



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Výstava Žijeme města budoucnosti

10. 9. 2025 – workshop 17:30

Ing. Jaroslav Martinek

Jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.



www.dobramesta.cz



CITYChangers

AKADEMIE
MĚSTSKÉ MOBILITY



„Emoce a rozum musí jít vždy ruku v ruce“

Miroslav Svítek



AKADEMIE POLITIKA A MOBILITA ▼ NÁŠ SPOLEČNÝ PROSTOR A MOBILITA ▼ MOŽNOSTI MOBILITY ▼ ZDROJE ▼



Žijeme města budoucnosti
Představujeme vám koncept putovní
výstavy



Tým expertů
Naše největší síla tkví v naší síti
zkušených expertů.



Nabídka služeb
Plánování veřejného prostoru ovlivní
dopravu, nikoliv naopak. Víme jak.

AKTUALITY

NEJBLIŽŠÍ AKCE



Výstava je propojená s odborným webem: <https://www.akademiamobility.cz/>

www.dobramesta.cz



Partnerství
pro městskou
mobilitu

„Emoce a rozum musí jít vždy ruku v ruce“

Miroslav Svítek



The Poly-SUMP Methodology

How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region

Guidelines



Sustainable Rural Mobility for Resilience In Support of Ecotourism



WORKING VERSION

Guidance on Rural Shared Mobility solutions



TOPIC GUIDE

INTEGRATION OF SHARED MOBILITY APPROACHES IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING



Výstava je propojená s odborným webem: <https://www.akademiamobility.cz/>

www.dobramesta.cz



Partnerství pro městskou mobilitu

Osobnosti garantují výstavu a její odborný rozměr.



” Milan Cais

Do veřejného prostoru patří dobré umění, stejně jako chytré plánování výstavby a rekultivace starého nefunkčního za nové funkční. Zkrátka, aby nás všechny bavilo v něm pobývat stejně jako doma, kde se cítíme dobře.

MgA. Milan Cais – vizuální umělec, performer, hudebník, zakladatel a klíčový člen skupiny Tata Bojs – je multimediálním umělcem mnoha talentů. Vizuálnímu umění se věnuje od počátku své kariéry souběžně s hudbou. Vedle scénických řešení koncertů a vizuálních výstupů kapely samostatně rozvíjí i svou vlastní výtvarnou tvorbu často s důrazem na společenská témata.



” Miroslav Svítek

Emoce a rozum musí jít vždy ruku v ruce.

Prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr.h.c., svoji profesní dráhu spojil s Fakultou dopravní, ČVUT, kde byl docentem, profesorem a děkanem. Je autorem či spoluautorem více než 200 odborných publikací a dvaceti monografií. Získal zlatou Felberovu medaili za rozvoj ČVUT, stříbrnou medaili Univerzity Matěje Bela za budování oboru Informatika a v roce 2015 se stal historicky prvním prezidentem Czech Smart City Cluster. V roce 2019 mu byla udělena cena ministryně pro místní rozvoj Osobnost Smart City.

Emoce a rozum musí jít vždy ruku v ruce



Úvod



O VÝSTAVĚ

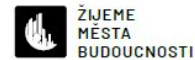
Cílem putovní výstavy *Žijeme města budoucnosti* je vyvolat diskusi o veřejném prostoru, pomoci městům vést dialog o veřejnosti, a díky tomu změnit to, jak veřejnost vnímá kvalitu staveb krajinné architektury zahrnující i stavby pro motorovou a bezmotorovou dopravu a další formy udržitelné mobility i stability v interiéru našich měst. V současnosti žijeme v městských oblastech více než polovina světové populace, v roce 2030 to bude téměř 6 miliard lidí. V České republice dosahuje urbanizace již 74 %. Chceme-li vytvářet města budoucnosti, musíme mít jasnou vizi dobrého města, ve kterém budou mít jeho obyvatelé možnost přepravovat se bezpečně, pohodlně a efektivně. Musíme stavět a udržovat čistá, bezpečná, přívětivá, zelená a především atraktivní města bez dopravních kolon, nadměrného hluku a znečištění, kde se na sebe lidé usmívají, jsou ohleduplní a děti si mají kde hrát.



„Milan Čelís“

Do veřejného prostoru patří dobré umění, stejně jako obytné plánování výstavby a environmentální neustálý dialog se svou komunitou. Zdravíme, když naše veřejný prostor v něm působí stejně jako doma, kde se cítíme dobře.

Přip. Milan Čelís – vizuální umělec, performer, hudebník, sakralista a křesťan. Společně s Milanem Čelísem je multimedialním umělcem mnoha generací. Vizuální umění se věnuje od počátku své kariéry současně s hudbou, videem a designem. Jeho umění konceptuálně a vizuálně vystupuje napříč samostatně rozvíjí svou vlastní výjimečnou tvorbu často s důrazem na společenskou tematiku.



DĚKUJEME ZA SPOLUPRÁCI

Výstava *Žijeme města budoucnosti* je odvážným projektem, který upozorňuje na fakt, že veřejný prostor je jen jeden a my se musíme rozhodnout, zda dáme přednost dalším parkovacím místům, nebo raději dětským hřištím, krajinným úpravám, vodním prvkům aj. Tato výstava rovněž přináší dobrou zprávu o tom, že lidé na mnoha místech po celém Česku o podobných koncepcích již uvažují.

Tuto výstavu připravil spolek *Partnerství pro městskou mobilitu*, z. s. ve spolupráci s respektovanými odborníky: architekty, urbanisty, výzkumníky, zástupci měst, občany a různými organizacemi, aby společně představili vizi univerzálního města jako „dobrého města pro život“.



Politika a mobilita



AKADEMIE
MĚSTSKÉ MOBILITY



facebook

AKADEMIE

POLITIKA A MOBILITA ▾

NÁŠ SPOLEČNÝ PROSTOR A MOBILITA ▾

MOŽNOSTI MOBILITY ▾

ZDROJE ▾

Nacházíte se: Politika a mobilita

Politika a mobilita

Cílem je rozvíjet teze **Nové Lipské charty** definující roli politiky v mobilitě.

Politika pro obecné blaho

Veřejné orgány by měly jednat v zájmu veřejného blaha a zajišťovat služby a infrastrukturu ve prospěch všech. Tato infrastruktura a služby by měly být inkluzivní, cenově dostupné, bezpečné a přístupné pro všechny, včetně nejslabších a nejzranitelnějších skupin obyvatel, zejména těch, kteří žijí ve městech v odlehlých a smršťujících se oblastech. To by mělo zahrnovat i otázky dopravy a mobility.

Integrovaný přístup

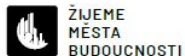
Všechny oblasti městské politiky je nutné koordinovat v prostoru, čase a mezi sektory. Integrovaný přístup se opírá o spravedlivé a simultánní zvážení všech obav a zájmů souvisejících s rozvojem měst. Proto by měl sdružovat a vyvažovat různé, částečně protichůdné zájmy, ale i vzájemné účinky různých zásahů. Města musí zavést integrované a udržitelné strategie rozvoje měst a zajistit jejich implementaci ve městě jako celku, od funkčních oblastí až po jednotlivé čtvrti.

