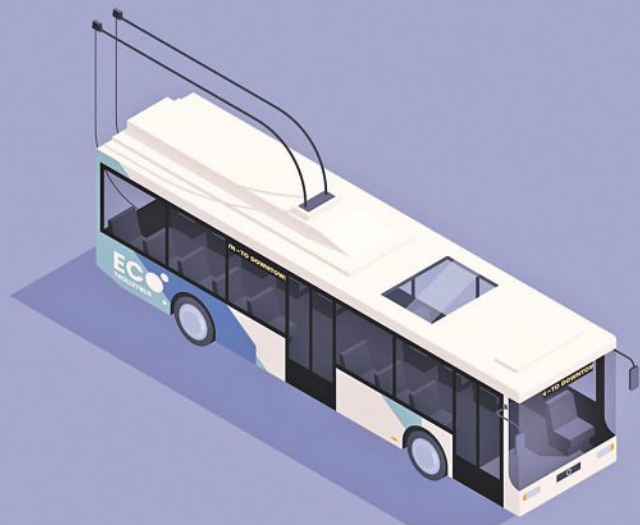




Vyjádřené názory a stanoviska jsou názory a stanovisky autorů a nemusí nutně odrážet názory a stanoviska Evropské unie. Evropská unie ani orgán poskytující podporu za ně nenesou odpovědnost.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

SPECIÁLNÍ PŘÍLOHA



REGIO: VEŘEJNÁ DOPRAVA

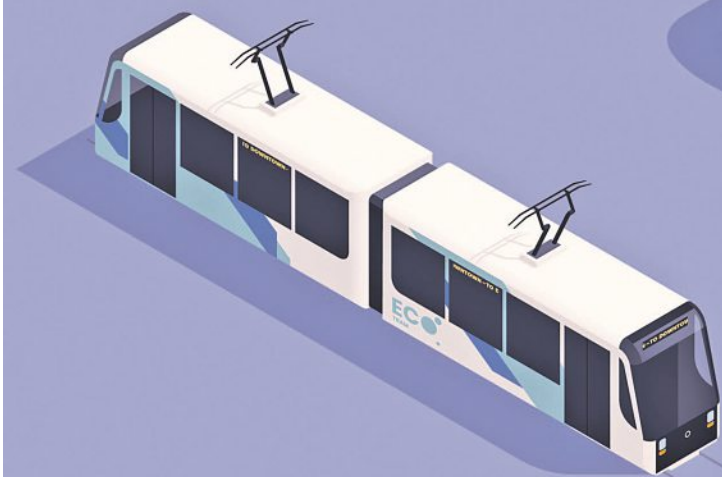
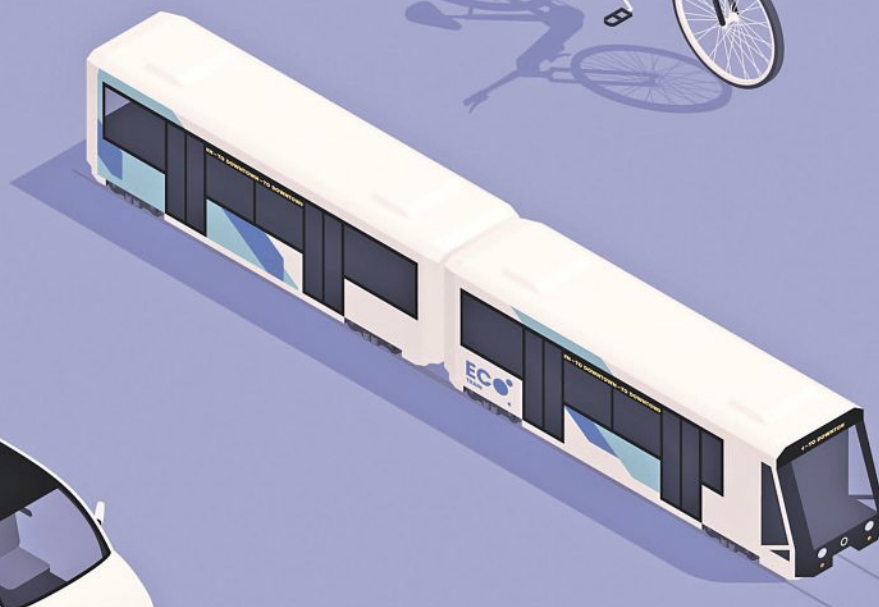


V něčem jsme napřed

Nestihli jsme zrušit tramvaje, což je dnes naší velkou výhodou. Ideální město je takové, ze kterého nechcete co nejrychleji zmizet, říká Vojtěch Benedikt.

Na kole v obleku

Ostrava má vizi, díky které by mohla být až třetina všech každodenních cest po městě odbavena na kole.





Veřejná doprava

Barbora Pištorová
autori@economia.cz



Česká města budují bezemisní hromadnou dopravu. Největší projekt má Ostrava

Stejný cíl a podobné překážky. Na prvním místě v plánech Prahy, Brna i Ostravy stojí budování bezemisní veřejné dopravy. Obyvatelům měst by vypouštěla do oken menší množství škodlivin a zároveň by nabídla obstojnou a pohodlnou alternativu k cestování po vlastní ose osobními auty.

Alternativ a cest, které tato města volí, je hned několik. Kromě nahrazování klasických naftových autobusů elektrobusey nebo parciálními trolejbusy s bateriovým pohonem, které mohou část trasy absolvovat i mimo trolejové vedení, k nim patří třeba stavba nových linek tramvají a metra.

