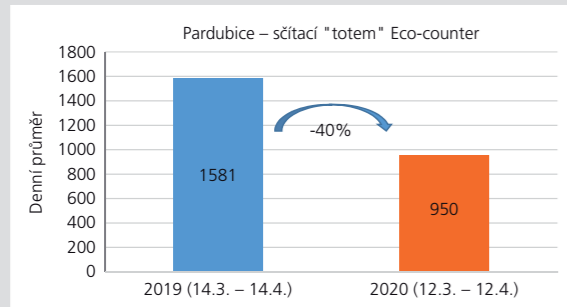
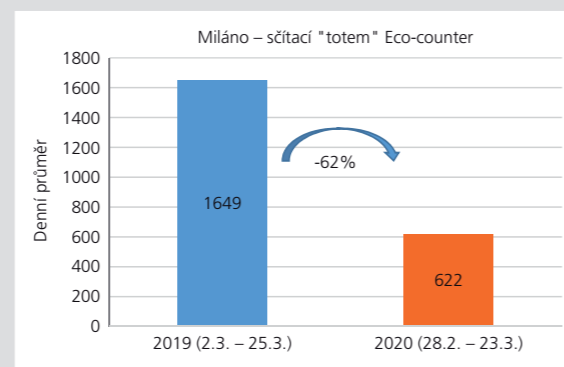
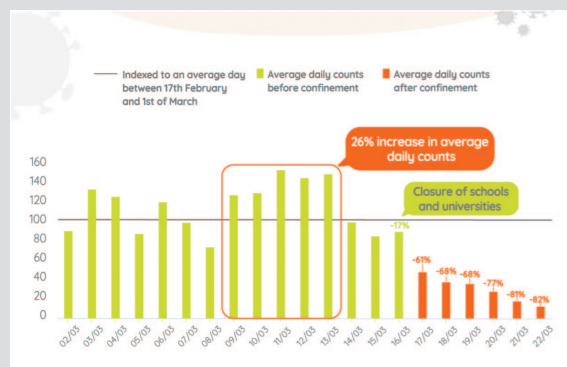
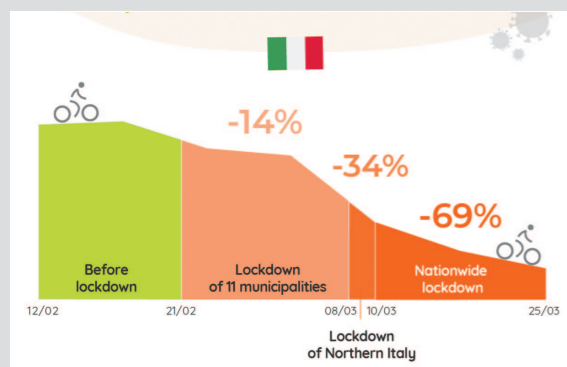


Graf 8: Rozdíl intenzit 1. 4. – 12. 4. 2020, Zdroj: Magistrát města Pardubic

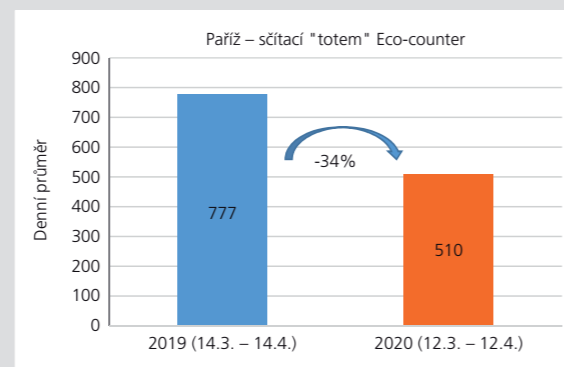


Graf 9: Průměrné denní intenzity cyklistů sčítací „totem“ v Pardubicích v letech 2019 a 2020, Zdroj: Partnerství, o.p.s., www.mereni-navstevnosti.cz