Víceurovňová správa

Každá úroveň veřejné správy – místní, regionální, metropolitní, národní, evropská i celosvětová – má na základě zásad subsidiarity a proporcionality specifickou odpovědnost za budoucnost našich měst. Složitě výzvy by měly být řešeny společně na všech úrovních městské



Politika a mobilita



MÁM RÁD MÍSTO, KDE ŽIJÍ



Chceme-li vytvořit místo, kde lidé rádi žijí, musíme mít jasnou vizi. Vizi dobrého města, ve kterém všichni jeho obyvatelé, a to i ti nejranitelnější – děti, starší občani, maminky s kočárky – mají možnost přepravovat se pohodlně a efektivně. Jen tak se budou lidé bez obav o svou bezpečnost i zdraví rádi setkávat, účastnit se společenských akcí, více využívat bezmotorovou dopravu ve veřejném prostoru. Stavby krajinářské architektury, kterými jsou ulice, náměstí, nábreží i parky a vnitrobloky, potom přirozeně ožijí. Rostoucí počet obyvatel a pracovních míst obzvláště ve velkých městech vytváří silný tlak na současnou dopravní řešení, infrastrukturu i rostlinstvo, to vše nejen ve veřejném prostoru. Proto je zvlášť důležitá přícházet s novými nápady a vizemi a také nacházet silné lidi, kteří pro všechny občany dokážou přetvářet a unavená města proměnit na města budoucnosti.



” Marek Pazderna

Lidé sem nejednou přepat, ale jsou ochotni věnovat čas a peníze do rozvoje této úsporné. Více spojuje život poruší za největšího dovolu Bystřice, tolik aktivních spojků snad v žádné jiné obci neznám.

Ing. Marek Pazderna patří k matadorům komunální politiky na území Olomouce i v celém kraji. Je nepřehlédnutelným výrazem, ale zejména tím, co spojuje se svým týmem jako starosta v malém městě nedaleko Olomouce za dvě desítky let vybudoval. Velká Bystřice patří k nejrozvinutějším obcím regionu a v počtu sportovních a kulturních akcí může konkurovat jen krajce město.



Projekt je spolufinancován z prostředků státního rozpočtu ČR z programu Podpora pro místní rozvoj.



VÍCE K TÉMATU

Pomáháme městům být zdravější

CITYChangers

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY

10000

10000

10000

10000

10000



CHOVÁME SE CHYTŘE



Společnost se snaží stále lépe a efektivněji naplňovat přirozenou lidskou potřebu pohybu z místa na místo, neboli mobilitu. Výsledek kola, použití páry, spalovací motor – to vše nás posouvá vpřed. Máme mnoho možností, jak svou potřebu naplňovat. Jednotlivé způsoby mobility můžeme střídat a kombinovat na základě aktuálních potřeb. To, jak se rozhodneme, by mělo být závislé na řadě okolností a aktuálních potřeb. Bohužel síla zvyku často převládá a my si zvolíme drive, než se zamyslíme. Pro zdravý rozvoj našeho území je potřeba, aby naše rozhodnutí byla rozvázná a informovaná a aby se plánovalo s ohledem na bezpečnost, komfort a vzájemnou konkurenceschopnost jednotlivých druhů mobility. Neexistuje špatný a dobrý způsob mobility, existuje jen jeho chytré a hloupé využití.



” Enrique Peñalosa

Vyspělejší město, kde chudí mohou jezdit autem, ale takové, kde i bohatí jezdí veřejnou dopravou.

Enrique Peñalosa Lundsko je kolumbijský politik. Měl lety 1998 a 2001 byl starostou Bogotá, v roce 2010 byl národním spř. zvlášť. Pracoval také jako náměstí a konzultant v oblasti městské a dopravní politiky. V roce 2009 byl zvolen předsedou rady Institutu pro dopravu a rozvojovou politiku, nestal se neziskovou organizací se sídlem v New Yorku.



Projekt je spolufinancován z prostředků státního rozpočtu ČR z programu Podpora pro místní rozvoj.

CITYChangers

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY

10000

10000

10000

10000

10000

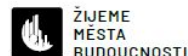
10000

10000

10000

10000

10000



ŽIVOT VE MĚSTĚ



Město má být místem pro náš život a my, lidé, toto místo tvoříme a pečujeme o něj, abychom v něm rádi žili. Komunikace, nejen fyzické, tvoří tepnou síť celého tohoto systému a lidé jsou těmi, kdo na nich tvoří život. Musíme vytvořit vizionářskou kulturu městské mobility, postavenou na nové městské síti udržitelné dopravy. Musí dojít k přebudování uliční sítě tak, aby nabízela možnosti nejen provozu automobilů, ale i jejich alternativ – vozidel hromadné dopravy, kol, koloběžek a jiných „vozítek“. Napomoci má koncepce „Města krátkých vzdáleností“ prostřednictvím takzvaného plánu udržitelné městské mobility.



” Josef Filip

Četl jsem do školy autem, abychom je ochránili před dopravou, kterou před tou školou generujeme my sami.

Ing. Josef Filip, Ph.D. je projektant autorizovaný ČKAIT. V roce 2004 založil projekt kancelář Ing. Josef Filip - Projekt dopravní s-n-o, která se zabývá projekcemi ve městech - především dopravních staveb a plánování do městské infrastruktury.



Dostupnost území na kole je 25x vyšší než pěšky (za stejné čas). Území kole výrazně postuje plošnou dostupnost veřejné dopravy a navzdorem se tak podporují. Všechny základní potřeby by měly být dosažitelné pěšky nebo na kole do 75 minut od domova, což definuje pojem patnáctiminutové město.

Město krátkých vzdáleností je takové, kde máme nezbytné služby na dosah. Za pouhou čtvrthodinu chůze nebo jízdy na kole si dokážeme obstarat vše, co potřebujeme k životu. Nemusíme bychom pak trávit dlouhé hodiny v autě nebo jiných dopravních prostředcích.



Projekt je spolufinancován z prostředků státního rozpočtu ČR z programu Podpora pro místní rozvoj.

CITYChangers

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY

10000

10000

10000

10000

10000

10000

10000

10000

10000

10000

10000

10000

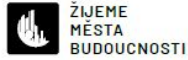
10000

Pomáháme městům být zdravější



Partnerství pro městskou mobilitu

Politika a mobilita



ŽIVOT NA VENKOVĚ

Když jedno auto v rodině a veřejná doprava nestačí...

Na venkově je auto často nutností. Jsou místa, kam veřejná doprava nezajíždí vůbec, ale lidé se potřebují dostat do práce, na nákupy i za volnočasovými aktivitami. Auto bývá důležitou materiální hodnotou a někdy i úkázkou společenského postavení. Častým problémem současného českého plánování městské dopravy je plánování jen v hranicích města. Pojďme vrátit do hry všechny, kteří auto nemají, nechťejí, nebo ho nemohou řídit, a přitom potřebují dojet na nákup, k lékaři, do školy či jen tak na návštěvu. Hledáme řešení pro přestupní terminály, odlehle zastávky a nízké, sdílenou a poplatkovou dopravu, budujeme bezpečné cesty pro cyklisty. Protože pohodlná, dostupná a svobodná mobilita nemusí být jen jízda vlastním autem.



David Štáhl

Mobilita není jen o cestování, je o propojení regionů, příležitosti pro obyvatele a kvalitě života. Místní akční skupiny jsou nepostradatelným partnerem - podporují soudržnost obcí a přispívají ke spolupráci. Podpora prostředí mobility je klíčem k udržení rozvoji malých obcí celého regionu.

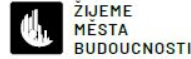
Ing. David Štáhl je starostou města Trhové Sviny, místopředsedou místní akční skupiny i mikroregionu (MAS) a náměstkem hejmana Jihočeského kraje pro školský, sport a životní prostředí. Činnost akčních skupin vnímá jako jeden z pilířů soudržnosti regionů, propojování obcí a veřejné spolupráce. V oblasti mobility je tato spolupráce obzvláště důležitá, protože umožňuje nastavit řešení pro specifické potřeby jednotlivých obcí i širšího regionu. Za klíčové považuje zajištění ekologické dopravy nejen žáků a studentů, ale i lidí do zaměstnání. Na dopravní řešení se dívá v širších souvislostech a s dlouhodobou perspektivou.