A nejde jen o Prahu, Brno nebo Ostravu. Udržitelnější a atraktivnější MHD se snaží svým obyvatelům zajistit obce například republikou. „Obecně se dá konstatovat, že v tuto chvíli je trendem právě odklon od klasických spalovacích motorů v autobusech a jejich nahrazení šetrnějšími řešeními,“ říká Zdeněk Lokaj z Fakulty dopravní ČVUT.

Do vývoje městské hromadné dopravy se ze značné části propisují nejen úkoly aplikované do ní z národní strategie, ale také z nastavených cílů, které na evropské úrovni odsouhlasily členské státy Evropské unie. K takovým patří například emisní norma Euro 7, do které Evropská komise zařadila i těžké vozy, včetně autobusů. Nebo aktualizace nařízení o emisích CO₂ těžkých vozidel. Ta slibuje do roku 2035 dokonce stoprocentní snížení emisí městských autobusů. Nově nakupované autobusy by podle něj také měly být od roku 2030 výhradně bezemisní.

„Jsou na nás do budoucna kladeny kvóty na pořízení bezemisních vozidel a ty se časem budou zvyšovat,“ konstatuje Tomáš Pelikán, předseda Sdružení dopravních podniků, jehož členy jsou dopravní podniky Prahy, Brna i Ostravy.

Před českými městy stojí úkoly v rámci dopravy, které bude muset každé z nich naplnovat dle svých možností. Vedle zmíněných autobusů s alternativním pohonem například pomocí rozšiřování tramvajových tratí nebo v případě Prahy – metra.

Hlavní dopravní projekt Prahy? Metro D

V české metropoli se veřejná doprava provozovaná Dopravním podnikem hlavního města Prahy (DPP) dělí na třetiny: 35 procent dopravních výkonů v Praze pokrývají naftové autobusy, dalších 33 procent připadne na metro a dalších 32 procent na tramvajovou dopravu.

Mezi priority veřejné dopravy v hlavním městě patří podle DPP právě zprovoznění čtvrté linky metra, popisuje Daniel Šabík, vedoucí komunikace DPP. Právě ta by měla v poměrně blízké budoucnosti nabídnout alternativní trasu pro zhruba 150 tisíc obyvatel z jihozápadu města, kteří dnes mají k dispozici pouze autobusy.

Ze stejného důvodu, tedy kvůli obslužení obyvatel dále od centra, je zásadní také pro-

dlužování tramvajových tratí. Mezi nimi byla jako poslední otevřena tramvajová trať spojující Divokou Šárku a Dědinu, která v souhrnu stála přibližně 840 milionů korun a na kterou přispěly také peníze z Evropských strukturálních a investičních fondů.

„V loňském roce jsme zprovoznili celkem pět kilometrů nových tramvajových tratí, což je nejvíce za uplynulých 20 let,“ okomentoval Šabík. „Do roku 2027 má Praha a DPP v plánu prodloužit nebo postavit celkem devět nových tramvajových tratí.“

Další prioritou pak je přechod z naftových autobusů na ty s alternativním pohonem. DPP momentálně provozuje přibližně 1200 naftových autobusů, jejichž část by měly na některých vybraných linkách nahradit autobusy elektrické. Celkem DPP podle zprávy o druhém

roce plnění Klimatického plánu Prahy počítá s 359 čistými vozidly do roku 2026.

Brno chce o 20 procent méně osobních aut

Podobná je situace v Brně. V tom jezdí díky tramvajové a trolejbusové dopravě dvě třetiny vozového parku dopravního podniku na elektřinu již dnes, polovinu autobusů pak pohání zemní plyn.

Jedním z cílů, které si město ve svém Plánu mobility stanovilo, je zvýšení počtu domácností, jež nevlastní osobní auto. Mělo by se jednat o 20 procent do roku 2050. Je to totiž právě silný provoz ve městě, který činnost MHD do značné míry ztěžuje a zhoršuje její plynulost – a může od jejího užívání obyvatele odrazovat. Právě zvýšení rychlosti na některých hlavních trasách veřejné dopravy v Brně o 15 procent je totiž dalším úkolem, který si město do roku 2030 stanovilo.

Podle mluvčí Dopravního podniku města Brna Hany Tomaškové se zmíněné priority a cíle městu zatím daří naplňovat.

V letošním roce podle dokumentu z jednání zastupitelstva ale město příliš výrazný posun kupředu v nabízení bezemisních alternativ dopravy oproti předchozímu roku neočekává. Výjimkou by mělo být nahrazení běžné autobusové linky trolejbusovou. K tomu by mělo dojít už na jaře letošního roku.

Elektrobus v Ostravě je každý desátý

Velký krok na cestě k bezemisní městské dopravě již udělala Ostrava. „Naši misi vidíme v tom, že jako veřejný dopravce chceme pomáhat Ostravě být perspektivním městem“ popisuje za Dopravní podnik Ostrava jeho mluvčí Tereza Šnoblová. Aby taková Ostrava byla,

„Také díky evropským dotacím se nám daří dělat pokroky v modernizaci vozového parku, ale i v dalším rozvoji dopravní infrastruktury,“ uvedla mluvčí s tím, že dalším významným projektem je také modernizace ostravské tramvajové tratě.

Nedostatek zdrojů lidských i finančních

Největší společnou překážkou k udržitelné městské dopravě představují shodně pro všechna tři města zdroje. Nejsou lidé ani peníze.

