**Den bez aut 2018, Brusel, Belgie, 16. - 17. 9. 2018**

Exkurze do Bruselu za příklady dobré praxe v oblasti udržitelné mobility proběhla ve dnech 16. - 17. 9. 2018 jako součást plnění projektu Čistá mobilita pro Prahu. Projekt byl v rámci výzvy č. 11/2017, 6.1.H podpořen SFŽP ČR na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.

Datum bylo zvoleno proto, že neděle 16. 9., první den Evropského týdne mobility (dále jen ETM) 2018, byl současně v Bruselu Dnem bez aut (dále jen DBA). Tento exkurzní den proběhl v terénu, bylo rovněž zařazeno setkání s organizátorem akce Den bez aut a ministrem dopravy bruselského regionu. Druhý den exkurze byl věnován prezentacím, které přednesli zástupci města Brusel, Evropské komise a Evropské cyklistické federace.

Mezi 19 účastníky exkurze byli úředníci a pracovníci samosprávy městských částí Praha 4, Praha 14, Praha 20, Praha – Újezd a Praha – Dolní Měcholupy, dále zaměstnanci Magistrátu hl. města Prahy (odbory RFD, OCP a OKM), ROPID, IPR Praha, SZÚ ČR a externisté spolupracující na projektech HMP v oblasti udržitelné mobility. Všichni zúčastnění budou v období 2018 – 2019 aktivně zapojeni do plnění projektu Čistá mobilita pro Prahu. Technické a organizační zajištění exkurze dodala organizace Partnerství, o.p.s.

Celou akci významně podpořil Pražský dům v Bruselu, který zajistil všem účastníkům exkurze i hostům během přednáškového dne reprezentativní a funkční zázemí. Organizátoři akce ocenili zejména velice vstřícný a aktivní přístup zaměstnanců MHMP v Pražském domě během přípravy i realizace celé události; pro účastníky exkurze, zejména z řad představitelů městských částí Prahy, byl čas strávený v Pražském domě nevšedním zážitkem.

**Získané poznatky:**

Car Free Day/Den bez aut, 16. 9. 2018, Brusel (Camille Thiry, cthiry@sprb.brussels, Brussel Mobiliteit, organizátor Dne bez aut)

* koná se od roku 2001
* zprvu bylo pro individuální automobilovou dopravu (dále jen IAD) uzavřeno jen několik oddělených ulic, nyní se uzavírá celé vnitřní město (160 km2) od 9 – 19 hod;
* uzavření celého města pro IAD vyvolávalo zprvu stížnosti – důkladným průzkumem veřejného mínění bylo zjištěno, že s takovým opatřením nesouhlasí pouze 20 % respondentů, zatímco zbylých 80 % akci vítá → v pořádání DBA se pokračovalo v této rozšířené podobě, nyní občané vyžadují DBA vícekrát v roce, což však není možné pro velkou administrativní a finanční náročnost akce;
* DBA byl vždy pořádán pouze o víkendu, v pracovních dnech ETM probíhají ve městě další související aktivity;
* vjezd je povolen IZS (rychlá záchranná služba, hasiči, policie), MHD, držitelům průkazu ZTP + bylo vydáno cca 20 tis zvláštních povolenek (Brusel má 1,2 mil. obyvatel); pro všechna vozidla platí rychlostní limit 30 km/h;
* po celý den je MHD zcela zdarma;
* každý ročník se soustředí na konkrétní téma z oblasti udržitelné mobility, v roce 2017 to bylo sdílení (dopravních prostředků, prostoru), v roce 2018 pak kombinace různých módů dopravy v rámci jedné cesty (dne);
* po celém městě lidi chodí pěšky a jezdí na kole, MHD je zdarma;
* po Bruselu jsou rozmístěné i různé vesničky či události, koncerty, jídlo, sport, ulice žijí;
* pořadatelem je město Brusel (Brussels Region), městské části (celkem 19) přispívají personálně (vyřizují organizační záležitosti ve své gesci), do programu se zapojují také neziskové organizace bez nároku na odměnu;
* náklady na organizaci Dne bez aut jsou 1 mil. EURO (uzavírka ulic, zdarma MHD, zajištění programu atd.);
* v době konání DBA klesá v ulicích města znečištění vzduchu o 30 %!
* do dne bez aut se zapojuje už i královská rodina - král vyjíždí z královského sídla do ulic na kole;

Omezování IAD v Bruselu (Pascal Smet, psmet@gov.brussels, Brussels minister of Mobility and Public Works, Government of the Brussels Capital – Region)