Novinkou v oblasti dopravy v regionech s nízkou dopravní obsluhou je takzvaná poplavitková doprava. Mikrobus, který si objednáte přes aplikaci díky chytrým technologiím se namísto jízdních řádů řídí skutečnou poptávkou a využívá technologie a data pro cílenější službu cestujícím a maximální dopravu samostatně. Vozidlo téměř vždy vezou alespoň 1 cestujícího, kterého kamkoli ve vybraném regionu doveze bezpečně a načas do 15 minut.



VÍCE K TÉMATU



TVOŘÍME SPOLEČNOU VIZI

Každý z nás má představu o tom, jak by mělo vypadat naše město, a každý z nás může přispět k tomu, aby se takové město stalo skutečností. Základem je začít mluvit - mezi sebou, se sousedy i s politiky. Představujeme si možnosti... Chceme více asfaltu, i když to přinese hluk, znečištění a větší riziko pro děti, ale zlepšiť dostupnost? Nebo dáme přednost zeleni, která snižuje letní teploty a čistí vzduch, i když to může znamenat méně parkovacích míst? Jak se v našem městě cítíme? Jsou věci, které nás stresují nebo ohrožují? Co potřebujeme zlepšit? To, jak se dopravujeme, utváří naše město. Je třeba hledat společnou řeč, usilovat o změny k lepšímu a vytvářet prostředí, které bude dobrým místem k životu - pro nás i pro naše děti. Diskutujeme, nasloucháme a hledáme společná řešení!



Chris Bruntlett

Změny v nízkém odstávání rodiče, kteří tlačí na politiku, aby jejich děti získaly bezpečná místa pro chůzi, jízdu na kole a hry. Je těžké postavit se proti myšlence tvorby ulic bezpečných pro děti.

Chris Bruntlett je manažer mezinárodních vztahů v Dutch Cycling Embassy a spoluautor knih „Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality“ a „Cycling from the Human Case for Fewer Cars in Our Lives“. Od knihy vychází jeho přístup k cyklistice a to, jak může inspirovat města po celém světě ke zvýšení kvality života.



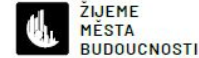
Petra Jenc

Zveme lidi, aby se k nám připojili na procházky po různých čtvrtích Vídně, kde si povídáme, objevujeme a zjišťujeme, které oblasti je potřeba zlepšit. Je to velmi oblíbená iniciativa, které se účastní až 120 lidí.

Od roku 2013 působí jako pověřený pro péči o dopravu ve Vídni, kde pracuje v Mobilitätsagentur Wien/Agentura pro mobilitu Vídně. Její práce se zaměřuje na vytváření povědomí o bezpečnosti, přístupu k přívětivým veřejným prostranstvím chůze, čim podporuje udržitelný rozvoj měst. Klade důraz na zapojení veřejnosti a transformaci městských ulic na místa, která podporují zdraví a aktivní životní styl.



VÍCE K TÉMATU



MĚSTO, KDE BUDOU ŽÍT MĚ DĚTI

Architekti mohou být různého vku! Dejme slovo dětem, které netíží zbytečné předsudky a začít představu. I děti žijí ve městě a mají jasnou představu o tom, jak by mělo fungovat.

Pojďme do škol a ptáme se dětí, jak by si představovaly své město, své ulice, kde žijí...



Město si představuji takové, kde se dá dobře jezdit na kole. Tomáš, 12 let

Abych tam mohl jezdit na kole - na hřiště, k přehradě. A aby tam byla kaulidukace, a řeka. Eliška, 8 let

Tam, kde se s kamarádkami procházet a chodit na zmrzlinu, koupit v bazénu. Tereza, 12 let

Kde se dá dobře chodit pěšky, nakupovat a povídat si s kamarádkami. Klára, 10 let



Blanka Klimešová

Děti do veřejného prostoru patří a zaslouží si, abychom na ně při plánování měst nezapomínali. Pokud pro ně zajistíme bezpečné a podnětné prostředí, nabídneme jim více svobody, samostatnosti a sebe realizace. Obzvláště u škol je důležité nezapomínat na to, že veřejný prostor není jen místo pro auto, ale také pro setkávání a život. Školní ulice jsou jednoduché a účinné upravení, díky kterým mohou děti chytit, že s nimi jejich město počítá.



Mgr. Blanka Klimešová vystupovala na konferenci o bezpečnosti dětí v Praze, kde se zabývala otázkou bezpečnosti dětí v městském prostředí. Její práce se zaměřuje na vytváření povědomí o bezpečnosti, přístupu k přívětivým veřejným prostranstvím chůze, čim podporuje udržitelný rozvoj měst. Klade důraz na zapojení veřejnosti a transformaci městských ulic na místa, která podporují zdraví a aktivní životní styl.

Školní ulice je úprava dopravního režimu v bezprostředním okolí škol a školky, která spočívá v dočasné změně vjezdu motorovým vozidlům v době ranní a odpolední, nejčastěji na jednu hodinu před začátkem vyučování. Úprava je provedena dopravním značením a doplněna mobiliárními prvky (kufelky). Školní ulici nalezneme například v Praze, Říčanech, Mladé Boleslavi a Dobrušce (2024).



VÍCE K TÉMATU

Náš společný prostor a mobilita



AKADEMIE
MĚSTSKÉ MOBILITY



f facebook

AKADEMIE POLITIKA A MOBILITA ▼ NÁŠ SPOLEČNÝ PROSTOR A MOBILITA ▼ MOŽNOSTI MOBILITY ▼ ZDROJE ▼

Nacházíte se: Náš společný prostor a mobilita

Náš společný prostor a mobilita

Cílem je rozvíjet teze **Nové Lipské charty** definující roli kvality veřejných prostranství včetně modrozelené infrastruktury, jakož i ochrana a revitalizace hmotného kulturního dědictví. Proto je podporována tvorba strategií, které posílí dovednosti a schopnosti všech stran zapojených do problematiky měst, a nástroje pro posílení jejich pozice. Cílem je podporovat vyváženost veřejných a soukromých zájmů pomocí tržních mechanismů.

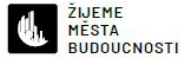
Skutečná kvalitní proměna nebo vytvoření veřejného prostoru tkví v zapojení samotných uživatelů do plánování i vytváření. To jsou budoucí uživatelé tohoto prostoru, to jsou Ti, kteří tady budou bydlet a nebudou mít potřebu odtud odjíždět. Bude se jim tu líbit, uvidí tu vyrůstat svoje děti, vnoučata. Pokud chceme dobře a kvalitně bydlet, musíme myslet i na okolí, tam se odehrávají nákupy, setkávání, volný čas, zaměstnání, škola, doprava, kultura a jiné, které jsou také součástí života obyvatel. A to vše vytváří prostor a dobře vytvořený prostor k sobě lidi přitahuje, lidi přitahují další lidi a počet obyvatel rozhodně neklesá.

Téma našeho společného prostoru a mobility rozvíjí výstava Žijeme města budoucnosti pomocí těchto témat:

- Plánujeme dopravní tepna města v novém uličním designu
- Stále řešíme otázku: kam s tím autem?



Náš společný prostor a mobilita



CHCETE ŽÍT NA RUŠNÉ ULICI?

I několikrát za den se obyvatelé měst potřebují dostat z bodu A do bodu B. Mnoho z těchto cest se odehrává na rušných ulicích, které tvoří dopravní tepny města. Lidé se zde pohybují všemi směry – pěšky, městskou hromadnou dopravou, autem nebo na kole. Dnešní uspořádání ulic vyhovuje rychlému pohybu automobilů, tedy jednu skupinu uživatelů privilejuje – jako by podmínky ostatních byly méně důležité. Ulice přitom plní daleko více funkcí než jen dopravní. Jsou to také veřejná prostranství, kde se setkáváme s ostatními, trávíme volný čas a děláme mnoho dalšího.

