

Být tu pro lidi, ne pro auta: rekultivace evropských měst

Article by **Elena Ledda**

March 19, 2026

Moudrost starosty z Pontevedry: „Už jen to, že si někdo zaparkuje svůj soukromý vůz na veřejném prostranství, je vlastně na hlavu postavené. Pokud nemáte místo pro mrazák, taky si ho přece nedáte na chodník.“

V galicijském městě Pontevedra na severozápadě Španělska je vlahý letní večer. Vzduch rozechvívá hluboký ženský hlas, doprovázející zpěvem jazzový koncert v rohu prostranného náměstí. O pár metrů dál si hlouček dospívajících kope s oranžovým fotbalovým míčem, který se marně pokoušejí chytit dvě mladší děti.

Rodina si fotí selfie a čtyři postarší dámy na nedaleké lavičce jsou pohroužené do živého hovoru. Přestávky mezi jednotlivými jazzovými skladbami vyplňuje cvrlikání ptáků, které sem přilákala zeleň kolem městské fontány.

Kdo by se podíval na fotografie Pontevedry z devadesátých let, kde se dlouhé šňůry aut v ulicích táhnou, kam až oko dohlédne, sotva by hádal, že město čeká takováto budoucnost. Ale od chvíle, kdy byl v roce 1999 zvolen starostou praktický lékař Miguel Anxo Fernández Lores, galicijské město zavádí politiku, která jde mnohem dál než k pouhému regulování automobilového provozu v ulicích. Cílem je podle jednasedmdesátiletého starosty ozdravit veřejný prostor a vrátit ho lidem.

„Když rekultivujeme veřejný prostor a zaručíme jeho všeobecnou přístupnost, vrátíme lidem autonomii,“ říká starosta. Lores, politik ze strany Galicijský národní blok (Bloque Nacionalista Galego, BNG), dnes slouží v úřadu starosty sedmé volební období a rád by znovu kandidoval do funkce i v roce 2027. V Galicii dlouhodobě vládne pravicová Lidová strana a pochází odsud řada jejích celostátních předáků, proto je místní nacionálně levicová vláda BNG v regionu spíše výjimkou.

V prosinci roku 2022 schválila španělská vláda královský dekret, který požaduje, aby všechny místní samosprávy s více než padesáti tisíci obyvateli zřídily takzvanou zónu nízkých emisí (LEZ, Low Emission Zone). Ke zlepšení kvality ovzduší a snížení emisí uhlíku dekret doporučuje zavést některá opatření, jako například omezení vjezdu vysokoemisních vozidel na základě ekologické certifikace či zavedení oblastí s omezenou dopravní dostupností, kde platí osobní auta mýtné.

Španělsko přikročilo k tomuto kroku proto, aby splnilo své právní závazky vyplývající Pařížské dohody — mezinárodní smlouvy o boji proti změně klimatu —, a to více než šest let poté, co v listopadu 2016 vstoupila v platnost. Přestože Pontevedra všechny parametry kvality ovzduší stanovené ve španělském zákoně o změně klimatu (7/2021) již splňovala, městské zastupitelstvo se rozhodlo přikročit k mnohem ambicióznějšímu opatření a vyhlásilo celou oblast městské zástavby o ploše asi 490 hektarů za „zónu s omezeným dopravním provozem“.

Během svěžího slunečného odpoledne na sklonku června vzpomíná Lores ve své kanceláři v centru města, jak Pontevedra vypadala, když poprvé nastoupil do úřadu: „Působilo to tu jako skladiště aut a lidé, zvláště invalidé nebo senioři, se nemohli pohybovat po ulicích, protože všude stála auta.“

Starosta se zmiňuje také o katalánském inženýrovi Idefonsovi Cerdà i Sunyer, který je známý zejména svou urbánní reformou čtvrti Eixample v centru Barcelony, jež má charakteristický mřížový půdorys a symetrickou strukturu. Stejně jako Cerdà i on vnímá veřejný prostor jako rozšíření prostoru domova.