* postoj Bruselanů k IAD je generační záležitost (lidé starší 50 let jsou „pro IAD“), stejně jako kulturní záležitost (zejm. u lidí pocházejících z oblasti Turecka, severní Afriky a Blízkého východu převládá názor, že „chudý“ jezdí na kole, zatímco „bohatý“ využívá auto);
* ve skutečnosti v Bruselu se více jezdí na kole v bohatších čtvrtích (např. JV část regionu), a to i přesto, že terén je méně příznivý, než jinde (např. S a SZ část regionu je plošší, sociálně chudší, ale více se tam jezdí autem);
* je třeba občanům místo IAD nabídnout alternativu – kapacita MHD je vyčerpaná, proto se město soustředí na propagaci a zlepšení podmínek pro cyklistiku;
* alternativa k IAD v nočním provozu: bylo zjištěno, že odpovídající rozšíření MHD by bylo příliš finančně náročné, proto vznikla městem dotovaná služba sdílených nočních taxi [Collecto](https://mobilite-mobiliteit.brussels/en/collecto), kde cestující zaplatí při dopravě na kterékoliv místo v Bruselu pouze 5 EURO a je možno po cestě k cíli nabrat další spolucestující; do taxíků se nasedá na jedné z označených 200 zastávek, které jsou kombinované s MHD zastávkami, vysedá se již na konkrétní adrese; dopravcem může být kterákoliv oficiální taxislužba, bruselská radnice dorovnává dopravci náklady na cestu;
* od roku *(bude doplněno)* prokazatelně klesl v Bruselu počet registrovaných aut o 3%;
* příkladem úspěšného vymístění IAD je ulice Elsensesteenweg (v roce 2014 ještě dopravou zatížená komunikace, dnes pěší zóna s povoleným vjezdem MHD, zásobování jen ráno 9-11 hod);
* plán na vymístění IAD v okolí Avenue de la Toison d’Or (2019);
* jednou z cest, jak přimět lidi vzdát se automobilu ve městě, je zdražit a učinit méně dostupným parkování.

Cyklistika v Bruselu (Frederik Depoortere, fdepoortere@gob.brussels, cyklistický koordinátor pro Region Brusel)

* v roce 1958 byl Brusel městem automobilů, v souvislosti s výstavou EXPO byla snaha zlepšit automobilové spojení mezi okrajovými částmi města a centrem → vznikly kapacitní vyvýšené komunikace, např. *(bude doplněno)* → v 1993 byla tato komunikace nahrazena tunelem a na povrchu je prostor pro pěší a bezmotorovou dopravu;
* Brusel má geologické podloží nevhodné pro stavbu metra (1,2 mld. EURO stojí vybudovat 6 km trasy metra), rozšíření MHD by si vyžádalo příliš velké investice;
* 50 % cest autem v Bruselu je na vzdálenost 5 km a méně, celých 25 % cest pak na vzdálenost 1 km a méně; → velký potenciál pro rozvoj cyklodopravy → systematická propagace cyklistiky začala v roce 1999;
* vznikl Good Move (regionální plán mobility), je na úrovni právního předpisu (tj. městské části jej musí respektovat a napomáhat jeho plnění);
* segregovaná cykloinfrastruktura a její budování je dlouhodobě důležité, avšak významného zlepšení lze dosáhnout i realizací levných opatření (orientační značení, cyklointegrační prvky provedené vodorovným dopravním značením, barevné odlišení cyklopruhů atd.);
* sčítání cyklistů probíhá od roku 1996, každoroční průměrný růst představuje 13 %; velký dočasný nárůst v roce 2016 v důsledku teroristických útoků, kdy lidé raději přesedli z metra na jízdní kola; od roku 2001 se celkový počet cyklistů v Bruselu navýšil více než 5x;
* typický cyklista v Bruselu je muž (nebojí se rizika v běžném provozu) → s investicemi do infrastruktury roste podíl žen na kole, obecně roste podíl elektrokol, které slouží zejm. jako dopravní prostředek do práce (17 % cest ve všední den, 8 % cest o víkendech);
* od 2004 je naplňována strategie pro rozvoj cyklistiky (v rámci Good Move):
	+ hlavním cílem je zdvojnásobit počet cest na jízdním kole do roku 2025 (ze současných 7% na 14%);
	+ 80 km nových cyklopruhů (nebo BUS + kolo) do roku 2020;
	+ ↑ podíl sdílených prostorů (chodci, cyklisté, MHD)
	+ hodnocení prostřednictvím nástroje pro audit rozvoje cyklodopravy [BYPAD](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en): typy opatření a jejich rozvoj (infrastruktura, doplňková opatření – „jak znepříjemnit život autům“, pravidelná setkání s cílovou skupinou, koordinace aktivit, plánování rozvoje cyklistiky, personální posílení veřejné správy v této oblasti, vzdělávání a osvěta,…);
	+ od 2004 také ↑ počet cykloobousměrek (nyní celkem 400 km, 25 % všech ulic, celkem 90 % jednosměrek je pro cyklisty obousměrná;
	+ analýza nehod v jednosměrkách a cykloobousměrkách: větší nebezpečí a pravděpodobnost nehody s účastí jízdního kola je v souběžném směru jízdy v jednosměrce, než když jede cyklista v cykloobousměrce;
	+ provádějí se levná opatření (barevné odlišení cyklopruhů – okrově hnědá, nebezpečná místa červeně, značení, vodorovné dopravní značení k vyznačení prostoru pro cyklisty atd.)
	+ v Bruselu cestní síť založená v 19. století, celkem 140 km oddělených cyklostezek;
	+ je vyznačeno 256 km cyklotras (vedené vedlejšími a zklidněnými ulicemi);
	+ napojení na Regional Express Network (spojení mezi městy nebo regiony);
	+ vznikly nové cyklostezky podél železniční trati;
	+ stav infrastruktury je pravidelně monitorován snímáním přímo z jízdního kola (kamera);
	+ uplatňuje se strategie parkování kol;
	+ analyzují se dopravní nehody s účastí jízdních kol pro navrhování bezpečnější infrastruktury;
* veřejná správa spolupracuje s uživateli (každoměsíční setkání s NNO v tématu, open data, portál pro nahlašování problémů [www.fixmystreet.brussels](http://www.fixmystreet.brussels));
* ekonomická stránka věci: rozvoj cyklistiky se vyplatí! (každé 1 EURO „vydělá“ 17 – 19 EURO, ↑ zdraví obyvatel (ušetřeno 250 – 300 mil EURO), ↓ dopravní zácpy (10 mil EURO), ↑ bezpečnost na silnici (8 mil EURO), ↓ znečištění vzduchu (4 mil EURO), dotace z evropského rozpočtu; v důsledku této analýzy byl v roce 2014 navýšen rozpočet na cyklodopravu až na 16 milionů EUR ročně z původních 7 milionů;
* nehodovost: hlavním tématem nadcházejících komunálních voleb je bezpečnost v silničním provozu (3 městské části přijaly procyklistický plán mobility jako předvolební tah), poslední smrt cyklisty v 2015, jedno úmrtí každé 2- 3 roky, roste počet smrtelných nehod u motorkářů;
* kontrola cyklistů: osvěta ve školách, kontroluje se osvětlení a výbava kola (80 % lidí je vybaveno);
* od jara 2018 bylo instalováno v klíčových místech 11 sloupových sčítačů cyklistů a chodců.

