

PROČ NAŠE MĚSTA POTŘEBUJÍ UDRŽITELNOU MOBILITU



ĀUTOMAT

JAK DOPRAVA VE MĚSTĚ POMÁHÁ NAPLŇOVAT JEHO EKONOMICKÉ, SOCIÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ POTŘEBY



V roce 1960 žil 1 ze 3 obyvatel planety ve městě. Dnes je to téměř 6 z 10 a toto číslo nadále roste. OSN předpokládá, že v roce 2050 to bude 7 z 10 lidí. Největší růst čeká města v Africe a Asii. Očekává se také růst počtu „megaměst“ - sídel s počtem obyvatel vyšších než 10 milionů, z 31 v roce 2016 na 41 v roce 2030.

MOBILITA DOSTUPNÁ VŠEM



I přesto, že dopravní návyky obyvatel měst se zásluhou pandemie covidu 19 trochu změnily, mobilita je stále majoritní problém měst. Města jsou zodpovědná za polovinu dopravních emisí. Ty každoročně způsobují zdravotní problémy a úmrtí tisíců lidí. Dopravní tepny i ulice jsou ucpané auty, což brání ekonomickému růstu a ovlivňuje kvalitu života obyvatel.

Každý druhý člověk na světě zároveň nemá přístup k veřejné dopravě. V některých částech světa jde dokonce o 2/3 lidí. Proto je jedním z cílů OSN do roku 2030 poskytnout přístup k bezpečné, dostupné a udržitelné dopravě všem.

Sektor dopravy je považován za jednoho z největších znečišťovatelů planety, který každoročně vyrobí čtvrtinu celosvětových emisí CO₂. Skleníkové plyny z benzínových a naftových motorů jsou jednou z příčin současné klimatické nouze a mají také škodlivý vliv na veřejné zdraví. A proto stále více vlád po celém světě řeší udržitelnou dopravu. Ta pomáhá tvořit udržitelná města, která využívají formy dopravy přívětivější k přírodě.

1 ENVIRONMENTÁLNÍ, SPOLEČENSKÉ A EKONOMICKÉ POTŘEBY

„Hlavním principem udržitelné dopravy je uspokojení potřeb současnosti, aniž by tím trpěly budoucí generace,“ říká profesorka Hongkongské univerzity Becky Loo, autorka publikace Neudržitelná doprava v Číně. Myslí tím, že musíme brát v potaz environmentální, ekonomické i sociální faktory, tak aby se zlepšila celková kvalita života obyvatel měst. S tím souhlasí i profesorka Lucy Budd, odbornice na leteckou dopravu: „Udržitelná doprava nabízí mobilitu, která je kulturně a klimaticky vhodná pro danou lokalitu a zároveň je sociálně, environmentálně a finančně udržitelná pro určené časové období,“ říká.

Dr. Justin Spinney, kulturní geograf z University of Cardiff a autor knihy Understanding Urban Cycling zdůrazňuje problematiku zdrojů našich dopravních potřeb: „Udržitelná doprava znamená snížený pohyb lidí a věcí a přináší všechno, co potřebujete, blíže k vám. Čím snazší přístup, tím méně energie a zdrojů. Potřebujeme se přibližovat transportu, který podporuje sdílenou a nerůstovou ekonomiku,“ vysvětluje.

2 TECHNOLOGIE

„Udržitelná doprava není jen o elektrické baterii,“ dodává Dr. Rosalie Ray z Texas State Univesity. „Elektrická auta stále spotřebovávají celou řadu zdrojů, stále jsou to auta, která zaplevelují naše města a způsobují dopravní nehody. Zabijí milión lidí ročně a my to z nějakého důvodu stále akceptujeme,“ říká Dr. Spinney. Lidská víra v technologie, jakožto řešení všech našich problémů je podle ní až perverzní a technologie vidí jako součást problémů, nikoliv jejich řešení. „Potřebujeme více sociálních a politických a méně technologických inovací,“ vysvětluje.

3 PROČ MĚSTA POTŘEBUJÍ UDRŽITELNOU MOBILITU?

Znečištění ovzduší a ucpané ulice jsou zjevné problémy našich měst. Ale zdaleka to nejsou jediné důvody, proč potřebujeme udržitelnou mobilitu.