Auta jako celoevropský problém

Více než 75 procent obyvatel EU žije v městských oblastech a předpokládá se, že toto číslo naroste do roku 2050 na 83 procent. Vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší je všeobecně považováno za nejzávažnější rizikový faktor pro zdraví lidí v Evropě, je omezení emisí ze silniční dopravy — která je původcem 37 procent znečištění oxidem dusíku — naprosto klíčové.

Evropská unie zahájila řadu iniciativ, aby motivovala města ke snaze o čistší a zdraví prospěšnější prostředí. Jednou z nejvýznamnějších je Dohoda pro zelená města, která vybízí města s dvaceti tisíci a více obyvateli, aby se zavázala ke zlepšení v oblastech, jako je čistota vzduchu a vody, redukce hluku, zachování biodiverzity a opatření zaměřená na přechod k cirkulární ekonomice. Iniciativa rovněž města vyzývá, aby se zapojila do širší evropské sítě, která by usnadnila sdílení zkušeností a poznatků.

Další iniciativou je mise EU Klimaticky neutrální chytrá města, která podporuje stovku měst v rámci Evropské unie a dalších dvanáct měst zapojených do programu Horizont Evropa. Cílem programu je vyvinout pilotní projekty k dosažení klimatické neutrality do roku 2030. Různá řešení a modely ozkoušené v těchto městech pak mohou sloužit jako příklad, který pomůže všem evropským městům vydat se podobnou cestou v následujících dvaceti letech — do roku 2050 se totiž Evropská unie zavázala dosáhnout nulových emisí skleníkových plynů.

Existují však také neformální iniciativy, jako je španělská síť Ciudades que caminan (Kráčející města), což je občanská organizace otevřená městům a dalším veřejným úřadům, které si daly závazek k podpoře chodců a pěší přepravy. Tato síť poskytuje účastnickým městům školení a fórum pro výměnu zkušeností a informací. Její součástí je také online škola zaměřená na problematiku veřejného prostoru a rovněž zajišťuje a propaguje takzvaná „*Entornos escolares*“ neboli „Školní prostředí“, což jsou nejvýznamnější španělské internetové stránky věnované podpoře samostatnosti dětí a městské mobility.

Navzdory množství iniciativ shora i zdola však počet aut na našem kontinentu stále roste: v roce 2024 překročil počet osobních vozidel v Evropské unii 259 milionů, což představuje ve srovnání s rokem 2019 nárůst o 5,9 procent. Zemí s největší mírou motorizace — tedy s nejvyšším počtem osobních aut na tisíc obyvatel — je Itálie (701), následovaná Lucemburskem (670) a Finskem (666). Se svými 544 auty na tisíc obyvatel, byť se jedná o číslo založené zčásti na odhadech, je Španělsko pod evropským průměrem, který činí 576 aut na tisíc obyvatel.

Vzepřít se normě

V Pontevedře ovšem počet aut v posledních letech soustavně klesá. Město také zavedlo regulace, které autodopravu omezují, a to jak s ohledem na důvod cesty autem, tak s ohledem na časy, kdy po městě smějí jezdit.

Když dostane současný starosta Pontevedry otázku, jaké jsou nejlepší příklady politických kroků, s jejichž pomocí se jeho vedení města podařilo upřednostnit chodce před vozidly, začne bez váhání mluvit o přeměně jednoho z hlavních náměstí v Pontevedře. V blízkosti pozůstatků gotického kláštera Santo Domingo ze čtrnáctého století se nachází Plaza de España, pokládána za „kilometr nula“, od něhož pomyslně začínají všechny zdejší hlavní historické cesty i dopravní tahy. Dnes náměstí kypí

životem a za každého slunečného letního dne se tu setkávají chodci, které sem přilákal kulturní program ze široké nabídky akcí pořádaných ve městě, a poutníci, kteří tudy procházejí po Svatojakubské cestě mířící do Santiago de Compostella.

Lores připomíná, že ještě koncem devadesátých let projelo přes toto náměstí denně v průměru šestadvacet tisíc aut. Za zmínku stojí, že mnohá z nich přitom mířila mimo město, například na pláže v Sanxenxo — asi třicet kilometrů vzdáleného turistického městečka, které je současně starostovým rodištěm —, přičemž jejich cesta vedla právě přes Praza de España.

