

KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY

PŘÍLOHA 1: PŘÍKLADY MĚST ZABÝVAJÍCÍCH SE WALKABILITOU



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

T A
Č R

Technologická
agentura
České republiky

AUTOŘI KONCEPCE A KONTAKTY

REALIZAČNÍ TÝM:

- Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D.
E-mail: Alexandr.novacek@osu.cz
- Mgr. Ondřej Slach, Ph.D.
E-mail: Ondrej.slach@osu.cz
- Mgr. Lenka Paszová
E-mail: Lenka.paszova@osu.cz
- Mgr. Vojtěch Bosák, Ph.D.
E-mail: Vojtech.bosak@osu.cz
- Mgr. Luděk Krtička, Ph.D.
E-mail: Ludek.krticka@osu.cz
- Mgr. Adam Červenka
E-mail: Adam.cervenka@osu.cz
- Mgr. Marek Krumnikl
E-mail: Marek.krumnikl@osu.cz
- Mgr. Lukáš Chwistek
E-mail: Lukas.chwistek@osu.cz
- Mgr. Lucia Hýllová
E-mail: Lucia.hyllova@osu.cz
- Mgr. Daniel Janečko
E-mail: Daniel.janecko@osu.cz
- Mgr. Jan Horák
E-mail: Jan.horak@osu.cz

Více o projektu a jeho autorech naleznete na webu walkability.osu.cz

**T A
Č R**

Tento projekt je spolufinancován se státní podporou
Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy
v rámci **Programu DOPRAVA 2020+**.

www.tacr.cz

www.mdcr.cz



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

OBSAH

O příloze	4
Bielefeld	5
Bonn.....	10
Linz	15
Pontevedra.....	18
Tubingen.....	21
Vídeň.....	24
Zdroje a odkazy na literaturu	27



O PŘÍLOZE

Tato příloha má za cíl na šesti případových studiích představit tzv. příběhy měst neboli ukázky dobré praxe zavedení konceptu walkability, které jsou realizovány ve vybraných evropských městech a mohou být v této oblasti zdrojem inspirace pro město Ostrava, ale i další města v Česku. Kromě příkladů konkrétních realizovaných opatření orientovaných na zlepšení prostoru pro chodce v daných městech jsou jednotlivé případové studie zaměřeny také na představení samotného procesu jejich implementace. Jinými slovy je shrnut jak pozitivní přínos intervencí, tak i případné bariéry implementace.

Konkrétně jsou v této příloze uvedeny příklady z těchto 6 měst:

- **Bielefeld**, Německo
- **Bonn**, Německo
- **Linz**, Rakousko
- **Pontevedra**, Španělsko
- **Tübingen**, Německo
- **Vídeň**, Rakousko



BIELEFELD

PROFIL MĚSTA

Bielefeld je německé město s více než 330 tis. obyvateli, přičemž dalších více než 80 tis. jich do města denně dojíždí a využívá jeho služby. Město se nachází v centru regionu se spádovou oblastí čítající více než 2 mil. obyvatel. Silniční infrastruktura v době dopravní špičky dosahuje svých limitů – každý den je uživateli automobilů ve městě najeto téměř 4,6 mil. vozových kilometrů, navíc podíl těžké/obchodní dopravy je 15 %. Díky své husté městské struktuře a různorodé nabídce vyžití poskytuje Bielefeld dobré podmínky pro fungování města krátkých vzdáleností. Téměř v každé městské čtvrti se nachází centrum služeb, občanské vybavenosti a dalších důležitých cílů pro obyvatele. Kromě toho je v celém Bielefeldu dobrá dostupnost zeleně. Nedostatky prostředí pro pěší dopravu se v Bielefeldu projevují především v oblasti infrastruktury – chodníky nejsou dostatečně široké a jsou vedeny nevhodně podél hlavních silnic. Ve spojení se značným dopravním zatížením a dopravními zácpami to přispívá k tomu, že se chodci vyhýbají frekventovaným ulicím.

PROCES IMPLEMENTACE WALKABILITY

V roce 2019 město přijalo Strategii udržitelné mobility, která mimo jiné říká, že cílem města je do roku 2030 zvýšit podíl udržitelných způsobů dopravy (veřejná doprava, cyklistika a chůze) na celkovém objemu dopravy (tzv. modal split) v Bielefeldu na 75 %. To znamená, že podíl individuální automobilové dopravy na celkovém objemu dopravy musí být snížen ze současných přibližně 50 % na 25 %. Město tím nastavilo svůj rozvoj směrem k modernímu a pro obyvatele přívětivému městu. Bielefeld se ve své strategii soustředí zejména na centrum města, které chce udělat kompletně bezemisní. Strategie má 6 hlavních cílů:

1. Vytvářet veřejné prostory vhodné pro život a pohyb obyvatel
2. Posílit roli udržitelných způsobů dopravy
3. Zajistit rovnost všech účastníků silničního provozu
4. Zajistit dobrou dostupnost města pro všechny jeho občany, pracující i návštěvníky z regionu
5. Zvýšit bezpečnost provozu
6. Výrazně snížit negativní vlivy dopravy na zdraví a životní prostředí

Od roku 2022 disponuje Bielefeld, jako jedno z mála měst strategií pro pěší dopravu, která navazuje na Strategii mobility a je také směřována do roku 2030. Představuje rovněž šest strategických cílů a konkretizuje postup implementace strategie pěší dopravy:

- **Podpora pěší dopravy napříč všemi oblastmi**
 - zohlednění pěší dopravy jako základní formy mobility ve všech plánováních rozvoje města a dopravy obecně
 - zajištění zdrojů a finančních prostředků pro provádění realizace strategie pěší dopravy - např. 10 EUR/rok na obyvatele



- **Zajištění přístupnosti**
 - obsahuje uplatnění konceptu města krátkých vzdáleností nebo snahu o to, aby měl každý zastávku veřejné dopravy nebo možnost sdíleného kola ve vzdálenosti do 500 m a také propojení tzv. zelených koridorů ve městě s pěšími stezkami
- **Cestování pěšky bezpečně a bez konfliktů**
 - dostatečné množství a bezpečné přechody přes silnice nebo zajištění oddělení dopravních ploch pro cyklisty a chodce, zejména v místech s vysokou intenzitou cyklistické a/nebo pěší dopravy, ale také snížení rychlosti vozidel (na 30 km/h nebo méně) v oblastech s velkým pohybem chodců, v obytných oblastech a u dopravně citlivých objektů, jako jsou školy
- **Atraktivní veřejná prostranství**
 - zrušení parkování na chodnících, ale měla by být také zaručena minimální šířka chodníku 2,5 m, která je chodcům k dispozici bez omezení – minimální šířka však může být v jednotlivých případech snížena (např. hustota zástavby nebo stromy) a realizace opatření řešena individuálně dle potřeb dané lokality
- **Zdraví a kvalita života**
 - přizpůsobení veřejných prostranství klimatické změně – zastínění a podpora biologické rozmanitosti pomocí výsadby, vodní prvky, pítka atd.
- **Rovnost pro všechny účastníky dopravy**
 - vytvoření bezpečných cest do škol, ale i vytvoření bezbariérového přístupu k zastávkám veřejné dopravy

Bielefeld se aktuálně zaměřuje na historické centrum, které má v plánu změnit na přívětivé místo pro obyvatele a návštěvníky. Vedení města zde chce posílit maloobchod, stravování a služby, zlepšit bezpečnost a připravit se na důsledky klimatických změn. Komplexní přeměna by měla začít v roce 2025 a v současné době probíhá proces plánování. Do něho jsou zapojeni jak obyvatelé města, tak i klíčoví aktéři. Využito zde bylo tzv. testovací fáze (trvající půl roku), kdy byla navrhovaná drobná opatření na zvýšení atraktivnosti pro pěší ověřena v reálném prostředí. Testovací provoz byl vyhodnocen, byla vybrána fungující opatření a vylepšeno jejich provedení. Testováno bylo například vytvoření nových pěších zón, případně jejich doplnění o posezení a zeleň. Na příkladovém náměstí byl omezen průjezd aut a prostor doplněn o ping-pongové stoly a pískoviště tak, aby se z místa stal prostor, kde lidé chtějí trávit volný čas. Dalším z testovaných opatření bylo zjednosměrnění ulice, kdy by v případě akceptace mohl volný pruh sloužit cyklistům a mohlo také dojít k rozšíření chodníku pro pěší.

V rámci implementace strategie byli obyvatelé zapojeni do různých fází plánování. V analytické části jsou nejčastější procházky s projektanty po daných ulicích, kdy mají obyvatelé možnost přímo poukázat na problémová místa. Následně v návrhové části je organizovaná obdobná procházka, kde jsou již představovány a diskutovány konkrétní opatření. Na závěr je všem zájemcům z řad veřejnosti představen kompletní plán. Takovéto participativní akce



jsou v Bielefeldu velmi oblíbené, například u dopravní koncepce pro 5. kanton diskutovalo o navrhovaných opatřeních spolu s projektanty zhruba 120 účastníků.

