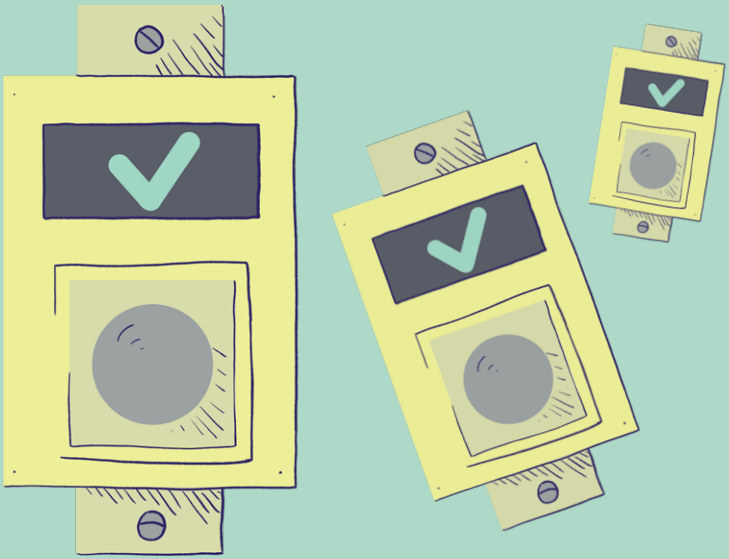
PANDEMIE JAKO PŘÍLEŽITOST

KE ZMĚNĚ DOPRAVNÍCH NÁVYKŮ

REŠERŠE DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ VE PROSPĚCH AKTIVNÍHO POHYBU V DOBĚ PANDEMIE

AUTOMAT



PANDEMIE JAKO PŘÍLEŽITOST

KE ZMĚNĚ DOPRAVNÍCH NÁVYKŮ

REŠERŠE DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ VE PROSPĚCH AKTIVNÍHO POHYBU V DOBĚ PANDEMIE

AUTOMAT

ÚVOD

Koncem roku 2019 se světem začal šířit nebezpečný virus, což mělo brzy za následek nejen rekordní počet úmrtí, ale také řadu opatření omezujících volný pohyb lidí napříč státy, ale i v rámci krajů, obcí, či lokalit. Obyvatelé se těmto opatřením přizpůsobovali po svém a vedle těch restriktivních začala již na jaře roku 2020 města všude na světě vydávat především opatření podpůrná. Zpravidla tak došlo k přerozdělování prostoru, kterého se v ulicích díky celkově snížené mobilitě obyvatel uvolnilo více. Pokles mobility byl všude na světě poznat především na silnicích, což názorně ukazuje, který typ dopravy zabírá nejvíce místa.

Kromě záměru usnadnit pohyb po městě dopravou, která zabírá méně místa, sledovali představitelé měst také mnoho dalších cílů. Ať již od samého počátku nebo až postupem času, některá města velmi výrazně přehodnotila své dosavadní priority. Opatření, zavedená v roce 2020 jako dočasná, nyní na mnoha místech platí trvale, protože si je místní oblíbili. Ač se najdou i iniciativy, které v nich hledají chyby a nedopatření, mezinárodní organizace trend vycestovat z krize aktivním pohybem otevřeně podporují.

Tato brožura nabízí přehled různých přístupů i konkrétních příkladů, jak mohou města podpořit opomíjené druhy dopravy, a nabídnout tím veřejný prostor lidem. Ti tak získají přístup k potřebné mobilitě v době krize i mimo ní a města, v nichž žijí, se tak stanou z povahy věci odolnější. Mnohdy to jde jednodušeji, než by se mohlo zdát.

PROČ

SE MĚSTA A CELÉ STÁTY ROZHODLY POSKYTNOUT V KRIZI PROSTOR A PODPORU AKTIVNÍMU POHYBU

Mobilita obyvatel většiny měst napříč světem se vlivem restriktivních opatření počátkem roku 2020 snížila zhruba o 40–80 % dle závažnosti omezení pohybu. Kromě toho, že celkově ubylo dojíždějících, změnily se také dopravní preference obyvatel, a to především kvůli obavám z šíření viru. Požadované dodržování rozestupů některá města dokonce vynucovala omezováním kapacity spojů veřejné dopravy. Lidé tak daleko častěji volili dopravu individuální – ať už s motorem či bez.

Více prostoru pro zranitelné účastníky provozu

Když se v březnu 2020 objevily první zprávy o tom, že města jako Bogota, Mexico City nebo Minneapolis dočasně mění dopravní režim, jednalo se o prosté přizpůsobení se situaci. Města reagovala na zvýšení poptávky po bezmotorové dopravě a snažila se pro ni zajistit bezpečné podmínky. Rozšířené chodníky a dočasné cyklopruhy nahrazovaly především původní pruhy pro auta.

Restart fyzického zdraví populace formou pohybu

Rozhodnutí měst podporovaly i obecnější expertní doporučení například od Evropské cyklistické federace či otevřený dopis britských vědců. Na konci dubna Světová zdravotnická organizace doporučila lidem, kteří jsou toho schopni, pohyb po městech individuálně a bez motoru. Mimo snadnějšího udržování fyzické vzdálenosti experti upozorňují i na fakt, že pohyb vlastní silou podporuje lidské zdraví, zejména v době, kdy je přístup ke sportu a každodennímu pohybu vlivem karanténních opatření obecně omezený.

Dodržování rozestupů v MHD a hrozba IAD

S plány na postupné rozvolňování opatření se přidala řada měst, která chtěla zajistit co nejbezpečnější podmínky pro cestování ve veřejné dopravě. Hrozilo totiž, že další odliv cestujících z veřejné dopravy způsobí kolaps na silnicích. V novozélandském Aucklandu už od konce března fungovala v aplikaci s jízdními řády funkce, která informovala o aktuálním množství lidí v autobusech. Největší francouzský vlakový dopravce SNCF v půlce dubna 2020 upozornil, že i po rozvolnění opatření se vzhledem k potřebě bezpečného prostředí kapacita vlaků bude moci navrátit pouze na pětinu kapacity před pandemií. Kapacity spojů oficiálně omezila také pařížská MHD, kde na zvyšování poptávky reagují obnovou pouze 70 % spojů.

Více prostoru pro social distancing při chůzi

Ve Vídni poklesl provoz motorových vozidel v první vlně v průměru o 52 %. Klesla i běžná cyklodoprava, vzrostla pouze u rekreačních tras. Vzhledem k jarnímu počasí vyvíjela vídeňská náměstkyně primátora Birgit Hebein (Die Grüne) tlak na možnost dočasného rozšiřování prostoru pro bezpečný pohyb venku. „Bezmála 38 % všech chodníků ve Vídni je užší než dva metry, které se v době pandemie viru covid-19 doporučují jako bezpečný odstup," upozorňují kolegové z rakouského institutu VCÖ.

Zvýšení bezpečnosti při pobytu na čerstvém vzduchu

Rekreační pohyb venku v mnoha státech zakázán nebyl. Z důvodu přesycení některých rekreačních ploch se však lidé logicky potýkali s nebezpečím šíření viru tam, kde nebylo možné dodržovat předepsané rozestupy. Objevilo se také podezření, že vzhledem k pohybujícímu se zdroji aerosolu bude třeba, aby sportovci v pohybu (běžci a cyklisté) udržovali vzdálenosti ještě daleko větší.

Více prostoru pro aktivní život dětí a venkovní aktivity dospělých

Více prostoru na čerstvém vzduchu potřebovali dospělí i školáci, kteří přišli o možnost aktivního pohybu nejen na cestách do škol, ale i na organizovaných kroužcích. Chybějící pohyb mohl vést k výraznému oslabení imunity organismu a ke vzniku civilizačních chorob. Pohyb venku umožňoval do jisté míry i bezpečné setkávání dětí, které je zase klíčem k jejich zdravému sociálnímu vývoji.

Cesta k rovnoprávnosti

Zejména v reakci na občanské nepokoje upozorňující na rasovou nerovnost v USA řešilo mnoho amerických měst otázku rovnosti i ve veřejném prostoru. Oaklandský program Slow Streets, který omezoval automobilovou dopravu ve vybraných ulicích, v souvislosti s touto problematikou čelil kritice. Vedení města proto nedlouho po spuštění programu nabídlo i iniciativu Essential Places, která se zaměřuje na zvyšování bezpečnosti v těch místech, kde často dochází k nehodám, a zajistit tak rovný přístup nejen k rekreaci, ale také k dalším každodenním potřebám obyvatel. Znamená to, že také americká města začala být vstřícnější k pěšímu pohybu.