4 ROVNOST

„V kontextu prostorové nerovnosti je velmi podstatná společenská dimenze,“ říká Dr. Crystal Legacy z University of Melbourne. Doprava musí být dostupná nejen v různých geografických podmínkách, ale také s ohledem na věk, pohybové schopnosti a gender. Udržitelnost komunit je otázkou rovnosti. „Vezměte si ceny bydlení. Pokud si nemůžete dovolit bydlet v centru, znamená to, že budete muset více dojíždět,“ vysvětluje. To, že tito lidé cestují méně udržitelnými



prostředky, není často jejich volba, jen nutnost. Naše závislost na dopravních prostředcích poháněných fosilními palivy jen zvyšuje naši zranitelnost. Udržitelná doprava by měla jít ruku v ruce s dostupným bydlením.

5 ZMĚNA CHOVÁNÍ

Náš existující transportní systém je tolik orientován na osobní automobilovou přepravu, že z ní často činí tu nejspokladnější cestu. Jakékoliv snahy o její omezení budou vždy čelit silné opozici. Prvním krokem ke změně je vůle riskovat a činit nepopulární opatření ve prospěch udržitelné mobility. Druhým je pak zapojení komunity. Doprava se zdá být velmi technickým tématem a participace občanů na jejím řešení je často velmi symbolická. A to i přesto, že doprava je ve skutečnosti o lidech.



6 JAK TEDY VYPADÁ IDEÁLNÍ UDRŽITELNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM VE MĚSTĚ?

Vždy samozřejmě záleží na urbanistickém kontextu. Mělo by jít o systém, který vyhovuje lokálním podmínkám, zohledňuje klima i preference obyvatel a snižuje uhlíkovou stopu.

7 INTEGRACE

Páteří takového systému je železniční síť a pak síť autobusových linek. „Cílem je, aby jakoukoliv cestu bylo možná vykonat buď vlakem, nebo autobusem,“ vysvětluje Ray. Pak potřebujeme „kompletní“ ulice s chodníky a určitým počtem ochranných cyklopruhů. Ideální dopravní systém plánuje s ohledem na územní a sociální plánování. Skvělým výchozím bodem je koncept 15minutového města, kde převážnou většinu věcí, které na denní bázi potřebujete, najdete v docházkové vzdálenosti.



8 NÁKLADNÍ DOPRAVA

„Ráda bych viděla města úplně bez aut, ale nemyslím si, že se toho brzy dočkáme, pokračuje profesorka. „Začneme tím, že pokud budeme používat auta, tak sdílená, a především na okrajích měst.“ Je třeba vzít v úvahu také služby, obsluhující naše města, např. nákladní dopravu, která je stále rostoucím odvětvím. „Diskuse o udržitelné mobilitě se často omezují jen na osobní dopravu. Plánovači, tvůrci politik a odborníci z praxe si také musí být vědomi požadavků městské mobility nákladní dopravy,“ říká profesorka Budd.

9 PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB

Není žádným tajemstvím ani překvapením, že místní samosprávy hrají významnou roli v zavádění a podpoře udržitelné dopravy ve městech. Její financování musí ale probíhat i na celonárodní úrovni. Samosprávy by měly začít tím, jak plánují nové stavby. „Žádná nová stavba plánovaná dále než 2 kilometry od veřejné dopravy by neměla dostat stavební povolení. Develepeři by měli plánovat s ohledem na vliv dopravy,“ říká Dr. Spinney. Města také musí změnit způsob, jakým plánují a řídí dopravní infrastrukturu. „Velké dopravní stavby se plánují tak, abychom dostali velké množství lidí z jedné části města nebo regionu do druhé. Potřeba stavět takto megalomansky je problematická,“ říká Dr. Legacy.

10 AKTIVNÍ A VEŘEJNÁ DOPRAVA JAKO FINANČNÍ PRIORITY

Musíme ustoupit od nadužívání znečišťujících motorových vozidel. Města musí zařídit, aby hendikepovaní, mladí lidé, senioři a nízkopříjmové rodiny měly přístup ke službám, které potřebují. A to bez jakýchkoliv kompromisů. Vedení měst by měla zvážit nejen benefity, ale i skryté náklady jednotlivých druhů dopravy. „Doprava totiž není soukromý statek. Má své sociální funkce, a tudíž jde o statek veřejný. Musíme si být vědomi širších sociálních, ekonomických a environmentálních externalit. Úspora času by neměla být při analyzování nákladů na dopravu tou jedinou prioritou,“ říká profesorka Loo. Cenu za tyto externality ve finále platí celá společnost.