80 % veřejného prostoru tvoří ulice. Mají tedy velký potenciál k tomu, aby sloužily více lidem, než autům.



„Ondřej Vysloužil“

Města na celém světě hledají způsoby, jak svým obyvatelům umožnit co nejvyšší kvalitu života. Ta nejvyššího z nich má stejný recept. Na první místo staví člověka, ne dopravu. Učící si priority nyní musí i česká města, Ostravu nevyjímaje.



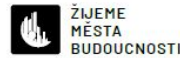
„Roman Dostál“

Největší výzvou není prostor naplnit, ale vytvořit jej tak, aby se v něm všichni cítili doma.

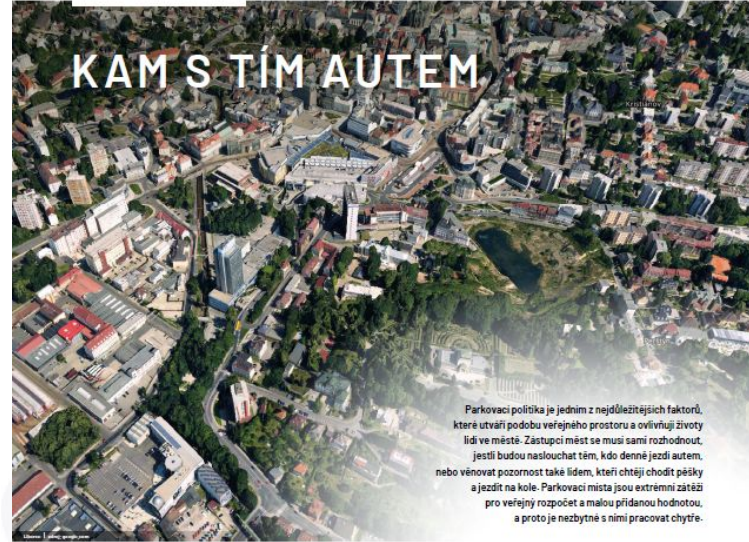
Ing. arch. Ondřej Vysloužil vystudoval Fakultu architektury na VUT v Brně, spolupracoval s pražským studiem Atelier 8000 a spoluzaložil atelier VYSLOUŽIL ARCHITECTI. V roce 2019 se stal ředitelem Městského ateliéru prostorového plánování a architektury, kde vede multidisciplinární tým, který spojuje společná zručnost a to, aby Ostrava byla dobrým místem pro život.

Ing. Roman Dostál, PhD. se specializuje na městskou dopravu, bezpečnost v dopravě, dopravu ve Smart City a dostupnost veřejného prostoru. V současnosti se věnuje výzkumu využití veřejných dat za účelem modelování dopravy a dostupnosti měst (takzvaná města krátkých vzdáleností).

MAPPA!!!



KAM S TÍM AUTEM



Parkovací politika je jedním z nejdůležitějších faktorů, které utvářejí podobu veřejného prostoru a ovlivňují životy lidí ve městě. Zastupitelé měst se musí sami rozhodnout, jestli budou naslouchat těm, kdo denně jezdí autem, nebo věnovat pozornost také lidem, kteří chtějí chodit pěšky a jezdit na kole. Parkovací místa jsou extrémní zátěží pro veřejný rozpočet a malou přidanou hodnotou, a proto je nezbytné s nimi pracovat chytrě.



„Petr Horský“

Rina se, že jare zřídil historický dům v podobě nedostatků parkovacích míst. Není to pravda. Jiný dům, který jare zřídil, je v nás samotný. A tak zatímco kampaň pracuje na smyslných projektech a mění kvalitu veřejného prostoru, my jsme zpravidla deli nedostatků zahájit proces dialogu, který je základem pro novou podobu našich měst. Česká parkovací asociace pomáhá městům a zaměstnancům řešit problémy s parkovacími místy.



Cyklisté zabere 10x méně prostoru než auto. Až 90 % času je automobil zaparkován a zabírá prostor.



Ing. Petr Horský pracuje v oboru dopravy již od roku 1994 a podílí se na vytváření městských parkovacích koncepcí. Od roku 2019 je předsedou Rady České parkovací asociace a o.p.s., zároveň je jednatelkou analytické a projekční společnosti řešící problematiku parkování.



V létě roku 2024 byla na jižní straně Žitkovy náměstí v Tábore zřízena dočasná pěší zóna. Chápete se proti sobě vymezují dva tabory občanské? Jeden má město a nároky parkovacích míst a druhý si získal občanské pochvaly. Rozhodně není jednoduché dát si za cíl zklidnit centrum města...



ŽIJEME
MĚSTA
BUDOUCNOSTI



ZVOLNI

Žijeme ve velmi úspěšné době. Spěcháme na kole, spěcháme autem, rozličně nás červená na semaforu, veřejná doprava nejede dost rychle. Proto se tento panel obrací na tebe – občana a doporučuje ti, abys ZVOLNIL. Pak možná všichni lépe přijmeme opatření, která nás fyzicky nebo psychologicky vybijí ke zpomalení. Zklidněná náměstí, obytné zóny, sdílené prostory a další úpravy veřejného prostoru, které nutí jednotlivé módy dopravy spolu vycházet ne na základě pravidel, ale na základě lidské ohleduplnosti a respektu.



„Roman Rudský“

Prostor, kde jsou si všichni účastníci rovni, nás může vrátit k vzájemnému respektu a jednoduššímu lidskému chování.



„Vojtěch Novotný“

Sdílená zóna přetváří návrh k přívětivému vnímání ulice, sdílí ji náměstí jako multifunkční veřejného prostranství.



Ro. Roman Rudský, BA (MSc), MBA je dopravní expert, autor tří projektů zaměřených na navržení nového systému vzhledu a zkoušení nových řidičů i zkušených profesionálů. V letech 2012–2014 byl šéfem MŠPÚ, poté pracoval v Týmu sdílené bezpečnosti. V současné době je předsedou expertní rady Platformy VÍZK B.



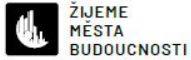
Ing. Vojtěch Novotný, PhD. je konzultantem a nezávislým expertem na dopravu a udržitelnou mobilitu. Je zakladatelem firmy Mobility consultancy & advisory, pracoval pro PID jako specialista rozvoje IDS, vyučuje na ČVUT, publikuje a přednáší na odborných konferencích.



V české legislativě se od roku 2024 objevuje nový termín „sdílená zóna“ – tedy sdílený prostor v ulicích všemi uživateli: chodci, cyklisty, veřejnou dopravou, automobily aj. Seznamte se s ní například v Brně (2024).