Podpora podnikatelů

Že jsou interiéry menších podniků v době koronaviru rizikovým prostorem z hlediska šíření nákazy, si uvědomilo mnoho měst včetně Prahy. Pobídkou možného využití veřejného prostoru samotnými podniky umožnila města nejen jejich udržitelnost, ale často také zvýšila celkovou pobytovou kvalitu samotných prostranství. V době, kdy se život z ulic a náměstí ze dne na den vytratil, se spolu s tím snížil i pocit bezpečí při pohybu městem.

Příležitost pro změnu směrem k lepšímu ovzduší

Argument, který už dlouho doprovází všechny výše zmíněné praktiky, je dlouhodobá potřeba reagovat na probíhající klimatickou změnu a snižovat emise. Během lockdownu se snížily emise CO2 celosvětově o 17 %. Za téměř polovinou tohoto poklesu stojí zmírnění automobilového provozu (viz studie v časopise Nature Climate Change z května 2020). Během pandemie se studovala také možná vazba mezi kvalitou ovzduší a vyšší úmrtností na covid-19. V důsledku nemocí dýchacích cest způsobených právě emisemi totiž ročně i před covidem umíralo ve městech 20–40 tisíc lidí. Jen v Praze jde zhruba o 500 úmrtí ročně. Lidé s dýchacími problémy jsou pak ohroženi novým virem pochopitelně mnohem víc.

Podpora aktivní dopravy na úkor té automobilové nese ovoce, které stojí za to jíst. O tom se již přesvědčili obyvatelé řady měst. Kromě snižování emisí se totiž tímto přístupem podporuje i aktivní život obyvatel, což vede k celkově zdravější populaci. Po celém světě se objevilo mnoho inspirativních příkladů, kdy díky osvíceným politikům, kteří v rámci svých možností dokázali reagovat na příchod pandemie, mohli lidé na vlastní kůži pocítit výhody tohoto přístupu k péči o veřejný prostor a životní prostředí ve městech. Byť byly na počátku změny prezentovány jako dočasné, pro panující konsenzus o jejich prospěšnosti se zachovaly na trvalo.

KATALOG

OPATŘENÍ V DOPRAVĚ

1. Informování a motivace veřejnosti k aktivnímu způsobu přepravy

2. Rozšiřování chodníků

3. Dočasné cyklopruhy

4. Snižování povolené rychlosti

5. Omezování průjezdnosti

6. Omezování přístupnosti IAD

7. Omezení průjezdu cyklistů ve prospěch chodců

8. Slevy na zábory

9. Přerozdělování veřejného prostoru

10. Preference pěších na přechodech pro chodce

11. Podpora bikesharingu a dalších forem sdílené mikromobility

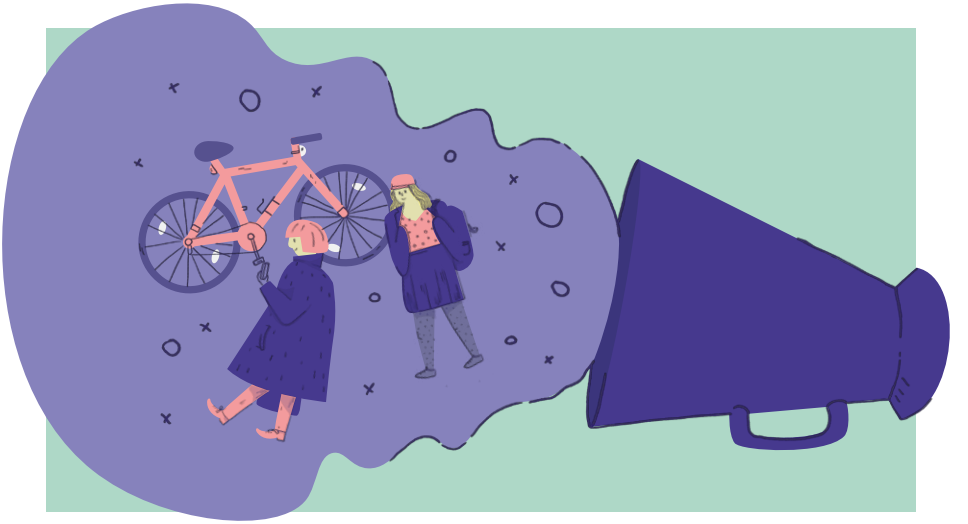
12. Změny zákonů

13. Finanční podpora

1.

KATALOG OPATŘENÍ

Informování a motivace veřejnosti k aktivnímu způsobu přepravy



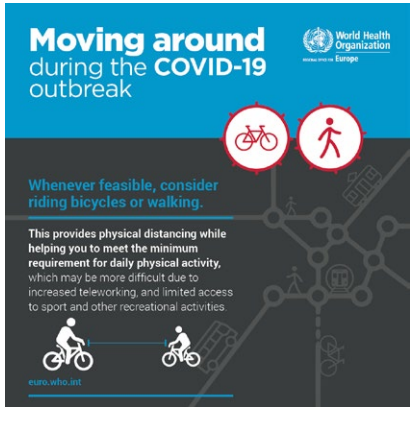
Jak už bylo řečeno, přechod k individuálnímu způsobu dopravy byl pochopitelnou reakcí lidí na obavy z šíření nebezpečného viru. Z důvodů prvotních obav, které se v mnoha případech nepotvrdily, vyzývalo k uvolnění místa v hromadné dopravě také vedení některých měst a států. Také Světová zdravotnická organizace nabádala k zodpovědné volbě individuálního způsobu dopravy. Řeč není o hromadném využívání osobních automobilů, které více prohlubuje problémy spojené s koronavirovou krizí. Je potřeba sáhnout po aktivním pohybu.

Prostě pokud někam musíte, jděte pěšky a nebo jeďte na kole.

Berlin (03/2020)

V Praze se například na začátku pandemie poměr veřejné dopravy vůči cestám osobními auty převrátil z 59 % na 30 %, v podzimní vlně pak drobně vzrostl na 42 %. Z amerických průzkumů vyplývá, že osobní automobil si tam během pandemie pořídilo mnoho lidí i v generaci tzv. mileniálů, která měla být první generací, která se od vlastnictví auta drží dál.

V českém prostředí zazněl apel na zodpovědnou volbu dopravního prostředku v podobě malé pražské kampaně #kolonavirus. Další podnět vzešel z podcastu Urban Caast až v druhé – podzimní vlně pandemie. Jejich výzva **5 doporučení na cesty po městě v době #covid19** poukazuje mimo jiné na hrozbu dopadů nárůstu používání automobilů v chladnějším období. Bohužel jsme však nezaznamenali její oficiální využití ve veřejných kampaních.



5 doporučení na cesty po městě v době #covid19

Pěšky nebo na kole

Chystáte se na cestu po městě? Zvažte, zda by pro vás bylo možné vyrazit pěšky, nebo třeba na kole.

Při první vlně na jaře to začaly praktikovat statisíce lidí po celém světě. Statisíce obyčejných lidí.

Možná i vy zjistíte, že je to pro vás blíž, než se obvykle zdá. Udržíte si tak snadno odstup od dalších lidí, uděláte něco pro své tělo, posílíte imunitu a navíc vám pohyb na čerstvém vzduchu zvedne náladu. A to se teď hodí víc než kdy jindy.

Mimo hlavní špičku

V obvyklých ranních a odpoledních špičkách hrozí riziko, že budou cestující ve veřejné dopravě nuceni stát velmi blízko u sebe, ať už pojedou tramvají, metrem, autobusem, nebo příměstským vlakem.

Zvažte prosím, jak by to šlo udělat, abyste cestovali mimo hlavní špičku. Například tím, že schůzky přesunete na jinou hodinu, dorazíte do práce o něco dříve, či naopak o něco později než v normálních časech.

Auto do garáže

Pokud všichni přesedneme do aut, vytvoříme kolaps a neprojede nikdo. Ani lidé, kteří svou prací udržují město při životě.

Buďme prosím ohleduplní a přenechme silnice těm, kteří je potřebují víc.