Politika EU pro udržitelnou městskou mobilitu (Piotr Rapacz, piotr.rapacz@ec.europa.eu, Evropská komise, výbor DG Move)

* v rámci Evropské komise se zabývá mobilitou ve městech;
* podpora plánování mobility ve městech, výměna příkladů dobré praxe, metodika, zdroje financování
* konvenční automobilová doprava ve městech stále převládá, vede k dopravním zácpám (110 mld. EURO/rok ztráty), znečišťování ovzduší, přispívá ke globální změně klimatu urychlené člověkem, dopady na zdraví obyvatelstva, dopravní nehody (25 500 osob zemřelo v EU v 2016, z toho 40% ve městech);
* cíle politiky EU:
	+ do roku 2030 snížit na polovinu automobily na konvenční pohon (benzín, nafta), pokles na 0 do roku 2050
	+ do roku 2030 městskou logistiku velkých měst zcela oprostit od pohonů s uvolňováním CO2
	+ do roku 2050 se přiblížit k 0 se smrtelnými nehodami v silničním provozu, snížit na polovinu celkový počet nehod;
	+ do roku 2050 snížit o 60% emise z dopravy oproti roku 1990.
* projekt CIVITAS, pravidelná fóra (2018 ve Švédsku)
* příklady dobré praxe na [www.eltis.org](http://www.eltis.org);
* dobrým nástrojem jsou plány udržitelné mobility, v 2019 bude aktualizována metodika pro zpracování plánů udržitelné mobility ve městech (v Praze Plán udržitelné mobility pražské metropole, schvalování podzim 2018)
* snaha využívat v přepravě více módů a kombinovat je;
* financování: v období 2014-2020 bylo na tuto oblast vynaloženo 18,5 mld. EURO, bude pravděpodobně stoupat i po roce 2020
* ETM 2018: zapojeno 51 zemí, 2555 měst, každým rokem je výsledkem cca 7500 trvalých opatření.