Dnes ale není nikde ve městě povolena ani tranzitní doprava, ani kroužení po městě při hledání parkovacích míst a podle Lorese denně projede náměstím pouhých osm set aut. Rozhodnutí zakázat tranzitní dopravu a směřovat ji do silničních obchvatů vedlo k celkovému snížení počtu projíždějících aut o čtyřicet procent, vysvětluje Lorese.

Po Pontevedře smí projíždět pouze „nezbytná doprava“: tedy sanitky a policejní auta, vozidla veřejné služby včetně například svozu odpadu či cisteren s vodou, dále je povolena přeprava lidí s omezenou možností pohybu a čtyřadvacet hodin denně jsou dostupné soukromé garáže. Naopak zásobování obchodů, rozvážkové služby, přeprava objemných předmětů, stěhování a související činnosti jsou povolené jen ve stanovených denních hodinách.

Po městě jsou rozptýlená volná parkovací místa, kde mohou lidé zastavit a složit či naložit náklad. V případě porušení vyhlášky může policie uložit pokutu ve výši až několik stovek eur.

„V celém městě nenajdete místo, kam by se nedalo dojet autem — ale jen pro ty, kteří to skutečně potřebují, ne pro ty, kterým se prostě chce jet autem,“ vysvětluje Lorese. A svým charakteristickým přímočarým, avšak zdvořilým tónem dodává: „Už jen to, že si někdo zaparkuje svůj soukromý vůz na veřejném prostranství, je vlastně na hlavu postavené. Pokud nemáte místo pro mrazák, taky si ho přece nedáte na chodník.“ Pokud jde o priority, osobní auta včetně elektrovozů jsou v Pontevedře až na posledním místě: „Celá pyramida preferencí se obrátila: na prvním místě jsou chodci, za nimi cyklisté, skútry, veřejná doprava — a osobní vozidla až na úplném konci.“

Lorese se nechal inspirovat knihou Jane Jacobsové Život a smrt velkých amerických měst z roku 1961, a pokud jde o rozvoj městské zástavby, do centra své politiky postavil udržení „kompaktního města“: většinu aktivit soustřeďuje do centra, odrazuje investory od výstavby velkých obchodních center na předměstích, podporuje čtvrti se smíšenými funkcemi před zónami určenými jednomu účelu — jako je například Ciutat de la Justícia v Barceloně, kde se soustřeďují soudní budovy — a současně zkvalitňuje služby městské veřejné dopravy. Cílem je nejen omezení zbytečného ježdění autem, ale také oživení čtvrtí a posílení sociální koheze.

Kdo se vydá na cestu pěšky centrem za běžného pracovního dne, překvapí ho, kolik potká cestou nejrůznějších obchůdků, zvláště v takto malém provinčním městě. Bok po boku tu prosperují místní butiky, klenotnictví, květinářství nebo třeba knihkupectví.

Podobně jako tato galicijská obec se i jiná evropská města snaží podniknout kroky k větší udržitelnosti. Tak například Freiburg je známý svou udržitelnou politikou včetně regulace automobilové dopravy. V tomto pulzujícím univerzitním městě na jihozápadě Německa se do městského plánování zapojují místní občané, cyklistická doprava činí kolem třiceti procent veškeré přepravy po městě a celý jeden městský obvod — Vauban — je takřka úplně bez aut.

Podobně Oslo se v roce 2019 stalo prvním evropským hlavním městem, které zakázalo vjezd aut

do veškerého centra. Norská metropole rozšířila svou síť hromadné dopravy a zrušila stovky parkovacích míst, které nahradila lavičkami, zelení a cyklostezkami.

V centru Pontevedry i v přibližně třetině celé plochy města mají chodci zřetelnou přednost před vším ostatním. Nedá se poznat, kde končí chodník a začíná vozovka. Nové návštěvníky možná vyvede z míry pohled na lidi, jak chodí bezstarostně středem ulice, zatímco auta trpělivě čekají, dokud chodci neprojdou a nepustí je, aby mohla projet. Nikdo netroubí, žádné semaforey chodcům neurčují, kdy musí stát a kdy smějí vykročit. Od šesté hodiny večerní až do osmé ranní tu není nikomu dovoleno parkovat.

