

## Obsah

Úvod .....	2
Čistý vzduch – je to na nás! .....	3
Podívejme se na emise podrobněji .....	5
Účinky emisí z dopravy .....	8
Zdraví .....	8
Životní prostředí .....	9
Udržujme vzduch v našich městech čistý .....	11
Stanovení výchozího stavu .....	11
Plánování kvality vzduchu .....	11
Hledání alternativ mobility .....	13
Finanční motivace ke změně chování .....	13
Omezení zbytečných jízd automobilem .....	14
Alternativní paliva a čistší vozidla .....	16
Maximální využití automobilové techniky .....	18
Jak zahájit kampaň .....	19
Jaké aktivity organizovat? .....	20

## Úvod

Evropský týden mobility je nejrozšířenější kampaní na světě, která se zaměřuje na udržitelnou mobilitu. Koná se každý rok vždy od 16. do 22. září. Cílem kampaně je povzbudit místní úřady v Evropě k zavádění a podporování opatření v oblasti udržitelné dopravy a vyzývat občany, aby místo automobilů vyzkoušeli alternativní způsoby dopravy.

Od vyhlášení v roce 2002 význam Evropského týdne mobility stále roste, a to jak v Evropě, tak i na celém světě. V roce 2012 se účastnilo 2 158 měst. Realizováno bylo celkem 7 717 trvalých opatření zaměřených zejména na infrastrukturu pro cyklisty a chodce, zklidnění dopravy, zlepšení dostupnosti veřejné dopravy a zvyšování informovanosti o udržitelném způsobu cestování.

Týden vyvrcholil akcí „Ve městě bez auta!“, kdy zúčastněná města a obce vyhradila několik oblastí na celý den výhradně pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu.

Evropský týden mobility se každý rok zaměřuje na jiné téma z oblasti udržitelné dopravy. Letošní téma „Čistý vzduch – je to na nás!“ se soustředí na vliv dopravy na kvalitu ovzduší ve městě.

Cílem tohoto tematického materiálu je poskytnout koordinátorům Evropského týdne mobility základní informace o tématu a inspiraci pro vhodné akce v rámci kampaně. Evropský týden mobility vybízí místní úřady, aby se zaměřily na vzduch ve svém městě a realizovaly strategie na udržení čistého ovzduší.

Tento materiál obsahuje konkrétní nápady jak to realizovat a pomůže rovněž lokálním koordinátorům Evropského týdne mobility s přípravou akcí, jež budou splňovat kritéria prestižní ceny Evropského týdne mobility.

## Čistý vzduch – je to na nás!

Každý den vdechujeme do plic městský vzduch – ale co to vlastně dýcháme? Evropský týden mobility 2013 je zaměřen na vyčištění našeho ovzduší a tím i na vytvoření zdravější a spokojenější Evropy. Sloganem Evropského týdne mobility 2013 je „Čistý vzduch – je to na nás!“, což má podnítit veřejnost, aby se zajímala o to, jaký dopad má doprava na kvalitu ovzduší ve městě.

Fakta jsou jasná – čistší města jsou zdravější města. Vzduch bez nečistot může prodloužit život v průměru o osm měsíců a prokazatelně snižuje pravděpodobnost respiračních a kardiovaskulárních zdravotních problémů. Naopak vzduch se znečišťujícími látkami, jako jsou prachové částice a oxid dusičitý, zvyšuje riziko plicních onemocnění včetně astmatu, zápalu plic a rakoviny plic.

A ovlivněno není jen zdraví lidí – znečištění ovzduší poškozuje životní prostředí a výsledkem pak je acidifikace, ztráta biodiverzity, úbytek ozónu a změna klimatu.

Nedávno provedený průzkum Eurobarometr zaměřený na evropské postoje k otázce kvality ovzduší ukázal, že 96 % respondentů se domnívá, že emise z osobních a nákladních automobilů mají dopad na kvalitu ovzduší. 56 % si myslí, že se kvalita ovzduší v posledních deseti letech zhoršila, a pouze 16 % uvádí, že se zlepšila. 72 % respondentů uvedlo, že vnímá pokles hladiny emisí, ale skutečností zůstává, že třetina obyvatel měst je stále vystavena příliš vysoké koncentraci prachových částic.

Na legislativní úrovni je činěno mnohé, přesto průzkum ukázal, že si občané v celé Evropě nemyslí, že by úřady dělaly dost pro zlepšování kvality ovzduší. Je překvapivé, že téměř šest z deseti respondentů uvedlo, že nejsou dostatečně informováni o problematice kvality ovzduší. Evropský týden mobility je vynikající způsob jak tato čísla zlepšit.

V roce 2005 byla přijata Tematická strategie o znečištění ovzduší<sup>1</sup>, jejíž cíle v oblasti zdraví a životního prostředí mají být dosaženy do roku 2020. S postupem času se ukázalo, že tyto cíle dosaženy nebudou a že bude třeba strategii revidovat a aktualizovat<sup>2</sup>. Probíhající revize politiky EU v oblasti ochrany ovzduší zahrnuje strategii z roku 2005, stávající legislativu týkající se kvality ovzduší, směrnici z roku 2001 o národních emisních stropích, jakož i možná opatření na snižování dalších emisí z klíčových zdrojů, jako je doprava.

Po posouzení stavu politik a legislativy, sérii setkání účastníků a online konzultacích bude revize letos dokončena a předložena ke schválení. Kroky na snížení dopadu znečištění ovzduší, zejména z dopravy, posílí ochranu lidí i citlivých ekosystémů. Je to rovněž důležitý krok směrem k efektivnímu zmírňování změny klimatu, neboť hlavní znečišťující látky v ovzduší, jako je černý uhlík, silně přispívají k oteplování atmosféry – dokonce více než oxid uhelnatý.

Když se na tuto problematiku podíváme z hlediska dopravy, nastiňuje Bílá kniha Evropské komise 2011<sup>3</sup> plán na dosažení udržitelného systému mobility v Evropě. Města hrají v této strategii hlavní roli. Ostatně městská doprava představuje 40 procent veškeré silniční dopravy v EU a má na svědomí

---

<sup>1</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/air\\_pollution/l28159\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28159_en.htm)

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/review\\_air\\_policy.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/review_air_policy.htm)

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)

čtvrtinu emisí oxidu uhelnatého z dopravy. V tomto dokumentu byly poprvé stanoveny kvantitativní cíle pro snižování emisí.