Kdo může, pracuje z domova. Jiní odstaví auto pokud možno v prvním větším parkovacím domě a dál dojdou pěšky. Nebo třeba na sdíleném kole, v republice už jich dnes jezdí více než 6000.

Dobrá péče o vlastní ruce

Důkladné a časté mytí rukou nás dokáže efektivně chránit před infekcí.

Myslete na to prosím, kdykoliv jste v kontaktu s plochami ve veřejném prostoru. Ať už šlo o volant, madla, tyče, řídítka či tlačítka u semaforů, je pro všechny jednodušší spolehnout se na vlastní hygienu než nutit města, aby plýtvala peníze na neustálou dezinfekci ploch.

Jsme v tom společně

Dobrá nálada stojí občas přemáhání, obzvláště v krizových časech jako teď. I přesto platí, že s dobrou náladou zvládá lidský mozek situace lépe.

Stačí úsměv. Maličkosti. Už vystoupit o pár stanic dříve, vyrazit pěšky nebo na kole je zaručená cesta k tomu, že naše tělo začne produkovat endorfiny. Potřebujeme je všichni. Jsme v tom společně.

URBAN CAAST + kolektiv

www.urbancaast.cz

2.

KATALOG OPATŘENÍ

Rozšiřování chodníků

V mnoha městech přišli na to, že dodržování bezpečných rozestupů na chodnících není vždy snadné. I když se později ukázalo, že přenos viru při krátkém míjení lidí v otevřeném prostoru je nepravděpodobný, v počátcích bylo poskytnutí většího prostoru pro pěší důležitým vzkazem městským obyvatelům: „Víme, že jste tady, a zajistíme vám bezpečný prostor pro pohyb venku, abyste neztratili kontakt s okolím a mohli si bez obav zařídit vše, co potřebujete.“

Social distancing experiment v Torontu.

Díky tomu, že se v ulicích výrazně snížil automobilový provoz, bylo možné zapůjčit lidem prostor ve vozovce. Ať už parkovací místa, nebo celé jízdní pruhy. Z hlediska bezpečnosti se pak ukázalo být důležitým zajistit alespoň minimální fyzické oddělení mobilními prvky.

Auckland (04/2020)

Barcelona (07/2020)

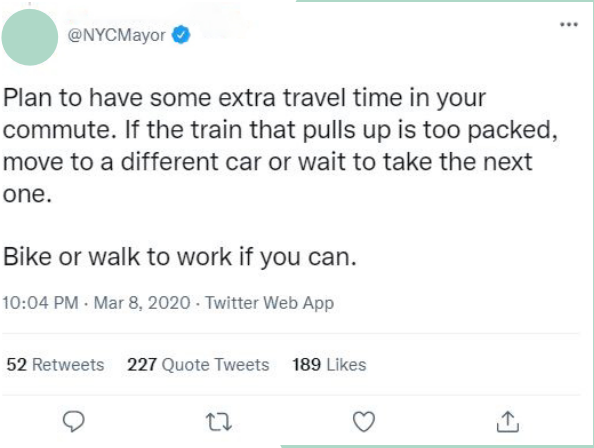
3.

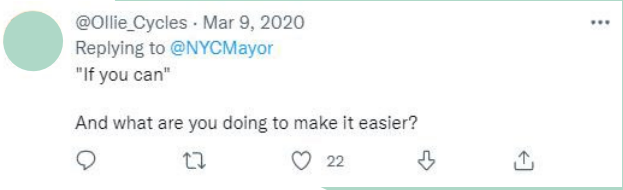
KATALOG OPATŘENÍ

Dočasné cyklopruhy (pop-up bike lanes / emergency bike lanes)

Cyklodoprava se stala v době pandemie velmi využívanou alternativou na krátké a střední vzdálenosti. Protože v ulicích ubylo automobilů, usedli na kolo i lidé, kteří běžně v provozu nejezdí.

V New Yorku čelil tamější primátor de Blasio kritice poté, co vyzval obyvatele, aby pro přesuny po městě v pandemii využívali právě jízdní kolo. Podmínkami, v jakých se člověk na kole v New Yorku v té době pohyboval, se však dále nezabýval. Následně došlo ve městě k mnoha nebezpečným a nezřídka smrtelným střetům cyklistů s automobily. Primátor de Blasio tedy musel velmi záhy, podobně jako jiná světová města, řešit kritickou situaci nedostatečné infrastruktury rychlými dočasnými opatřeními.





Pionýrem rychlých dočasných opatření se stala jihoamerická **Bogota**, která již v březnu 2020 začala realizovat ambiciózní plán rychlého vyznačení 117 km nových cyklostezek (realizováno 84 km) na úkor prostoru pro automobily. Jejich zbraněmi byly dopravní kužely a množství úředníků, kteří provoz v kritických místech usměrňovali.

Výsledek? Podle virtuálního průzkumu prováděného v průběhu léta se zájem o cyklodopravu v Bogotě během roku 2020 zdvojnásobil. Z původních 8 % lidí, kteří by chtěli využívat kolo jako dopravní prostředek bylo již do čtvrt roce fungování dočasných opatření 16 %. Zároveň se potvrdilo, že úbytek jízdních pruhů nesnižuje průměrnou rychlost vozidel.

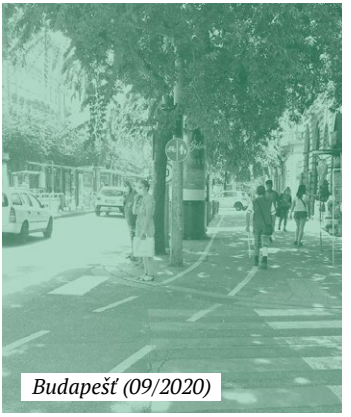
V **Budapešti** oddělili prostor pro cyklodopravu v některých místech kvůli bezpečnosti také na chodníku. Zpravidla měla tato dočasná opatření pro cyklodopravu charakter v našich podmínkách hojně využívaného dopravního přeznačení vydaného formou „opatření obecné povahy“. To je u nás nejlevnější a nejrychlejší způsob, jak přeorganizovat dopravní prostor. Jedná se o přeznačení čar ve vozovce doplněné svislými značkami či mobilním dopravním zařízením, jako jsou různé typy sloupků, dělících ostrůvků či tzv. „bumlíků“. Tato zařízení fyzicky oddělují automobilový provoz od cyklistického, pěšího či tramvajového. Pro pocit bezpečí při chůzi či jízdě na kole ve vozovce jsou nesmírně důležitá, což ostatně potvrdil také velký průzkum vnímání bezpečnosti, který proběhl v roce 2020 v **Berlíně**. Potřebu fyzického oddělení při vyšších rychlostech potvrdili účastníci průzkumu jak z pohledu člověka za řidítky, tak za volantem.

Odděleno fyzickými prvky

New York (06/2020)

Tirana (05/2020)

Pouze čáry ve vozovce


Budapešť (09/2020)

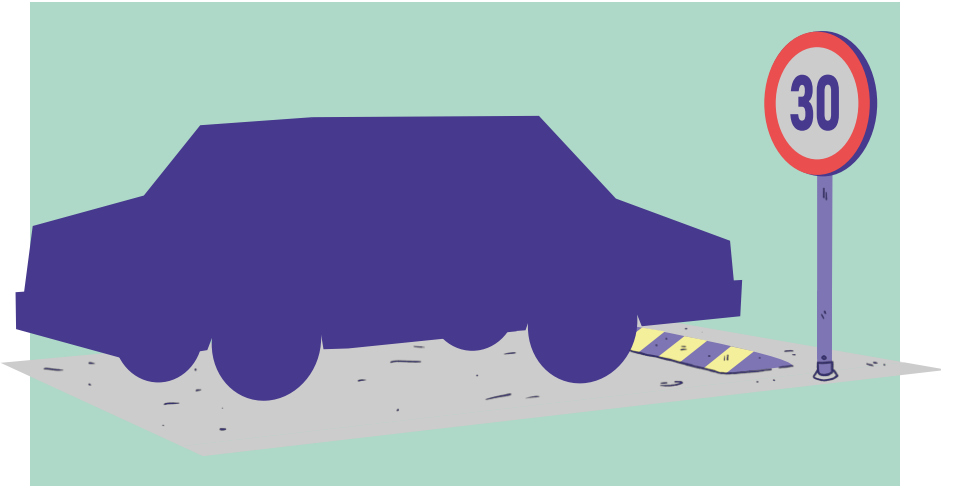
Budapešť (07/2020)

Pokud se nyní vydáte do ulic Budapešti, uvidíte, jaké to město mohlo být, kdybychom ho rozvíjeli jinak. Vidíme nejen zkušené cyklisty, kteří se nebojí manévrovat mezi auty, ale také spoustu lidí, kteří nyní poprvé zkouší jízdu na kole v městských podmínkách - nejen v mladší generaci, ale také lidé starší či malé děti. Je velmi důležité udržet ty pozitivní změny, které se v Budapešti udály během epidemie, protože takhle může město skutečně patřit každému, pokud se můžeme ve městě volně pohybovat bez ohledu na věk, pohlaví a způsob dopravy. (květen 2020, Balogh Samu Márton, náčelník štábu starosty Budapešti, zodpovědný za strategické řízení městského plánování)

4.