„Řidičů chybí v Česku určitě přes 20 tisíc,“ komentuje předseda Sdružení dopravních podniků Pelikán. To za Prahu potvrzuje také mluvčí Pražské integrované dopravy Filip Drápal. „Výraznějším tempu kupředu by také pomohly nové personální kapacity, které by byly zároveň práci mohly věnovat a které by byly zároveň patřičně ohodnoceny, což bohužel státní správa příliš neumožňuje,“ okomentoval.

Řidiče hledají také v Brně. A aby své stávající i potenciální budoucí zaměstnance více motivoval, volí cestu zaměstnaneckých benefitů – od navýšení platu po bezplatnou fyzioterapii.

Složité je pro města kromě nábory také pořízení elektrobuseů namísto původních naftových vozidel. „Je výrazně náročnější na financování a bez využití evropských či národních zdrojů bychom nebyli schopni v takové míře obnovu vozového parku zajistit. Byl by také problém ufinancovat povinné kvóty, které pro nás platí a do budoucna mají být ještě přísnější,“ okomentoval Pelikán. Dopravce zároveň musí počítat například s nákupem dobíjecích stanic pro parciální trolejbusy, jejichž cena se pohybuje v řádu milionů korun.

I když došlo v posledních týdnech k oznámení, že se cena jízdného bude v některých



Řidiče MHD hledají ve všech třech největších českých městech. V Česku chybí více než 20 tisíc řidičů. Všechny tři největší české dopravní podniky i Sdružení dopravních podniků se shodují, že bez personálních posil bude tempo modernizace městské dopravy v Česku velmi pomalé. Foto: HN – Lukáš Bíba

investoval dopravní podnik do již realizovaného největšího elektromobilního projektu.

„Máme celkem 32 elektrobuseů, 26 z nich s průběžným dobíjením, které dokážeme napájet pomocí strategicky rozmístěných rychlonabíječek ve Svinově, na Hranečnicku a od loňského jara nově i v centru města,“ komentuje Šnoblová.

Na vhodných linkách tak jezdí elektrobusey, ostatní trasy pro Ostravu zajišťují autobusy na CNG. Město mimo to koketuje také s vodíkem, jehož zavedení je ale zatím pouze v začátcích kvůli náročnosti jeho skladování i nákladům. S těmi v rámci celé obnovy MHD městu pomáhají i prostředky z unijních fondů.

městech včetně Prahy a Ostravy zvyšovat, neznamená to vyšší příjmy do městských pokladen. Tím pádem ani prostředky pro nákup nízkoemisních autobusů. Města si jimi pouze kompenzují vyšší náklady, které přišly s nárůstem daňové sazby z deseti na dvanáct procent a zvýšením cen energií.

Pokud by tak nepřišel radikální krok, jako je podle Pelikána „nereálné“ padesátiprocentní zvýšení ceny jízdného, pak by peníze z kapes cestujících nemohly stačit. „V tom nevidím cestu. Protože pokud si porovnáte náklady na obnovu konvenčního autobusu na naftu nebo zemní plyn, tak je cena někde mezi šesti a sedmi miliony korun. Ale elektrobus nebo parciální trolejbus stojí patnáct,“ dodává Pelikán.

~
Do roku 2027 má Praha a DPP v plánu prodloužit nebo postavit celkem devět nových tramvajových tratí.



• Rozhovor

Ondřej Plevák
autori@economia.cz



Na Západě veřejnou dopravu rušili, v Česku ale ne, což je dnes naše velká výhoda

Ve městech západní Evropy horko těžko staví nové tramvajové systémy a to je velice komplikované i extrémně nákladné. My můžeme navazovat na to, co už máme, říká odborník na udržitelnou mobilitu Vojtěch Benedikt z Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy.

Jak podle vás vypadá ideální město co do fungování veřejného prostoru a dopravy?

Ideální je město, ze kterého nechcete co nejrychleji zmizet. Většina veřejných prostranství zahrnuje i dopravu, v omezeném prostoru tak musíme umět vyvažovat potřeby a zájmy jednotlivců a dopravního systému. Ideální město umí zhodnotit, které druhy dopravy jsou přínosem a které naopak mají negativní dopady.

Které české město má k ideálu nejbliž a proč?

Například v brněnském centru je velice kvalitní síť pěších zón. Fungují velmi dobře s místní MHD. V Plzni se zase nebojí uzavřít tranzitní komunikaci ve prospěch většiny uživatelů, kteří jezdí veřejnou dopravou. V Pardubicích těží z dlouhodobé podpory cyklodopravy. No a v Praze se hodně a dobře chodí, což dokazují i čísla – přibližně třetina cest Pražanů je pěšky.

Říká se, že západoevropská města jsou v porovnání s Českem ve veřejné dopravě zhruba o dekádu nebo dvě napřed. V jakých oblastech máme co dohánět?

V něčem jsme naopak napřed my. Vzhledem k naší historii jsme na rozdíl od západní Evropy neměli příležitost a motivaci se veřejné dopravy zbavit. Západoevropská města ve velkém rušila tramvajové sítě, v Praze jsme se k tomu ale nikdy nedostali, protože obyvatelé zkrátka neměli peníze na automobily. To je teď velká výhoda.

Zároveň ale platí, že i když máme síť veřejné dopravy velmi rozvinutou, některá evropská města postupují v jistých aspektech lépe. Například Londýn umí pomocí finančního nastavení donutit developera, aby sám postavil několik stanic metra.

V Nizozemsku nebo ve Švýcarsku mají zase systém veřejné dopravy tak dobře provázaný, včetně příměstské a meziměstské dopravy, že vlak využívají stejně jako metro. Obyvatelé mají díky tomu mnohem menší potřebu vlastnit automobil.