Město Bielefeld pracuje také na udržitelném doručování zboží do výdejních míst či prodejen v centru města. Důraz je kladen na doručování pomocí nákladních kol jako alternativy k dodávkám. Tím dojde nejen ke snížení emisního zatížení, alelepší se také walkability města a bezpečnost chodců. Konkrétním dopadem by mělo být omezení parkování dodávek na prostorech, které jsou v centru určeny pro chodce. Součástí logistického řešení by mělo být také sdílení těchto nákladních kol ve firmách. Bielefeld v současné době hledá vhodný prostor pro vytvoření místního distribučního centra, kde se zboží překládá z kamionů na nákladní kola, která ho rozváží do výdejen a obchodů.

S cílem bezemisního centra města souvisí i zajištění bezpečné dojížděky dětí do škol. Klíčovým indikátorem je ochota chodit do školy pěšky nebo jezdit na kole, a hlavně dlouhodobě snížit denní objem dovážení dětí do školy rodiči až přímo před budovu. V roce 2020 provedla externí společnost online průzkum mezi dětmi a rodiči zaměřený na volbu dopravního způsobu, problémové oblasti na jejich každodenních cestách a využití stávajících parkovišť pro jízdní kola. A provedena byla rovněž analýza statistik nehod. Společnost poté vypracovala opatření pro identifikovaná nebezpečná místa, která zahrnovala např. semaforey, osvětlení, oddělení od motorizované dopravy atd. Obecně zahrnuje přístup Bielefeldu k bezpečným školním ulicím tři pilíře:

- rozvoj opatření ke zvýšení bezpečnosti na hlavních školních trasách,
- identifikace vhodných míst pro „vykládání“ dětí z aut rodičů,
- informační kampaň, která povzbudí děti a rodiče, aby používali pro dopravu do školy chůzi.

Zrovnoprávnění dopravních způsobů se realizuje také tím, že některé jízdní pruhy pro automobily jsou na cyklisty vytižených trasách přeměněny na cyklopruhy, které jsou barevně odděleny od pruhů pro automobily. Jsou tedy na stejné úrovni se silnicí, aby byly využitelné pro průjezd záchranných složek. Dalším příkladem je městský okruh, který byl v rámci rekonstrukce rozšířen o cyklo pruhy na obou stranách, širší chodníky a přechody pro chodce. V rámci rekonstrukcí křižovatek se obecně ve městě klade důraz na přednost pro cyklisty a pěší – příkladem jsou křižovatky Otto-Brenner-Straße, Stralsunder Straße, Greifswalder Straße a Elpke. U křižovatek, kde není z různých důvodů možné upřednostnit výše uvedené způsoby dopravy je přechod těchto křižovatek alespoň doplněn o středový ostrůvek s dostatečnou šířkou pro chodce a cyklisty.

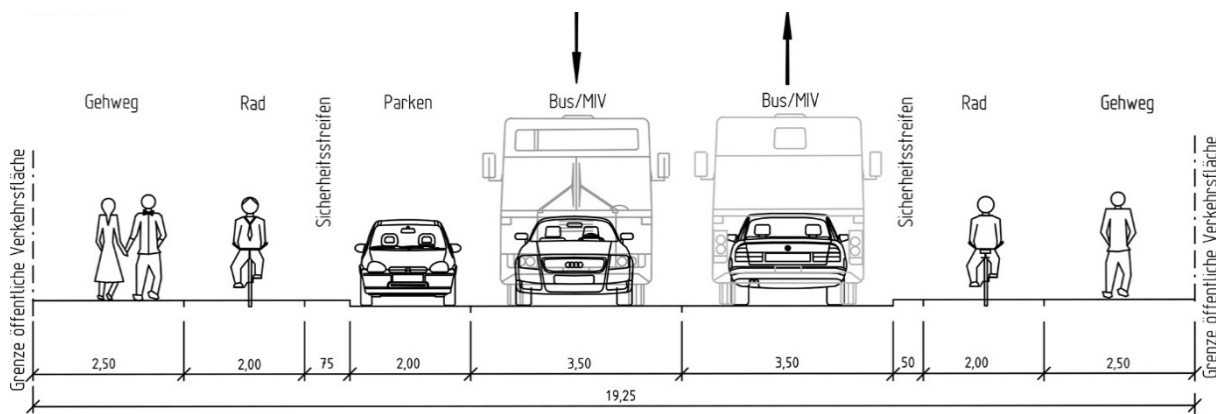
VÝSLEDKY IMPLEMENTACE

Zdařilou ukázkou toho, jak funguje plánování v rámci udržitelné dopravy v Bielefeldu je například rozšíření 2,6 km dlouhé ulice Heeper. Pro tento projekt existovala již od roku 2017 plánovací dokumentace, která, ale byla následně přepracována, neboť nesplňovala principy udržitelné dopravy a nepomáhala naplnit cíle Strategie mobility. Město tedy přistoupilo opět k plánování



se zapojením veřejnosti a dotčených aktérů (vlastníci nemovitostí a zájmové skupiny). Pro lokalitu byl nastaven průřez ulice (standardně využívaný v celém městě) a místa, kde jej nebylo možné využít (zúžení, autobusové zastávky a křižovatky), byla řešena individuálně po konzultacích s místními aktéry v dané lokalitě – např. online anketa při výběru z několika variant provedení.

Obrázek 1: Standardní průřez ulice v Bielefeldu



Zdroj: <https://sanierung-heeperstrasse.de>, 2024

Pilotní projekt celé Strategie mobility byl dokončen v srpnu 2022. Jednalo se o komplexní proměnu náměstí Jahnplatz, které je jedním z hlavních dopravních uzlů Bielefeldu. Na náměstí byly zaznamenány koncentrace NO_2 , které překračovaly zákonem povolené maximum, a přes náměstí mezi centrem města a jeho komerčními oblastmi projížděly vysoké počty aut. V okolí náměstí se nachází mnoho obchodů, restaurací, kaváren a barů, a proto se jedná o oblíbené místo pro trávení volného času. Cílem tohoto projektu bylo vrátit centrum města lidem. Došlo tedy k zavedení prvků pro zklidnění dopravy, omezení vjezdu aut a vytvoření zelených ploch či předzahrádek namísto parkovacích míst.

Všemu však předcházela téměř dvouletá testovací fáze, při které byly zavedeny nízkonákladové varianty opatření. Tato fáze zahrnovala především umístění patníků, dopravních značek a značení chodníků, které měly za cíl nahrazení jízdnic pruhů pro auta rozšířeným prostorem pro veřejnou dopravu, pěší a cyklisty. Díky opatřením došlo ke snížení hladiny NO_2 na úroveň těsně pod zákonem stanovenou maximální hodnotu (ze $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2017 na $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2019) a také k poklesu počtu motorových vozidel projíždících přes náměstí o 25 %.

Jednalo se o významný projekt, který demonstroval hmatatelné výsledky, jako například rychlý nárůst cyklistů a více veřejného prostoru pro lidi. Politické vedení města úspěchy projektu ujistilo, že se město vydává správným směrem. Díky tomu věnovalo město další rozpočtové prostředky na podobně velké projekty, ale i na ty menší, jako je zákaz vjezdu aut do jedné ulice nebo omezení parkování na ulici jiné.

INSPIRACE Z PŘÍBĚHU MĚSTA BIELEFELD

Na přístupu Bielefeldu k dopravnímu plánování jsou pro česká města inspirativní intenzivní pravidelné participativní aktivity, které jsou široce vyhledávané mezi obyvateli. Město se snaží respektovat názory obyvatel, a u dopravních řešení to platí dvojnásob, neboť jsou přímými uživateli. Na webových stránkách města dokonce existuje samostatná sekce s možnostmi participace obyvatel na dopravních projektech. Stejně tak mají svou vlastní stránku i všechny stěžejní dopravní projekty města. Tam se může kdokoli dozvědět o připravovaných intervencích, seznámit se s aktuálním stavem a s plánovacím procesem, nebo také přicházet s vlastními návrhy a připomínkami. Poslední funkce byla doplňkem workshopů, neboť byla příležitostí pro ty obyvatele, kteří neměli čas nebo odvahu zapojit se do workshopů.

Dobrou praxí pro přizpůsobování měst pro pěší (ale i pro plánování obecně) jsou tzv. testovací fáze projektů. Město si tím velmi dobře ověří realizovatelnost, a hlavně funkčnost navrhovaných opatření a následně využije pouze ty úspěšné z nich. Jedná se o tzv. dočasné zásahy do veřejného prostoru, které zde fungují jako zkouška jejich praktičnosti a oblíbenosti u obyvatel. Nevýhodou takovýchto testovacích opatření může být to, že si lidé zvyknou na danou situaci, která však může být po určitém období (např. po půl roce jako v Bielefeldu) vrácena do původní podoby a ve finální fázi realizace projektu neuplatněna. Z tohoto důvodu je klíčová dostatečná informovanost obyvatel o tom, že se jedná o testovací fázi dlouhodobějšího projektu. Konkrétním příkladem dobré praxe je pilotní projekt Jahnplatz. Nízké náklady, pozitivní dopady na koncentraci emisí a intenzitu dopravy a využití testovací fáze k řízení změn dopravního schématu činí z přeměny náměstí Jahnplatz úspěšný příklad, který mohou převzít i další města.