Také strategie Čisté palivo<sup>4</sup> zavedená koncem roku 2012 jasně ukazuje ambiciózní opatření na podporu zavádění ekologických vozidel a snižování úrovně emisí z dopravy, aby se z Evropy stala společnost, která využívá své zdroje efektivněji.

V roce 2009 odhadla Evropská agentura pro životní prostředí, že znečištění ovzduší ze všech zdrojů stojí Evropu 102-169 miliard Eur<sup>5</sup>. Tato částka vyjadřuje předčasná úmrtí, poškození zdraví, škody na úrodě a další hospodářské ztráty. Téměř polovina z uvedeného čísla připadá na vlivy nákladní dopravy<sup>6</sup>. Účinky špatné kvality ovzduší jsou opravdu ohromné.

Protože se poptávka po mobilitě zvyšuje a nutnost drasticky omezit emise je stále naléhavější, musí být města vynalézavá a musí hledět dopředu.

Musí rozvíjet takové procesy a přístupy k vytváření systému městské dopravy, které budou uspokojovat poptávku po mobilitě, chránit životní prostředí, zlepšovat kvalitu ovzduší a udělají z města lepší místo k životu. S určitým strategickým myšlením je možné přeměnit tuto vizi na skutečnost.

Změna našich dopravních návyků může v dlouhodobém měřítku přispět k zamezení znečišťování ovzduší ve městech. Slogan letošního Evropského týdne mobility „Čistý vzduch – je to na nás!“ vyjadřuje možnosti, které mají občané, aby zlepšili kvalitu ovzduší svou volbou dopravního prostředku. Je připomínkou, že všichni přispíváme svým dílem a že i malá změna, jako je například cesta do práce na kole místo autem, veřejnou dopravou nebo pěšky, může zlepšit kvalitu našeho života.

**Copyright [www.eltis.org](http://www.eltis.org)**

---

<sup>4</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-40\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-40_en.htm)

<sup>5</sup> <http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/industrial-air-pollution-cost-europe>

<sup>6</sup> <http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/reducing-the-20ac-45-billion>

## Podívejme se na emise podrobněji

Abychom mohli správně vysvětlit téma letošního Evropského týdne mobility, je třeba znát tyto výrazy – prachové částice (PM) a nemetanové těkavé organické sloučeniny (NMVOC). Následující vysvětlení<sup>7</sup> vám v tom pomůže.

### Prachové částice (PM)

Prachové částice (PM) jsou obecný výraz, který se používá pro směs suspendovaných částic ve vzduchu o nejrůznější velikosti a s nejrůznějším chemickým složením. Označení PM2.5 se používá pro „jemné částice“ o průměru do 2,5 mikrometru. PM10 označuje hrubší částice o průměru do 10 mikrometrů. Prachové částice jsou vypouštěny buď přímo jako primární částice, nebo vznikají v atmosféře jako sekundární částice při oxidaci a transformaci primárních plynných emisí.

Ve městech jsou hlavními lokálními zdroji výfukové plyny z automobilů, suspenze silničního prachu a spalování dřeva, jiného paliva či uhlí pro účely vytápění domácností. Černý uhlík neboli saze ze spalování fosilních paliv jsou primárním faktorem, který přispívá k urychlení oteplování atmosféry. Prachové částice se však vyskytují i přirozeně.

### Oxid uhelnatý (CO)

Oxid uhelnatý (CO) je plyn vznikající při nedokonalém spalování fosilních paliv a biopaliv. V minulosti produkovala značné množství tohoto plynu silniční doprava, ale po zavedení katalyzátorů se tyto emise výrazně snížily. Koncentrace oxidu uhelnatého v průběhu dne kolísají podle hustoty dopravy. Nejvyšší jsou tyto hodnoty v městských oblastech, běžně to bývá ve špičkách v místech s vysokou hustotou dopravy.

### Oxid dusnatý (NO) a oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) – NO<sub>x</sub>

Oxid dusičitý je reaktivní plyn, který vzniká převážně oxidací oxidu dusnatého. Hlavními zdroji NO<sub>x</sub> – tento výraz se používá pro označení sumy NO a NO<sub>2</sub> – jsou procesy s vysokou teplotou spalování (např. spalování v automobilových motorech). Většinu emisí NO<sub>x</sub> tvoří oxid dusnatý. U většiny spalovacích procesů s výjimkou naftových motorů je malá část emitována přímo jako oxid dusičitý, obvykle mezi 5 % a 10 %. To je jasnou známkou toho, že u emisí z dopravy se hladiny oxidu dusičitého výrazně zvyšují v důsledku vyšší penetrace vozidel s naftovými motory, zejména novějších naftových vozidel (Euro 4 a 5), které mohou emitovat až 50 % oxidu dusnatého ve formě oxidu dusičitého.

---

<sup>7</sup> <http://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-air-quality-term-2012> - Annex 4

### **Ozón (O3)**

Přízemní ozón není emitován do ovzduší přímo, ale vzniká z řetězce chemických reakcí z emisí jiných plynů: oxidu dusnatého, oxidu uhelnatého a těkavých organických sloučenin. V letních měsících je v Evropě velkým problémem, protože do chemického procesu vzniku ozónu je zapojeno sluneční záření.

### **Oxid siřičitý (SO2)**

Oxid siřičitý je emitován při spalování paliv s obsahem síry. Hlavní příspěvek člověka k obsahu oxidu siřičitého v ovzduší pochází ze spalování fosilních paliv a biopaliv s obsahem síry při vytápění domácností, provozu stacionárních generátorů a z dopravy.

### **Nemetanové těkavé organické sloučeniny (NMVOC)**

Nemetanové těkavé organické sloučeniny, které hrají důležitou roli při vzniku přízemního ozónu, jsou emitovány z velkého počtu zdrojů včetně silniční dopravy. Některé druhy NMVOC, jako je benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) a 1,4-butadien, jsou bezprostředně nebezpečné lidskému zdraví. U benzenu je největším zdrojem nedokonalé spalování paliv. Je to aditivum v benzínu a 80 % až 85 % emisí benzenu v Evropě pochází z automobilové dopravy.

### **Amoniak (NH3)**

Hladiny amoniaku, který se běžně vyskytuje přirozeně a obvykle pochází ze zemědělství, se v posledních letech významně zvýšily. Důvodem je to, že katalyzátory, které byly zavedeny za účelem snížení emisí NO<sub>x</sub>, vytvářejí ve výfuku chemickou reakci, při níž vzniká amoniak.