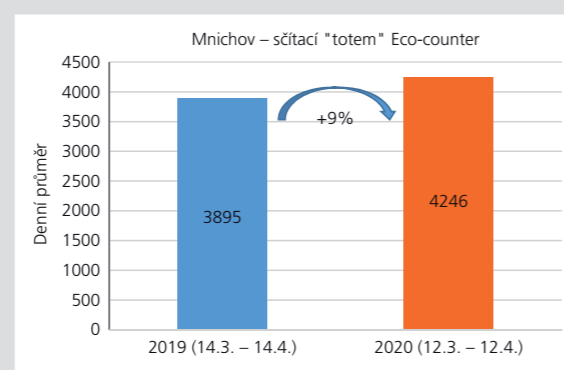
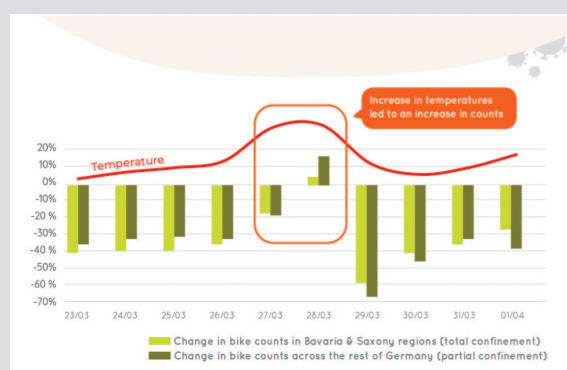
Graf 10 (vlevo): Vliv zavedených nouzových opatření na cyklo dopravu v Itálii, Zdroj: www.eco-counter.com

Graf 11 (vpravo): Průměrné denní intenzity cyklistů v Miláně v letech 2019 a 2020, Zdroj: Partnerství, o.p.s.



Graf 12 (vevo): Trendy ve vývoji cyklo dopravy ve Francii v čase koronaviru po dnech, Zdroj: www.eco-counter.com

Graf 13 (vpravo): Průměrné denní intenzity cyklistů v Paříži v letech 2019 a 2020, Zdroj: Partnerství, o.p.s.



Graf 14 (vlevo): Změny ve vývoji cyklo dopravy v závislosti na počasí v Bavorsku a Sasku a v Německu, Zdroj: www.eco-counter.com

Graf 15 (vpravo): Průměrné denní intenzity cyklistů v Mnichově v letech 2019 a 2020, Zdroj: Partnerství, o.p.s.

Pokud porovnáme vývoj intenzit od začátku roku 2019 a 2020 do poloviny dubna, je zde patrný rozdíl (viz Graf 8). Tuto rozdílnost lze částečně přisuzovat počasí. Nicméně při vyčíslení rozdílu průměrných intenzit před zavedením omezení a po jejich zavedení, je rozdíl v denních intenzitách 48 %. Respektive rozdíl mezi 2019 a 2020 od začátku roku po omezení je 9 % ve prospěch roku 2020. Po zavedení omezení rozdíl činí 39 % naopak ve prospěch roku 2019. Tento rozdíl také koresponduje s na začátku zmíněným poklesem vyplývajícím ze sčítání v křižovatkách.

### Cyklo doprava za nouzového stavu v nejvíce postižených evropských zemích koronavirem

Díky srovnání dat z automatických sčítačích „totemů“ společnosti Eco-counter, kterou v ČR zastupuje Partnerství o.p.s., se můžeme podívat kromě dvou českých měst i na země, které pandemií koronaviru zasáhla v Evropě nejvíce.

### Itálie

Jednou z prvních a nejvíce postižených zemí koronavirem byla Itálie. Opatření proti šíření koronaviru měla v Itálii různou intenzitu, což se odrazilo i v počtu uživatelů kol (viz Graf 8). Již 21. února došlo k izolaci 11 obcí v provincii Lodi, což vedlo ke snížení průjezdů u sčítačů o 14 % ve srovnání s předchozím měsícem. Když se dostal 8. března do úplné karantény sever Itálie, poklesl počet uživatelů o 34 % (viz Graf 10). K poklesu došlo i v celé Itálii po zavedení úplného zákazu vycházení 10. března, kdy byl zaznamenán pokles o 69 %.

V největším severoitalském městě Miláně poklesl počet uživatelů kol dle dat ze sčítačích „totemů“ o celých 62 % (viz Graf 11).

### Francie

Francie patří s cca 600 automatickými sčítačích rozsetými po celé zemi k nejlépe monitorovaným zemím světa, a i proto jsou zde statistiky uživatelů kol nejpřesnější. Se zavedením zákazu vycházení 17. března klesl rapidně počet cyklistů ve francouzských městech a pozvolný pokles pokračoval i v dalších dnech. 22. března zaznamenaly sčítače pokles cyklistů v 15 francouzských městech až o 82 % (viz Graf 12).

