zdrojů  
Spotřeba primární energie klesne z 3tis. na 2 tis. wattů na obyvatele.
- **Mobilita:** Snížení motorizované osobní dopravy ze současných 28 % na 15 % do roku 2030. Do roku 2050 budou všechna auta v zóně města s alternativním pohonem.
- **Budovy:** Snížení spotřeby energie na vytápění, chlazení a teplou vodu ročně o 1 % na obyvatele
- **Inovace:** Inovační trojúhelník Vídeň-Brno-Bratislava je jedním z nejperspektivnějších regionů Evropy. Podíl technologických produktů na vývozu vzroste ze současných 60 % na 80 %. Vídeň je jedním z pěti nejlepších výzkumných center na světě.
- **Sociální a zdravotní oblast:** Ve Vídni lidé žijí v míru a bezpečí bez ohledu na jejich původ, sexuální orientaci či pohlaví. Zdravotní péče je poskytována na nejvyšší úrovni.
- **Životní prostředí:** Bude zachováno podíl 50 % zelených ploch.

## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

V olomouckých radničních listech vyšel krátký vizionářský článek nejmenovaného politika (08/2014): „*Sleduji z terasy tmou zahalené město ozdobené úplňkem. Nádhera! V tom pohledu je síla historie, život současnosti, ale i tajemství budoucna. Před očima se mi rozbíhá živý film. Je středa 2.9.2020, přijíždím s přáteli vlakem z Prahy přesně za hodinu a 40 minut. Vítá nás opravené nádraží s multimediálním informačním centrem. Vycházíme z nádraží a tramvajím raději zamáváme. Raději jdeme pěšky po Masarykově třídě, abychom se prošli po nově upravených březích řeky Moravy. V přístavní kavárně si dáváme zákusek a presso. Je tu i půjčovna loděk, kol a koloběžek. Masaryčka se nám zdá nějak klidnější. Většina lidí se po městech přesouvá na kolech, koloběžkách, či elektrokolech ve vyznačených pruzích po vozovkách. Výrazně vzrostl počet cestujících městskou dopravou...*“

## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.2. Změny v územním a dopravním plánování