### **Oxid uhličitý (CO2)**

Silniční doprava nese odpovědnost za pětinu celkového oxidu uhličitého v našem vzduchu. Tyto hladiny stouply v letech 1990 až 2010 o téměř 25 %. I když se oxid uhličitý také vyskytuje přirozeně, jeho koncentraci v atmosféře rychle zvyšuje a globální oteplování urychluje spalování fosilních paliv.

### **Perzistentní organické znečišťující látky (POP)**

Sloučeniny, které odolávají přirozené degradaci chemickými, biologickými a jinými procesy, se nazývají perzistentní organické znečišťující látky.

Tyto látky jsou často přenášeny v prachových částicích a nalézají se daleko od míst, kde vznikly. Představují závažné riziko pro lidské zdraví.

### **Těžké kovy**

Těžké kovy, jako je kadmium, olovo a rtuť, jsou pro člověka také extrémně toxické. Jejich toxicita, která na úrovni ekosystému přetrvává dlouhodobě, je jedním z důvodů, proč nyní používáme bezolovnatý benzín.

**Copyright [www.foter.com](http://www.foter.com)**

# Účinky emisí z dopravy

## Zdraví

V průběhu let byly negativní účinky, které má znečištění z dopravy na lidské zdraví, jasně prokázány řadou výzkumných studií. Hledání rovnováhy mezi potřebou lidí přemísťovat se a zajištěním správných podmínek pro jejich zdraví je problém, který se řeší na místní, vnitrostátní i mezinárodní úrovni a do debat za účelem nalezení řešení se musí připojit zúčastněné strany z mnoha odvětví.

Emise z dopravy vedou ke vzniku koktejlu látek s negativními účinky na člověka:

- Snížená odolnost plicním infekcím
- Zvýšený výskyt onemocnění dýchacích cest u oslabených jedinců, zejména u dětí a seniorů
- Zhoršení astmatu, snížení kapacity plic
- Některé sloučeniny mohou vyvolávat rakovinu, onemocnění centrální nervové soustavy, poškození jater a ledvin, reprodukční poruchy, vrozené vady
- Oxid uhelnatý může snižovat hladinu kyslíku v krvi
- Může být narušeno zdraví nenarozených dětí, což může vést k celé řadě závažných chorob. Rovněž může být postižen vývoj dětí.

Je čas podniknout opatření. Odhaduje se, že znečištění vzduchu působí 100 milionů dnů pracovní neschopnosti a 350 000 případů předčasného úmrtí v Evropě<sup>8</sup>. Jiné studie, např. studie Světové zdravotnické organizace Globální zátěž nemocemi z roku 2010<sup>9</sup>, ukazují, že toto číslo by mohlo být ještě vyšší.

Zájmové skupiny požadují, aby byly zdravotní účinky znečištění, o němž je známo, že je do značné míry způsobeno odvětvím dopravy, řešeny stejným způsobem jako jiné zátěžové faktory pro veřejné zdraví, jako je alkohol, obezita a kouření cigaret. Na emise z dopravy je třeba pohlížet jako na společenské „zlo“, které je třeba řešit. Je nutné informovat o tomto problému a jeho účincích, aby si lidé mohli vybrat a změnit své chování.

---

<sup>8</sup> <http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/reducing-the-20ac-45-billion>

<sup>9</sup> <http://www.thelancet.com/themed/global-burden-of-disease>.



Řešení účinků emisí z dopravy na lidské zdraví bude také snižovat výskyt astmatu a onemocnění srdce a plic a zmírní tak stále rostoucí tlaky na výdaje na veřejné zdraví.

Světová zdravotnická organizace uvedla, že působení znečištění vzduchu „je do značné míry mimo kontrolu jednotlivců a vyžaduje opatření ze strany veřejných úřadů na vnitrostátní, regionální a dokonce i mezinárodní úrovni<sup>10</sup>.“

Města a obce musí činit takové volby, které prospívají jejich občanům, a Evropský týden mobility chce inspirovat jak se k tomuto problému postavit.

## Životní prostředí

Vedle velmi závažných důsledků pro lidské zdraví mají emise z dopravy také velmi škodlivý vliv na životní prostředí a prostředí ve městech.

Není to jen člověk, kdo trpí v důsledku emisí z dopravy znečišťujících ovzduší. Velmi jimi trpí i zvířata, u nichž je ovlivněno jak jejich zdraví, tak i **ekosystémy**. Znečišťující látky včetně těžkých kovů se dostávají do potravního řetězce zvířat a tedy i lidí. Zejména v městských oblastech je důležité zachovávat **biodiverzitu**, která je ukazatelem celkového zdraví ekosystému a pro někoho i jediný kontakt, jaký mají obyvatelé měst s přírodou.

Rovněž je dobře známo, že emisemi z dopravy je silně ovlivněna i **změna klimatu**. Plyny se slučují a vzájemně spolu reagují, což zesiluje skleníkový efekt – oteplování atmosféry Země. Není to nový jev, poprvé ho objevil francouzský fyzik Joseph Fourier v roce 1824. Je to vlastně jev, který je nezbytný pro život na zemi, ale problémem v dnešní době je rychlost, jakou oteplování nastává. Bohužel, jeho ohromné urychlení je přímým důsledkem činnosti lidí – spalování velkého množství fosilních paliv a vypouštění dalších sloučenin do atmosféry, které k oteplování přispívají. V tomto směru hraje významnou roli i doprava.

Vysoké hladiny kyseliny dusičné a sírové z výfukových plynů přispívají ke vzniku **kyselých dešťů**. To ovlivňuje růst vegetace a působí růstové problémy a vyšší náchylnost k chorobám. Také to přispívá ke zvýšeným koncentracím dusíku v půdě a povrchových vodách, což rychle vede k růstu řas. Výsledkem pak je **eutrofizace** – snížená hladina kyslíku ve vodě škodí rostlinnému i živočišnému životu.

---

<sup>10</sup> Air quality and health (Kvalita vzduchu a zdraví) – Informační list č. 313 – aktualizace září 2011  
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/index.html>

Z hlediska **zástavby** jsou emise také problémem, nečistoty z výfukových plynů se usazují na fasádách a oknech, znečišťují ulice a často zvyšují náklady na úklid. Kyselé deště erodují fasády budov. Výsledkem je ztráta důmyslných detailů na domech, což je velkým problémem zejména pro historická centra měst.