Jak tyto země v dopravě co rychleji dohnat?

Impulzem jsou velké investice, tím nejdůležitějším je ale určitě společenská shoda, jakým směrem se vydat. To je zřejmě faktor, který rozvoj veřejné dopravy zpomaluje. Chce to jasnější vize a pochopení, jak systém

dopravy funguje. Až do tohoto tématu dostatečně pronikne široká veřejnost, bude více motivovat své volené zástupce, aby začali věci měnit.

Zpomaluje vývoj debaty o veřejné dopravě její zpolitizování?

Na povrchu to politická debata je, často se jedná o rozpor mezi individuální automobilovou a veřejnou hromadnou dopravou. V jádru jde ale vždy o funkční dopravní systém města. Každý, kdo se do tématu trochu dostane, včetně politiků, pochopí, že záleží hlavně na prostoru, jeho limitech a na tom, jak ho efektivně využít. Ve finále všichni politici bez ohledu na politickou příslušnost v Praze nakonec vždy usilují o zlepšení MHD. Mezi obyvateli Prahy

je totiž tak populární, že se proti ní nemá význam vymezovat.

Věřím ale, že tématu by prospělo více věcné diskuse. Doprava je emoční téma, protože každý jsme jejím uživatelem a máme k tomu co říct.

Praha se často umísťuje na špici evropských žebříčků kvality MHD. Čemu vděčíme za to, že se tak děje?

Jak už jsem říkal, ve druhé polovině 20. století jsme „nestihli“ její část vyřadit z provozu, takže jsme neztratili tramvajové tratě a cestující. Pražané jsou zkrátka zvyklí MHD jezdit, což je velká výhoda. Ve městech západní Evropy horko těžko staví nové systémy, například ty tramvajové, je to komplikované a extrémně nákladné. My můžeme navazovat na to, co už máme.

Podle výzkumu, který nedávno dělala Evropská komise, až 70 procent Pražanů využije MHD alespoň jednou za den. To je neuvěřitelné číslo, díky kterému jsme ve srovnání s jinými městy na zmíněném prvním místě.

Ve kterých oblastech dopravy má naopak Praha ještě rezervy?

Když navážu na svou předchozí odpověď, tak fakt, že se Praha pravidelně umísťuje na vrcholných příčkách hodnocení MHD, může být do určité míry paralyzující. Není pak totiž dovolena kritika, která je ale v některých aspektech určitě namístě.

Zaostáváme například v klimatizování tramvajových vozů v letních měsících a obecně v uživatelském komfortu. Některé linky i celé tratě jsou příliš vyčerpány, což ohrožuje jejich

spolehlivost. Jakákoliv mimořádná událost v takovém případě může celý systém rozhodit.

V plánu je tedy kromě velkých investic typu metra D i prodloužení a propojení tramvajových tratí, například z nádraží Žižkov do Letňan nebo na sídliště Bohnice. Uvnitř sítě také dojde k důležitých propojkám na Václavském náměstí a v oblasti hlavního nádraží, které tu historicky byly, ale zrušily se s příchodem metra. Vytíženost tramvajové dopravy je ale dnes tak vysoká, že tyto propojky jsou klíčové. Počet spojů na stávajících tratích se totiž už moc navyšovat nedá.

V pražské MHD se připravuje ještě elektrifikace autobusů, nově se zavádí také trolejbusy. Nezmínil jsem zatím příměstskou dopravu. Každý den nám do města přijíždí statisíce lidí, většina z nich autem. Příměstská doprava tak představuje klíčový aspekt celého systému, jde především o vlaky, ale také zkvalitnění sítě autobusů a rovněž nově i trolejbusy. Na většinu zmíněných projektů je ambice využít evropské fondy.

Do toho celého zapadá také cyklistická infrastruktura. Co se plánuje v této oblasti?

Co se týče staveb, tak v Praze je navrženo deset nadřazených tras, označených A0 až A9, které dle plánu vytvoří „pavučinu“ celoměstského spojení. Tyto trasy by měly být tak kvalitní a samozřejmě i bezpečné, že se na nich bude moct pohybovat i osmileté dítě nebo naopak osmdesátiletý důchodce. Praha má přirozený kopcovitý reliéf, nicméně také hodně řek, potoků a železničních staveb, to znamená míst s nízkým sklonem. Právě podél nich jsou tyto cyklotrasy strategicky naplánované.

~
Ideální je město, ze kterého nechcete co nejrychleji zmizet.

Jak na tom Praha je s dopravní obslužností odlehlejších oblastí?

To souvisí s tématem suburbanizace, tedy zástavby za okrajem města. V okolí Prahy se bohužel setkáváme jak s jejími dobrými, tak špatnými příklady. Třeba když se staví města na zelené louce bez veřejné vybavenosti a obsluhy veřejnou dopravou. Obyvatelé jsou tak pro všechny své potřeby odkázáni na automobil.

Samozřejmě jsou i dobré příklady suburbanizace, ale častěji v zahraničí než u nás. Říká se tomu transit-oriented development, v češtině pro to ještě svůj výraz nemáme. Jedná se o rozvoj zejména u páteřní infrastruktury veřejné dopravy, nejčastěji podél železnice. U zastávek může vzniknout i malé centrum, které pokryje část z vašich denních potřeb, a nemusíte tak pořád využívat auto. Velkou roli zde často hraje také cyklistická doprava.