Pozitivním příkladem města Bielefeldu je i samotná koncepce pěší dopravy, která na základě analýzy aktuálního stavu v daném místě a navrhuje cíle týkající se zlepšení města pro pěší do budoucna. Pro mnohá česká města mohou být inspirativní způsoby, jak začlenit ohledy na potřeby chodců do veškerého plánování.



BONN

PROFIL MĚSTA

Bonn je německé město ležící na břehu Rýna, které je známé především jako bývalé hlavní město Západního Německa (od roku 1949 do roku 1990). S více než 330 tis. obyvateli je to druhé největší město spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko. Bonn má bohatou historii, která sahá až do doby Římské říše. Dnes je známé zejména pro svou univerzitu, muzea a také jako sídlo několika mezinárodních organizací, včetně těch zabývajících se životním prostředím. Jedná se například o sekretariát United Nations Framework Convention on Climate Change), který hraje klíčovou roli při prosazování opatření k ochraně životního prostředí a snižování emisí skleníkových plynů, což se odráží i v místní politice. Město Bonn se zavázalo k realizaci cílů udržitelného rozvoje a formulovalo ambiciózní cíle v oblasti snižování dopadu na změnu klimatu.

Město Bonn je jedním z nejrychleji rostoucích měst v Severním Porýní-Vestfálsku – zatímco v roce 2011 žilo ve městě 306 tis. obyvatel, v roce 2023 to bylo o 32 tis. více. Dle aktuálního trendu a predikcí se dá předpokládat, že v budoucnu bude v Bonnu žít více lidí než dnes. Ve městě ale není místo pro ještě více aut, takže musí být omezený prostor ve městě využíván lépe, než tomu bylo v minulosti a je i dnes. V současné době je Bonn kompaktní město s velkoryse dimenzovanými uličními prostory a s přívětivým centrem pro pěší dopravu, ale ne vždy tomu tak bylo. Dopravní plánování města bylo dlouhou dobu zaměřeno na automobil, jako primární dopravní prostředek pro pohyb po městě. Stále více se však projevovaly dopady většího počtu silnic, hluku z dopravy, rozšiřujících se parkovacích míst a později z toho vyplývajících znečištění životního prostředí a ovzduší.

PROCES IMPLEMENTACE WALKABILITY

V 70. letech 20. století se však směr a myšlení vedení města proměnilo. Historické centrum města je nejstarší pěší zónou v celém Německu. První pěší zóna byla založena v roce 1967 v ulici Wenzelgasse a od té doby se neustále rozšiřuje. Jedním z posledních rozšíření je Friedrichstraße o rozloze 3 500 m². Na délce 335 metrů a šířce až 13 metrů se Friedrichstraße proměnila z neatraktivní boční ulice v jednu z nejvýznamnějších nákupních zón s mnoha kavárnami, kde lidé nejen prochází, ale i tráví čas. Dá se říci, že obyvatelé města v 80. letech také znovuobjevili jízdní kolo jako dopravní prostředek a v centru města se začali budovat speciální "cyklo ulice", ve kterých má kolo přednost před autem.

Mezi specifické výzvy dopravní politiky v Bonnu patří zejména vysoký podíl osob dojíždějících do zaměstnání. Kromě toho, že má Bonn více než 330 tis. stálých obyvatel, tak do města každodenně dojíždí dalších více než 135 tis. lidí za prací a více než 57 tis. lidí dojíždí z Bonnu do jiných oblastí se stejným důvodem. Kromě pěších zón tak začal Bonn experimentovat s dalšími udržitelnými formami dopravy a s opatřeními na zklidnění dopravy. Od roku 2010 je prakticky celé užší



centrum města na levém břehu Rýna vedeno jako “zelená zóna”. Vjezd do této části města je povolen pouze vozidlům s emisním stupněm Euro 4 (diesel), resp. Euro 1 (benzin). Tato opatření mají za cíl snížit dopravní zátěž, zlepšit kvalitu ovzduší a poskytnout pohodlnější prostředí pro pěší.

Příkladem zacílení na pěší je i rekonstrukce jednoho z hlavních mostů přes řeku Rýn (Kennedybrücke), která byla dokončena v roce 2010 a během, které byl původní most rozšířen o 10 metrů a celá jedna jeho část byla vyhrazena pro pohyb pěších a cyklistů. Stěžejním krokem k přechodu na způsoby dopravy šetrnější k životnímu prostředí byl v roce 2012 přijatý Plán rozvoje dopravy do roku 2020 (tzv. VEP 2020), který se stal základem pro všechny budoucí opatření v oblasti dopravního plánování.

Hlavním cílem všech opatření v rámci zlepšování prostředí pro pěší je snížení velkého objemu automobilové a autobusové dopravy. S ohledem na zapojení města do mezinárodních organizací bojujících za kvalitní životní prostředí a skutečnost, že doprava s více než půl milionem kilogramů CO₂ ročně představuje čtvrtinu celkových emisí města, se Rada města Bonn v roce 2019 rozhodla situaci řešit. Přišla s cílem zvýšit do roku 2030 podíl cest uskutečněných pomocí ekologických a prostorově úsporných forem dopravy na nejméně 75 %. Zároveň se město zavázalo, že do roku 2035 bude klimaticky neutrální.

Další zásadní posun pro plánování města z pohledu pěších nastal poté, co Rada města v roce 2021 přijala výsledek občanské iniciativy “Bonn4Future – Wir fürs Klima”. Občané podporovaní aktéry z městské správy, politiky, obchodu, vědy a kultury společně vypracovali plán pro dosažení klimatické neutrality Bonnu (celkem na něm spolupracovalo více než 280 osob). Celkový plán obsahuje také část zaměřenou na udržitelnou mobilitu, která je založena na těchto třech pilířích:

1. Omezení motorizované dopravy prostřednictvím menšího počtu, celkově čistějších a kratších tras,
2. změna motorové dopravy na způsoby dopravy šetrné k životnímu prostředí, jako je chůze, jízda na kole nebo veřejná doprava,
3. přechod na využívání šetrných pohonů vozidel (elektro apod.).



Kromě plánů na rozšíření a zkvalitnění chodníků jsou v plánu také projekty na rozšíření sítě cyklostezek (propojení severní a jižní a východní a západní části města). Uvažuje se také o zřízení městské lanovky; první v Německu, která by měla být začleněna do systému MHD, aby pomohla snížit hustotu dopravy v časech dopravní špičky. Konkrétně má lanovka odlehčit trase mezi částmi města Ramersdorf a Venusberg, kterou projíždí mnoho pracovníků, studentů a pacientů nemocnice.

VÝSLEDKY IMPLEMENTACE

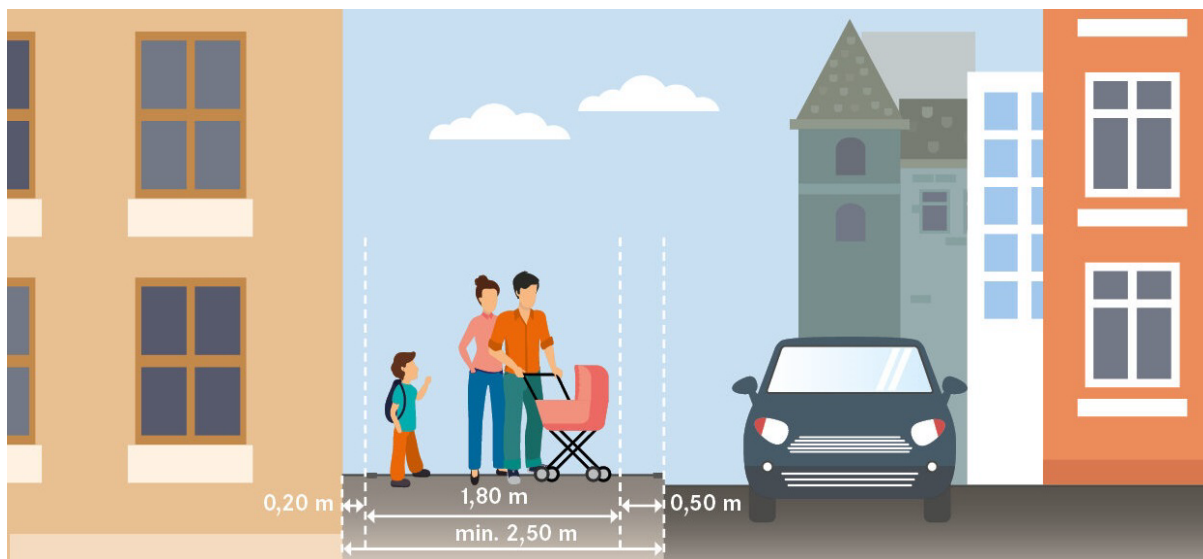
Pro dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2035 Bonn motivuje obyvatele, aby změnilí své dopravní chování – konkrétně to znamená, že každou třetí cestu je třeba absolvovat pěšky. Bonn tedy potřebuje atraktivní a fungující chodníky a sítě komunikací. V rámci toho se snaží striktně uplatňovat následující pravidla:

- ve městě je souvislá síť širokých chodníků, které nejsou blokovány nelegálně zaparkovanými auty, dodávkami, jízdními koly nebo e-koloběžkami,
- chodníky ve městě jsou přehledné bez bariér vytvářenými soukromými prodejci, automaty na parkovací lístky, nabíjecími stanicemi atd.,
- pěší infrastruktura je zejména na delších trasách a pro starší lidi doplněna o sezení pro odpočinek,
- chodníky jsou na ochranu před horkem zastíněny uliční zelení,
- snaha o vytvoření multimodálních ploch pro zásobování, venkovní stolování a trávení volného času.