V hlavním městě Paříži poklesl počet denních uživatelů kol po zavedení zákazu vycházení dle dat ze sčítačích „totemů“ o 34 % (viz Graf 13).

### Německo

V Německu zpočátku byla opatření proti pandemii koronaviru ponechána na spolkových zemích. V sousedním Bavorsku a Sasku byla zavedena karanténa. Následný graf 14 porovnává vývoj intenzit cyklo dopravy po zavedení omezení volného pohybu osob v Bavorsku a Sasku s ostatními spolkovými zeměmi a poukazuje na vliv teplot na intenzity cyklo dopravy.



Obrázek 3: sčítačích „totem“ Eco-counter v Praze – Podolí

V bavorské metropoli Mnichově ve sledovaném období března a dubna 2020 ve srovnání s minulým rokem vzrostl počet cyklistů o 9 % (viz Graf 15).

### Závěrem

Srovnání českých měst s rozdílným stupněm rozvoje cyklo dopravy v době koronaviru ukazuje, že zatímco v Pardubicích se celkový propad dopravy promítl i do propadu absolutního počtu cyklistů, v Praze lidé naopak hledali alternativní možnosti – a objevili zatím nevyužitý potenciál cyklo dopravy. To mimo jiné koresponduje i se skutečností, že jako hlavní bariéru z jízdy na kole po Praze uvádí v pravidelných průzkumech většina dotazovaných obyvatel (cca. 60 %) obavy o bezpečnost při jízdě v provozu, zatímco v Pardubicích je jízda na kole běžnou součástí dopravního provozu města. Srovnání s ostatními evropskými zeměmi poukazuje i na odlišné pojetí omeze-

ní volného pohybu osob v závislosti na aktuálním stavu nákazy, zatímco v Německu je vývoj víceméně i v době koronaviru stabilní a koreluje (podobně jako v Česku) s vývojem počasí, v Itálii a Francii díky praktickému zákazu vycházení došlo k absolutnímu propadu počtu uživatelů jízdních kol. Uvedené příklady ale shodně poukazují na fakt, že v obdobích krizí (pandemie, povodně, stávky) se obrací pozornost veřejnosti k cyklo dopravě a využití kola jako dopravního prostředku. To stejné platí i o zatím nevyužitém potenciálu cyklo dopravy v našich městech a potřebě jeho akcelerace do budoucna. Nikdy v minulosti nebyly přednosti cyklo dopravy a její dopady na zdraví, životní prostředí či bezpečnost tak zřejmé jako v těchto měsících.

Více o tom, jak porozumět vlivu pandemie koronaviru na vývoj cyklo dopravy v Evropě na webu Eco-counter: <https://www.eco-counter.com/en/covid19-dashboard/>

## Nové trendy v plánování udržitelné městské mobility

Jaroslav Martinek, Roman Meliška, Jitka Vrtalová (spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s., e-mail: info@dobramesta.cz)

### Výzvy pro města v 21. století

Naše století je ve znamení rozrůstajících se měst. Zatímco na začátku 19. století žil ve městě každý třetí člověk, v roce 2007 už to byl každý druhý. Města jsou to, kde je bohatství, vzdělání, příležitosti. Očekává se, že kolem roku 2050 bude žít ve městech až 68 procent světové populace. V absolutních číslech to znamená až 2,5 miliardy nových obyvatel ve městech. Struktura měst a z ní ply-

noucí životní styl bude mít značný vliv na stav klimatu, energetické efektivnosti, životního prostředí a v důsledku i zdraví nás všech.

Poslední měsíc přinesl radikální změny na trhu práce i v oblasti životního stylu. Práce z domova narostla, zvýšil se tlak na digitalizaci a internetovou gramotnost (spojení po internetu je pro řadu lidí jediným pojitkem), posílila role solidarity a komunit na místní úrovni, zdravý začalo být zodpovědností každého,

veřejný prostor a bezpečnost proměnily svůj význam atd. Další změny nás teprve čekají.

Budoucnost ukáže, jestli se dopravní chování Čechů vrátí na stejnou úroveň jako před epidemií.