V Praze je v přípravě velmi ambiciózní projekt nazvaný metro S. Měl by pomocí tunelů pod centrem propojit příměstské železniční tratě a přivést je pod pražské hlavní nádraží. Tím by se navýšila kapacita těchto vlaků, které jsou dnes už často kapacitně za hranou, a také by se tím uvolnila kapacita povrchových tratí. Místo toho je pak lze využít pro meziměstskou dopravu nebo vysokorychlostní vlaky.



Vojtěch Benedikt Specialista udržitelné dopravy Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy. Pracoval v Londýně, Brightonu a Stockholmu na projektech revitalizace historických center měst. Foto: IPR Praha



Reportáž

Anežka Hesová

anezka.hesova@economia.cz



Na kole v obleku. Ostrava má plán, jak se stát českým Amsterodamem

Josef Laža jezdí do práce tak, jak se mu to zrovna hodí. Dnes přijel na skládacím kole, které ve složeném stavu nezabere víc místa než větší kufr, takže se s ním dá snadno nastoupit do vlaku nebo ho uložit do kufru auta. Pro krátké přesuny po Ostravě je takové příruční kolo výborným pomocníkem, který urychlí cestu na úřad, do banky nebo do obchodu. Laža ho použije i při obhlídce městských ulic, kde nám chce ukázat, jaké změny město plánuje v budování infrastruktury pro cyklisty. Jako dopravní specialista Městského ateliéru prostorového plánování a architektury (MAPP) totiž ví, že nejlíp se to dá pochopit přímo v terénu.

Na semaforu naskočí zelená, šlápneme do pedálů a celkem svižně přejedeme na druhou stranu křižovatky, kde se hned zařadíme do pravé části vozovky. Auto za námi přesto troubí. Co jsme udělali špatně? „Možná jsme nevystartovali tak rychle, jak by si představoval,“ odhaduje Laža.

V soužití motoristů a cyklistů na tom Ostrava není o moc líp než ostatní velká města v Česku. Uživatelé vozovky si navzájem překážejí a handrkují se o každý centimetr jízdního pruhu. Úseky s hustějším provozem cyklisté objíždějí po chodníku, kde zase kličkují mezi rozezlenými chodci. Experti z MAPP ale mají plán, jak po vzoru dánských a nizozemských měst postupně proměnit Ostravu v místo, kde je kolo nebo koloběžka praktickým a bezpečným dopravním prostředkem, po kterém sáhne každý třetí člověk, který potřebuje někam dojet.

Odkudkoli kamkoli

S výstavbou cyklostezek Ostrava rozhodně není pozadu. Město za posledních šest let investovalo do aktivní mobility 308 milionů korun, přičemž třetinu z toho pokryly dotace Evropské unie. Organizátor iniciativy Do práce na kole za to vloni udělil Ostravě titul Cykloskokan roku. Celkový přístup k cyklistické dopravě ale prošel v uplynulých letech zásadní změnou a budování infrastruktury nabralo nový směr.

„Jízda na kole se dřív považovala za sportovní a rekreační činnost. Uvažovalo se nad ní tak, že je to volnočasová aktivita zaměřená na dlouhé vzdálenosti,“ popisuje předchozí pojetí cyklistické dopravy Laža. Trasy ve městě se tudíž budovaly s cílem dopravit lidem jedoucím na kole příjemnou projížďku kolem řeky nebo je napojit na páteční regionální cyklostezky, které cyklisty vyvedou z města ven.

Dnes se ale ukazuje, že lidé ve městě by ocenili ještě zcela jiný druh cyklistiky. Takový, který chápe kolo jako užitečný dopravní prostředek pro krátké přesuny po městě. Na to člověk nemusí mít nutně cyklistický dres, sportovní vybavení a volnou sobotu, ale potřeboval by město, kterým se dá pohodlně a přímo projet odkudkoli kamkoli třeba v lakýrkách a v kra-

„Způsob uvažování se zásadně proměnil. Vedení města se proto rozhodlo, že v roce 2021 nebude aktualizovat předchozí cyklistickou koncepci z roku 2010, ale vytvoří úplně novou, která bude reflektovat tento přístup k dopravě,“ vysvětluje Laža. Na této koncepci začal tým odborníků z MAPP pracovat v roce 2022 a letos ho má schválit zastupitelstvo.

Koncepce se inspiroje v Kodani, Amsterdamu, Bruselu a dalších proslulých cykloměstech. Čerpá ale také z názorů různých skupin obyvatel a snaží se překonat překážky, které jim v použití kola ve městě brání. „Nestačí, aby ulice byla formálně bezpečná. Důležité je, aby se účastník provozu také bezpečně cítil. Dobrým měřítkem jsou v tomto ženy, děti a senioři, kteří se cítí městským provozem ohrožení většinou více než fyzicky silnější muži,“ dodává specialista komunikace a participace MAPP Tomáš Zetek. Právě pocit ohrožení je podle dotazníkového šetření faktorem, který od jízdy na kole v Ostravě odrazuje polovinu dotázaných. Dalšími překážkami je pak nepropojenost stezek a nepohodlí.

Dokud byla cyklistika chápána převážně jako sportovní aktivita, trasy byly koncipované tak, aby se vyhýbaly rušným úsekům. Nové pojetí chce ale zpřístupnit kolům všechny ulice, aby město bylo na kole dostupné intuitivně a bez nutnosti plánovat si jízdu po vyznačené cyklostezce. „Dva kilometry si přece nebudu zajíždět, když se potřebuju dostat na pár set metrů vzdálené místo,“ argumentuje Laža. Když má být kolo praktickým způsobem dopravy, lidé budou vždy hledat tu nejpřímější a nejkratší možnou cestu.