Pobyt ve městě v době vysokého znečištění může být obtížný pro chodce i řidiče v důsledku **mlžného oparu**. Tento optický jev, který zhoršuje viditelnost, je způsoben odrazem slunce na drobných částicích rozptýlených ve vzduchu a rovněž je dán přítomností některých plynů.

Způsob, jaký zvolíme pro přemísťování z místa na místo, má skutečný vliv na životní prostředí, které nás obklopuje. Letos je to na nás, abychom měli čistý vzduch. Tak se do toho pusťme správným způsobem!

**Copyright Flickr.com / Bern@t**

## Udržujme vzduch v našich městech čistý

Města a obce mohou využívat různé technologie a způsoby snižování dopadu znečištění ovzduší v důsledku dopravy. Neexistuje žádný zaručený recept na úspěch, každé město si musí najít svůj vlastní mix prostředků, který bude fungovat. V této části se budeme věnovat některým takovým prostředkům a podíváme se, co zkouší jiná města.

### Stanovení výchozího stavu

V rámci širších environmentálních strategií většina měst a obcí aktivně **monitoruje kvalitu vzduchu**, aby bylo zajištěno, že úroveň emisí nepřekračuje limity, při nichž by emise byly škodlivé pro lidské zdraví a naše klima. Pečlivě sledovat trendy je nezbytné, jestliže mají být dosaženy pozitivní změny nebo jestliže mají být zavedena nápravná opatření. Po konzultaci s různými skupinami účastníků je třeba vypracovat plány a strategie.

Zjištěné výsledky je třeba široce sdělovat obyvatelům, a to prostřednictvím digitálních oznámení nebo pomocí takových aplikací, jako je Čistý vzduch, kterou používají v Londýně<sup>11</sup>. Městská rada v Brighton & Hove ve Spojeném království kombinuje monitorování se vzděláváním. Monitorování provádí v blízkosti škol, aby rozvíjela zájem žáků o vědu a aby bylo možné lépe pochopit dopad různých iniciativ v oblasti mobility na lokální kvalitu vzduchu. Tento unikátní program zahrnuje přednášky o vlivu znečištění ovzduší a lokálnímu významu biodiverzity a návštěvy Královské univerzity v Londýně a Muzea věd.

### Plánování kvality vzduchu

Podívejme se nejprve, jak se lidé pohybují a shromažďují. Konkrétně na plánování výstavby města a jeho dopravy, aby většina lidí bydlela v blízkosti veřejné dopravy a aby školy, univerzity, nemocnice a nákupní centra byla snadno dostupná autobusem, tramvají a jinými prostředky veřejné dopravy. Tento přístup použilo město Freiburg v Německu a výsledkem je to, že 80 % městské populace bydlí ve vzdálenosti do 600 metrů od autobusové nebo tramvajové zastávky<sup>12</sup>. Když mají občané viditelnou alternativu jízdy autem, lze dopravní zácpy i úroveň znečištění ovzduší udržet pod kontrolou.

---

<sup>11</sup> <http://londonair.org.uk/LondonAir/Default.aspx>

<sup>12</sup> Beim, M. & Haag, M., Freiburg's way to sustainability: the role of integrated urban and transport planning (Trvalá udržitelnost po vzoru Freiburgu: role integrovaného plánování města a dopravy), 2010.

Plánování města a vyčlenění konkrétních oblastí, do nichž nelze zajíždět soukromými vozidly, může přispět ke snížení úrovně znečišťujících látek i ke snížení dopravních zácp a hluku v centrech měst. Město lasi v Rumunsku se rozhodlo uzavřít historické centrum pro automobily. Bylo nutné vést složitá jednání, aby byla přijata příslušná vyhláška, ale povedlo se. Tři roky po zavedení tohoto opatření se denní hladina oxidu uhelnatého snížila o téměř 8 % a denní hladina oxidu dusnatého klesla o 7,5 %. Akceptace ze strany veřejnosti se pohybuje na úrovni 90 %.

Zavádění pěších zón do center měst je zpočátku často kontroverzní, ale akceptace obvykle významně vzroste jak v podnikatelské komunitě, tak i mezi občany. Na seminářích v rámci Evropského týdne mobility 2012 byla jako takový příklad prezentována Kodaň v Dánsku; také Boloňa – vítěz ceny Evropského týdne mobility 2011 – zavedla podobné uspořádání o státních svátcích a víkendech.

Dalším plánovacím nástrojem, který může významně pomoci při snižování vrcholových hladin prachových částic (PM) v již tak citlivých městských oblastech, jsou nízkoemisní zóny<sup>13</sup>. Takové zóny zavedla již města v Německu, Rakousku, Itálii, Maďarsku, Norsku, Švédsku, Dánsku, České republice, Spojeném království a Nizozemí. Do nízkoemisních zón je povolen vjezd pouze vozidlům s emisemi prachových částic pod určitou úroveň. Ostatní vozidla musí zaplatit poplatek. V mnoha městech v Evropě je nyní vyžadováno, aby byly na automobilech nálepky s uvedením jejich emisní třídy.

Rovněž opatření zaměřená na řešení situace v parkování ve městě mohou mít pozitivní vliv na dopravní zácpy i na veřejné zdraví. Snížení počtu automobilů v konkrétní oblasti může být dosaženo změnou poplatků za parkování, ale také podporováním alternativních způsobů dopravy, jako jsou například parkoviště typu „park and ride“ (zaparkuj a jeď). Město Aalborg v Dánsku zrevidovalo strukturu parkovacích poplatků, aby odradilo dlouhodobé parkování, uvolnilo kapacitu pro krátkodobé parkování a snížilo tak i zbytečně ujeté kilometry při hledání volného parkovacího místa.

Podporování pěší kultury ve městě může také značně přispět k posunu myšlení a odklonu od používání automobilů. Jděte ve stopách španělského města Pontevedra a vytvořte pěší stezky kolem příjemných ulic bez nákladní dopravy, připravte mapy, které měří čas, nikoli vzdálenost, a uspořádejte informační kampaň, která bude mobilizovat k pěšímu způsobu dopravy – absolutně nulovému emisnímu režimu.