Jak to tedy vypadalo s naším dopravním chováním před epidemií COVID-19? Každý obyvatel Česka starší pěti let podnikl v průměrný pracovní den 2,33 cesty, velkou většinu – konkrétně 61 procent – potom aktiv-



ním způsobem, to znamená pěšky, na kole či v kombinaci s městskou hromadnou dopravou. Každá druhá cesta byla kratší než 4 kilometry. Auta? Stále 39% všech denních jízd, a to i těch absurdně krátkých pod 4 kilometry.

To všechno s sebou nese zásadní otázky, jak tomuto reálnému obrazu pohybu lidí odpovídají:

- Národní, regionální i lokální investice do dopravní infrastruktury (dynamické i statické), která lidem umožňuje bezpečný, komfortní, příjemný, všechny smysly aktivující pohyb z bodu A do bodu B,
- pozornost státu, krajů i radnic, kterou aktivnímu a pasivnímu způsobu dopravy věnují,
- další plánované kroky státu, krajů i radnic tak, aby vedly k dalšímu zvyšování podílu aktivní dopravy?

### Plány udržitelné městské mobility (SUMP) v Evropě

A tady vstupuje na scénu plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP); široce dostupný a zároveň smysluplný nástroj, jehož prostřednictvím může vzniknout takové město, ve kterém naše děti i jejich děti budou chtít žít.

Jeho druhá edice metodiky, zveřejněná Evropskou komisí v říjnu 2019, je přitom zásadně odlišná od průkopnické verze 1.0 staré už 6 let. O hlavních novinkách v doporučeném postupu přípravy plánů mobility dle metodiky již informovala konference „Od plánů udržitelné městské mobility 1. generace k SUMP 2.0“, která se uskutečnila 12. 11. 2019 na Ministerstvu dopravy v Praze.

### Plány mobility v České republice

V současné chvíli svůj plán mobility řada českých měst připravuje, některá ho podle metodiky první generace už dokonce mají. Znamená to, že není potřeba nic dělat?

Naopak.

Změny jsou na první pohled jen kosmetické, ve svých důsledcích ale přinášíjí zcela jiný pohled na dopravně-inženýrské plánování. Pohled, který do středu pozornosti staví člověka a jeho potřeby na daném městském území.

### Orientace na životní styl – jiný přístup ke vnímání metodiky SUMP 2.0

Metodika SUMP 2.0. chce podpořit takové principy plánování, ze kterého musí být zřejmé, že se nejedná jen o dopravu a parkování, ale o náš životní styl, který se projevuje i naším pohybem. Chodíme pěšky, jezdíme na kole, využíváme veřejnou dopravu, jezdíme a parkujeme auty. Jiné jsou cesty do práce, jiné za nákupem, jiné za volným časem.

Zcela jiné chování a potřeby má dítě, student, senior, žena nebo muž v produktivním věku. Jenže právě poslední skupina má největší slovo při přípravě plánu, její příslušníci tak promítají své potřeby do tohoto plánu a možná skutečně zapominají na své děti a na svá vnoučata. Nová metodika není jen technicko-inženýrský dokument, ale opírá se i o prvky společenských a humanitních věd.

### Dokázat vidět přínosy v jiném úhlu pohledu

Veřejnost má být zapojována průběžně. Ne, že město občany jen informuje, nýbrž dává

prostor reálně se zapojit do procesu. K tomu má napomoci několik klíčových momentů – milníků.

### Důraz na implementaci

Pro obyvatele nejviditelnější a zároveň nejcitlivější je implementace opatření, pro vedení města by mělo jít o realistické kroky v duchu již odsouhlasených vize a cílů. Jednoduchý a srozumitelný dokument by měl obsahovat mimo jiné i finanční možnosti města realizovat jakákoli opatření.

Velikost bodů ukazuje na hlavní důrazy a pozornost, která by se měla soustředit především na implementaci.

Dobře připravené a vedené udržitelné plány městské mobility poznáte podle důrazu na praktická opatření a implementaci, ale to je na samostatný článek. Zatím tedy jen několik příkladů: které město počítá s mobilitou jako službou, s podporou elektrokol, sdílení aut, atd., atd.

### Originalita = Individuální přístup

SUMP není souborem receptů, jde o metodu. Všichni ví, jak rozdílná mohou města být a jak složitý bývá proces rozhodování v městském prostoru. Hlavní výzvou při realizaci SUMP je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům.