Bonn plánuje dopravní komunikace dle nastavených priorit, což znamená, že nejprve se naplánují chodníky s odpovídající šířkou, poté se zohlední cyklistická doprava a následně motorizovaná doprava ve zbývajícím prostoru. Tak lze spravedlivě rozdělit dostupný prostor a zajistit vysokou úroveň bezpečnosti provozu. Dlouhodobým cílem je, aby obyvatelé Bonnu měli možnost dopravit se do nejbližšího obchodu, lékárny, k bankomatu, či k doktorovi snadno a rychle pěšky. Podle provedených studií jsou v městském provozu vzdálenosti menší než jeden kilometr ode dveří ke dveřím nejrychleji dosažitelné pěšky, a proto se Bonn soustřeďuje na zajištění atraktivních spojovacích tras uvnitř místních částí.



Obrázek 2: Plánování bezpečných chodníků v Bonnu



Zdroj: Město Bonn, 2024

V návaznosti na přijatou iniciativu “Bonn4Future” sleduje Rada města v rámci pěší dopravy 5 cílů:

- 1) Vytvoření bezpečné souvislé sítě chodníků s propojením všech částí města.
- 2) Chodníky musí být zpravidla široké 2,5 metru, nejméně však 1,5 metru. Musí být neustále volně přístupné a stavebně oddělené od cyklostezky.
- 3) Bezpečnostní ostrůvky zajišťují ideální viditelnost mezi řidiči a chodci. Proto se plánují další ochranné ostrůvky.
- 4) Vytvoření bezpečných křižovatek a příjezdových cest. Tam, kde se boční ulice spojují s hlavními ulicemi (stejně jako vjezdy do budov), při přecházení vedlejší ulice pokračují chodci a cyklisté ve stejné úrovni. Dochází tak k pocitovému otočení logiky, že chodec přechází silnici na auto přejíždí součást chodníku – což zvyšuje bezpečnost.
- 5) Chodníky mají zvýšenou prioritu pro úklid. Při monitorování přestupků při parkování jsou postihovány především přestupky proti parkování na chodnících a cyklostezkách. Podpurným opatřením je zřetelné označení ploch pro parkování aut.

Město Bonn bylo díky své politice udržitelné dopravy v roce 2023 vybráno, aby prošlo tzv. kontrolou pěší dopravy. Kontrola zahrnovala workshopy a prohlídky, při kterých účastníci přímo na ulicích a náměstích diskutovali o problémech, jako je nedostatek místa nebo chybějící semaforey a o možných řešeních. Díky výsledkům kontroly samospráva získá dodatečné informace pro efektivní plánování veřejného prostoru pro chodce.



INSPIRACE Z PŘÍBĚHU MĚSTA BONN

Město Bonn je ukázkou toho, že město s více než 300 tis. obyvateli, které má navíc předpoklad dalšího populačního růstu, potřebuje k plánování dopravy jasně daná pravidla a v co největší míře zapojovat veřejnost i odborníky a zohledňovat jejich názory. Obyvatelé města následně k plánovaným změnám přistupují s větší důvěrou a bez odporu, když vědí, že se jedná o návrhy vzešlé z participativních aktivit. Město se musí soustředit na udržitelné formy dopravy a dávat prioritu pěší dopravě, která je považovaná za nejvíce udržitelnou. Dopravní politika je tak nedílnou součástí plánu pro dosažení celkové klimatické neutrality. Plánování veřejných prostor a ulic nejprve z pohledu chodce, cyklisty a uživatele MHD a až následné řešení případného prostoru pro automobily by mělo být dobrou praxí pro všechna města podobného charakteru. Ideálním příkladem je výše uvedená rekonstrukce mostu, kde se využila situace špatného stavu infrastruktury a spojila se s rozšířením pro pěší. Jedině takto lze postupně zrovnoprávnovat v městském prostoru, který byl po mnoho dekad budován prioritně pro automobily, dříve upozadované způsoby udržitelné dopravy. Tento přístup je rovněž ospravedlněný narůstajícím počtem aut, která mají největší nároky na městský prostor, který je však omezený.

Při zkvalitňování veřejných prostranství pro chodce se města nemohou soustředit pouze na opravy chodníků a jejich rozšiřování, ale je nutné plánovat i aktivity a doplňková opatření, která na první pohled s chůzí úplně nesouvisí, ale musí být brány v potaz při plánování. V Bonnu se jedná například o budování posezení pro odpočinek nebo zastínění chodníků pomocí uliční zeleně. Pro obyvatele musí být jednodušší, a hlavně atraktivnější rychle dojít pěšky například k bankomatu nebo lékárně ve vlastní čtvrti než k tomu využít auto.

Na druhou stranu je nutné v plánování brát v potaz, že kompletní zákaz a vytěsnění automobilové dopravy z města není ideálním řešením pro všechny lokality – zde Bonn například přistoupil v určitých místech pouze ke snížení povolených rychlostí, což může být příkladem i pro města v českém kontextu.



LINZ

PROFIL MĚSTA

Linz, nacházející se v rakouské spolkové zemi Horní Rakousy, je s 211 tis. obyvatel a rozlohou 96 km² třetím největším městem Rakouska. Nyní je město proslulé jako kulturní (v roce 2009 získal Linz titul Evropského hlavního města kultury) a ekonomické centrum, ale pyšní se také historickým centrem.

Město je známo svým přístupem k udržitelnému rozvoji a dlouhodobou snahou o zlepšování podmínek pro chodce a cyklisty. Aktivně implementuje opatření podporující udržitelnou mobilitu, jako jsou pěší zóny, modernizace cyklostezek a investice do veřejné dopravy.

Zejména veřejná doprava má v Linci vysokou úroveň a je hojně využívána – v roce 2023 využilo místní autobusy a tramvaje 98,5 mil. cestujících, což oproti roku předchozímu znamenalo nárůst o 16 %. Městská dopravní společnost byla v roce 2023 dokonce vyhlášena nejoblíbenější městskou dopravní společností v Rakousku (studie Unternehmen im Öffentlichen Personennahverkehr). Veřejná doprava je poté vhodně doplněna například systémem AST (Anruf-Sammel-Taxis), tedy formu veřejné dopravy, která umožňuje sdílet taxi s dalšími cestujícími, kteří cestují ve stejném směru nebo do podobných oblastí. Tato služba „hromadného taxi“ je dalším efektivním způsobem, jak snížit náklady a zlepšit udržitelnost dopravy, protože více cestujících sdílí jedno vozidlo. Funguje kromě Lince i ve 12 okolních obcích a ročně přepraví cca 60 tis. osob.

Na podporu cyklodopravy je ve městě zaměřena iniciativa „Linz jezdí na kole“ (Linz fährt Rad) nebo opatření, kdy mohou cyklisté využívat sdílené dopravní pásy s autobusy veřejné dopravy. Obdobně je podporována pěší chůze iniciativou „Linz pěšky“ (Linz zu Fuß), která širokou nabídkou akcí, aktivit a služeb přispívá ke zvýšení podílu pěší dopravy a tím i kvality života ve městě. Iniciativa například vytvořila mapu města, ve které jsou všechny důležité „body zájmu“ pěší dopravy – zeleň, pítka, veřejné toalety, lavičky nebo například zkratky ve městě.

Obecně je snahou města vytvářet pro obyvatele atraktivní nabídku pro usnadnění přechodu z automobilů na tramvaje, autobusy, jízdní kola nebo pěší dopravu.



PROCES IMPLEMENTACE WALKABILITY

V roce 2000 město založilo samostatné poradenské oddělení v oblasti dopravy (Linzer Mobilitätsberatung), které nabízí bezplatné konzultace. Pro radu se na ni mohou obrátit podniky, školy, instituce i soukromé osoby. Cílem je zvýšit povědomí o úsporách nákladů a času, zdravotních dopadech a možnostech, jak osobně ovlivnit dopravní přetížení v závislosti na využívání různých způsobů dopravy. Zaměstnanci oddělení radí také místním firmám a institucím při optimalizaci dojíždění jejich zaměstnanců. Příkladem je informační kampaň, která podporuje nakupování u místních producentů namísto supermarketů na okraji města, čímž dochází ke snížení potřeby automobilové dopravy, neboť nákup u místních prodejců lze absolvovat pěšky nebo na kole.

Zásadní změnou ve vnímání dopravy byl poté dopravní průzkum z roku 2012, který ukázal, že v tomto roce bylo v Linci průměrně za den uskutečněno 838 tis. cest, z nichž 60 % bylo uskutečněno obyvateli města. Ve srovnání se stejným průzkumem z roku 2001 se celkový počet uskutečněných cest zvýšil o 17,9 %. V roce 2012 bylo 55,5 % všech jízd v Linci individuální automobilovou dopravou, 20,3 % MHD a dalších 14,9 % a 4,9 % cest bylo pěšky a na kole. Kromě jízdy na kole došlo u všech ostatních udržitelných forem dopravy k poklesu oproti roku 2001.