KATALOG OPATŘENÍ

Snižování povolené rychlosti



Pokud ve vašem městě nejsou ve většině ulic dostatečné prostorové podmínky pro fyzické oddělení aktivních způsobů dopravy, nezbývá vám nic jiného než pro bezpečné soužití různých druhů dopravy jednoduše snížit povolenou rychlost.

Pro snížení rizik nehod, které zatěžují zdravotnický systém, se tak rozhodli například plošně na celém ostrově Man, byť šlo pouze o omezení na 40 mph. Poměrně radikální plán snižování rychlosti v historickém centru představil Brusel, který se dlouhodobě potýká s přemírou automobilů ve svém centru. V historickém centru nastolil dokonce omezení na 20 km/h a naplánoval od ledna 2021 zónu 30 pro celé širší město s výjimkou hlavních dopravních tahů.

Ve vybraných ulicích

— Providence, Rhode Island, US – Slow streets program
— San Francisco
— Smíšené ulice (Vídeň) – od 3. 4. 2020 umožnila rychlá změna zákona zrychlené umisťování tzv. smíšených zón 20 km/h

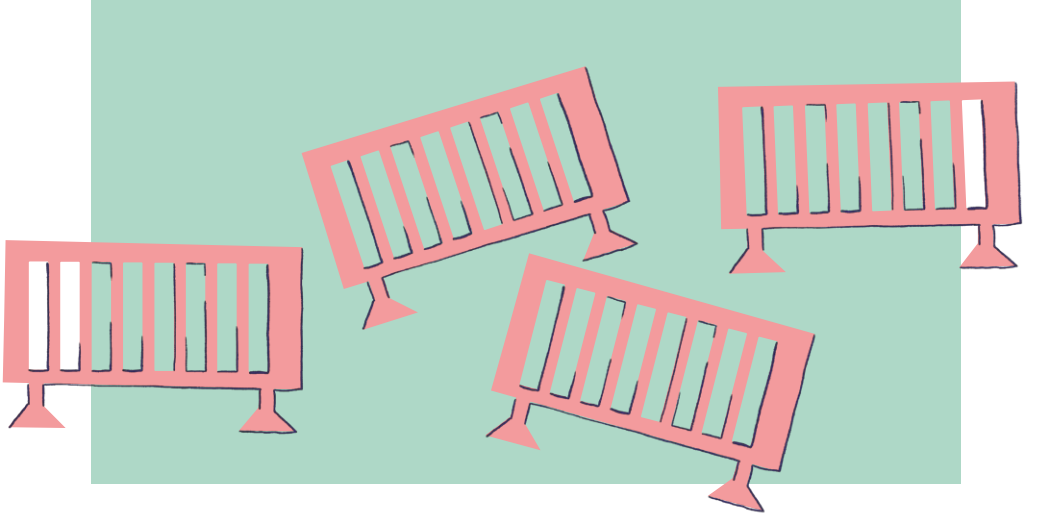
Plošně

— Brusel

5.

KATALOG OPATŘENÍ

Omezování průjezdnosti



Další možností, jak vytvořit bezpečné podmínky pro aktivní dopravu a také prostor pro setkávání lidí ve veřejném prostoru, je prosté omezení automobilového provozu v některých ulicích. Na nějakou dobu tak obyvatelé měli možnost zažít hodnotu veřejných prostranství přímo ve svém sousedství. V rámci příprav na znovuotevření škol pak byly v mnoha městech zavedeny tzv. školní ulice, tedy ulice blízko škol, kam je ve špičkových časech zakázán vjezd motorových vozidel.

Ghent – Školní ulice (05/2020)

Londýn - Low traffic neighborhoods (11/2020)

6.

KATALOG OPATŘENÍ

Omezování přístupnosti motorovými vozidly

V některých městech amerického kontinentu sáhli nejen po omezení průjezdu automobilů, ale také uzavření velkých parkovišť v jejich blízkosti. Toto opatření mělo omezit zvýšenou koncentraci lidí a zároveň umožnit jejich bezpečné rozptýlení i na místní silnice.

Vancouver - Stanley Park (04/2020)

Minneapolis - Lake Harriet (03/2020)

7.

KATALOG OPATŘENÍ

Omezení průjezdu cyklistů ve prospěch chodců

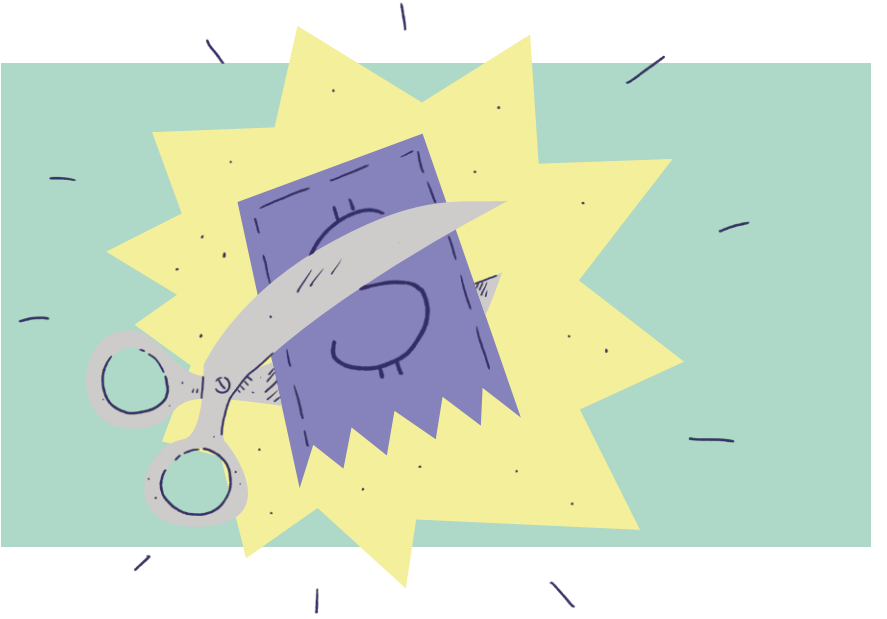
Ve Vancouveru pak podobně jako automobily vymístili z některých atraktivních míst Stanley parku i cyklodopravu, aby měli pěší dostatek prostoru pro dodržování rozestupů.

Vancouver - Stanley park (06/2020)

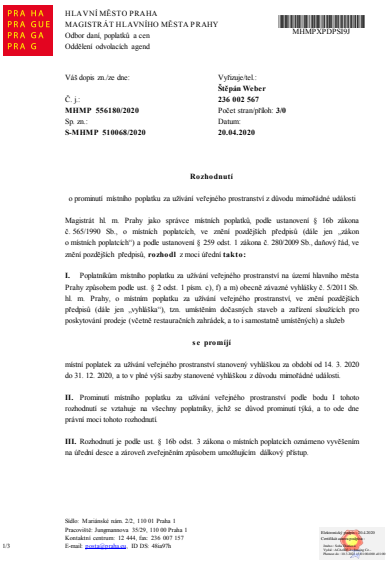
8.

KATALOG OPATŘENÍ

Slevy na zábory



Nejjednoduším řešením, jak podpořit podniky v tíživé situaci, bylo snížit či odpustit poplatky za zábory veřejného prostoru pro venkovní stravování. Mnohdy stačilo pouhé oznámení městu při zachování předepsaných průchodů.



PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor daní, poplatků a cen
Oddělení odvolacích agend

MHMPXPDPS89

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:
MHMP 556180/2020
Sp. zn.:
S-MHMP 510068/2020

Vyřizuje/tel.:
Štěpán Weber
236 002 567
Počet stran/příloh: **3/0**
Datum:
20.04.2020

Rozhodnutí

o prominutí místního poplatku za užívání veřejného prostranství z důvodu mimořádné události

Magistrát hl. m. Prahy jako správce místních poplatků, podle ustanovení § 16b zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o místních poplatcích") a podle ustanovení § 259 odst. 1 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, **rozhodl** z moci úřední **takto:**

I. Poplatníkům místního poplatku za užívání veřejného prostranství na území hlavního města Prahy způsobem podle ust. § 2 odst. 1 písm. c), f) a m) obecně závazné vyhlášky č. 5/2011 Sb. hl. m. Prahy, o místním poplatku za užívání veřejného prostranství, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška"), tzn. umístěním dočasných staveb a zařízení sloužících pro poskytování prodeje (včetně restauračních zahrádek, a to i samostatně umístěných) a služeb

se promíjí

místní poplatek za užívání veřejného prostranství stanovený vyhláškou za období od 14. 3. 2020 do 31. 12. 2020, a to v plné výši sazby stanovené vyhláškou z důvodu mimořádné události.

II. Prominutí místního poplatku za užívání veřejného prostranství podle bodu I tohoto rozhodnutí se vztahuje na všechny poplatníky, jichž se důvod prominutí týká, a to ode dne právní moci tohoto rozhodnutí.

III. Rozhodnutí je podle ust. § 16b odst. 3 zákona o místních poplatcích oznámeno vyvěšením na úřední desce a zároveň zveřejněním způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157
E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia9Tb

1/3

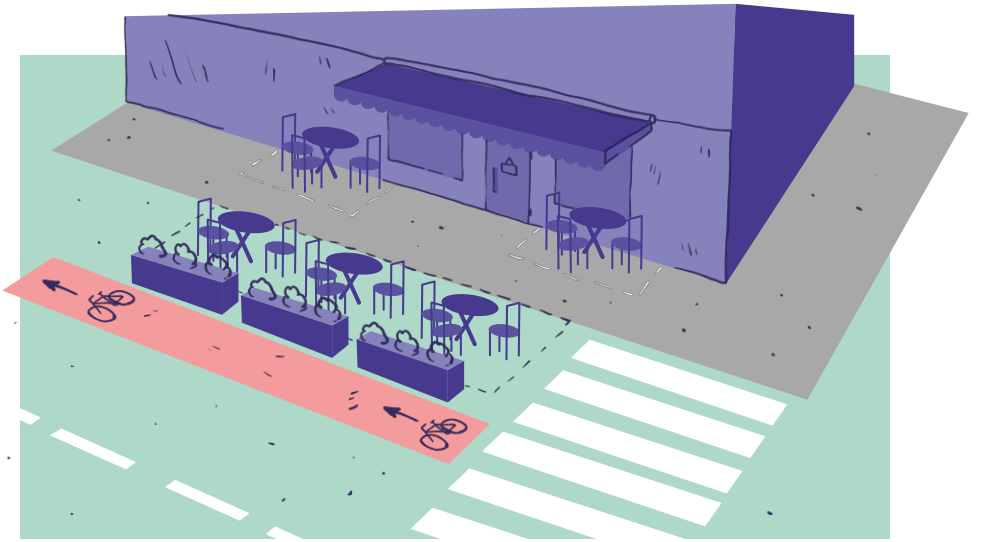
Elektronický podpis: 20.04.2020
Certifikát vydal: postsignum
Jméno: Štěpán Weber
Důvod: Jsem autorizovaný konzultant
Platnost do: 16.3.2022 07:00:00 GMT+01:00

Praha - přechodné odpuštění poplatků ze záborů veřejných prostranství (04/2020)

9.

KATALOG OPATŘENÍ

Přerozdělování veřejného prostoru



Některá města nabídla svůj veřejný prostor k jinému využití, než je obvyklé. Velká prostranství poskytla bezplatně k využití podnikům, přehodnotila využití dopravního prostoru k novým, potřebnějším účelům. Ať šlo o parkování klíčových krizových pracovníků, vyzvedávání objednaných jídel z restaurací nebo právě jednoduché pobídky pro předzahrádky přilehlých podniků.

Praha (08/2020)

Vilnius (08/2020)

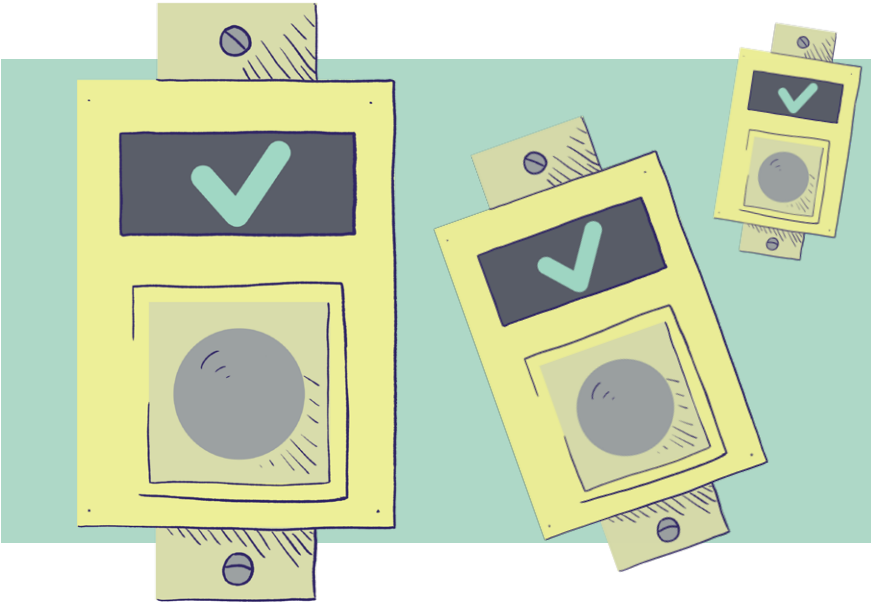
Seattle (03/2020)

Rotterdam (08/2020)

10.

KATALOG OPATŘENÍ

Preference pěších na přechodech pro chodce



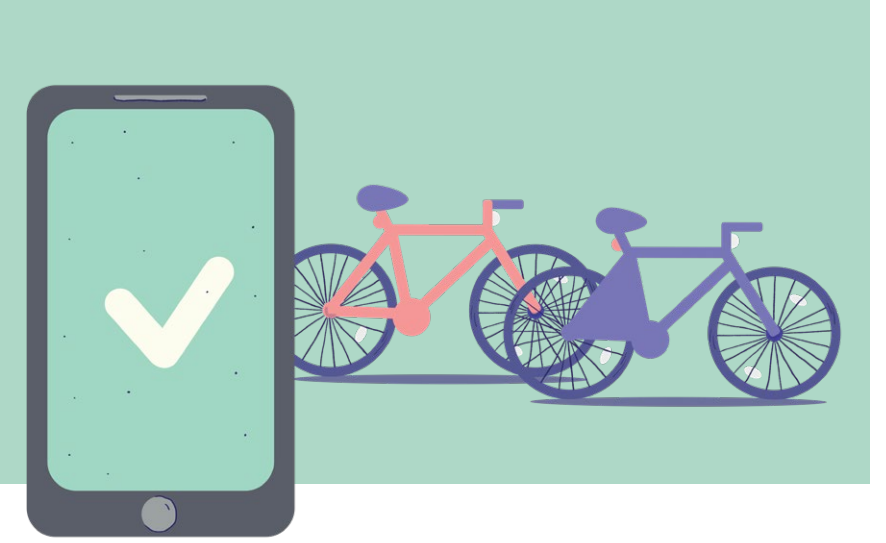
Mnoho měst na světě v období největšího rizika přenosu koronaviru znefunkčnilo tlačítka pro pěší na semaforech a na mnoha přechodech tedy vznikla jistá preference pěších. V Praze vydržela tlačítka vypnutá pouze v první vlně, město dalo přednost výměně tlačítek za velkoplošná a vyvinula dokonce taková, na která není nutné sahat vůbec. Rozšíření těchto typů je však stále minimální.