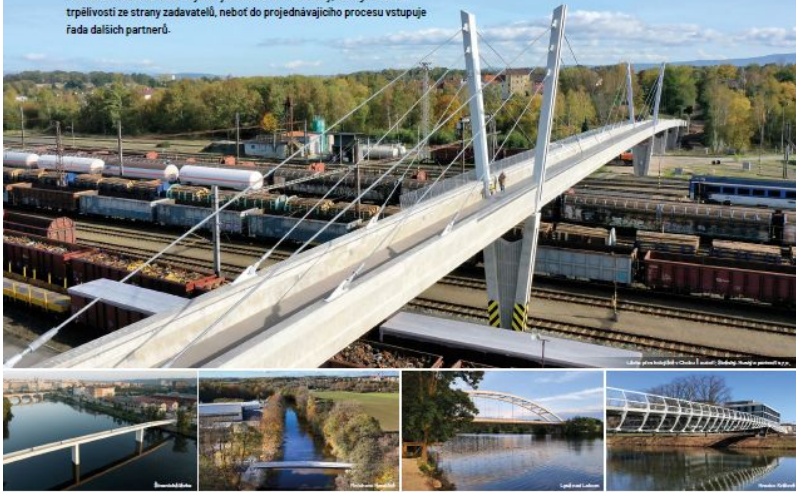
Náš společný prostor a mobilita



ODVAHA STAVĚT MOSTY

„K čemu jsou mosty přes řeku? Aby měl člověk blíž k člověku.“ – Jiří Žoček

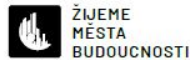
Bariéry ve městě vidíme na každém kroku, ať už jsou to rychlostní silniční komunikace, železnice či vodní toky. Chválíme všechna města, která minimalizují překážky pomocí mostů, lávek a podjezdů, které pomáhají chodcům zkrátit cestu až o 30 minut. Čím ohroženější jednotliví účastníci jsou, tím vyšší ohledy je na ně potřeba brát. Například cyklisté jsou slabší a zranitelnější vůči motorové dopravě a naopak sami mohou představovat nebezpečí pro chodce. Postavit most nebo lávku vyžaduje značnou míru odvahy, energie a velké trpělivosti ze strany zadavatelů, neboť do projednávajícího procesu vstupuje řada dalších partnerů.



” Jan Vība

Na stavbě lávky přes křižovatku v Chebu se podílel tři generace vedení města. Překonal jsem prodávající termín, zdvojnásobil náklady i změnu dodavatele v průběhu stavby. To, co mohlo skončit neúspěchem, jsme proměnili v úspěšný projekt oceněný odbornou veřejností.

Ing. Jan Vība je starostou Chebu a radním Karlovarského kraje. Vystudoval ČVUT, posléze ekonomii a oceňování nemovitostí, působil také v pedagogické sféře. Má dlouholeté zkušenosti v oblasti realitního trhu, podnikání (předseda společenství družstva Jednota) a zároveň je mu blízká i sociální oblast.



KRAJINA MĚSTA



Představte si, že by se nám jako člověku podařilo dosáhnout symbiózy mezi přírodou a městem: stromy čistí vzduch a snižují teplotu, vodní toky, které pojmu dešťovou vodu a současně zvyšují kvalitu bydlení v městském prostoru. Klimatické změny, extrémní nárůst počtu obyvatel, přírodní katastrofy a rostoucí znečištění – tyto a další jevy nás v posledních letech donutily zásadně přehodnotit náš pohled na přírodu a na to, jak k ní přistupujeme. Musíme začít uvažovat komplexněji a v souladu s nejnovějšími poznatky o přírodě, ekosystémech a přírodních procesech. Jen tak můžeme začít tvořit trvale udržitelná a obyvatelná města. Zároveň však nezapomínáme: „Plánování mnoho nepomůže, pokud budeme přehlížet povahu místa. Výchova uměním je zapotřebí více než dřív a uměleckým dílem, které má především sloužit jako základ naší výchovy, je MÍSTO, jež nám dává naši identitu. Jen pochopíme-li své místo, můžeme se tvořivě podílet na jeho dějinách.“ – Christian Norberg Schulz



” Petr Vešlečka

Krajina je jen jedna, i město je krajinou. Krajina je všude kolem nás a nedá se z ní utáhnout.

Ing. Petr Vešlečka je autorizovaný architekt v oboru krajinná architektura, architektura a územní plánování. Se svou ženou Markétou založili v roce 2004 atelier M&P architekti, který byl v roce 2021 vybrán do TOP 100 architektů v ČR. Jsou nositeli mnoha ocenění za realizované stavby a ovlivňování činnosti.

Stromy a plochy s vegetací snižují teploty až o 4 °C oproti teplotám v zastavěné městské oblasti s minimem rostlinstva. Snižují i hladiny CO₂, poskytují přírodní prostředí pro volně žijící zvířata, a dokonce zvyšují hodnotu ekotónů nemovitostí. Bez stromů a rostlin se nedá žít.



VODA – ZDROJ ŽIVOTA... ...I BEZBŘEHÉ SÍLY



Lidské tělo téměř ze 80 % tvoří voda. VODA je život. Člověk bez vody nepřežije, voda jako živý má však nekrotnou sílu. Jedním z požadavků na kvalitu života ve městě je práce s vodou, zdrojem, který přichází z nebes. Práce s vodou musí být nedílnou součástí staveb krajinné architektury, tedy veřejných prostranství ve městech a na vesnicích. Může jít o zajištění dostatku míst s pitnou vodou, kde lze v horkých měsících ve stínu stromu utišit žízeň, nebo systém práce s terénem a průmyslným nakládáním s dešťovou vodou pro přirozené zavlažování stromů a rostlin ve městě a bezpečný odvod přebytečné vody. Člověk musí znát sílu živlu a dát vodě její prostor tam, kde je to možné. Je nerozumné a drahé stavět se přírodním zákonitostem navzdory a budovat (nejen) obydlí tam, kde voda ohrožuje. Abychom podél potoků a řek pocítili sílu živlu co nejmenší, je třeba znát historii hospodaření v okolí krajiny a snažit se vodu respektovat, ne ji za každou cenu usměrňovat a jít proti ní.



” Petr Vešlečka

Kultivace nádrží, rozličných ploch či budování ochranných hrází proti povodňem jsou jistě potřebné, ale hlavní je vztah člověka ke krajině. Jen péče a pochopení přírodních a přírodních zákonitostí při využití současných technologií pomáhá v hledání vyváženého vztahu přírody a člověka v obytné krajině.

V krajinné architektuře je v dnešní době velmi módní technicistní termín modrozelená infrastruktura. Tento pojem neznamená nic jiného než odpovídající hospodaření a dešťovou vodu v krajinné městské i krajinné volné, které provádí člověk adekvátně. Je třeba při navrhování veřejných prostranství – staveb krajinné architektury – využívat vodu, včetně sítě dešťové vody, jako to děláme v mnoha jiných zemích a jako to dělali naši předci. Samotná modrozelená infrastruktura jako součást krajinné architektury nás však bez celostního komponování místa nezachrání.

Ing. Petr Vešlečka je autorizovaný architekt v oboru krajinná architektura, architektura a územní plánování. Se svou ženou Markétou založili v roce 2004 atelier M&P architekti, který byl v roce 2021 vybrán do TOP 100 architektů v ČR. Jsou nositeli mnoha ocenění za realizované stavby a ovlivňování činnosti.



CENA VITA BRANDY



Partnerství pro městskou mobilitu



MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR



VÍCE K TÉMATU



Partnerství pro městskou mobilitu



MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR



VÍCE K TÉMATU



Partnerství pro městskou mobilitu



MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR



VÍCE K TÉMATU



Možnosti mobility



AKADEMIE POLITIKA A MOBILITA ▾ NÁŠ SPOLEČNÝ PROSTOR A MOBILITA ▾ MOŽNOSTI MOBILITY ▾ ZDROJE ▾

Nacházíte se: Možnosti mobility

Možnosti mobility

Cílem je rozvíjet teze [Nové Lipské charty](#) definující roli Zeleného města, které se týká především dopravy a mobility.