Evropský týden mobility 2018 (ETM) (Juan Caballero, juan.caballero@eurocities.eu, koordinátor projektu, Eurocities)

* iniciativa Evropské komise, osvětová kampaň v oblasti udržitelné mobility, působí na postoj lidí i veřejné správy, jsou zapojena nejen evropská města, probíhá každoročně 16. -22. září i jednotlivé aktivity během roku (Mobilityactions)
* organizace: evropská úroveň – Evropská komise (generální sekretariát Mobilita a transport – DG Move)

 národní úroveň – národní koordinátor, zpravidla ministerstvo dopravy nebo životního prostředí (Česká republika: MŽP ČR, Lukáš Flídr, lukas.flidr@mzp.cz)

 místní úroveň – města a neziskové organizace (realizují konkrétní aktivity během ETM i během roku)

* Den bez aut (Mezinárodní den bez aut 22. 9.) je výborná příležitost k tomu:
	1. dostat lidi ven, sejít se
	2. představit nebo otestovat nějaké plánované permanentní opatření
	3. upozornit na specifické téma/problém
	4. oslovit specifickou cílovou skupinu
	5. zdůraznit zapojení místních podnikatelů
	6. ukázat, jak skvělé k životu by bylo město bez aut!
* DBA je nutno plánovat pečlivě a s předstihem!
* v rámci DBA je nutno uzavřít pro automobily nějakou frekventovanou ulici na většinu dne (tj. nejméně 1 hod před a 1 hod po běžné pracovní době), pohyb autem by měl být dovolen pouze záchranným složkám a příp. držitelům ZTP, lze připustit automobily s alternativním pohonem (LPG, elektromobily atd.), dále MHD, jinak pouze bezmotorová doprava;
* vždy se vyplatí měřit během akce kvalitu ovzduší a hladinu hluku, pokles znečištění je pádný argument ve prospěch omezování individuální automobilové dopravy;
* vždy je třeba řešit parkování během DBA (P+R, využít stávající kapacity, přidat MHD spojení k parkingům atd.)
* věnovat pozornost alternativním módům dopravy v den konání DBA (posílená/bezplatná/zlevněná MHD, speciální linky MHD, speciální nabídky bikesharing/e-car sharing, nákladní kola, zapojení místních cyklistických iniciativ), zatraktivnit cíle (zlevněné vstupné kultura/sport/stravování);
* proces organizace DBA:
	1. získat politickou podporu a rozpočet, vypracovat komunikační strategii
	2. navázat partnerství s vhodnými organizacemi (NNO, správa města, podnikatelé, školy atd.), zapojit veřejnost
	3. po konání akci vyhodnotit a výsledky komunikovat ven
* ad partnerství: oslovte jednotlivé provozovatele služeb v dotčeném území oficiálním dopisem - vysvětlete podrobně, jak bude do jejich lokality zajištěn přístup bez využití osobního auta; zdůrazněte, která zastávka MHD je k obchodu nejblíže; zvýrazněte provozovnu na propagačních materiálech k DBA (např. logo na organizační mapce); vyřešte zásobování s pomocí prostředků čisté mobility (nabídněte cargo kola, e-automobily); věnujte obchodům lístky na MHD; pobídněte provozovatele, aby si na Den bez aut rozšířili svůj obchodní prostor na ulici – stánek nebo stolky, zdůrazněte ale, že DBA není obchodní akcí – pouze na úkor aut umožňuje využít uliční prostor k dalším účelům;
* DBA 2018: heslo Mix and Move! (Kombinuj a jeď!), podporuje kombinování více módů dopravy (1 nebo více cest), platí pro osobní dopravu i pro přepravu nákladů, ve stále větší míře využívá možností informačních technologií (aplikace – půjčování kol/aut, hledání spojení MHD, hledání tras atd.)

Cyklistika v Evropě (Jesús Freire, j.freire@ecf.com, Evropská cyklistická federace)

* ECF sdružuje národní i regionální cyklistické organizace po celém světě (založena 1983, nyní téměř 80 členů ve více než 40 zemích, centrum v Bruselu);
* věnuje se advokacii cyklistiky, výměně dobré praxe, získávání peněz;
* složky: advokační skupiny, města a regiony pro cyklisty (značka, 30 členů), výzkum, národní cyklokoordinátoři, národní EuroVelo koordinační centra, obchodní partneři;
* síť dálkových tras EuroVelo: 15 tras v celkové délce přes 70 tis km, 22 národních EuroVelo koordinačních center (v ČR Nadace Partnerství);
* 3. června Světový den cyklistiky;
* sjednocování parametrů elektrokol a právního přístupu k nim jako vozidlům, vyjednávání o daňovém zvýhodnění prodeje;
* cykloturistika přináší peníze do národních rozpočtů (v ČR přes 1 mld. Kč/rok);
* aby více lidí používalo k přepravě jízdní kolo, je třeba pro cyklistiku nastavovat v Evropě fér a srovnatelné podmínky (zatím je nastaveno ve prospěch automobilové dopravy);
* pravidelné konference Velo-City, 06/2019 v Dublinu.

Tato zpráva z exkurze bude v doplněném znění umístěna na <https://www.cistoustopou.cz/knihovna/exkurze-den-bez-aut-2018-brusel-854>.

Zpracoval: K. Klímová, 24. 9. 2018