V **Londýně** na dvou přechodech s velkým výskytem chodců vytvořili opatření (na tzv. Green Lanes), které preferuje chodce tím, že mají standardně zelenou. Pouze v případě projetí automobilu padne chodcům červená. Po průjezdu automobilu opět skočí zelená. Zároveň může chodec stisknout tlačítko, které zastaví případnou nekonečnou kolonu.

11.

KATALOG OPATŘENÍ

Podpora bikesharingu a dalších forem sdílené mikromobility



Po prvotním strachu z rizika přenosu viru kontaktem přes řidítka se bikesharing všude po světě těšil zvýšenému zájmu. Aut v provozu ubylo, obyvatelé nechtěli sdílet prostor ve veřejné dopravě a také více než kdy dříve lačnili po pohybu na čerstvém vzduchu (ve většině případů také mnohem čistším než kdy dřív). **Nabízely se výhodné podmínky a mnohdy také jízdy zdarma pro zdravotníky.** Zájem byl enormní. Proč ale zdravotníci sdílené kolo upřednostnili před automobilem? Zaprvé ho zdaleka ne všichni mají a za druhé si zdravotníci více než ostatní uvědomují, kolik lidí denně skončí v nemocnicích kvůli dopravním nehodám. **Každý rok zabijí řidiči automobilů na světě 1,35 milionu lidí a dalších 40-50 milionů lidí ročně zraní.** V situaci, kdy se celé zdravotnictví soustředí primárně na zvládnutí pandemie #covid–19, má smysl omezit vše ostatní a nepotřebné.

Podpora bikesharingem – jízdy zdarma pro klíčové pracovníky IZS

Jízdy zdarma zdravotníkům poskytla například londýnská bikesharingová služba Santander Cycles, kterou provozuje městská společnost Transport for London. Ta má na starosti celý integrovaný systém londýnské dopravy.

Podpora bikesharingu

Příkladem města, které finančně podpořilo provoz bikesharingu tak, aby byl lidem dostupnější, je Budapešť. V době první vlny pandemie díky tomu mohla veřejná půjčovna MOL Bubi, která je součástí systému tamní MHD, snížit ceny předplatného v přepočtu na 8 Kč/měsíc.

12.

KATALOG OPATŘENÍ

Změny zákonů

Washington state - The Safe, Healthy and Active Streets Program - dokument, umožňující dočasné přerozdělení prostoru vozovky po dobu max. 90 dnů.

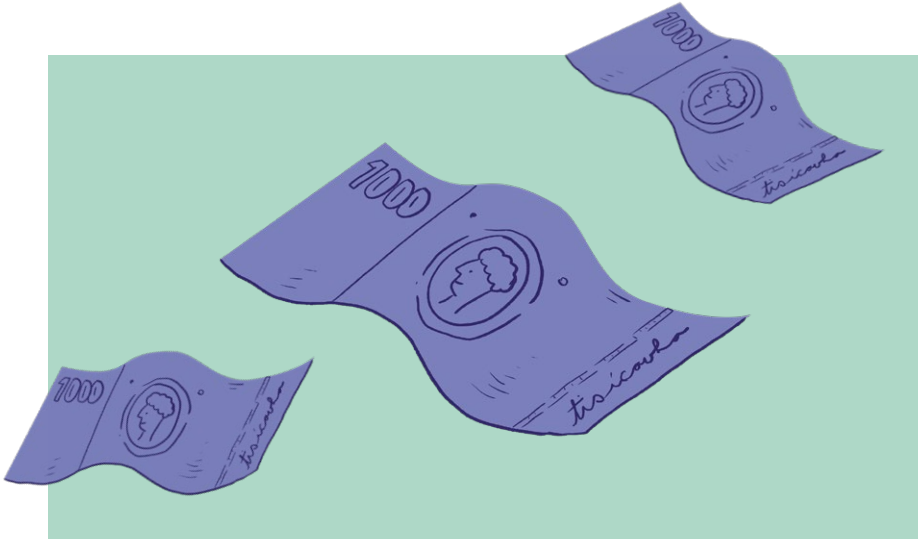
Rakousko - Federální ministerstvo díky rychlé změně legislativy umožnilo snadno zřizovat smíšené zóny v rezidenčních ulicích.

Vídeň - „begegnungszone“ (04/2020)

13.

KATALOG OPATŘENÍ

Finanční podpora



I přes nepochybné finanční dopady pandemie na ekonomiku se někteří politici rozhodli investovat právě do podpory aktivní dopravy. Krize byla a stále je mnohými vnímána jako jedinečná příležitost změnit dopravní návyky obyvatel směrem k udržitelnosti. Státy podaly pomocnou ruku občanům či městům a města zase svým obyvatelům tak, aby cyklodopravu, která má největší potenciál nahradit krátké cesty autem po městě, co nejvíc usnadnila.

Finanční podpora shora také v mnoha případech dodala iniciátorům dočasných opatření kuráž. Díky ní je snazší v započatých změnách pokračovat. Udržitelnou cestu z krize podpořila také Evropská unie finančním balíčkem pro Národní plány obnovy.

Podpora měst

Lisabon

• Příspěvek 100 € od radnice na nákup běžného kola, 350 na elektrokolo nebo 500 € na pořízení cargobiku (max. 50 % z ceny)

Státní podpora

• Příspěvky městům na rozvoj infrastruktury / Příspěvky občanům

Francie

• 50 € na servis kol ve vybraných servisech

Velká Británie

• *Fix Your Bike Voucher Scheme* (50 £) na opravu kol
• 2 miliardy liber městům na vytvoření dočasných, ale chráněných opatření

Itálie

• Legislativní opatření poskytující 120 milionů € jako dotace na nákup pokrývající 70 % až 500 € z ceny konvenčních a elektrických jízdních kol platné do konce roku 2020

Stát Massachusetts

• Grantový program pro pop-up opatření Shared Streets and Spaces Grant Program

Nový Zéland

• Státní podpora pop–up opatření (90 %)

Belgie

• Grantová výzva (150 mil. €) pro budování cyklostezek – města mohou využít až 22 € na obyvatele při vlastní investici 44 € na obyvatele. *Pro srovnání: V rekordním roce 2020 Praha investovala do cyklodopravy 5 € na osobu*

Podpora Evropské unie

V reakci na pandemii vyčlenila státům finanční podporu, vázanou na tzv. Národní plány obnovy (National Recovery and Resilience Plans), které měly pomoci státům znovu nastartovat ekonomiku. Zásadní požadavek pro finanční podporu byl, aby minimálně 37 % investic v těchto plánech směřovalo do opatření, která pomohou mírnit vliv klimatických změn.

ZMĚNA KURZU

VLIVEM KRIZE

A. Příklady z historie

B. Aktualizace strategií či nové strategie pro post-covidovou dobu

A.

ZMĚNA KURZU

Příklady z historie

Na příkladech dvou měst si můžeme ukázat, jak může podpora udržitelné mobility pomoci řešit krize, které s ní zdánlivě nesouvisí.

Kodaň

I když se to zdá nepředstavitelné, Kodaň nebyla vždy rájem cyklodopravy. V šedesátých letech 20. století se zde vlivem dostupnosti automobilů stavělo množství silnic a parkovišť a jak mizela kvalitní cykloinfrastruktura, ubývalo i lidí na kolech. O desetiletí později ale přišla ropná krize a ruku v ruce se sílícím vlivem hnutí za lepší životní prostředí zvolilo město zpětnou strategii a veřejný prostor začalo vracet kolům. Tyto postupy se samozřejmě neobešly bez váhání a hlasitých protestů. Doprava po městě se ale díky tomu stala dostupnější a dopady na lokální podnikání byly k velkému překvapení také velmi pozitivní.

Lisabon

Město Lisabon se rozkládá, oproti rovinaté Kodani, na sedmi pahorcích. Poprvé tak sáhlo po podpoře cyklistické dopravy až po velké finanční krizi v roce 2008. Rozpočet města byl tehdy velmi omezený, a proto bylo nasnadě přemýšlet, jak zajistit dopravu po městě co nejefektivněji. Během několika let v Lisabonu vyrostlo 105 kilometrů nových cyklostezek, a lidé tak dostali bezpečnou a finančně dostupnou alternativu k užívání osobního automobilu. Na vlně udržitelné dopravy se veze město dosud, podporuje elektromobilitu, zklidňuje dopravu v centru města a ve spolupráci

se soukromým sektorem buduje propojenou síť sdílených dopravních prostředků a veřejné dopravy. Také proto udělila Evropská komise v roce 2018 Lisabonu titul „Green European Capital 2020“.