---

<sup>13</sup> <http://www.lowemissionzones.eu/>

## Hledání alternativ mobility

Jestliže chceme přesvědčit lidi, aby místo automobilů, které znečišťují životní prostředí, používali udržitelnější způsoby dopravy, musíme začít tím, že jim nabídneme realistické a cenově dostupné alternativy. Některá města, jako například Vitoria-Gasteiz ve Španělsku, vynaložila velké investice, aby ze své sítě veřejné dopravy vybudovala efektivní a hojně využívanou službu. Protože byl při stanovení tvaru sítě využit participační proces, je výsledkem zvýšení počtu cest měsíčně o 45 %. Ke zvýšení atraktivity cestování veřejnou dopravou může přispět frekvence, pokrytí, bezpečnost a cena.

Aby veřejná doprava splňovala očekávání cestujících, musí často přepravní společnost reorganizovat trasy. V mnoha městech v západní Evropě jsou například běžné dopravní koridory, v nichž mají přednost autobusy, aby se přepravní časy maximálně zkrátily a minimalizovalo se tak nepohodlí pro dojíždějící občany. Rumunské město Iasi se rozhodlo zavést zelenou vlnu pro autobusy, tramvaje a vozidla taxislužby ve vyčleněném koridoru. Výsledkem je zvýšení spokojenosti cestujících o 45 %. Z těchto služeb jich 88 % dojíždí včas a rovněž se zvýšila průměrná rychlost autobusů ve špičkách.

Estonský Tallinn učinil rozhodný krok a ze své veřejné dopravy vytvořil skutečně úspornou variantu dopravy osobními automobily, když pro své rezidenty zavedl veřejnou dopravu zdarma. Toto rozhodnutí vycházelo z referenda a zvítězilo většinou 60 %. Čas ukáže, zda bude výsledkem významný odklon od používání osobních automobilů. Návštěvníci města si však stále musí zakoupit jízdenku!

Dalším způsobem jak redukovat zátěž pro kvalitu ovzduší vyvolanou emisemi z dopravy je snížit počet automobilů v městském provozu.

Sdílení automobilu (car sharing) se stává stále populárnějším způsobem zajištění flexibility spojené s použitím osobního automobilu pro ty občany, kteří automobil nepoužívají tak často, aby se jim vyplatila finanční investice do jeho pořízení. Uživatelé této služby platí skutečné náklady jízdy, ale celkově ušetří, protože automobil používají jen tehdy, když ho potřebují. Navíc je tento způsob přínosný pro životní prostředí. Mezi průkopníky takových programů patří například německé město Brémy a nyní již tuto službu nabízí řada soukromých provozovatelů.

## Finanční motivace ke změně chování

Mají ho v Londýně. Ve Stockholmu, Göteborgu a Milánu také. Co to může být? Správně – **poplatek za dopravní zácpu**. Je to velmi aktivní metoda jak snížit hustotu dopravy a s tím spojené emise. Ale zavést poplatek za dopravní zácpu je závažný krok, který lze učinit až po důkladném průzkumu a dialogu. Slovinská Lublaň a chorvatský Záhřeb jsou dvě taková města, která zkoumají, zda bude toto řešení u nich fungovat. Tato města, která se v poslední době potýkají s velkým nárůstem dopravy, chtějí zamezit tomu, aby jejich centra byla ucpána automobily, ať již soukromými nebo podnikatelskými. Úroveň akceptace ve zkušební fázi nebyla zveřejněna. Záhřeb chce dosáhnout

úrovně akceptace více než 60 %, než začne cokoli realizovat. Zkušenosti ze Stockholmu ukazují, že lze takto snížit hladinu oxidu uhličitého až o 14 %<sup>14</sup>.

Bologna v Itálii kombinuje **omezení vjezdu** do centra města s mýtným a inteligentním dopravním systémem. Aby byl systém pružnější, umožňuje občasným uživatelům vjezd do zóny s omezenou dopravou po zaplacení mýtného. Tato kombinace metod společně s omezením provozu znečišťujících vozidel slouží k otevření centra města pro pěší a cyklisty.

## Omezení zbytečných jízd automobilem

Protože většina jízd automobilem ve městě je kratší než šest kilometrů, omezení jízd na taková místa, kam lze snadno dojít pěšky nebo dojet na kole či veřejnou dopravou, může výrazně přispět ke snížení emisí z dopravy a zlepšení kvality ovzduší v našich městech. Takovéto cesty navíc škodí dvakrát, protože při krátké jízdě nedochází ke správnému spalování některých složek paliva, takže automobil vypustí více emisí než při delší cestě.

**Programy městské cyklistické dopravy** a infrastruktura pro cyklistickou dopravu jsou dvě další alternativy automobilové dopravy. Cyklisté se stali v ulicích evropských měst běžným obrázkem. V Paříži, Bruselu a Dublinu – seznam může pokračovat. Ale nejsou to jen hlavní města, která jsou v tomto směru aktivní. Město Donostia – San Sebastián zavedlo svůj program v roce 2009 a počet uživatelů se od té doby neustále zvyšuje; v roce 2011 jich bylo už více než 5000. To je jasná známka, že lidé začínají využívat místo krátkých jízd automobilem udržitelnější způsoby dopravy.

Kde jsou jízdni kola, je třeba mít příslušnou infrastrukturu. Jako mnoho jiných měst i polský Szczecinek se rozhodl rozšiřovat své **cyklostezky**, aby podpořil cyklistickou dopravu a dosáhl 15% zastoupení tohoto způsobu přepravy. Byla vypracována technická dokumentace a plány, bylo vydáno stavební povolení a zahájeno výběrové řízení na výstavbu cyklostezky a jejího vybavení, osvětlení a označení. V současné době však probíhají diskuze, zda samotné zajištění infrastruktury postačuje k mobilizování lidí k jízdě na kole. Převládá spíše názor, že větší úspěch přinese zajištění dostatečné infrastruktury v kombinaci s cílenou informační kampaní.

**Práce z domova**, tj. práce vykonávaná na základě smlouvy doma, je další způsob jak snížit počet kilometrů při dojíždění do práce. Finsko oslavilo v roce 2012 již druhý Národní den práce z domova. Tento způsob práce vykonávalo celkem 17 300 účastníků z 267 společností. Bylo tak ušetřeno celkem 568 994 kilometrů, které by jinak tito lidé ujeli při dojíždění do práce, což ukazuje, že práce z domova může přispět k čistšímu vzduchu v našich městech a obcích.