Městská doprava a systémy mobility by měly být efektivní, uhlíkově neutrální, bezpečné a multimodální. Měly by být podporovány aktivní a nízkouhlíkové formy mobility a logistiky, včetně přechodu na:

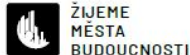
- [veřejnou dopravu](#), která by měla být pro všechny přístupná, cenově dostupná, čistá, bezpečná a atraktivní.
- [chůzi](#), kdy je kladen důraz na zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k důležitým zdrojům a cílům cest a také k infrastruktuře mobility (zastávky veřejné hromadné dopravy apod.).
- [jízdu na kole](#), kdy cílem je vytvořit podmínky, ve kterých si občané dobrovolně zvolí kolo jako běžný dopravní prostředek, kdy vznikne promyšlená, propojená, bezpečná infrastruktura,

Dále je potřeba:

- podporovat [sdílenou mobilitu](#),
- [řešit logistiku a dopravu lidí a zboží](#) v obcích, městech a regionech, zejména tzv. „poslední míle“, s ohledem na zatížení životního prostředí,
- podporovat [čistou mobilitu](#).

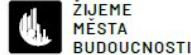


Možnosti mobility



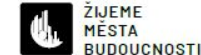
NAŠE MHD JE TOP

Moderní veřejná doprava má nezastupitelnou úlohu při zajišťování mobility obyvatel města i jeho návštěvníků. Návaznost jednotlivých druhů veřejné dopravy v úrovni prostorové, časové a tarifní bude primárně řešena v moderních přístupných termínech, kde se budou setkávat moderní vozidla. Inovativní veřejná doprava se neobejde bez větší integrace řešené integrovanými dopravními systémy druhé generace – s pochopitelnou vazbou na pěší a cyklistickou dopravu.



CHODÍM, TEDY JSEM

Vydat se na krátkou nebo střední vzdálenost pěšky například do školy, obchodu či na zastávku veřejné dopravy má být samozřejmost. Bezpečnost jde ruku v ruce s atraktivitou. Proto je nezbytné stavět a udržovat spojitou síť chodníků i cest a řešit problémy spojené s křížením pěších tras s auty, a to s využitím všech potřebných ochranných prvků používaných pro zklidnění automobilové dopravy. Města pro posezení, pláčky pro zastavení, návsi a náměstí jsou malými korálky náhrdelku, který až při svém pevném vzájemném propojení dává smysl jako celek. Teprve takto atraktivní propojení města budou motivovat k pěšímu pohybu i k delšímu pobytu venku.



JEZDÍM NA KOLE, JSEM V POHYBU

Prínosy cyklo dopravy, ať už v podobě dopravy, cykloturistiky či cyklistiky jako sportu, jsou mnohostranné a pozitivně ovlivňují ekologii, ekonomiku i veřejné zdraví. Všichni to víme, ale paradoxně jen málo projektantů na tyto přínosy při plánování myslí. Zele ze zřetel se ztrácí zážitek z jízdy na kole, zohledňuje se pouze rychlost a efektivita. Možná by pro lepší chápání světa cyklistické dopravy stačilo vžít se do člověka, který jede na kole. Přeci jen člověk, který řídí auto, vidí svět z jiné perspektivy. To však není na závadu, naopak. Různé perspektivy nás učí vzájemné ohleduplnosti, pomáhají nám vnímat prostor očima chodce, cyklisty či řidiče, což by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti.



Pavel Dřelík

Jsem přesvědčen, že lidé ve městech budou stále v co největší míře využívat městskou hromadnou dopravu a při cestách na větší vzdálenosti budou využívat veřejnou dopravu, jak příležitostně nebo regionálně, tak i dokonce. Kdo využívá službu veřejné dopravy, nemá problém s hledáním parkovacích míst.

Doc. Ing. Pavel Dřelík, Ph.D. pracuje na katedře technologie a řízení dopravy Dopravní fakulty Jana Pernera na Univerzitě v Pardubicích. Specializuje se na oblast veřejné dopravy, zejména na městskou hromadnou dopravu, dopravní obsluhu, integrované dopravní systémy, progresivní systémy ve veřejné dopravě a portálovou nabídku veřejné dopravy. Zájemá se o všechny moderní trendy ve veřejné dopravě a možnosti většího provázání veřejné dopravy s dopravou individuální.



Jana Havrdová

Hájlíme chodit jako nejlepší způsob dopravy na krátkou vzdálenost. Protože město je tam, kde se dobře chodí.



Jana Havrdová

Naším cílem je, aby se pozornost medicíny přesunula od léčby nemocí k jejich prevenci. A někdy stačí málo. Začít se pohybovat mnohdy přirozeně. Častěji a spontánněji.



Sylva Machová

Podnětujeme lidi k tomu, aby dali chodit dříve a častěji. Jako pravidelnou aktivitu, začali od svého každodenního života.

Mg. Petra Šyravá ve výhledu aktivním zaměřením na zlepšování aktivní mobility a environmentální cítění. Je předsedkyní spolku Pěšky městům, stálým hostem v Komisi pro pěší a bezbariérovost Italy HMP a členkou pracovní skupiny pro přípravu Strategie aktivní mobility Prahy.

Mg. Jana Havrdová, MPA zavedla svůj život sportu a vřelosti. Je prezidentkou České komory fitness a jednou ze zakladatelek kampaně Česko se hýbe. Dlouhodobě propaguje aktivní životní styl a jeho význam pro společnost.

Mg. Sylva Machová je specializováním na rozvoj cyklistické dopravy na Magistrátu hl. m. Prahy. Podílí se na kampaních Čistou stopou Prahou, Do práce na kole a od roku 2021 je manažerkou projektu Vytvoř 10 000 kroků, který má za cíl rozpuštění obyvatelstva a vzbudit zájem o veřejný prostor.



Jaroslav Martinek

Bezpečnost se týká i jízdy na kole. Je škoda, že obec, město, kraj na to pamatují a společně vytváří bezpečnou dopravu i pro cyklisty prostřednictvím Cyklovize 2030. A je tomu rád, že může být u toho.

22 kW
6 kW
3 kW
výkon motoru
1 km

Pěší a cyklisté pálí kalorie, auto pálí ropu
Ke splnění doporučené pohybové aktivity
bychom měli pěšky ujet 11 kilometrů týdně
a spálit tak 2400 kilojoulů

Důležitá infrastruktura je budování paralelních opatření pro cyklisty.
Na jedné straně jsou to integrované prvky na stanicích pro rychlou a bezpečnou jízdu, na druhé straně zde existuje občanská infrastruktura v podobě oddělených stezek pro větší bezpečí a klidnější jízdu.

Ing. Jaroslav Martinek vystudoval dopravní inženýrství na ČVUT, pracoval pro Centrum dopravního výzkumu. V roce 2013 byl u zrodu Asociace měst pro cyklisty, později transformované do spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s., kde je jednatelem. Je národní cyklistickým koordinátorem a jeho ústřednou je projekt Cyklovize 2030.



VIČE K TÉMATU



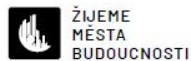
VIČE K TÉMATU



VIČE K TÉMATU



Možnosti mobility



BÝT, ČI NEBÝT? VLASTNIT, ČI SDÍLET?



Sdílená mobilita je v zahraničí v módě. A co Česká republika? Ztotožňuje se s myšlenkou konceptu „užijvej, nevlastni“? Verejné systémy sdílených jízdních kol a koloběžek už si v mnoha českých městech našly své místo v prostoru i v právním systému. Ve větších městech je pak snaha do MHD zařadit i tyto systémy bikesharingu. Carsharing neboli sdílení aut se stává také u nás běžným druhem dopravy, zejména ve velkých městech. Co je dražší? Vlastnit auto s nájezdem do 14 000 km za rok, nebo si ho v případě potřeby půjčovat?