HYBNOST IAD



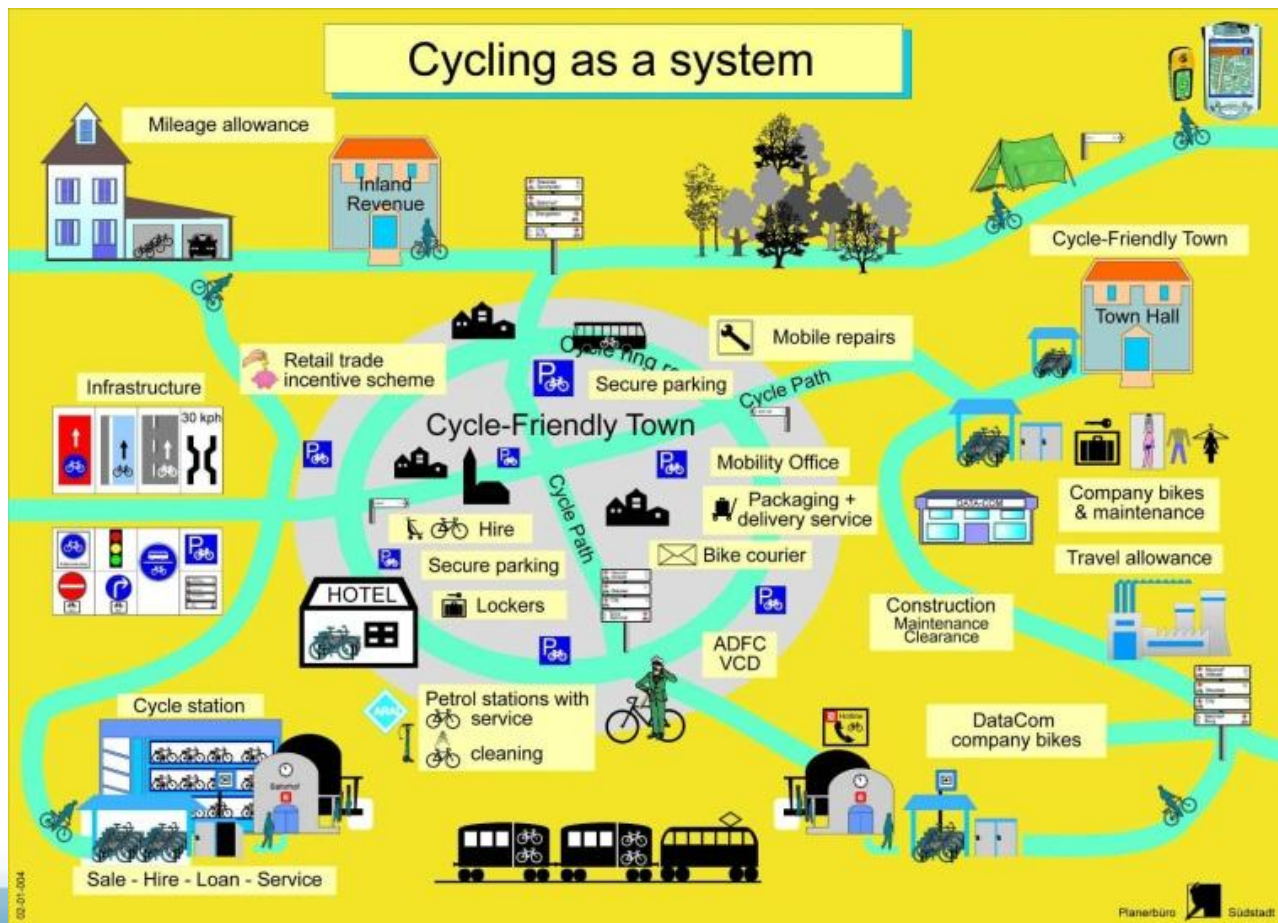
HYBNOST CHODCŮ A CYKLISTŮ



## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.2. Změny v územním a dopravním plánování

#### MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ



## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.2. Změny v územním a dopravním plánování

FILM – LIDSKÝ ROZMĚR



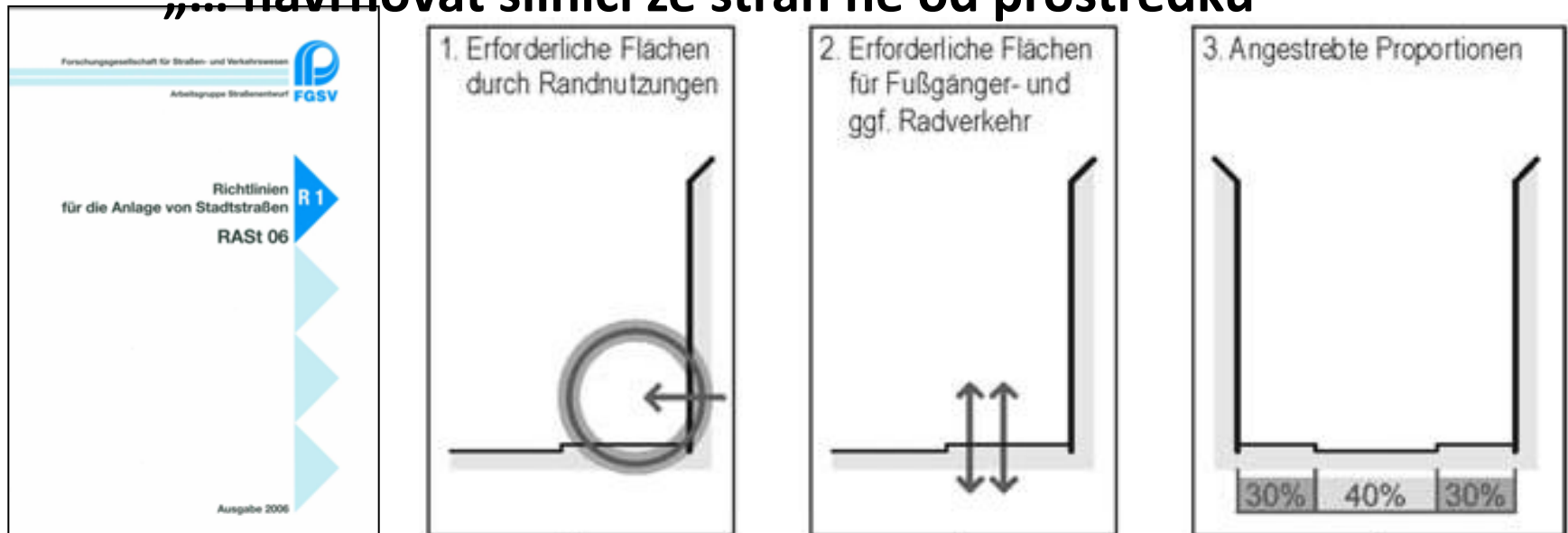
## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.2. Změny v územním a dopravním plánování

INSPIRACE. FGSV e.V. – Německá dopravní a silniční výzkumná asociace

Základy pro ERA: 2010: RAST 06 Průvodce návrhem silnic:

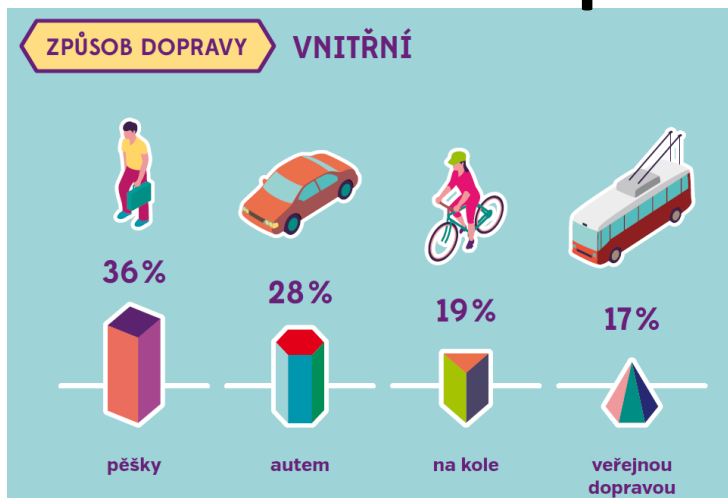
„... navrhovat silnici ze stran ne od prostředku“



Naučme se od Němců jednoduché pravidlo“ Pokud rekonstruuje a nebo budete novou komunikace, tak začněte projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak auta.

## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.3. Přehled o dopravním chování obyvatel měst



## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.4. Odbor dopravy versus odbor mobility

- Součást organizace města, základní styčný bod (města, obory, veřejnost, záj.sk.)
- Možnost řešit i externí formou
- Umožnění komunikace napříč obory

#### Činnost

- Organizační/vzdělávací
- Finanční analýza
- Plánování, příprava, stanovení cílů
  - Dostatečně specifikované, měřitelné, dosažitelné, relevantní, časově optimalizované
  - Každoroční revize, majetkoprávní vztahy, posudky
- Vnější koordinace
  - ŘSD, SŽDC a další, veřejná doprava (organizátoři, dopravci), projektanti, atd.
- Propagace, komunikace
  - Média, cyklomail, pilotní řešení (nástroj vizualizace), web, kampaně, atd.

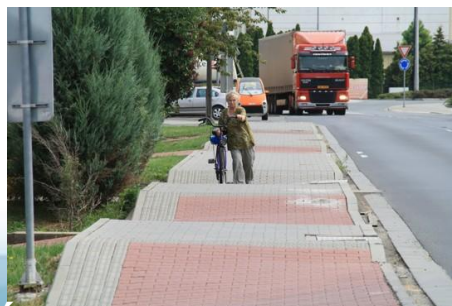


## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.5. Každý dopravní prostředek potřebuje svou síť



Příklad - Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem.



## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.6. Utváření celého města přátelského lidem



**Strategie řízení poptávky po dopravě** jako např. omezení vjezdu, zpoplatnění komunikací, parkovací politiky a integrované plány mobility přispívají ke snížení objemu dopravy a znečištění

## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.7. Zapojování veřejnosti

Dětství	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mateřská škola</li><li>• První kontakt s jízdním kolem</li><li>• Základní škola</li><li>• Střední škola</li></ul>
Dospívání	<ul style="list-style-type: none"><li>• Řidičský průkaz (motocykl, auto)</li><li>• Vyšší vzdělávání</li><li>• První zaměstnání</li></ul>
Dospělý život	<ul style="list-style-type: none"><li>• Založení rodiny</li><li>• Narození potomků</li><li>• Stěhování</li><li>• Změna zaměstnání</li><li>• Péče o člena(y) rodiny</li></ul>
Stáří	<ul style="list-style-type: none"><li>• Důchod</li><li>• Sociální začlenění a volnočasové aktivity</li><li>• Změny pohybových schopností a potřeb</li></ul>

## 2. Klíče řešení dopravy a mobility ve městech

### 2.8. Vedení cílených kampaní



## 3. Výsledky se dostaví

### 3.1. Třeba pomoci sítě CIVINET



### **Inovativní nástroje udržitelné mobility v evropských městských oblastech: Zkušenosti s evaluací a role politických bariér**

Sdružení CIVINET zastupuje evropskou síť CIVINET pro ČR a SR v oblasti udržitelné mobility s poskytnutím celé řady výhod (možnosti grantů, tematické exkurze, vzdělávací programy, apod.)

Více v samostatné přednášce

**DOPRAVA, ZDRAVÍ A ŽIOVOTNÍ PROSTŘEDÍ – 10.-11.11.2014 BRNO**



### 3. Výsledky se dostaví

#### 3.2. Nebo pomocí Asociace měst pro cyklisty, která pracuje na konceptu „dobré adresy“, po vzoru Lipska



### 3. Výsledky se dostaví



Asociace  
cykloměst

**Cílem asociace je zlidštit pohled na  
udržitelnou dopravu / mobilitu:**



Člověk je povolán nejenom k tomu, aby vzpřímeně chodil,  
ale také k tomu, aby vzpřímeně myslel.