### Závěrem

Metodika plánů udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0. se aktualizuje na základě participace s řadou politiků, úředníků, odborníků a široké veřejnosti. Participační program je postaven na řadě webinářů, workshopů, jednání a konferencí. Jádrem participace jsou pak průběžné konzultace k jednotlivým kapitolám aktualizované evropské metodiky SUMP 2.0. Z tohoto důvodu byl vytvořen webový portál akademiemobility.cz, kde jsou zveřejněny všechny relevantní informace k připravované metodice SUMP 2.0.

Co znamená vydání nové metodiky pro města s již dokončeným plánem udržitelné městské mobility? Pro města, která k plánování mobility přistupovala formálně a chtějí v trendu pokračovat, nebudou změny v nové metodice výrazné. Vzhledem k vzájemné provázanosti obou edic se města s již zpracovaným plánem mobility nemusí obávat, že je třeba stávající dokument výrazně měnit. Aneb, pokud budou chtít města dokázat, že mají svůj plán v souladu s metodikou SUMP 2.0., tak to jistě centrální komisi při MD dokážou. Jen občané města si nevšimnou, že existuje nějaký plán SUMP.

Porovnávat SUMP 2.0 s první generací je zhruba jako postavit elektrokolo vedle dreziny. A vám, odborníkům, kteří mají šanci budoucnost měst ovlivnit, tu místo tečky necháváme otázku: na čem budete chtít v budoucnu jezdit vy? Dál na pomyslné drezině, nebo na elektrokole?

## Postřehy z dopravy ve velkých Helsinkách

Ing. Martin Krejčí (HaskoningDHV Czech Republic, kancelář Ostrava, e-mail: martin.krejci@rhdhv.com)

### Úvod

Metropole Finska – Helsinky podobně jako v ostatních zemích funguje jako magnet pro mladé Finy, kteří se sem stěhují houfně za prací. Na rozdíl například od Švédska nemá Finsko až tak velké problémy s imigrací – zjevně to souvisí s řečí, kterou se naučit není vůbec jednoduché a bez její znalosti je šance na získání zaměstnání takřka nulová. Kromě finštiny je druhým oficiálním jazykem švédština. Skandinávie vždy sázela na odpovědný přístup občanů a udržitelný rozvoj je zde velkým tématem.

Můj syn zde momentálně žije a pracuje, takže mám informace nejen z vlastní zkušenosti. Finsko patří jako ostatní země k poměrně drahým zemím, takže pro něj je výhodnější i z rodinných důvodů, protože tchyně je Lotyška, jednou za 14 dní vycestovat trajektem a nakoupit potraviny zde. Alkohol je rovněž drahý a tak Finové jezdí na trajektech do Pobaltí se "uvolnit".

### Správa země

Finsko je rozděleno do 19 provincií, z nichž jednu tvoří Helsinky a nejbližší okolí. Z 5,5 milionu obyvatel celé země žije v této provincii cca 1,4 milionu obyvatel. Mezi hlavní sídla provincie patří kromě Helsinek též Vantaa (zde je umístěno mezinárodní letiště), Espoo (tam nyní přebývá moje ratolest) a Kauniainen.

### Bydlení

Protože jako všude na světě je bydlení v metropoli drahé, vznikají jako houby po dešti kolem Helsinek nová sídliště. Díky morfologii terénu, finskému smyslu pro respektování přírody a severskému způsobu architektury a urbanizmu to však nejsou lány paneláků, na něž jsme zvyklí. Všechno je s citem vkomponováno do přírody, skály, voda a zeleň prostupují obytnými celky. Všude jsou hřiště, na každém hřišti najdete mičudu, s níž si můžete číst.