Vedení města se na základě své Klimatické strategie (Linzer Klimastrategie z roku 2019) a výše uvedeného průzkumu rozhodlo snížit emise z dopravy. Konkrétním cílem je zvýšit podíl udržitelných způsobů dopravy (veřejná doprava, cyklistika, chůze) v regionu alespoň na 53 % pro období 2030/40. Výše uvedená iniciativa „Linz pěšky“ je konkrétním opatřením ke zvýšení podílu šetrných forem mobility v Linci.

Město myslí na chodce i při rekonstrukcích velkých dopravních staveb. Příkladem je rekonstrukce prostoru křižovatky v oblasti Harbachsiedlung, kde byl stávající „ostrůvek“ rozšířen, aby měli chodci více prostoru, čímž se zvýšila bezpečnost. Vedení města neodradilo ani to, že rozšíření vyžadovalo dodatečné stavební úpravy, jako je posunutí osvětlovacího sloupu, úprava cyklostezky, odstavného pruhu a vozovky.

Kromě již výše uvedených opatření pro cyklisty a pěší jsou v Linci na některých místech vytvořeny tzv. sdílené veřejné prostory a ulice (např. Herrenstraße a Klosterstraße). Chodníky jsou na těchto místech na stejné úrovni jako zbytek ulice, kdy mají všechny formy mobility a všichni účastníci provozu stejná práva.

Linz na svém území zkouší také uplatnit koncept 15minutového města. Konkrétně se jedná o část Kleinmünchen-Auwiesen kde cílem je, aby se měli místní možnost dostat ke všem důležitým denním zařízením do čtvrt hodiny pěšky nebo na kole. Základním předpokladem pro aplikování je, že všechny nezbytné služby (obchody, osobní služby, lékárny), lékaři, vzdělávací instituce (školky, školy, knihovny), místní rekreační zařízení (parky, hřiště, sportoviště) jsou v bezprostřední blízkosti.



VÝSLEDKY IMPLEMENTACE

Pokračující podpora udržitelné mobility se propsala i do závazku města (schváleno v roce 2023) k naplňování adaptačního plánu „Budoucnost Lince“, který bude spolu s nově vznikajícím plánem klimatické neutrality základem pro plánování města v kontextu změny klimatu v nadcházejících letech.

V roce 2023 byl vedením města schválen také komplexní akční plán, který se skládá z 30 konkrétních implementačních akcí, přičemž několik z nich se přímo týká walkability:

- Vypracování plánu udržitelné městské mobility
- Rozšíření prostoru ve městě pro cyklisty, chodce a zeleň
- Pilotní projektování proměny veřejných prostor s ohledem na město krátkých vzdáleností, udržitelnou mobilitu a participativní přístup k realizaci

Linz populačně roste (počet přistěhovalých převyšuje počet vystěhovalých), což je jedním z příznaků toho, že kvalita života ve městě je vysoká, a také že politiky města jsou obyvateli vnímány pozitivně. Od roku 2013 do roku 2023 se počet obyvatel města zvýšil o 18 tis. (v roce 2013 zde žilo 193 tis. obyvatel a v roce 2023 to bylo už 211 tis. obyvatel).

INSPIRACE Z PŘÍBĚHU MĚSTA LINZ

Linz je obecně v oblasti udržitelné mobility velmi aktivní, o čemž svědčí i založení vlastního poradenského oddělení pro všechny zájemce o problematiku dopravy, které vede nejen osvětovou kampaň, ale i se aktivně na plánování dopravy ve městě podílí. Politická podpora walkability je patrná i na úpravách již naplánovaných velkých dopravních staveb, které sice realizaci prodlouží, případně prodraží, ale zlepší podmínky pro chodce.



PONTEVEDRA

PROFIL MĚSTA

Pontevedra je dynamicky se rozvíjející město na severozápadě Španělska s téměř 85 tis. obyvateli a zachovalým středověkým centrem. Na konci minulého století tomu tak však nebylo. Město bylo v úpadku, bylo velmi silně znečištěné a zatížené dopravou. Denně zde projelo na 80 tis. aut (z toho téměř 30 tis. přes samotné historické centrum města), což bylo v té době více než samotných obyvatel města. Ročně zde bylo zaznamenáno v průměru 140 dopravních nehod s vážným zraněním. Historické centrum ztrácelo atraktivitu, lidé z něj odcházeli do okrajových částí nebo se stěhovali zcela pryč. V roce 1999 zahájila Pontevedra proměnu z města plného aut na město téměř bez aut. Nyní je město příkladem dobré praxe v oblasti urbanismu a udržitelné mobility, nicméně ve své době představoval faktický zákaz vjezdu všem automobilům do středověkého centra města odvážné rozhodnutí, které dalo vzniknout tehdy unikátní pěší zóně. Důkazem toho, že se město vydalo správným směrem, jsou i mezinárodní ocenění v oblasti udržitelné mobility a designu – Intermodes Award v roce 2013, UN-Habitat Award v roce 2014 a Active Design Award v roce 2015 nebo třeba zařazení mezi top 15 města přívětivých k cyklistům na světě v roce 2016.

PROCES IMPLEMENTACE WALKABILITY

Během krátké doby se městu podařilo prosadit a vybudovat téměř 300 000 m² pěší zóny v historickém centru a zcela zde odstranit parkování aut na ulicích. Ve městě tedy vznikla pěší zóna zhruba o velikosti 25 fotbalových hřišť. Hlavním důvodem omezení parkování v ulicích bylo to, že dopravní zácpy byly zapříčiněny převážně uživateli aut hledajících parkovací místo.

Tranzitní doprava byla přesměrována tak, aby se centru zcela vyhnula, přičemž auta do některých částí centra mohou, ale jen v omezené rychlosti a s povolením stání na omezenou dobu a auta zásobující obchody mají povolený vjezd jen v určitých vymezených časech. Zásadním opatřením bylo zrušení klasických povrchových parkovišť a jejich nahrazení podzemními, která mají navíc velmi vysoké ceny. Dalším důležitým opatřením pak bylo také zachování adekvátní možnosti parkovat autům příjíždějícím do města na jeho okrajích a dostat se do centra jiným způsobem bez zvýšených nákladů nebo časové náročnosti. Byla zavedena sada opatření na zklidnění dopravy zahrnující nahrazení většiny světelných křižovatek kruhovými objezdy, vyvýšení přechodů pro chodce, tak aby bylo patrné, že auto vjíždí do prostoru, kde má přednost chodec či přímé rozšíření chodníků na úkor zúžení pásu silnic. Tyto intervence umožnily v roce 2010 zavedení zpomalení provozu na 30 km/h.

Jako další podpora walkability města byl v roce 2011 zaveden navigační model „metrominuto“ zaměřující se na pěší pohyb po městě. Ten sestává z jednoduchých map umístěných v ulicích, uličních ukazatelů, tištěných map a mobilní aplikace ukazující pěší vzdálenost (v minutách i metrech) mezi klíčovými body zájmu. Tento model byl následně přenesen do dalších měst ve Španělsku (Zaragoza, Sevilla ad.) i zahraničí (Toulouse, Poznaň, Florencie).