Lisabonským místostarostou pro dopravu a bezpečnost je od roku 2017 Miguel Gaspar, který veřejně přiznává, že se často inspiruje v zahraničí. Nejinak tomu bylo i v pandemické krizi, kdy ve strategii Lisboa Ciclável ukázkově využil většinu výše zmíněných opatření, přestože z povahy do jisté míry omezují automobilovou dopravu. Proč se podobnou cestou vydala v krizi i další města po celém světě, si shrneme v následující kapitole.

B.

ZMĚNA KURZU

Strategie

Aktualizace strategií či nové strategie pro post-covidovou dobu

Během pandemie si příležitost změnit svoje směřování uvědomila řada měst, jak jsme si koneckonců v mnoha příkladech předvedli. Pandemie ukázala, že změna možná je a může se odehrát i rychleji, než kdokoli čekal. Díky dočasným opatřením si dříve nepředstavitelné změny totiž mohli zažít i samotní obyvatelé, kteří je nyní spíše podpoří. To alespoň vyplývá z několika průzkumů veřejného mínění. Jeden takový proběhl v červnu 2020 ve 21 evropských městech a už tehdy projevilo **zájem o zachování čistšího ovzduší ve městech celých 64 % dotazovaných**.

V souvislosti s tím se začaly připravovat či aktualizovat obsáhlé a dlouhodobé strategie, jak využít nasbírané zkušenosti pro udržitelnější budoucnost měst.

Boston

Healthy Streets
• podpora lokálních podniků (zahrádky a vyhrazená parkovací místa pro rozvozy jídel)
• prioritizace veřejné dopravy
• chráněné cyklopruhy (protected bikelanes)

Londýn

Streetspace Plan
• Londýn ve spolupráci s městskými částmi vytipoval místa pro zlepšení podmínek pro bezmotorový pohyb a následně se z navržených řešení volilo formou ankety
• rychlá výstavba strategické cyklistické sítě, aby se odlehčilo veřejné dopravě
• transformace lokálních center – širší chodníky pro social distancing a ekonomický restart podniků
• snižování provozu v obytných ulicích a v celém Londýně, vytváření čtvrtí s nízkým provozem (Low traffic neighborhoods), s cílem umožnit více lidem chodit a jezdit na kole podobně jako v lockdownu

Covid-19 představuje největší výzvu pro síť veřejné dopravy v Londýně v historii Transport for London. Udržení bezpečného sociálního distancování ve veřejné dopravě bude vyžadovat monumentální úsilí všech Londýňanů, potřeba pohybu lidí po městě se bude postupně navracet.

Sadiq Khan, starosta Londýna

Turín

Il grande piano per la mobilità di Torino
dvě fáze:
1. fáze (jaro–podzim 2020): alternativy k IAD
2. fáze (do podzimu 2021): zajištění bezpečného využívání veřejné dopravy
• měkká mobilita – jízdní kola, elektrické koloběžky a skútry
• 20 oblastí s preferenčními pruhy pro bezmotorovou dopravu
• 27 ulic, kde bude omezena rychlost na 20 km/h a přednost zde budou mít kola a elektrické skútry
• nová parkovací a dobíjecí hnízda „huby“ jak pro soukromá, tak sdílená vozítka

Očekáváme, že v první fázi budou mnozí preferovat soukromá vozidla – musíme však učinit kola konkurenceschopnými autům, a proto je třeba hledat nástroje, které zajistí jejich bezpečnost na ulici.

radní pro dopravu
Maria Lapietra

Paříž

Plan veló

- do roku 2024 bezpečný pohyb na kole ve všech ulicích Paříže
- plošné zavedení zón 30 (s výjimkou hlavních ulic)
- cykloobousměrky
- stojany na kola
- finanční podpora nákupu (elektro)kol
- podpora kombinování dopravních modů
- motivace k využívání sdílených aut či jízdních kol (např. k novému řidičskému oprávnění voucher na roční předplatné sdílených služeb)

Birmingham

Emergency Birmingham Transport Plan

- přerozdělení veřejného prostoru
- transformace centra města
- upřednostňování aktivní dopravy v lokálních čtvrtích
- management poptávky skrze parkovací politiku

Miláno

Strade Aperte
• taktický urbanismus
• levná dočasná cykloopatření
• nové a rozšířené chodíky
• omezení rychlosti na 30 km/h
• ulice s předností pěších a cyklistů
• play streets
• parklety (využití parkovacích míst pro jiné účely)

Atény

Great Athens Walk
• čtyřmílový „velký chodník“ spojující archeologická naleziště v historickém centru
• rozšířené chodníky, bulváry pro pěší, náměstí
• zákaz automobilového provozu v oblasti pod Akropolí

Lisabon

Lisboa Ciclável (Ulice patří vám)

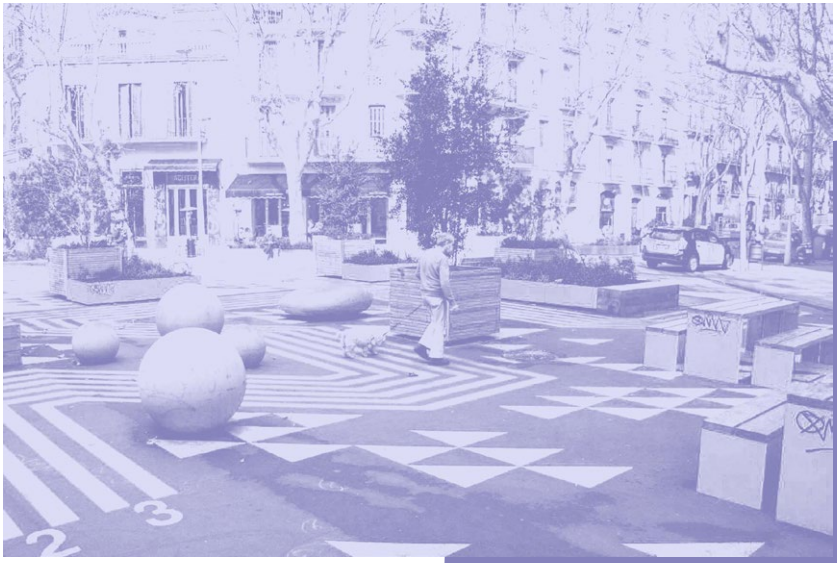
• rozšiřují zóny 30
• mobiliářem a značením podporují udržování bezpečných vzdáleností
• ruší parkovací stání ve prospěch zahrádek
• 56 km nové infrastruktury pro jízdu na kole
• rozšiřuje nabídku cykloparkingů

Barcelona

Towards Superblock Barcelona

Cílem města je každému obyvateli čtvrti Eixample zpřístupnit zelené náměstí nebo „green hub“ do vzdálenosti 200 metrů od jejich domova.

Koncept superbloků, který už v Barceloně prošel pilotními projekty v roce 2021, aplikuje Barcelona na celou čtvrť. Namísto dočasných taktických řešení vysoutěžila v roce 2022 zpracovatele podoby jednotlivých prvků, ze kterých se koncept skládá a chystá se jej začít naplňovat.



SHRNUTÍ
PANDEMICKÉHO ROKU 2020

Vzrůstající obliba dočasných opatření a stále přítomná pandemie vedla města i celé státy k přehození výhybky. Města na nějaký čas zažila čistý vzduch, v jejich centrech byl slyšet zpěv ptáků. Podle průzkumu ve 21 městech Evropské unie se zjistilo, že návrat zpět k režimu business as usual si nepřeje celých 64 % obyvatel těchto měst. Aktivní mobilita dostala rekordní podporu v Plánech obnovy a stala se stěžejní pro mnoho městských strategií. Ozvěny pandemie tak potkáváme a nejspíš i nadále potkávat budeme pravidelně v médiích. Německo, které je vnímáno jako „země aut“ na jaře 2021 například uvolnilo fond pro příspěvky na nákup elektrokol, po Evropě se šíří také celoměstské zavádění zón 30 (Španělsko, Německo, Francie) a omezování průjezdu v centrech měst a rezidenčních ulicích.