*Pavel Kosorin*



### 3. Výsledky se dostaví



Asociace  
cykloměst

#### Cílem asociace je:

- připomínat, že město není jen prostor k bydlení, ale hlavně k žití,
- podporovat rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy.
- stmelovat lidi, ne je rozdělovala, na cyklisty a na řidiče,
- rozvíjet samostatnou mobilitu dětí, neboť má velký význam pro dětský vývoj, z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdáleností, času a rychlosti, na učení se vlastní odpovědnosti a na vývoj sociálního chování,
- a samozřejmě také iniciovat změny souvisejících ze samotnou cyklistickou dopravou.

Konkrétní kroky musí však udělat česká města



### 3. Výsledky se dostaví

## Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility

### A) Ptáme se na cyklistické pruhy na krajských a státních komunikacích a hledáme společná řešení



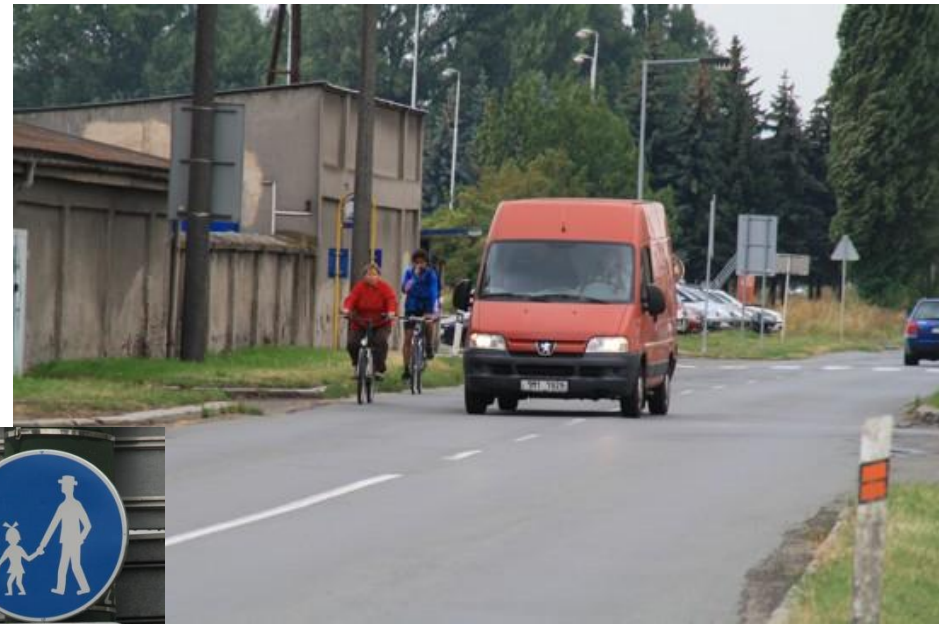
Správa silnic Moravskoslezského kraje, středisko Frýdek-Místek (dále SSMSK) a Město Třinec (dále Město) se dohodly, že po zřízení cyklistických pruhů bude uzavřena dohoda za účelem úpravy vzájemných práv a povinností při údržbě silnice. Dohoda bude vycházet z podmínek uvedených ve vyjádření, vydané SSMSK v rámci řízení stanovení dopravního značení

**PROČ TONEJDE VŠUDE?**

### 3. Výsledky se dostaví

Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility

B) Podáváme návrhy cyklolegislativních změn



# 3. Výsledky se dostaví

## Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility

### C) Upozorňujeme a na problémy s

### doslovným výkladem norem a zákona a řešíme je

Příkladem problému s doslovným výkladem může být výklad vyhl. MMR ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Často se stává, že potřebné společné stezky pro chodce a cyklisty nejsou podpořeny jen z toho důvodu, že nesplňují například i toto ustanovení:

přílohu č. 2, kapitola 1. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání a tam v bodě 1.1.2. je uvedeno, že komunikace pro pěší může být max. podél sklon 1:12 (8,33%).

**ŘEŠENÍ: Konference SFDI, Asociace měst pro cyklisty a MD – 25.11.2014**  
**Jak na cyklistickou infrastrukturu – novinky pro rok 2015**

# 3. Výsledky se dostaví

## D) A učíme, vzděláváme a zase učíme



DOPRAVA, ZDRAVÍ A ŽIOVOTNÍ PROSTŘEDÍ – 10.-11.11.2014 BRNO