To samozřejmě neznamená, že by v každé ostravské ulici měly vzniknout cyklostezky. Koncepce pro každý typ ulice navrhuje jiné řešení. Tam, kde auta jezdí padesátikilometrovou rychlostí, mají být stezky pro chodce a cyklisty s děleným provozem, tedy výškově i povrchově oddělený prostor pro každý typ dopravy.

Oproti tomu v obytných ulicích nezátížených tranzitní dopravou budou cyklisti jezdit společně s auty ve vozovce, jejich bezpečnost má ale zajistit snížení povolené rychlosti na maximálně třicet kilometrů v hodině a další úpravy ulice, například zvýšené křižovatky. Ty patří k zahraničním opatřením, kterými se autoři koncepce chtějí inspirovat. „Je to vyvýšený vnitřní prostor křižovatky, který vede řidiče i cyklisty ke zpomalení a větší ostražitosti.“

Cyklo doprava má potenciál odbavit třetinu veškerých cest po městě.



Ne sport, ale transport Místo výletních cyklostezek městské ulice přátelské k jízdě na kole. Autoři ostravské koncepce cyklo dopravy zdůrazňují její zaměření na přesun lidí ve městě. Foto: Jiří Zerzoň



Město dostupné skrz naskrz Tomáš Zetek a Josef Laža z Městského ateliéru prostorového plánování a architektury představují vizi Ostravy, kde se dá jezdit na kole všemi směry. Foto: Jiří Zerzoň

Zde to není chodec, který vstupuje do prostoru aut, ale naopak auta, která vjíždějí do prostoru chodců,“ popisuje Zetek. Pokud si řidič nechce poničit auto, donutí ho zvýšená plocha zpomalit na takovou rychlost, ve které dokáže bezpečně reagovat na to, co se kolem něj děje.

Město tří rychlostí

Zahraniční zkušenosti ukazují, že u měst podobné velikosti jako Ostrava má cyklistika potenciál odbavit třetinu veškerých cest ve městě. „To ale neznamená, že je naším jediným cílem dostat všechny obyvatele města na kolo,“ zdůrazňuje Laža. Řešení má přinést hlavně možnost volby dopravního prostředku a podpořit dobrými podmínkami jízdu na kole, která byla dosud spíše znevýhodněná.

Dopravní specialista se dívá také do budoucna a snaží se předvídat vývoj dopravní situace. „To, co nás čeká, je bezpochyby stárnutí populace,“ upozorňuje Laža. Už teď v ulicích Ostravy pozoruje, jak přibývá lidí, kteří kvůli vyššímu věku neřídí auto a po městské části se stále více pohybují na elektrických koloběžkách, elektrokolech nebo třeba na elektrickém vozíku. „Díky importu různých levných vozítek se otevřela možnost svobodného pohybu i lidem, kteří do té doby nemohli,“ souhlasí s touto prognózou Zetek. Pro město bude proto klíčové připravit se na rostoucí podíl mikromobility v celkovém dopravním mixu. V opačném případě budou tito účastníci provozu buď

překážet ve vozovce, kde se necítí bezpečně, nebo jezdit po chodníku, kde ohrožují chodce.

Zatímco dosud byly ulice převážně pojímány jako dvourychlostní, tedy stavěné tak, aby vyhovovaly pohybu aut a chodců, do budoucna tu nemá chybět rovnocenný prostor pro třetí důležitou skupinu: lidi jedoucích na kole. „Město má lidem umožnit, aby si dopravní prostředek mohli svobodně vybrat. A pokud si vyberou kolo, aby jim v bezpečné jízdě nic nebránilo,“ uzavírá Laža.

Ostravská cyklo koncepce

- Ze současných 3,8 procenta chce zvýšit podíl cyklistiky na celkové ostravské dopravě na 15 procent do roku 2040.
- Každá ulice ve městě má být bezpečně průjezdná na kole – buď po oddělené cyklostezce, nebo díky zklidnění automobilového provozu.
- Propojená síť stezek a dopravně zklidněných ulic má umožnit pohyb na kole všemi směry přímo bez zbytečných zajižděk.
- Využití koloběžky, kola a dalších nemotorových vozidel má podpořit mobilitu lidí, kteří mají omezené možnosti pohybu.

■ Debata HN

Jak vytvořit 15minutové město? Místo na zelené louce stavět na brownfieldu

Zuzana Keményová

zuzana.kemenyova@economia.cz



Ve „městech krátkých vzdáleností“ si obyvatelé vyřídí většinu svých záležitostí pěšky. V docházkové vzdálenosti mají základní vybavenost jako obchody, lékařské ordinace, školy či školky. Díky tomu nemusí příliš cestovat, a sníží se tím tedy i uhlíková stopa města i jeho obyvatel.

„Tento koncept úzce souvisí s územním plánováním. I proto Praha podporuje transformaci brownfieldů ve funkční obytné čtvrti,“ řekla Gabriela Lněničková, zastupitelka Prahy za Piráty, v diskusi Hospodářských novin, která se věnovala dopravě ve městech. Zmínila také příměstské vlaky, které navazují na MHD a používají je lidé nejen z měst, ale i z jejich okolí. „Tyto vlaky fungují relativně dobře, ale některé jejich linky už jsou na hranici kapacity. Proto je třeba investovat do zkapacitňování příměstských železnic,“

připomněla Lněničková. Dodala, že i proto se nyní připravuje modernizace a posílení pražského železničního uzlu. Ve spolupráci se Správou železnic nyní Praha připravuje vysokorychlostní tratě, které by podle Lněničkové měly ulevit přetíženým železničním koridorům.