Protože většina cest ve městě připadá na cestování z domova na pracoviště, jsou i **plány pracovních cest** dobrým způsobem jak začít snižovat počet kilometrů najetých soukromými automobily a tedy i úroveň emisí. Městský úřad a jednotlivé firmy společně vypracují plán dojíždění, který usnadňuje společné používání automobilů, dojížděku na kole a cestování veřejnou dopravou. Takový plán nemusí realizovat jen komerční podniky. Plán mohou zavést i školy, univerzity, nemocnice a další instituce

---

<sup>14</sup> Zkušenosti s poplatky za dopravní zácpu, Márton Herczeg, Výzkumný ústav v Kodani (CRI), 22. září 2011, předneseno v rámci seminářů CORPUS SCP.

pro své studenty, návštěvníky a zaměstnance, jak je tomu například v italském městě Brescia. Podporování cestujících, aby pomýšleli i na jiné způsoby, jak budou uskutečňovat své cesty, může přinést trvalý posun směrem k udržitelným režimům dopravy.

V mnoha velkých městech, jako je Londýn, Paříž, Berlín nebo Amsterdam, má dojíždění do práce veřejnou dopravou pádnou cenovou motivaci. **Půjčky na veřejnou dopravu** na krytí ceny levnější celoroční jízdenky jsou dobrým způsobem jak zajistit, aby lidé dávali přednost autobusu a tramvaji před automobilem.

V mnoha městech přikročili k poskytování různých komunálních služeb online, takže občané již nemusí cestovat na úřad, aby si vyřídili své úřední záležitosti. V dalším italském městě, Perugii, je centrum, které je pro soukromá vozidla zcela nepřístupné. Úprava internetových stránek města a nabídka poskytování služeb digitálně umožnila **snížit nutnost cestování**, což šetří čas a snižuje spotřebu paliva a tedy i emise.

Nutné jsou také pravidelné **informační kampaně**, které průběžně připomínají občanům, že opravdu existují alternativy k používání automobilu. Účelem kampaně „Zamysli se, než sedneš do auta“, kterou pořádalo spolkové ministerstvo životního prostředí v Německu, bylo změnit chování cestujících a jejím výsledkem pak 13 650 tun oxidu uhličitého, které nebyly vypuštěny jako emise ve čtyřech německých městech.

## Alternativní paliva a čistší vozidla

Alternativní paliva mohou snížit lokální znečištění ovzduší a emise skleníkových plynů, což napomáhá zlepšovat kvalitu života pro občany. Automobily na bionaftu nebo bioplyn jsou považovány za jeden z prvků na cestě k energetické nezávislosti na fosilních palivech a stabilizační prvek působící proti nestabilním cenám ropy. Města zkoušejí například používání bionafty, bioplynu, stlačeného zemního plynu (CNG) a hybridní vozidla, aby zjistila, co se u nich nejlépe osvědčí.

Prospěch z takového zkoušení a výzkumu mají soukromá vozidla i komunální vozové parky. Španělské město Donostia – San Sebastián je jedním z mnoha měst, která si stanovila za svůj cíl **snížit množství fosilních paliv spotřebovaných** vozidly z jeho komunálního vozového parku. Experimentováním s různými směsmi biopaliva/nafty snížilo město emise znečišťujících látek o více než 20 %, přičemž u oxidu uhličitého došlo ke snížení o 20 % a u prachových částic o 45 %.

Řada měst považuje **elektromobily** za prostředek ke snížení emisí z dopravy v centrech měst. Elektromobily jsou stále populárnější. Jejich malá velikost je předurčuje jako ideální automobil pro úzké městské silnice. Proto je třeba zavádět komunální strategie řešící přístup k takovýmto vozidlům i příslušnou infrastrukturu. Jedním z takových měst je norské Oslo. Je však důležité, aby elektřina pocházela z obnovitelných zdrojů.

Hybridní automobily, a to jak osobní, tak i nákladní, se stále více prosazují na trhu s tím, jak se zdokonaluje technologie a jak jsou tyto automobily cenově dostupnější. Nákup hybridního automobilu pro soukromé účely je motivován poskytováním výjimek pro vjezd do zón s omezeným přístupem, jako jsou například oblasti se zpoplatněným vjezdem. To však může být jen přechodné opatření, které je v mnoha případech zrušeno, jak se tomu stalo nedávno v Londýně a jak je to plánováno také v Milánu.

Stále více měst zkouší hybridní řešení, přičemž moderní ekologická vozidla ukazují, že oproti tradičním hybridním automobilům mohou dosahovat většího snížení spotřeby paliva i nákladů na údržbu. Nižší spotřeba paliva se projevuje ve snížených hladinách emisí. To je dobrá zpráva pro kvalitu vzduchu ve městě.

Když budeme dále pokračovat v diskuzi o alternativních palivech, přirozeně dojdeme k vodíku. Doprava na vodíkový pohon může být vysoce efektivní a v podstatě bezemisní. Palivové články dokážou využívat vodík extrémně efektivně – mnohem efektivněji než motory s vnitřním spalováním – a jejich provoz může být bez jakýchkoli emisí.

Palivové články ve vozidlech běžně vyžadují velmi čistý vodík, jehož výroba může být velmi obtížná. Také je zde důležité, odkud pochází energie použitá na výrobu vodíku, což nakonec předurčuje, nakolik udržitelný bude konečný výrobek. V řadě měst v Evropě i ve světě se používají autobusy poháněné vodíkovými palivovými články – např. v Amsterdamu, Lucemburku a Hamburku, abychom jmenovali jen pár příkladů.

Vzhledem k rostoucí ceně ropy i negativním důsledkům znečištění z dopravy a nízké energetické účinnosti je přechod k udržitelnějším energetickým politikám nevyhnutelný. Portugalské město Coimbra zkoumá potenciál malé hydroelektrárny pohánějící městskou síť trolejbusů a mini-



elektrobusů. Výsledky studie jsou velmi povzbudivé a ukazují, že lokální obnovitelné zdroje energie mohou být finančně i technicky dobrým energetickým zdrojem pro veřejnou dopravu.

Od roku 2007 jsou stanoveny přísné limity na emise oxidů dusíku a prachových částic z vozidel uváděných na trh.

Současný emisní standard, Euro 5, snížil hladinu emisí prachových částic o 80 % oproti předcházejícím hodnotám a emise oxidů dusíku o 20 %. Existují další plány na dosažení standardu Euro 6, jež má být zaveden v roce 2014 pro osobní automobily a v roce 2015 pro těžkou dopravu, tj. pro nákladní automobily a autobusy.