### Doprava všeobecně

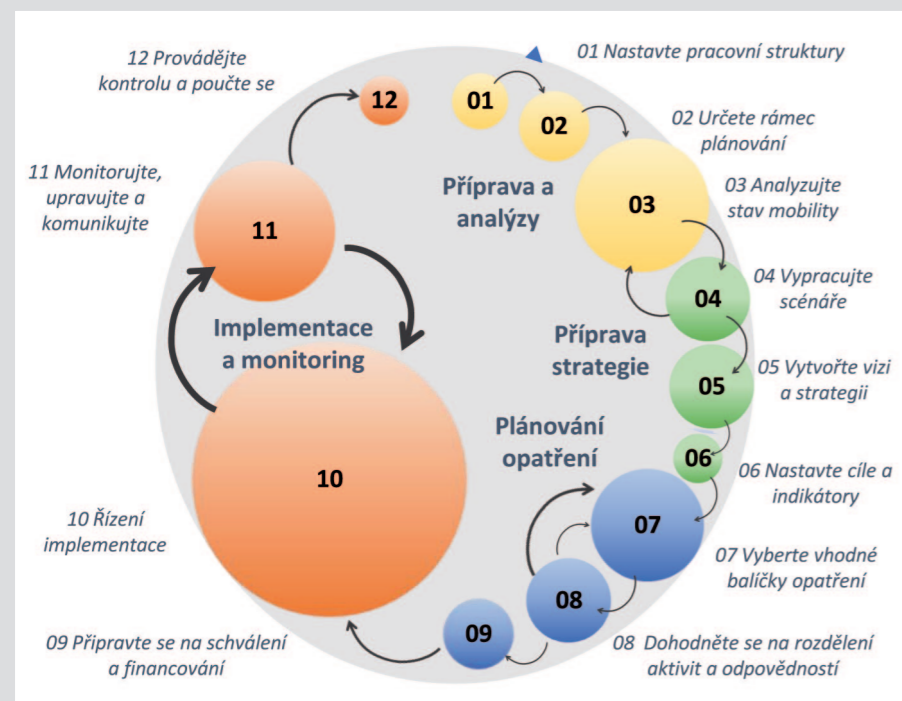
S ohledem na velmi rozdílnou hustotu zařídnění jsou i hlavní dopravní tepny soustředěny zejména v jižní části země. Na rozdíl od nás zde velkou roli hraje též lodní doprava. V Helsinkách se nachází nejseverněji umístěné metro na světě. V metropolitní oblasti je zaveden integrovaný dopravní systém tak, jak známe z našich krajů. Tarif je zónový (zóny A-D). Kromě městské dopravy je možno využít též příměstských vlaků typu S-Bahnu.

### Městská doprava

Mezi základní druhy městské dopravy patří metro, tramvaje, autobusy a přivozy. K dispozici jsou též bikesharingová kola, samostatně pro Helsinky a Espoo a samostatně pro Vantaa. Názvy a hlášení jsou jak ve finštině, tak i švédštině. Metro tvoří v podstatě jedna linka,

rozvětvená na východním konci, na západním konci je část spojů ukončena dřívě, než je konečná (zde metro zajíždí až do Espoo). Tramvaje jezdí na metrovém rozchodu, novější dodává dceřiná firma naší Škodovky. Možno je navštívit též muzeum MHD, ale moc od něj nečekejte. Hustá je síť autobusové dopravy včetně páteřních linek. Příměstské vlaky, zahrnuté do systému, jsou značeny písmeny a je nutno si dávat pozor, v které stanici jednotlivé S-Bahny staví. Jednoduchý lístek pro dospělého na zóny AB stojí 2,80 Euro. K dispozici jsou též lístky na 1-7 dní (zlevněné pro mladé ve věku 7-17 let) a permanentky pro pravidelné cestující.

Poměrně hodně je rozvinutá cyklistická doprava. I když nejvyšší bod provincie nepřevyšuje 175 m.n.m., tak je území hodně členité a není to jízda po rovině jako třeba v Holandsku. Městská kola jsou typicky robustní, jejich rychlost z kopce většinou nepřesáhne 20 km/h. Stojany jsou četné. Systém je obdobný našim, je třeba se zaregistrovat, zaplatit a na základě došlého kódu si vypůjčit kolo. Provozovatel s Vámi komunikuje i na začátku a konci sezóny (v zimě nejsou sdílená kola v provozu). K dispozici jsou též stojany u občanské vybavenosti. Cyklistické pruhy na komunikacích jsou v červené barvě. Pokud je v centru Helsinek dlažba z kočičích hlav, jsou cyklopruhy



Relativní časová náročnost jednotlivých kroků v SUMP 2.0  
Zdroj: Partnerství pro městskou mobilitu, s využitím podkladů Rupprecht Consult



Obrázek 1: vnitroblok v Espoo



Obrázek 2: hřiště v každém dvoře



Obrázek 3: Vantaa, před letištěm



Obrázek 4: trajekt – součást MHD



Obrázek 5: interiér vozů metra



Obrázek 6: příměstský vlak na nádr. Pasila