15minutové město zatím v Česku není

V debatě zasedl i Ondřej Boháč, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), který vyzdvihl fakt, že Praha má velmi kvalitní veřejnou dopravu. „Jsou ale části, zejména ty okrajové, kde se na některé autobusy doplácí až příliš mnoho a kde plně obsazený elektromobil nebo automobil je z hlediska ekologie i ekonomiky výhodnější než veřejná doprava,“ zmínil Boháč a zdůraznil, že je potřeba stavět a plánovat kompaktní města. Klíčové je podle Boháče stavět na brownfieldech, okrajové části Prahy zastavovat dostatečně

kompaktně a vytvářet tak místa, kde žije hodně lidí a kde skutečně mohou vzniknout města krátkých vzdáleností, kterým se běžně říká i 15minutová města. „Existuje mnoho studií, které dokládají, že pokud ve městě bydlí alespoň sto lidí na hektar, je v tu chvíli dané město ekonomicky a ekologicky udržitelné,“ konstatoval Boháč. Ovšem přiznal, že v Česku se ještě nepodařilo postavit čtvrt, která by koncept 15minutového města splňovala.

Velká parkoviště na metru stavět nechceme

Podle Boháče je také nutné řešit dojíždění do Prahy z okolních obcí. „Každé auto, které nedojede až do Prahy, je dobré. Byli bychom nejraději, kdyby lidé nechávali auta na parkovištích typu P+R kolem stanic železnice, a nikoli například na stanicích metra v Praze. Metro umí generovat veřejný život, takže dává smysl postavit tam třeba lokální obchodní centrum spíše než parkoviště pro tisíc aut,“ podotkl ředitel IPR.

Ondřej Boháč také vyzdvihl fakt, že veřejná doprava v Praze je velmi dobře dostupná, ale i velmi drahá. Praha od státu dostává čtyřicet tisíc korun ročně na jednoho Pražana a z toho dvacet tisíc dává Dopravnímu podniku hl. m. Prahy na veřejnou dopravu.

Gabriela Lněničková namítla, že nedostatek pražské MHD tkví i v tom, že funguje radiálně. „Linky většinou směřují do centra. Ale když se potřebujete dostat třeba z Prahy 6 na Prahu 5, je nejjednodušší jet autem, tunelem Blanka a Strahovským tunelem. I proto připravujeme projekt tramvajového okruhu, který umožní propojit části Prahy kolem širšího centra,“ vysvětlila Lněničková. Stejně tak je podle ní důležité budovat v okrajových částech Prahy cyklostezky.

Malé obce nechtějí řešit projekty stezek

Debatující řešili také otázku bezpečnosti v cyklistické dopravě. Jaroslav Martínek, jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu, pochválil fakt, že z evropských fondů se podařilo na cyklistickou dopravu vyčerpat téměř 4,7 miliardy korun, k tomu Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) loni rozděl na cyklostezky v Česku 550 milionů korun.

„Problém tedy nejsou finance, ale projektová připravenost. Silnice třetí třídy jsou často úzké, tedy nejsou tak bezpečné. Řešením je odklonit cyklistickou dopravu, ale narážíme na patovou situaci, že projektovou dokumentaci musí připravit obec. A můžu tohle chtít po obci, která má sto obyvatel? Je tedy potřeba vytvořit partnerství – velká města pomůžou menším obcím, kraj do toho dá dotaci a stát do toho dá dotaci. Jednoduše je třeba poskládat podmínky tak, abychom skutečně bezpečnou síť pro cyklisty dokázali vytvořit,“ apeloval Martínek.

Tématem diskuse se stala také mikromobilita, kam patří hlavně sdílené elektrokoloběžky a elektrokola. „Můžou představovat problém hlavně v centru, kde sdílené koloběžky využívají turisté, někde je odhodí a koloběžka překáží. Řešením není sdílenou mobilitu zakázat, ale regulovat ji,“ míní Lněničková. Dodala, že Praha 1 nyní jedná s provozovateli těchto koloběžek o nastavení pravidel. „Je třeba nastavit smlouvy s těmito poskytovateli, aby za nedodržení pravidel museli platit pokuty. Pokud turista odhodí koloběžku na chodník, tak firma by měla mít možnost identifikovat, o koho šlo, a pokutu za nedbalost vymáhat na něm,“ je přesvědčena Lněničková. Sdílená mobilita a mikromobilita mají však podle ní do budoucna potenciál, a to i na takzvané poslední míli, kde se už nevyplatí provozovat MHD.

Ondřej Boháč

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Gabriela Lněničková

zastupitelka hl. m. Prahy, Piráti

Jaroslav Martínek

Partnerství pro městskou mobilitu



Foto: HN – Matej Slávik

~
Problém se stavěním cyklostezek nejsou peníze, ale projektová připravenost.

Jaroslav Martínek, Partnerství pro městskou mobilitu

~
Pokud ve městě bydlí alespoň sto lidí na hektar, je ekologicky a ekonomicky udržitelné.

Ondřej Boháč, IPR

~
Je potřeba investovat do zkapacitňování příměstských železnic.