U automobilů jsou výrobci povinni zajistit, aby jejich nová vozidla do roku 2015 nevypouštěla více emisí než průměrně 130 gramů oxidu uhličitého na kilometr (g CO<sub>2</sub>/km) a do roku 2020 95 g. V roce 2007 to bylo v průměru téměř 160 g a v roce 2011 135,7 g. Pro dodávky je stanoven povinný cíl 175 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2017 a 147 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2020. V roce 2007 to bylo v průměru 203 g a v roce 2010 181,4 g.

Další zpřísnování emisních standardů vyžaduje dlouhá jednání a technické inovace. Tento dlouhodobý a složitý proces Evropské komise, národních vlád a výrobců automobilů může dále snížit množství emisí ve výfukových plynech a tedy i v naší atmosféře.

Poptávka ze strany veřejného sektoru může být důležitou hybnou silou při zvyšování počtu čistších vozidel na trhu. Veřejné úřady v EU nakoupí každý rok 110 000 osobních automobilů, 35 000 nákladních automobilů a 17 000 autobusů. Veřejný sektor samotný představuje zhruba třetinu evropského trhu autobusů. V říjnu 2008 podpořil Evropský parlament návrh Evropské komise, který vyžaduje, aby všechny veřejné a soukromé subjekty uzavírající smlouvy o veřejné dopravě braly v úvahu vedle ceny vozidel také jejich vliv na životní prostředí. Veřejné zakázky na čistší paliva a vozidla tak mohou být významným faktorem pro vytváření trhu cenově dostupných inovačních automobilových technologií a alternativních paliv. Jako příklady měst, která vytvářejí trh pro inovační vozidla, aby tak řešila environmentální problémy, můžeme jmenovat Stockholm, Rotterdam, Lille a Cottbus.

## Maximální využití automobilové techniky

Ne všechna vozidla jezdící po městských silnicích se vyznačují nejnovějšími technickými specifikacemi. V provozu je stále řada starších vozidel produkujících větší znečištění. Tato vozidla, která jsou často špatně udržovaná a mají vysoké emise, je nejlepší vyřadit z provozu. Určitým způsobem řešení tohoto problému jsou nízkoemisní zóny, které omezují vjezd těchto vozidel do center měst, ale ne všechny státy a ne všechna města takové zóny mají. V posledních letech zavedly některé národní vlády **šrotovné** na soukromé automobily jako stimulaci k nákupu novějších modelů s vyššími emisními standardy. Vlády, často v partnerství s výrobcí automobilů, nabízejí dotace na nákup nových vozidel ve výši 1 000 až 2 500 Eur podle konkrétního státu.

Nejsou to jen osobní automobily, které je třeba modernizovat – zlepšit kvalitu ovzduší lze také **přestavbou** autobusů. Při tomto opatření se do motoru přidávají komponenty nebo příslušenství, které v době výroby nebylo k dispozici. Často se tak děje za účelem snižování emisí. Loni probíhal v Londýně zkušební provoz zařízení na snížení prachových částic a oxidů dusíku. Výsledky byly významné; snížení činilo 77 %, respektive 88 %. Tento pilotní projekt byl realizován v rámci strategie londýnské radnice zaměřené na kvalitu ovzduší.

Také tramvaje mohou podstoupit přestavbu za účelem zvýšení **energetické účinnosti**. Tramvajová síť a infrastruktura v rumunském městě Craiova pocházela z osmdesátých let minulého století. Bylo třeba ji zlepšit, aby se zvýšila bezpečnost a komfort cestujících a aby se výrazně snížily náklady. Vozový park zahrnoval 36 tramvají a 36 kilometrů tramvajových tratí. Dvacet sedm craiovských tramvají je v provozu, ale devět linek se nepoužívalo, protože měly zastaralý pohonný systém s vysokou spotřebou energie. Po instalaci řídicího systému bylo u modernizovaných tramvají dosaženo 40% snížení spotřeby elektřiny.

Nezáleží jen na tom, co člověk řídí, ale také jak řídí – i zde lze dosáhnout velkých úspor v množství paliva spotřebovaného na cestu z bodu A do bodu B i v množství emisí. Některá města, jako například Funchal na portugalském ostrově Madeira, pořádají pro řidiče autobusů **kurzy eko-řízení**, v nichž je učí jak řídit energeticky efektivně. Aby lokální provozovatel podnítil snahy řidičů ve veřejné dopravě jezdit tímto způsobem, zavedl motivační program. Obce tak mohou snižovat hladiny emisí a zároveň šetřit náklady na palivo – to je atraktivní nabídka. Mnoho obcí pořádá takové kurzy také pro soukromé řidiče.

## Jak zahájit kampaň

Letos začněte tím, že si provedete analýzu tématu, podíváte se, co zahrnuje, a **určíte si zaměření** podle podmínek svého města a státu. Vyberte si environmentální, emocionální či jiný aspekt, který se projevuje i v jiných oblastech. Vytvořte empatickou hodnotu. Můžete se třeba zaměřit na nejzranitelnější členy naší společnosti a zkoumat, jak je tato problematika ovlivňuje. Poté si naplánujte jak to změnit. Vypracujte si plán a stanovte tzv. SMART<sup>15</sup> cíle.

**Zajistěte si politickou podporu.** Jestliže vaše místní správa nejeví ochotu přidat se, protože nepovažuje téma kvality ovzduší ve vašem městě za problém, požádejte o podporu své národní koordinátory. Koordinátoři dostanou v tomto smyslu dopis od Evropských komisařů, kteří mají na starosti životní prostředí a dopravu, a mohou poslat podobný dopis vašim zastupitelům.

**Nezastávejte příliš polemické či negativní postoje** ve sděleních, která se rozhodnete šířit. Nemůžeme realisticky očekávat, že ze silnic zmizí všechny osobní i nákladní automobily a jiná vozidla, aby se tak odstranily negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší, ale můžeme ukázat, že existují nejrůznější možnosti, které mohou využívat občané i podniky k přesunu osob i zboží. Využívejte materiál z naší sesterské kampaně Vyber si správnou kombinaci (Do the Right Mix).

**Shromážďujte důkazy.** Jaká jsou fakta a čísla týkající se vlivů dopravy na kvalitu ovzduší ve vašem městě/státě? Využijte je jako důkaz na podporu svých sdělení různým cílovým skupinám.