Obrázek 3: Schéma metrominuto Pontevedra

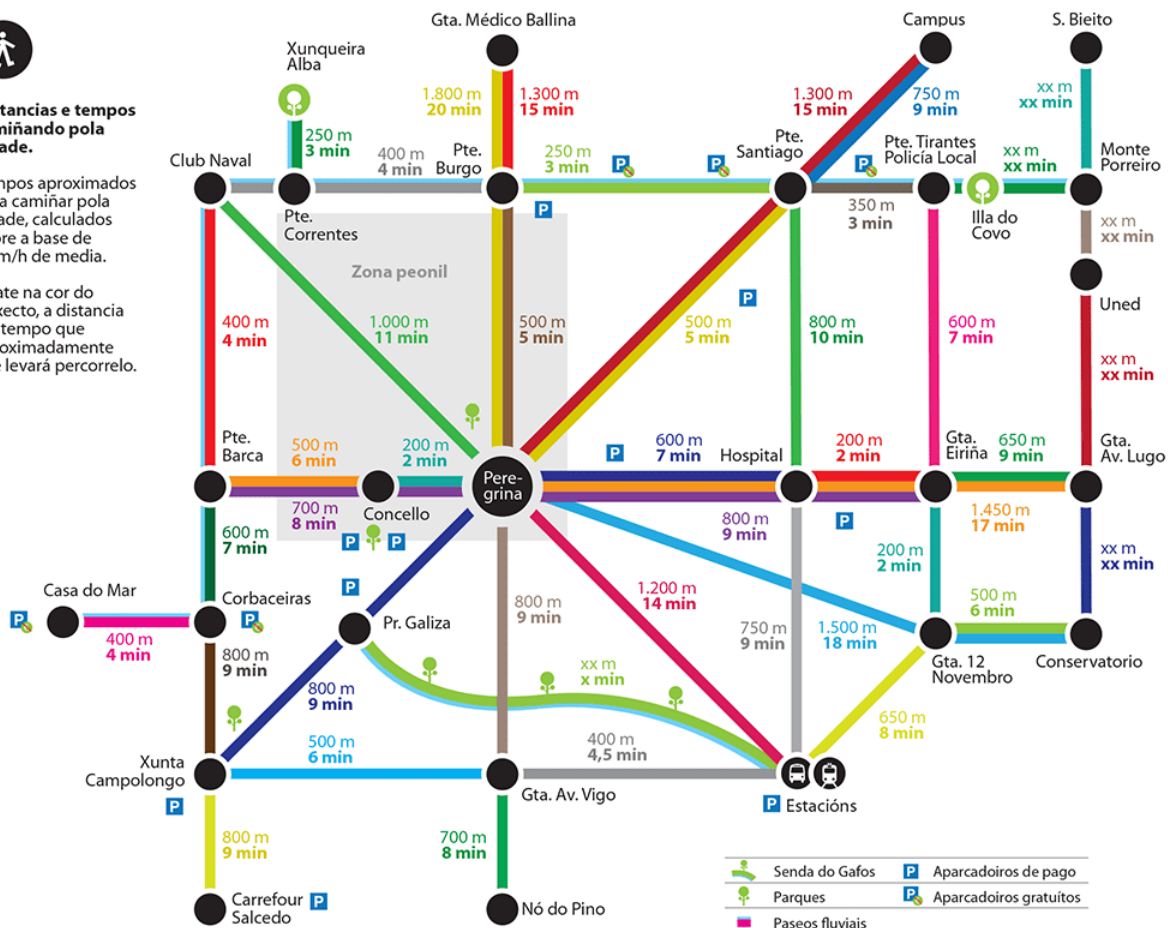
metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Zdroj: Pontevedra city

VÝSLEDKY IMPLEMENTACE

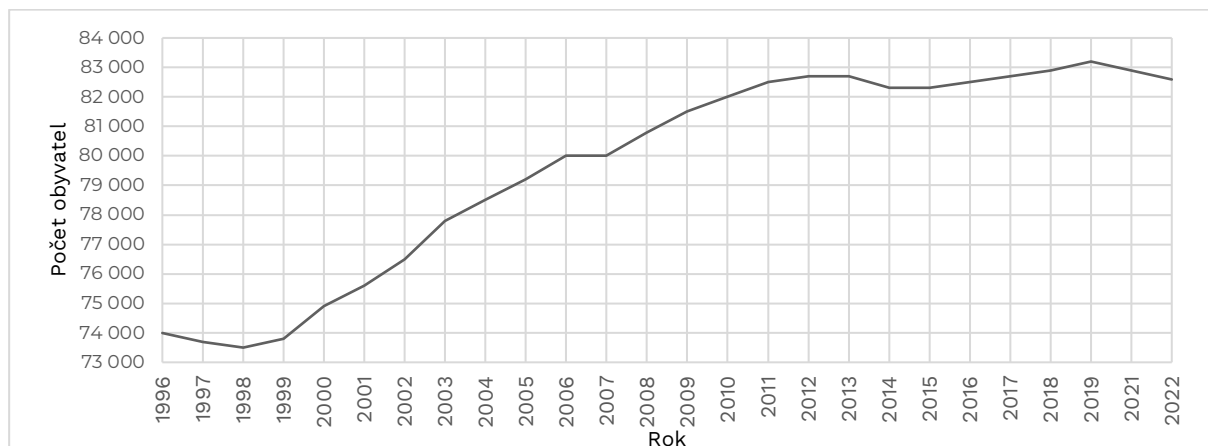
Všechna výše uvedená opatření se promítla nejen do fyzické infrastruktury, urbanismu a městského plánování, ale zejména do myšlení samotných obyvatel města. V současnosti je téměř 65 % pohybu po městě pěšky nebo na kole, což znamená faktické vyrovnání důležitosti jednotlivých způsobů dopravy.

Upřednostnění pěších na úkor automobilů mělo za následek i zlepšení kvality ovzduší ve městě. Dle statistických dat došlo od zavedení změn v roce 1999 ke snížení emisí CO₂ o více než 70 %. Prokazatelný je i vliv na bezpečnost obyvatel – od roku 2011 totiž nebyla ve městě způsobena žádná smrtelná dopravní nehoda a výrazně se také snížil počet vystavených pokut za překročení rychlosti.

Možná nejpodstatnějším a nejviditelnějším důsledkem zavedených změn a přístupu k řešení dopravy je však celkové zatraktivnění města jako celku a zvyšování kvality života jeho obyvatel. Pontevedra toto tvrzení potvrzuje tím, že je nejrychleji rostoucím městem v provincii Galicie – od roku 1999 se do města přistěhovalo téměř 10 tis. Obyvatel (viz Tabulka 1).



Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel města Pontevedra



Zdroj: Instituto Nacional de Estadística

INSPIRACE Z PŘÍBĚHU MĚSTA PONTEVEDRA

Takovou razantní proměnu, jako se podařila v Pontevedra, by bylo složité realizovat, a hlavně dosáhnout stejných výsledků ve větších městech. I přesto je možné převzít dílčí prvky a inspirovat se přístupem ke zmírnění intenzity automobilové dopravy. Bezpochyby je však nutné zkombinovat několik různých přístupů a typů opatření vhodných pro konkrétní město, kde mají být aplikovány. Samotní hybatelé proměny Pontevedra tvrdí, že jejich přístup je možné aplikovat u měst do 180 tis. obyvatel, případně u větších aplikovat tento přístup na dílčí městské části o velikosti podobné městu Pontevedra. Druhý případ by znamenal, že by se automobilová doprava soustředila do několika velkých ulic města a zbytek, přibližně 80 % ulic, by bylo v režimu automobilové dopravy jako v Pontevedra. Důležitý poznatek z Pontevedra spočívá v tom, že (obzvláště tak zásadní) změny nelze zavádět bez dostatečné pozornosti věnované představení smyslu intervence a komunikace procesu implementace obyvatelům. Pro zvýšení přijetí obyvateli je zásadní zejména komunikace se skupinami, kterých se změny nejvíce dotknou. Například zrušení parkovací plochy musí předcházet komunikace, co se s místem stane směrem k lidem, kteří na ní obvykle parkovali. Zdůvodnění, že se na místo doplní městský mobiliář nebo zeleň, aby mohlo být využíváno pro komunitní akce ukáže smysluplnost intervence a může zmírnit odpor obyvatel (v tomto případě uživatelů parkování), kteří budou muset změnit svojí zavedenou rutinu. Dalším příkladem jsou podnikatelé, kteří působí v centru města. Je nutné aktivně pracovat s obecně přijímanými předpoklady mezi podnikateli, že uživatelé automobilů jsou tahouny místní ekonomiky a že zavedení pěší zóny bude mít za následek odliv jejich klientů. Jak ukázal příklad Pontevedra, při implementaci vhodných opatření tomu může být právě naopak. Důležité je změnu „nenálepkovat“ jako „město zcela bez aut“. Ve skutečnosti jde o to, že se do města nebo jeho centra pouští pouze nezbytná vozidla a lidem se usnadňují možnosti přestupu na udržitelnější způsoby dopravy. Zařazení automobilové dopravy až na konec žebříčku, za chodce, kola a veřejnou hromadnou dopravu, může, tak jako v případě Pontevedra, vést k tomu, že se objem přepravního výkonu různých způsobů dopravy prakticky vyrovná.



TUBINGEN

PROFIL MĚSTA

Město Tübingen má 90 tis. obyvatel a rozlohu 108 km². Jedná se o malé historické univerzitní město, které se nachází ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko, v jihozápadní části Německa. Hlavním městem této spolkové země je metropole Stuttgart, který je vzdálen 30 km od města Tübingen. Kromě zmíněného počtu stálých obyvatel přispívá k rozvoji města i místní univerzita, která má až 28 tis. studentů. Město protíná řeka Neckar, přes kterou vedou mosty pro pěší, automobilovou a městskou hromadnou dopravu. V centru města je také hlavní nádraží a všechny hlavní body zájmu jsou ve městě snadno dostupné pěšky. I z tohoto důvodu se město označuje jako město krátkých vzdáleností.

PROCES IMPLEMENTACE WALKABILITY

Tübingen si zakládá na tom, že je velmi dobře dostupné pěšky (město je protkáno až 90 km různých stezek pro pěší), případně na kole nebo veřejnou dopravou, a proto bývá mnohdy v Německu udáván za příklad dobré praxe. Vedení města s pomocí územního plánování se tedy snaží dělat vše pro to, aby tento dopravní režim fungoval i do budoucna. Cílem je učinit dopravu pěšky ve všech směrech výhodnější a rychlejší než tu automobilovou a aby byla potřeba používat auta co nejmenší. Proto město zavedlo sadu opatření. Příkladem jsou odstavná parkoviště s možností přesednutí na veřejnou dopravu (tzv. TüBus, který je navíc pro všechny každou sobotu zdarma), rozsáhlá síť cyklostezek, dobře fungující a hojně využívaný systém sdílených aut (dle webových stránek města tuto službu využívá až 3 400 osob a k dispozici je ve městě 124 vozidel) anebo tzv. lavičky pro spolujízdu (Mitfahrbank). Takových laviček je ve městě celkem 7 a využívat je mohou lidé, kteří se potřebují svést. Každý, kdo projíždí kolem v autě může nechat nastoupit čekající osobu a vzít ji s sebou, pokud jeho cíl odpovídá její trase. Lavičky pro spolujízdu jsou nezávislé na jízdních řádech a doplňují místní hromadnou dopravu na místech, kde je autobusové spojení nedostačující.