Gabriela Lněničková, Piráti



Dotace EU

Ján Chovanec

jan.chovanec@economia.cz



Jak evropské dotace pomohly Česku

Možnosti využívat evropské fondy jsou jedním z velkých a hmatatelných benefitů členství České republiky v Evropské unii a doplňují stěžejní přínosy plynoucí ze čtyř evropských svobod – volného pohybu zboží, služeb, osob a kapitálu. Čerpání podpory z Evropské unie se v Česku dlouhodobě zlepšuje. Ke konci roku 2023 bylo příjemcům vyplaceno přes 98 procent finančních prostředků vyčleněných pro programové období 2014–2020. Dle Národního orgánu pro koordinaci EU fondů při ministerstvu pro místní rozvoj dosáhlo Česko nejlepšího umístění v žebříčku úspěšnosti proplacených prostředků v prosinci roku 2023, kdy obsadilo první příčku mezi členskými státy.



DOPRAVA

5624,5

počet km nových a rekonstruovaných silnic a dálnic

1089,8

počet km nových a rekonstruovaných železničních tratí

1543,6

počet nových nebo zrekonstruovaných kilometrů cyklotras

2196

počet nově pořízených vozidel veřejné dopravy



ŠKOLSTVÍ

4840

počet studentů se specifickými potřebami využívajících poradenské a asistenční služby

3420

počet podpořených MŠ, ZŠ, SŠ a VOŠ

313 226

počet podpořených mimoškolních aktivit, jako jsou čtenářské kluby či doučování



ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

718

počet nových nebo modernizovaných čistíren odpadních vod

6089

počet podpořených projektů energeticky efektivní výstavby



PODNIKÁNÍ A INOVACE

662

počet firem v Česku, kterým dotace EU pomohly rozjet podnikání

19 412

počet nově vytvořených a inovovaných produktů



ZDRAVOTNICTVÍ

9117

počet lůžek u poskytovatelů modernizované vysoce specializované a návazné péče

142

počet podpořených pracovišť zdravotní péče

Využití alokovaných prostředků – porovnání programových období

V období 2014–2020 se Česko blíží k vyčerpání všech alokovaných prostředků. Přidělená alokace předešlého období byla 653 mld. Kč. Případné nedočerpání bude velmi nízké. V programovém období 2007–2013 se České republice podařilo z evropských fondů vyčerpat 96,4 procenta vyčleněných prostředků. Vyčleněno bylo celkem 726,6 mld. Kč. V celkem 19 operačních programech Česko získalo 700,1 mld. Kč, nevyužito tak zůstalo cca 26,5 mld. Kč. V období 2004–2006 k nedočerpání nedošlo.

	vyčerpané prostředky 2004–2006	vyčerpané prostředky 2007–2013	aktuální stav čerpání k 31. 1. 2024 2014–2020	aktuální stav čerpání k 31. 1. 2024 2021–2027
čerpání finančních prostředků	44,765 mld. Kč	700,139 mld. Kč	613,104 mld. Kč	15,499 mld. Kč
přidělená alokace	44,343 mld. Kč	726,601 mld. Kč	653,640 mld. Kč	520,770 mld. Kč
čerpání alokace	101,0 %	96,4 %	93,3 %	3,0 %

Čerpání alokace – procenta vycházejí z částek v eurech

Pět finančně nejvýznamnějších projektů v programovém období 2007–2013

V programovém období 2007–2013 byly finančně nejvýznamnější projekty předloženy v rámci OP Lidské zdroje a zaměstnanost, OP Doprava a OP Výzkum a vývoj pro inovace.

pořadí	program	název projektu	žadatel	alokace za příspěvek unie
1	OP Lidské zdroje a zaměstnanost	Vzdělávejte se pro růst! – pracovní příležitosti	Ministerstvo práce a sociálních věcí	10,200 mld. Kč
2	OP Doprava	Dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí	Ředitelství silnic a dálnic ČR	8,826 mld. Kč
3	OP Doprava	Prodloužení trasy a metra v Praze – provozní úsek V. A Dejvická (mimo) – Motol	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	8,150 mld. Kč
4	OP Doprava	Rychlostní silnice R6 – úsek Jenišov – Kamenný Dvůr	Ředitelství silnic a dálnic ČR	7,001 mld. Kč
5	OP Doprava	Dálnice D1, stavba 0135 Kroměříž východ – Říkovice a Rychlostní silnice R55, stavba 5503 Skalka–Hulín	Ředitelství silnic a dálnic ČR	6,261 mld. Kč

Pět finančně nejvýznamnějších projektů v programovém období 2014–2020

V programovém období 2014–2020 jsou finančně nejvýznamnější projekty předloženy v rámci OP Doprava a OP Zaměstnanost. V případě OP Doprava se jedná o velké infrastrukturní stavby, v případě OP Zaměstnanost zvláště o projekty Úřadu práce, které jsou realizovány na území celé ČR.

pořadí	program	název projektu	žadatel	alokace za příspěvek unie
1	OP Doprava	D35 MÚK Opatovice – Časy – Ostrov (2. fáze)	Ředitelství silnic a dálnic ČR	7,382 mld. Kč
2	OP Doprava	Pořízení nových železničních elektrických jednotek do majetku Jihomoravského kraje	Jihomoravský kraj	5,484 mld. Kč
3	OP Doprava	Modernizace trati Sudoměřice–Votice	Správa železnic, státní organizace	3,967 mld. Kč
4	OP Zaměstnanost	Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců II	Úřad práce České republiky	3,400 mld. Kč
5	OP Zaměstnanost	Nové pracovní příležitosti	Úřad práce České republiky	3,305 mld. Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor publicity a evaluaci fondů EU, stav k 29. nebo k 30. lednu 2024, Informační systémy jednotlivých programových období, MF, MSC2007, MS2014+