**Budujte účinná partnerství.** Podívejte se na plán své kampaně a její cíle. Jaké skupiny vám mohou nejlépe pomoci, aby byla vaše kampaň živá a zajímavá pro co nejvíce občanů? Zapojte je! Existuje ve vašem městě silná komunita Agenda 21? Spolupracujte s nimi. Potřebujete odbornou pomoc? Podívejte se ještě jednou na plán své kampaně. Zaměřuje se na zdraví? Zapojte lékaře. Zabývá se podrobně klimatem? Zapojte meteorology, klimatology, lokální environmentální skupiny.

**Využívejte již existující iniciativy.** Ať již jde o lokální, regionální či celostátní iniciativy, určitě najdete celou řadu iniciativ, které nějak souvisí se zaměřením vaší kampaně. Spolupráce s nimi může vaši kampaň posílit, vaše poselství bude více slyšet a ušetří vám to trochu práce.

---

<sup>15</sup> S-specifické, M-měřitelné, A-zadatelné, R-realistické, T-časově omezené

## Jaké aktivity organizovat?

Jakmile máte hotovou strategii kampaně, budete potřebovat taktiku neboli aktivity, které přitáhnou pozornost k tomu, čeho se snažíte dosáhnout. Uvedeme si několik námětů!

- Den bez aut 22. září nabízí velmi dobrou příležitost jak propagovat a vyzkoušet nové modely cestování a udržitelné dopravy. V mnoha městech využívají tuto příležitost a vyhlašují na tento den environmentální a pěší zóny a v takto uvolněném veřejném prostoru organizují velké akce pod širým nebem.
- V týdnu, kdy kampaň probíhá, měřte kvalitu ovzduší ve vašem městě a aktivně do procesu monitorování zapojte žáky a studenty. Výsledky sdělte veřejnosti a zdůrazněte pozitivní dopad iniciativ zaměřených na udržitelnou dopravu na kvalitu vzduchu.
- Jestliže má vaše město plán řízení kvality ovzduší nebo podobný akční plán, připojte se k němu a propagujte jej. Jasně sdělujte, čeho jste dosáhli a co je ještě třeba udělat.
- Informujte o skutečnosti, že jízda na krátké vzdálenosti má velký dopad na kvalitu ovzduší. Uspořádejte letákovou akci a přesvědčujte lidi, aby při cestách kratších než 6 kilometrů nechali svůj automobil doma.
- Doporučujte lidem, aby omezili působení znečišťujících látek na své zdraví tím, že nebudou procházet nebo cvičit v blízkosti zdrojů emisí. Připravte mapu a ukažte lidem, která místa to jsou.
- Vypracujte vlastní mapy s uvedením času jízdy veřejnou dopravou / pěší chůze do různých míst ve vašem městě!
- Propagujte výhody veřejné dopravy a nemotorizovaných forem dopravy.
- Zařadte do své kampaně přesvědčování řidičů, aby vypínali motor na červenou nebo před školou.
- Vytvořte informační místo mobility, kde budete občanům poskytovat zdarma rady o možnostech mobility. Využívejte toto místo jako základnu akcí, jako např. v Záhřebu, kde si vybudovali informační místo ve staré tramvaji.
- Nabízejte individuální plánování mobility. Plány připravujte podle konkrétních potřeb jednotlivců či skupin, např. lidé dojíždějící do zaměstnání.
- Stále více místních samospráv využívá sociální média jako další způsob oslovování občanů. Informujte lidi přes Twitter, jak se plán připravuje a jaká opatření budete podnikat. Vyvěste plán na svou stránku na Facebooku.
- Vytvořte aplikaci, která bude občany informovat o kvalitě ovzduší ve vašem městě.
- Vytvořte na internetových stránkách města nebo na stránkách plánování trasy osobní kalkulátor emisí.
- Uspořádejte ve školách hru dopravní had. Škola s nejmenším počtem žáků, kteří do školy nebo ze školy jezdí automobilem, vyhrává!

- Odměňujte občany, kteří v Evropském týdnu mobility používají udržitelnou dopravu (ve spolupráci s místními majiteli obchodů).
- Propagujte práci z domova.
- Uspořádejte soutěžní přehlídky fotografií, videonahrávek či výkresů s tématem vize mobility ve vašem městě za dvacet let.
- Uspořádejte iniciativy street art a přitáhněte pozornost zpět k veřejnému prostoru.
- Ukažte lidem, jak může vypadat centrum města bez aut. Zvykejte lidi, aby nechávali automobily doma více než jen jeden den v roce. Zaveďte neděle bez aut!
- Vytvořte speciální nabídku měsíčních jízdenek na září nebo alespoň na Evropský týden mobility.
- Inspirujte se Tallinnem a nechte jezdit veřejnou dopravu zdarma v den Ve městě bez auta.
- Spolupracujte s firmami poskytujícími službu sdílení automobilu (car sharing) a nabídněte na Evropský týden mobility 2013 sníženou cenu.
- Odměňujte občany za správné chování – inspirujte se systémem kreditů z Boloni.
- Uspořádejte cyklistický závod mezi sousedy nebo kolegy v práci.
- Nabídněte opravy jízdních kol.
- Nabídněte výuku jízdy na kole pro děti.
- Uspořádejte exkurze do podniku lokálního dopravce.
- Spolupracujte s médii a zajistěte si pravidelné vysílání v lokálním rádiu. Některé rozhlasové stanice nabízejí lokálním iniciativám nižší ceny, ale možná dokážete vyjednat i bezplatné vysílání nebo sponzorování.

#### **Ať již bude vaše město dělat letos cokoli, určitě ...**

- se připojte k městům v celé Evropě a uspořádejte 22. září den bez aut s velkými veřejnými akcemi! Ale dobře si vše předem naplánujte – uzavření ulic pro dopravu může být velký byrokratický problém!
- dejte stránce Evropského týdne mobility na Facebooku svůj „like“ a odebírejte na Twitteru @mobilityweek. Sdílejte s námi své fotografie přes Flickr.
- používejte co nejvíce logo Evropského týdne mobility!

To je jen několik námětů, co byste mohli dělat. V příručce Evropský týden mobility, kterou si můžete stáhnout na [www.mobilityweek.com/resources](http://www.mobilityweek.com/resources), najdete kritéria pro účast a obecné návrhy opatření a aktivit, které se netýkají konkrétně letošního tématu.

Budte kreativní a vymyslete další opatření a akce pro Evropský týden mobility 2013 ve vašem městě!

Čistý vzduch – je to opravdu na vás.