Tübingen chce však být ještě více ekologickým a pro chodce přívětivým městem, o čemž svědčí i vznik koncepce udržitelné dopravy z roku 2010 – “Mobilita 2030 Tübingen”. Jedním z cílů tohoto dokumentu je snížit emise CO₂ z dopravy do roku 2030 o 50 % ve srovnání s rokem 1990. Dalšími cíli jsou snížení spotřeby paliv na polovinu a zajištění dostupnosti cílů každodenní mobility (práce, škola, obchody) pomocí udržitelného způsobu dopravy pro všechny obyvatele města. Při územním plánování nové rezidenční výstavby jsou parkovací místa lokalizována až na okrajích těchto rezidenčních čtvrtí, zatímco zastávky MHD co nejbližší, čímž je zdůrazňován princip pěších čtvrtí. K naplňování tohoto principu pomáhá i mix obytných funkcí, výrobních a obslužných odvětví a zařízení pro volný čas a kulturu, který je uplatňován již při plánování nových čtvrtí a částí města. Prvním takovým příkladem je rozvoj jižní části města (Südstadt). Parcelace, orientace na uživatele, strukturální rozmanitost a hustota městské zástavby, zvláštní dopravní řešení, účast občanů na procesu plánování veřejných prostor, jakož i vytváření a podpora kulturní infrastruktury činí z této části města čtvrt



krátkých vzdáleností. Nejen koncepce Mobilita 2030 se zabývá zklidněním dopravy. Dalším specifickým dokumentem, dle kterého se město řídí je například zpráva o Zklidnění dopravy v centru města z roku 2011. Základním principem veřejného prostoru v Tübingenu je, že by měl sloužit každodennímu životu, jako tzv. "obývací pokoj pod širým nebem". Ulice a náměstí jsou plánovány s ohledem na pěší, soukromé a veřejné prostory jsou odděleny spíše "měkkými" hranicemi než ploty.

Zapojení veřejnosti je ve všech fázích plánování žádoucí. Město na podpoře udržitelné dopravy úzce spolupracuje také s místními podnikateli, a to konkrétně v rámci zajištění dopravy jejich zaměstnanců do a z práce. Konkrétně se jedná o společnou kampaň "Řízení pracovní mobility" (Betriebliches Mobilitätsmanagement) a o opatření, jako jsou zvýhodněné lístky na veřejnou dopravu pro zaměstnance firem, na kterých se od roku 2012 finančně podílí jak město, tak firmy. Dalšími opatřeními je také podpora spolujízdy mezi zaměstnanci a využívání sdílených aut. Využívání chůze a kola je podporováno prostřednictvím marketingových kampaní, jako je "Do práce na kole" nebo "Dny chůze". Cílem je vytvořit zaměstnancům takové podmínky, které jim umožní a zvýhodní cestu do práce udržitelným způsobem dopravy.

VÝSLEDKY IMPLEMENTACE

Mosty, které jsou určeny jak pro pěší, tak pro automobilovou a další dopravu mají dostatečně široké chodníky i samostatný jízdní pruh pro automobily a vozidla veřejné dopravy. Na ulicích směrem do centra jsou zavedeny pěší zóny s možností vjezdu i pro cyklisty, neboť jsou ulice dostatečně široké pro jejich bezpečný pohyb. V ulicích je poté dostatečné množství stojanů k zabezpečení kol. Bezpečnému pohybu napomáhá i absence obrubníků na většině chodníků v centru, která by ztížila jízdu pro cyklisty nebo chůzi s kočárkem. V širším centru jsou již silnice s cyklistickými pruhy a klasické chodníky s obrubníky, ale s nižší výškou, aby bylo možné jednoduché přejíždění v případě potřeby. Do ulic, do kterých vedou pouze schodiště, jsou připojeny rampy pro kočárky či invalidní vozíky. V dalších částech města jsou cyklistické pruhy buďto součástí chodníků či odděleny od hlavní silnice zvýšeným obrubníkem pro zajištění bezpečí cyklistů i chodců.

Výše popsaná opatření k podpoře walkability mají viditelné výsledky. Ve městě je zaregistrováno méně aut v přepočtu na jednoho obyvatele (518 obyvatel v roce 2021), než je průměr v celém Německu (580 v roce 2021). S tímto souvisí i fakt, že Tübingen je mezi prvními 10 městy v Německu ve využívání sdílených aut (téměř 1,4 sdílená auta na 1 000 obyvatel). Ostatně od roku 2009 využívá pro své služební cesty sdílená auta i samotný úřad a vedení města Tübingen. Od roku 2022 je ve městě provozován také systém sdílených elektro koloběžek. Ovšem na rozdíl od jiných měst je zde přísný zákaz jejich používání i parkování na pěších zónách a v městských parcích. Omezování automobilové dopravy se kladně podepisuje také na počtu dopravních nehod – v roce 1978 se jich ve městě stalo 900 a v roce 2020 jen 350.



INSPIRACE Z PŘÍBĚHU MĚSTA TUBINGEN

Město Tübingen je inspirativní pro další města zahrnutím konceptů walkability a města krátkých vzdáleností do městského plánování, například při tvorbě nových čtvrtí, kde je kladen důraz na hustotu funkcí, která usnadňuje upřednostňování udržitelných způsobů dopravy. Město je rovněž příkladem úspěšné spolupráce s místními zaměstnavateli. Kampaň “Řízení pracovní mobility” a související opatření podporující přechod na udržitelnou dopravu, respektive využívání aut udržitelnějším způsobem, je bezpochyby přenositelná i do českých měst.



VÍDEŇ

PROFIL MĚSTA

Vídeň s téměř 2 mil. obyvateli a rozlohou 414 km² je hlavní a zároveň největší město Rakouska. Město má bohatou historii, ale také moderní vizi, která se zaměřuje na udržitelnost a kvalitu života svých obyvatel. Dobře rozvinutý integrovaný dopravní systém je jedním z typických znaků města. Zahrnuje všechny druhy dopravy, ale největší důraz je kladen na MHD, cyklodopravu a chůzi.

Mnohými je Vídeň považována za přední město v experimentování, ve většině případů úspěšném, s veřejným prostorem. Příkladem je zavedení konceptu města krátkých vzdáleností, kdy tzv. modal split (podíl různých druhů dopravy) činí z 40 % pěší a cyklo, 40 % MHD a z 20 % automobilová doprava. V poslední době z hlediska inovativních přístupů v dopravě získává pozornost čtvrt Seestadt, ale jako příklad dobré praxe pro další evropská města již delší dobu slouží Mariahilfer Straße.

Mariahilfer Straße je 4 km dlouhá ulice z 19. století, která byla známá v Evropě i ve světě zejména díky velkému množství obchodů, nicméně ještě více ji proslavila realizovaná proměna její 1,6 km dlouhé části. Ta totiž obsahovala vše, co je v rámci práce s veřejným prostorem považováno za nezbytné – participace veřejnosti, změny projektu podle požadavků obyvatel a důraz na pěší a cyklisty. Rekonstrukcí části Mariahilfer Straße vznikl jeden z největších sdílených prostorů v Evropě.

PROCES IMPLEMENTACE WALKABILITY

Automobilová doprava tvořila v roce 1993 ve Vídni 40 % objemu dopravy, v roce 2012 to bylo už jen 27 % a město si dalo za cíl snížit tento podíl do roku 2025 na 20 %. Aby toho Vídeň dosáhla, rozhodla se k výrazným změnám v dopravní infrastruktuře, kdy u 3 ze 7 hlavních dopravních tepen snížila jejich vytíženost. Mariahilfer Straße, která byla do roku 2012 v dopravní špičce přeplněná a auta po ní ve čtyřech jízdní pružích popojížděla krokem, byla jednou z nich. V roce 2013 se město rozhodlo přeměnit ulici na příjemnou a přátelskou pro pěší.

Základem byla přeměna celé ulice na souvislý sdílený prostor rozdělený do tří zón – vnitřní zóna (mezi Andreasgasse a Kirchengasse) patří chodcům, kteří se zde mohou volně procházet a potkávat – jedná se o kompletní pěší zónu. Dvě vnější zóny jsou označeny jako "sdílené prostory". Auta, kola i chodci zde využívají stejný prostor, což vede k větší ohleduplnosti všech. Do ulice mají povolen vjezd vozidla veřejné dopravy a zásobování, ale co je zásadní, tak je zde zcela zakázán průjezd individuální automobilové dopravy. Ve sdíleném prostoru existují i výjimky, například v místě jeho křížení s linkou pro autobusy, kde by nebylo bezpečné zachovat stejný charakter sdílení. Zachovány jsou také některé příčné přejezdy ulice.