11 FINANCOVÁNÍ BEZPEČNÉ INFRASTRUKTURY V ČESKU

Dopravní stavby jsou typicky financované přímo z rozpočtů samospráv, a pokud je to možné, tak i za podpory dotací určených pro podporu rozvoje specifických typů infrastruktury. Na výstavbu opatření pro bezpečnou jízdu na kole mohou česká města a obce čerpat dotační příspěvek až do výše 85 % nákladů ze Státního fondu dopravní infrastruktury. „Každoročně tak stát podporuje výstavbu cyklostezek, cyklopruhů a jiných opatření řádově stovkami milionů korun. Finanční překážky pro výstavbu atraktivních opatření pro bezpečnou jízdu na kole jsou tak v Česku minimalizovány. Tento druh infrastruktury je obecně ten nejlevnější v porovnání s jinými druhy, a zároveň je možné většinu nákladů pokrýt státní podporou,“ říká Michal Šindelář ze spolku AutoMat.



12 KOMUNIKACE A PARTICIPACE

Komunikace a participace všech zainteresovaných stran jsou pro města přecházející na udržitelnou dopravu nepostradatelné. „Ať uděláte cokoli, vždycky se najde někdo, kdo nebude spokojen. Holistická diskuse je tedy základ. Politici a inženýři musí vystoupit ze svých bublin a otevřeně, smysluplně a s pokorou diskutovat se všemi, kterých se doprava ve městě týká,“ říká Dr. Legacy.

13 ZAPOJENÍ DAT

Moderní technologie nám s udržitelnou dopravou zas až tolik nepomohou, ale musíme se soustředit na inovace sociální. „Technologie jsou základním pilířem fungování stroje neomezeného ekonomického růstu, a to je problém, se kterým bychom měli bojovat,“ vysvětluje Spinney.

ŠEST KROKŮ K UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITĚ

V roce 2021 vytyčili ve své studii *Změna kurzu: Směřování městské osobní přepravy k udržitelnosti prostřednictvím modálního podílu autoři Miriam Muller a Oscar Reutter 6 hlavních oblastí, na které se mají města v tomto procesu soustředit.*



1. VYUŽITÍ ÚZEMÍ:

např. budováním rozmanitých čtvrtí v brownfieldech s dobrou dopravní obslužností

2. ENERGETICKÁ EFEKTIVITA:

např. car-sharingová schémata, nákladní doprava s využitím cargokol a elektroaut

3. VYUŽÍVÁNÍ AUT:

např. zpoplatňování vjezdu do centra, využití silnice k efektivnějším způsobům dopravy, snižování rychlostních limitů, zvyšování parkovacích poplatků

4. VEŘEJNÁ DOPRAVA:

např. rozšiřování sítě veřejné dopravy, snižování jízdného, vyšší četnost spojů

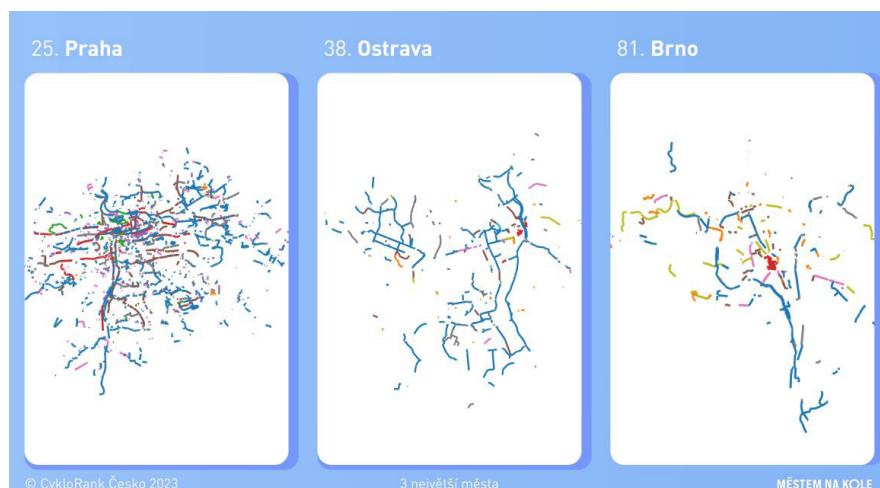
5. CYKLISTICKÁ DOPRAVA:

např. bezpečnější infrastruktura, sdílená kola, cyklozápůjčky

6. CHŮZE:

např. více chodníků, přechodů pro chodce, odstraňování bariér, schodů, zábradlí apod.