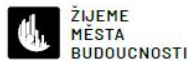
**„ Dan Rambousek
marketingový ředitel
Nextbike Czech Republic s.r.o.
Dělník přepravené
okolo 10 tisíc lidí
a velmi náročné, že se
přidávají další. Kolo tak
při běžných cestách
málokdy nahradí silná
na významu.“**



**„ Jan Střecha
manažer
REKOLA Bikesharing
Vnímáme stále rostoucí
populaci po nálehu
sdílených kolch ze strany
uživatelů i radnic, které
chtějí do svého dopravního
míru integrovat sdílenou
mobilitu zařadit.“**



**„ Stanislav Kutáček
ředitel
Autopůjč
Jedno vozidlo našeho round trip carsharingu
může nahradit 15-20 soukromých vlastních
aut. Představte si, jak by vypadala vaše ulice,
kdyby na ní místo dvaceti automobilů stál
jeden? V Autopůjč máme rovnováhu mezi
dopravou a kvalitou veřejných prostorů.
Nabízíme službu pro město i pro lidi.“**



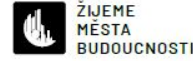
PROČ MÁLO VYUŽÍVÁME NÁKLADNÍ KOLA?

Nákladní kola přinášejí do městského života revoluci. V oblasti logistiky představují ideální řešení pro poslední kilometr a pro zachování doručovacích a zásobovacích služeb ve zklidněných městských centrech. Nulové emise, minimální hluk i nároky na prostor dělají z nákladních kol praktické pomocníky pro doručování zásilek, rozvoz zboží, zásobování, svoz odpadu i městskou údržbu. Jejich využití je však širší a můžete se s nimi setkat i při osobní přepravě nákupů, děti nebo zvířata.



**„ Erik Eduard Nálepa
Nákladní kola hlavně prodávám, ale narážím na
spokojení s přepravními službami při doručování. Především
jsmou tedy dobrou a tak si, že musím založit kurýrní službu, která
ukáže využití nákladních kol.“**

Krik Eduard Nálepa je zakladatelem a visionářem značky Švihl. Jeho snahou je změnit na investiční řešení v oblasti městské mobility. Díky svým dlouholetým zkušenostem v podnikání a vášni pro udržitelnost vyrobil firmu, která propojuje tradici cyklistiky s moderními technologiemi. Pod jeho vedením se Švihl stala synonymem pro kvalitu a funkční nákladní kola, která mění způsob, jakým se lidé i zboží pohybují ve městech. V roce 2019 byla udělena cena nejlepšího pro místní rozvoj osobnost Smart City Cluster.



BUDOUCNOST ČISTÉ MOBILITY

Městské plánování je mimo jiné silně ovlivněno technologickými inovacemi. Smart cities, tedy města, která využívají moderní technologie k efektivnímu řízení zdrojů a služeb, přinášejí obyvatelstvu řadu výhod – od inteligentního osvětlení po optimalizaci dopravy. Tyto změny přispívají k pohodlnějšímu a udržitelnějšímu životnímu stylu. Oblast čisté mobility se zaměřuje na zlepšení organizace, řízení a technického rozvoje dopravy a energetiky tak, aby byly odolnější a šetrnější k životnímu prostředí. Udržitelnost v této oblasti stojí na třech vzájemně propojených pilířích. Prvním je ochrana životního prostředí, která zahrnuje podporu hromadné dopravy, snižování znečištění ovzduší a rozvoj pěší a cyklistické dopravy. Druhým je sociální odpovědnost, tedy vytváření kvalitních a bezpečných veřejných prostor, které podporují soudržnost společnosti. Třetím je ekonomická efektivita, která se opírá o moderní obchodní modely, sdílení zdrojů a rozvoj inovativních podniků zaměřených na ekologickou dopravu.

Na fotografii je počítová mapa
Třebíče vytvořená na základě
analýzy 7300 bodových podnetů
od veřejnosti, které vyjadřovaly
jak pozitivní, tak negativní
vnímání bezpečnosti dopravy
a počtu bezpečí ve městě.

Počítová mapa je nástroj, který nabízí možnost aktivně zapojit občany do sběru informací a názorů na lokality, v nichž se pohybují. Jedná se o prostředek participativního plánování veřejných prostor a dopravy. Nejčastěji se města ptají na bezpečnost, kvalitu dopravy, atraktivitu prostředí a zeleně.



**„ Miroslav Svitek
Rozmírka a rozum musí jít vždy ruku v ruce.“**

Prof. Dr. Ing. Miroslav Svitek, dr. h.c., svůj profesní dráhu spojil s fakultou dopravy, ČVUT, kde byl docentem, profesorem a děkanem. Je autorem či spoluautorem více než 200 odborných publikací a dvaceti monografií. Získal zlatou Fibbersovu medaili za rozvoj ČVUT, stříbrnou medaili Univerzity Matěje Štěpána za budování oboru Informatika a v roce 2015 se stal historicky prvním prezidentem Czech Smart City Cluster. V roce 2019 mu byla udělena cena nejlepšího pro místní rozvoj osobnost Smart City Cluster.



Náš společný prostor a mobilita - DETAIL



AKADEMIE
MĚSTSKÉ MOBILITY



f facebook

AKADEMIE POLITIKA A MOBILITA ▾ NÁŠ SPOLEČNÝ PROSTOR A MOBILITA ▾ MOŽNOSTI MOBILITY ▾ ZDROJE ▾

Nacházíte se: Náš společný prostor a mobilita

Náš společný prostor a mobilita

Cílem je rozvíjet teze **Nové Lipské charty** definující roli kvality veřejných prostranství včetně modrozelené infrastruktury, jakož i ochrana a revitalizace hmotného kulturního dědictví. Proto je podporována tvorba strategií, které posílí dovednosti a schopnosti všech stran zapojených do problematiky měst, a nástroje pro posílení jejich pozice. Cílem je podporovat vyváženost veřejných a soukromých zájmů pomocí tržních mechanismů.

Skutečná kvalitní proměna nebo vytvoření veřejného prostoru tkví v zapojení samotných uživatelů do plánování i vytváření. To jsou budoucí uživatelé tohoto prostoru, to jsou Ti, kteří tady budou bydlet a nebudou mít potřebu odtud odjíždět. Bude se jim tu líbit, uvidí tu vyrůstat svoje děti, vnoučata. Pokud chceme dobře a kvalitně bydlet, musíme myslet i na okolí, tam se odehrávají nákupy, setkávání, volný čas, zaměstnání, škola, doprava, kultura a jiné, které jsou také součástí života obyvatel. A to vše vytváří prostor a dobře vytvořený prostor k sobě lidi přitahuje, lidi přitahují další lidi a počet obyvatel rozhodně neklesá.

Téma našeho společného prostoru a mobility rozvíjí výstava Žijeme města budoucnosti pomocí těchto témat:

- Plánujeme dopravní tepna města v novém uličním designu
- Stále řešíme otázku: kam s tím autem?



Dopravní tepny města

Dopravní tepny města

I několikrát za den se obyvatelé měst potřebují dostat z bodu A do bodu B. Mnoho z těchto cest se odehrává na rušných ulicích, které tvoří dopravní tepny města. Lidé se zde pohybují všemožnými způsoby – pěšky, městskou hromadnou dopravou, autem nebo na kole.

Dnešní uspořádání ulic vyhovuje rychlému pohybu automobilů, tedy jednu skupinu uživatelů privileguje - jako by podmínky ostatních byly méně důležité. Ulice přitom plní daleko více funkcí než jen dopravní. Jsou to také veřejná prostranství, kde se setkáváme s ostatními, trávíme volný čas a děláme mnoho dalšího.