Trvalo nějakou dobu, než si obyvatelé Vídně zvykli na myšlenku sdíleného prostoru, navíc v místě, kde jsou zvyklí jezdit autem. Majitelé obchodů se zase obávali, že zákaz vjezdu aut nebo jejich regulace a horší možnost parkování omezí



jejich zisky. V celém procesu proměny ulice tak byla zcela zásadní komunikace a participace veřejnosti. Všechny návrhy úprav byly městem prezentovány veřejnosti, navrhované proměny konkrétních míst byly demonstrovány pomocí umístění dočasného mobiliáře a také prostřednictvím krátkodobého uzavření ulice pro auta. Lidé si tedy mohli vše osobně vyzkoušet, posoudit funkčnost. Svě připomínky k navrhovanému řešení ulice dostali možnost vyjádřit napsáním a nalepením na dlouhý stůl, který byl přímo na ulici umístěn. Nakonec bylo vyhlášeno referendum, zda se má výsledný návrh změny ulice na sdílený prostor uskutečnit. Výsledkem bylo 53 % pro proměnu ulice.

VÝSLEDKY IMPLEMENTACE

V současné době má Mariahilfer Straße jednotný povrch a rozčleněna je do různých zón pomocí jemných linií v dlažbě. Uprostřed je umístěn “rychlý” pruh, který je obklopen po stranách “pomalejšími” pruhy. Široké obrubníky jsou vybaveny lavičkami, vodními prvky a květináči. Nízké větve stávajících stromů byly odstraněny, aby se prostor zpřehlednil.

Proměna Mariahilfer Straße v letech 2013–2015 je nyní kladně hodnocena. Půl roku po dokončení proběhl průzkum, jak by obyvatelé v referendu odpovídali, kdyby se konalo nyní. 71 % vyjádřilo podporu proměny ulice, tedy o 18 % více než před rekonstrukcí. Pozitivní hodnocení nové ulice bylo také ze strany místních podnikatelů, kteří uvedli, že provedené změny neměly negativní dopad na jejich podnikání. Téměř 40 % z podnikatelů dokonce zaznamenalo po proměně ulice zvýšení zisků. Oživení veřejného prostoru vede k tomu, že lidé tráví na Mariahilfer Straße více času a v důsledku toho zde utrací více peněz. Současně mohou lidé na ulici relaxovat, aniž by šli primárně za nákupy.

Rekonstrukce Mariahilfer Straße má pro celou Vídeň více pozitivních dopadů. Výrazné omezení automobilové dopravy vedlo k poklesu hluku a znečištění, zatímco její nahrazení aktivními způsoby dopravy (chůze a cyklodoprava) zlepšuje veřejné zdraví prostřednictvím pohybu. Vídeň se pravidelně umísťuje na prvních místech v žebříčcích hodnotících kvalitu života (např. 1. místo mezi 173 městy světa v Global Liveability Index za rok 2023) a jednou z oblastí, které ji v tomto hodnocení posouvají nahoru je právě i přívětivost pro pěší, cyklisty a vytváření sdílených veřejných prostor.

INSPIRACE Z PŘÍBĚHU MĚSTA VÍDEŇ

I z příkladu vídeňské Mariahilfer Straße je zřejmé, že proměna bulvárů na pěší zóny neznamená úplný zákaz aut (zásobování, MHD). Podstatná je zde priorita pro pěší, která je vyjádřena přerozdělením prostoru.

Sdílené prostory jsou řešením, které je možné využít ve většině větších měst, ale je nutné i zde nastavit jasná pravidla jejich využívání. Rovněž je nutné ponechat prostor pro výjimky, jako například přerušování sdíleného prostoru v místech, kde je křížen pásem pro autobusy, neboť dávat přednost chodcům v těchto místech by nebylo bezpečné.



Mariahilfer Straße je mimo výše uvedené také dobrým příkladem toho, že se vyplatí zainteresovat veřejnost do změn ve veřejném prostoru již od samotného počátku. Zjišťovat, co obyvatelé v daném místě chtějí, jak se po něm pohybují, ukazovat navrhovaná řešení na dočasných řešeních, aby si dokázali představit, jak bude výsledná situace vypadat a fungovat. Nelze také opomenout následné ověření spokojenosti s provedenými změnami. Třebaže tyto kroky zavedení řešení oddalují a prodražují, jedná se o investici do kvality.

Obrázek 4 Mariahilfer Straffe před a po zavedení sdíleného prostoru



Zdroj: Reddit.com, 2024



ZDROJE A ODKAZY NA LITERATURU

- [1] Altstadtraum Bielefeld, webové stránky projektu [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na: <https://altstadtraum.de/>
- [2] Bielefeld, webové stránky města [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na: <https://www.bielefeld.de/>
- [3] Bonn, webové stránky města [online]. [cit. 2024-1-15].
Dostupné na: <https://www.bonn.de/>
- [4] Bonn4Future – Wir fürs Klima [online]. [cit. 2024-1-15].
Dostupné na: <https://www.bonn4future.de/de>
- [5] Das Jahr 2023 mit den Linz AG Linien in Zahlen. Alles Linz, 2024. [online]. [cit. 2024-1-15].
Dostupné na: <https://alleslinz.at/das-jahr-2023-mit-den-linz-ag-linien-in-zahlen/>
- [6] Discover Bonn by Sustainable Transport, TUMI Friends (2022).
Dostupné na: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/04/TUMI-Friends_DiscoverBonn_202206_Update.pdf
- [7] Gatter, H. (2021): Could the Garden Town be reinvented with critical learnings from Tübingen?
Dostupné na:
https://www.academia.edu/47919949/Could_the_Garden_Town_be_reinvented_with_critical_learnings_from_T%C3%BCbingen
- [8] Global Liveability Index 2023 [online]. [cit. 2024-1-15].
Dostupné na: <https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2023/>
- [9] Hernández-Morales, A. (2022): The city that pioneered Europe's car-free future [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na:
<https://www.politico.eu/article/pontevedra-city-pioneer-europe-car-free-future/>
- [10] Jahnplatz, webové stránky projektu [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na: <https://jahnplatz-bielefeld.de/>
- [11] Jak se staví obytné čtvrtě ve Vídni? Kancelář architekta města Zlína, 2023 [online]. [cit. 2024-1-13].
Dostupné na: <https://medium.com/@kamzlin.cz/jak-se-stav%C3%AD-obytn%C3%A9-%C4%8Dtvrt%C4%9B-ve-v%C3%ADdni-fcb33ef7c5cd>



- [12] Jiao, J., Sheng H., and Xiaochen Z. (2019): An investigation into European car-free development models as an opportunity to improve the environmental sustainability in cities: the case of Pontevedra. Canadian International Conference on Humanities & Social Sciences.
- [13] Köllinger, C. (2023): The redesign of the Jahnplatz square in Bielefeld: using a pilot phase to demonstrate the viability of changes to an urban traffic node [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na:
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/redesign-jahnplatz-square-bielefeld-using-pilot-phase-demonstrate-viability-changes-urban-traffic_en?prefLang=et.
- [14] Linz, webové stránky města [online]. [cit. 2024-1-15].
- [15] Linz zu Fuß [online]. [cit. 2024-1-15].
Dostupné na: <https://www.linzzufuss.at/>
- [16] LK Argus Kassel GmbH (2021), Fußverkehrsstrategie Bielefeld 2030 [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na:
https://www.lk-argus-kassel.de/projekt/fussverkehrsstrategie_bielefeld
- [17] Mariahilfer Strasse by Bureau B+B Urbanism and Landscape Architecture. Landezine international landscape award [online]. [cit. 2024-1-12].
Dostupné na:
<https://landezine-award.com/mariahilfer-strasse/>
- [18] McAskie, L. (2021): Pontevedra: The Little Utopian City That Drove Out Cars – and How They Made It Happen [online]. [cit. 2023-11-20].
Dostupné na:
<https://citychangers.org/pontevedra-the-little-utopian-city-that-drove-out-cars/?cn-reloaded=1>
- [19] O omylech na cestě k lepším městům – Mariahilfer Strasse, Vídeň. Partnerství pro městskou mobilitu (2018) [online]. [cit. 2024-1-12].
Dostupné na:
<https://www.dobramesta.cz/aktuality/640/o-omylech-na-cestech-k-lepsim-mestum---mariahilfer-strasse-viden>
- [20] Plätz, A. (2001): "Walkable city" - Experience from a town planning project in Tübingen.
Dostupné na:
https://www.researchgate.net/publication/294308608_Walkable_city_-_Experience_from_a_town_planning_project_in_Tubingen
- [21] Tübingen, webové stránky města [online]. [cit. 2024-1-15].
Dostupné na: <https://www.tuebingen.de/>



[22] Unternehmensgewinn durch Mobilitätsmanagement. Universitätsstadt Tübingen (2013).

Dostupné na:

https://www.tuebingen.de/Dateien/broschuere_unternehmensgewinn_durch_mobilitaetsmanagement.pdf

[23] Zukunft Linz, Magistrat Linz - Planung, Technik und Umwelt, Linz (2023).

Dostupné na:

https://www.linz.at/media/umwelt/Anpassungskonzept_Zukunft_Linz_2023.pdf