Analýza CykloRank Česko se snaží přinést základní přehled o délce a hustotě cyklistické infrastruktury v českých městech. Odhaluje tak přední české cyklistické „ráje“ s velkým množstvím cyklostezek, cyklopruhů i další infrastruktury jako cyklostanů, pěších zón či chodníků s povoleným vjezdem kol. Takto se umístila největší česká města.



CASE STUDY: POLITICKÉ LEKCE Z VÍDNĚ

V roce 1993 se 40 % jízd uskutečnilo autem. V roce 2014 už to bylo jen 27 %. Město tohoto výrazného zlepšení dosáhlo vylepšením a zlevněním MHD. Také zavedením restrikcí pro automobilovou dopravu a vylepšením podmínek pro chůzi a cyklistiku.

Celý tento proces vyžadoval kompromisy, politické dohody a konsenzus všech zúčastněných stran. Ve studii publikované v International Journal of Sustainable Transportation, popsali Ralph Buehler, John Pucher a Alan Altshuler, jaké nástroje město využívalo při zavádění udržitelné dopravy.

- Využití pilotních projektů, které byly zavedeny trvale, pokud se ukázaly být efektivními a užitečné.
- Využití průzkumů a referend pro změření veřejné podpory kontroverzních politik a demokratizaci rozhodovacího procesu.
- Intenzivní spolupráce s jednotlivými městskými částmi.
- Přijetí opatření, ze kterých mají prospěch všechny věkové skupiny obyvatel.



JAKÝM KONKRÉTNÍM ZPŮSOBEM MOHOU JEDNOTLIVCI OVLIVNIT DOPRAVNÍ POLITIKU VE SVÉM MĚSTĚ?



„Jednotlivci mohou dělat informovaná rozhodnutí, lobovat u místních politiků a dopravců za to, aby upřednostňovali udržitelnou dopravu a sami ji také aktivně využívat,“ říká Budd.

„Můžeme například prosadit budování infrastruktury pro pěší a cyklisty na úkor parkovacích stání,“ doplňuje Legacy.

Všichni se rádi považujeme za environmentálně a společensky uvědomělé. Ale když dojde na možnost jezdit kamkoliv po městě autem, kdykoliv se nám zachce, nechceme o ni přijít.

„Potřebujeme regulace na vládní úrovni, abychom mohli činit správná rozhodnutí. A k tomu potřebujeme politiky s vizí a páteří,“ dodává. A jeho rada: Volte si lidi, kteří zajistí, že vaše vnoučata budou mít stále k dispozici obyvatelnou planetu.



Nicméně, jak zdůrazňuje Spinney, naše chování se neodehrává ve vakuu. „Vyučuji udržitelnou dopravu, ale stále vlastním auto a stále létám letadlem, dalo by se říct, že jsem vlastně pokrytec,“ říká. Problém je, že pro každého z nás je těžké dělat ta správná rozhodnutí, protože struktury, ve kterých se pohybujeme, nám nabízí ta špatná jakožto pohodlnější, jednodušší a levnější.

ZAPOJTE SE DO PROCESU

Tím, že se aktivně zapojíte a pochopíte, jak se rozhodování o dopravě děje, můžete stávající struktury pomoci změnit. Můžete interpelovat své zastupitele, účastnit se výborů a učinit tak proces dopravního plánování demokratičtějším. Hlídejte své politiky a podporujte spolek AutoMat, který dohlíží na to, aby jednali ve veřejném zájmu. Zapojte se do výzvy Do práce na kole - ať už jako jednotlivec, firma nebo město a zkuste bořit dopravní mýty.



www.dopracenakole.cz
www.auto-mat.cz
www.nakrmteautomat.cz

Vydal Auto*Mat, z. s., v roce 2024.