„Města na celém světě hledají způsoby, jak svým obyvatelům umožnit co nejvyšší kvalitu života. Ta nejúspěšnější z nich sdílí stejný recept. Na první místo staví člověka, ne dopravu. Určit si priority nyní musí i česká města, Ostravu nevyjímaje.“ Ondřej Vysloužil, ředitel Městského ateliéru prostorového plánování a architektury v Ostravě

„Největší výzvou není prostor naplnit, ale vytvořit jej tak, aby se v něm všichni cítili doma“. Roman Dostál, specialista na městskou dopravu.



Tipy pro vás



Proměna Argentické ulice ve Vídni



Návrh na proměnu městské třídy v Ostravě



Revitalizace Moskevské ulice v Praze

Dopravní tepny města

Dopravní tepny města

I několikrát za den se obyvatelé měst potřebují dostat z bodu A do bodu B. Mnoho z těchto cest se odehrává na rušných ulicích, které tvoří dopravní tepny města. Lidé se zde pohybují všemožnými způsoby – pěšky, městskou hromadnou dopravou, autem nebo na kole.

Dnešní uspořádání ulic vyhovuje rychlému pohybu automobilů, tedy jednu skupinu uživatelů privileguje - jako by podmínky ostatních byly méně důležité. Ulice přitom plní daleko více funkcí než jen dopravní. Jsou to také veřejná prostranství, kde se setkáváme s ostatními, trávíme volný čas a děláme mnoho dalšího.

„Města na celém světě hledají způsoby, jak svým obyvatelům umožnit co nejvyšší kvalitu života. Ta nejúspěšnější z nich sdílí stejný recept. Na první místo staví člověka, ne dopravu. Určit si priority nyní musí i česká města, Ostravu nevyjímaje.“ Ondřej Vysloužil, ředitel Městského ateliéru prostorového plánování a architektury v Ostravě

„Největší výzvou není prostor naplnit, ale vytvořit jej tak, aby se v něm všichni cítili doma“. Roman Dostál, specialista na městskou dopravu.



Tipy pro vás



Proměna Argentické ulice ve Vídni



Návrh na proměnu městské třídy v Ostravě



Revitalizace Moskevské ulice v Praze

Veřejný prostor a parkování

Kam s tím autem?

Problematikou veřejného prostoru ve městech se začínají intenzivněji zabývat nejen urbanisté či developéři, ale celá společnost. Znamená však „veřejný prostor“ vždycky to samé?

Řada strategií se zabývá otevřeným prostorem jen z hlediska jeho rozměru nebo funkce: „Jak velký je ten park?“ „K čemu slouží?“ A pozornost projektantů se bohužel mnohem méně zaměřuje na jeho koncepci a provedení. Samozřejmě neplatí, že každý veřejný prostor je stejný. Při podrobném prozkoumání rozdílů mezi charakterem veřejného prostoru v okrajových částech města a v jeho centru je zcela zřejmé, že většinu pozornosti obvykle zaměřujeme na typologie městského parku v okrajových částech měst a mnohem méně na veřejná prostranství a náměstí, která ovlivňují osídlení centrální části města.

Je potřeba si ale také přiznat, že jedním z nejdůležitějších faktorů, které utváří podobu veřejného prostoru a životy lidí ve městě, je **parkovací politika**. Parkovací místa jsou extrémní zátěží pro veřejný rozpočet a malou přidanou hodnotou, a proto je nezbytné s nimi pracovat chytře.

„Říká se, že jsme zdědili historický dluh v podobě nedostatku parkovacích míst. Není to pravda. Jediný dluh, který jsme zdědili, je v nás samotných. A tak zatímco Evropa pracuje na smysluplných projektech a mění tvář veřejného prostoru, my jsme zpravidla ani nestačili zahájit proces dialogu, který je základem pro nové pojetí podoby našich měst. Česká parkovací asociace pomáhá městům a zaměstnavatelům řešit problémy s parkovacími místy.“ Petr Horský – Předseda Rady České parkovací asociace z.s.p.o.

Všichni stojíme před otázkou, zda více upřednostníme ve veřejném prostoru parkování, nebo jej využijeme i k něčemu jinému. Výsledné řešení vyjde z **participačních procesů**.



Tipy pro vás



Zklidňování

Zvolni, aneb o zklidňování v dopravě

Žijeme ve velmi uspěchané době. Spěcháme na kole, spěcháme autem, chodce rozčilují červené, veřejná doprava jezdí moc pomalu. Pokud město navrhne jakékoliv zklidňující opatření, setkává se často s nepříjetím veřejnosti. Proto se tato sekce obrací na tebe, občana a doporučujeme mu, aby ZVOLNIL.

Zklidněná náměstí, obytné zóny, sdílené prostory a další úpravy veřejného prostoru, které nutí jednotlivé módy dopravy spolu vycházet ne na základě pravidel, ale na základě lidské ohleduplnosti a respektu.

„Život do měst vracíme zklidňováním veřejného prostoru, ulic. Čím více času stráví lidé venku, tím je město živější a lidštější“. Jan Gehl k knihy Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství

„Prostor, kde jsou si všichni účastníci rovni, nás může vrátit k vzájemnému respektu a jednoduše slušnému lidskému chování“. Roman Budský, předseda expertní rady Platformy VIZE O.

„Sdílená zóna představuje návrat k přirozenému vnímání ulice, návsi či náměstí jako multifunkčního veřejného prostranství“. Vojtěch Novotný, expert na dopravu a udržitelnou mobilitu.



Tipy pro vás



Lávky, podjezdy

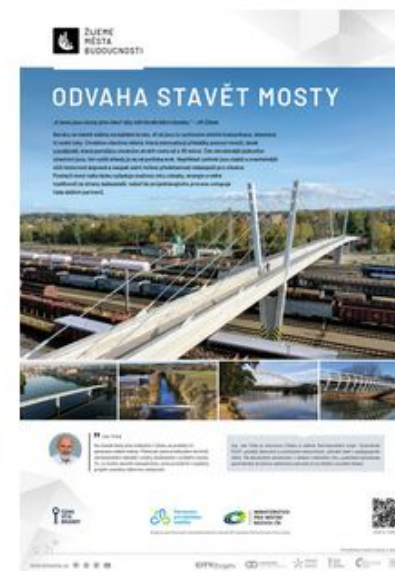
Bezbariérové lávky, podjezdy

Bariéry ve městě vidíme na každém kroku, ať už jsou to rychlostní silniční komunikace, železnice či vodní toky. Chválíme všechna města, která minimalizují překážky pomocí mostů, lávek a podjezdů, které pomůžou chodcům zkrátit cestu až o 30 minut.

Čím ohroženější jednotliví účastníci jsou, tím vyšší ohledy je na ně potřeba brát. Například cyklisté jsou slabší a zranitelnější vůči motorové dopravě, a naopak sami mohou představovat nebezpečí pro chodce. Postavit most nebo lávku vyžaduje značnou míru odvahy, energie a velké trpělivosti ze strany zadavatelů, neboť do projednávajícího procesu vstupuje řada dalších partnerů.

„Na stavbě lávky přes kolejiště v Chebu se podílely tři generace vedení města. Překonali jsme prodloužení termínů, zdvojnásobení nákladů i změnu dodavatele v průběhu stavby. To, co mohlo skončit neúspěchem, jsme proměnili v úspěšný projekt oceněný odbornou veřejností.“ Jan Vrba, starosta města Cheb

„K čemu jsou mosty přes řeku? Aby měl člověk blíž k člověku.“ Jiří Žáček



Tipy pro vás. Příklady lávek nominovaných na **Cenu Víta Brandy**.



Štvanická lávka v Praze



Lávka pro pěší přes kolejiště v Chebu



Cyklopropojení centra v Ostravě





-  **Ing. Jaroslav Martinek**
Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. , jednatel
-  www.dobramesta.cz
-  jarda@dobramesta.cz
-  **602 503 617**