Jak moc je důležité v opatřeních, ke kterým došlo v průběhu pandemie, pokračovat i dnes, potvrzuje schválené doporučení Evropského parlamentu (2021) pro rozvoj politik v cestě k Vizi 0:

Bod 16, který rozvíjí bezpečnost infrastruktury uvádí: ***Evropský parlament věří, že Komise by měla dělat vše pro to, aby cyklistická a pěší infrastruktura zavedena členskými státy v reakci na pandemii COVID-19 zůstala na svém místě a byla dále rozšiřována s cílem dále podporovat bezpečné aktivní cestování.***

Nárůst cyklistiky v roce 2020

Vídeň: +12 % (v dělbě přepravní práce nárůst podílu cyklodopravy ze 7 na 9 %)

Hamburg: +33 %

Helsinki: + 46 %

Budapešť: +15 %

Londýn: +22 %

Brusel: +64 %

Praha: +32 %

Paříž: +66 %

Lisabon: +25 %

Krakow: +26 % (09/2020), data ECF (06/2021, seminář cyklodoprava v době post-covidové)

Barcelona +96 % (05/19-05/20)

Berlín +29 % (09/19-09/20)

Dublin +45 % (06/19-06/20)

Praha

Praha zavedla v roce 2020 **na naše poměry rekordní množství nové infrastruktury (26,6 km)**, která se v naprosté většině (20 km) svým charakterem výše zmíněným dočasným opatřením podobají. Byla ale zaváděna v běžném režimu dle původního plánu. I zde jsme za rok 2020 zaznamenali oproti předchozímu roku rekordní **nárůst 30 % cest na kole.** Zvýšený zájem o cestování na kole může způsobovat více faktorů, na jaře 2021 byl ale v Německu zveřejněn průzkum, který nezanedbatelný vliv tzv. pop-up pruhů právě na intenzitu cyklodopravy potvrdil. Jedná se o známý efekt dopravní indukce, který známe dobře z automobilové dopravy. **Znovu se tak potvrzuje, že dostatečný komfort infrastruktury dokáže lidi přesvědčit k volbě daného dopravního prostředku.**

Jediným opatřením, kterým se ČR dostala do databází opatření ve veřejném prostoru v souvislostí s pandemií, je dočasná **uzavírka průjezdu 100 m v jednom směru na Smetanově nábřeží ve prospěch zahrádek restaurací.** Aktivní dopravě to však příliš nepomohlo. Dočasná uzavírka byla nicméně prodloužena a rozproudila diskuzi o dlouho plánovaných projektech a svázal se s ní také projekt, který chce do budoucna omezit průjezd automobilů na nábřeží a atraktivitu tohoto prostranství pro aktivní pohyb tak definitivně a zaslouženě zvýšit. Svázal se s ní také již zčásti realizovaný projekt.

ZÁVĚR

Během pandemie si mnoho měst a státních aparátů uvědomilo, že **změna je možná**, a že k ní může dojít ještě dříve, než původně plánovali. U mnoha připravovaných strategií se tak mohlo přejít rovnou k jejich naplňování a ony mohly spatřit světlo světa dříve. **Bez podpory shora je ale zavádění velkých změn náročné.** V České republice například během pandemie nepadl jediný vládní návrh opatření na podporu čisté a aktivní mobility. Rozdíly jsou dobře znát v Národních plánech obnovy, podle kterých Evropská unie poskytuje finanční podporu na restart po covidové pandemii. V Čechách jsme o podporu aktivní mobility neúspěšně bojovali už v rámci fondu React-EU. V následně vyhlášeném Fondu obnovy z aktivního pohybu zůstala v případě ČR jen podpora vozidel na alternativní pohon – v pětimiliardovém balíčku „Rozvoj čisté mobility“. Nenechme se zmást, vlastní pohon totiž není v tomto plánu považován za dostatečně „alternativní“. **Počítá se tak jen s podporou nákupu nákladních elektrokol pro podnikatele. Někde se začít musí.**

Zdroje

Strana 11
(Foto: Lucas Werkmeister | Zdroj: de.wikipedia.org)

Strana 15
1 - Social distancing experiment (Zdroj: https://www.youtube.com/watch?v=aXxfKX-4tRdw)
2 - Auckland (Zdroj: New Zealand Government)
3 - Barcelona (Zdroj: https://www.imesapi.es/)

Strana 19
1- NY (Foto: Gersh Kuntzman)
2-VYMĚNIT za (Zdroj: Twitter | @Bike2workTirana)
3-Budapešť (Foto: 444)
4-Budapešť (Foto: We Love Budapest)

Strana 23
1 - Ghent (Zdroj: Město Gent)
2-Londýn (Foto: Jack Fifield (https://www.flickr.com/photos/jackfifield/50579500182/))

Strana 25
1 (z reportáže Global News)
2 (Foto: Andrew Hazzard | Zdroj: southwestjournal.com)

Strana 27
(Foto: Kenneth Chan | Zdroj: Daily Hive)

Strana 29
(Foto: René Volfík | Zdroj: iROZHLAS.cz)

Strana 31
1-Praha (Foto: Veronika Foltová | Zdroj: Blesk.cz)
2-Vilnius (Foto: Andrius Ufartas | Zdroj: DELFI)
3-Seattle (Zdroj: myballard.com)
4-Rotterdam (Foto: Peter Schmidt | Zdroj: Rotterdam.nl)

Strana 37
(Zdroj: Twitter @BirgitHebein)

Strana 41
(Foto: Šimánek Vít | Zdroj: ČTK)

Strana 45
(Zdroj: u/richmond33 | reddit.com)
Zdroje dat o nárůstu intenzit cyklodopravy:
twitter @happy_roman
twitter @CommuteDeParis
https://mestemnakole.cz/2020/12/scitace-cyklistu-v-praze-hlasi-nejvetsi-narust-od--roku-2011/
Data ECF (seminář Cyklodoprava v době post-covidové (https://www.scitace.cz/Partnerstvi/Akce/cyklodoprava-covid))

Publikované články a semináře z dílny AutoMatu:
Zuzana Poláková: Cyklistů během pandemie přibylo. Města by se ale měla více snažit, aby zase nezmizeli
https://auto-mat.cz/27058/zuzana-polakova-cyklistu-behem-pandemi-pribylo--mesta-by-se-ale-mela-vice-snazit-aby-zase-nezmizeli

Krize dává naději na zdravější budoucnost měst. Propásne Česko příležitost k dopravní revoluci?
https://auto-mat.cz/26098/krize-dava-nadeji-na-zdravejsi-budoucnost-mest-propasne-cesko-prilezitost-k-dopravni-revoluci

Seminář cyklodoprava v době postcovidové
https://auto-mat.cz/akce/seminar-cyklodoprava-v-dobe-post-covidove

Studie veřejného mínění:
YouGov, No going back: European public opinion on air pollution in the Covid-19 era, 06/2020
https://epha.org/wp-content/uploads/2020/06/briefing-polling-covid-19-mobility.pdf
IASS, Pop-up cycle lanes increase sense of security, 06/2020
https://www.iass-potsdam.de/en/news/pop-cycle-lanes-increase-sense-security

Shrnující publikace různých přístupů k přerozdělování veřejného prostoru:
NACTO, Streets for Pandemic Response & Recovery, 09/2020
https://nacto.org/publication/streets-for-pandemic-response-recovery/

Sloučená aktualizovaná databáze dočasných opatření po celém světě:
„Shifting Streets“ database
https://datasketch.github.io/mobility-actions/

Pandemie jako příležitost ke změně dopravních návyků

Zpracovali: Zuzana Poláková a kolektiv

Grafická úprava a ilustrace: Filip Zatloukal
Sazba: Filip Zatloukal, Oleksandra Hontar, Marcela Juříčková

Vydal Auto*Mat, z. s.

Praha, 2023

auto-mat.cz

Během pandemie covidu-19 došlo k výrazné změně dopravního chování obyvatel ve městech po celém světě. Publikace představuje soubor příkladů reakcí na situaci ze stran politické reprezentace a exekutivních řešení z měst a přináší tak inspiraci i pro naše prostředí.

AUTOMAT