Ve zbytku města převažují jednosměrné ulice se širokými chodníky. Auta tu smějí zastavit pouze v pracovní době a na omezenou dobu — konkrétně tedy na patnáct minut v případě služeb a na třicet minut v případě vyložení či naložení nákladu — a parkování je povoleno pouze od devíti večer do devíti ráno. Semaforey ve městě najdete jen na dvouproudých silnicích vnějšího městského okruhu, kde mají auta příkázáno zvolnit u přechodů pro chodce a kruhových objezdů.

Pouhých deset minut pěšky od centra města se nachází otevřené parkoviště, které nabízí alternativu k 4500 podzemním parkovacím místům ve městě. Celkem má Pontevedra více než deset volně přístupných městských parkovišť a zdarma zde poskytuje přibližně 3500 parkovacích míst, které se nacházejí ve vzdálenosti do patnácti minut chůze od centra. Ty mohou využívat hlavně lidé, kteří ve městě nebydlí, ale dojíždějí sem z okolních obcí za prací.

Bezpečnější, zdravější a dostupnější

V roce 2010 se Pontevedra stala prvním španělským městem, které zavedlo na celém území města nejvyšší povolenou rychlost 30 km/h. V současnosti je v centru nejvyšší povolená rychlost 10 km/h, ale to „pouze tehdy, když v okolí není žádný chodec“, vysvětluje Daniel Macenlle, dříve městský policista, dnes ředitel odboru pro ochranu občanů na zastupitelském úřadě. „Pokud se v blízkosti pohybují lidé, je rychlost omezena na šest kilometrů v hodině.“ Ve zbylých částech širšího městského centra je nejvyšší povolená rychlost 20 km/h a v ostatních čtvrtích pak auta smějí jezdit maximálně třicítkou.

Výsledkem je, že za posledních v Pontevedře nezaznamenali žádnou smrtelnou autonehodu. Dnes podle údajů zastupitelstva chodí 73 procent dětí do školy pěšky — 44 procent v doprovodu dospělého a 29 procent samostatně. Dánská studie z roku 2012, která zkoumala dvacet tisíc dětí v rámci širšího výzkumu zaměřeného na schopnost soustředění, životosprávu a pohyb, přitom ukázala, že děti, které se do školy dopravují pěšky nebo na kole, vykazují vyšší míru soustředění ještě i čtyři hodiny po cestě do školy.

V Pontevedře, stejně jako v dalších španělských městech, jako je Barcelona, jsou už mnoho let zavedené takzvané „školní ulice“. Ty mají své vlastní značení a objevují se v okolí škol, aby měli studenti možnost přicházet a odcházet pěšky, ať už sami, nebo po skupinkách.

Z podobných výhod v Pontevedře těží všichni obyvatelé: celkově se počet lidí, kteří dávají přednost pěší přepravě nebo cyklistice, v galicijské obci zvýšil z 66 procent v roce 2011 na 90 procent v roce 2021. Zastupitelstvo také odhaduje, že se emise oxidu uhličitého od devadesátých let snížily přibližně o 67 procent.

Chtějí-li lidé v Pontevedře zjistit nejen pěší vzdálenost z jednoho bodu ve městě do druhého, ale třeba také počet kroků či množství spálených kalorií, mohou k tomu využít aplikaci Metrominuto. Synoptická mapa nabízí také informaci o historických pamětihodnostech, zprávy — například nedávné mezinárodní studie o mobilitě — a servisní informace, třeba o státních dotacích pro elektroauta.

Totéž platí také pro obchodníky. „Město, které se chová vstřícně k lidem, vybízí k tomu, abyste ho objevovali a těšili se z něj. A když se po něm procházíte, také více konzumujete,“ říká osmačtyřicetiletý Andrés Martínez, majitel optiky v ulici Calle de la Oliva, která je jednou z mnoha obchodních tříd ve městě. Andrés bydlí ve stejném domě, kde optiku provozuje, a svůj osobní vůz má zaparkovaný na komunálním parkovišti.

Jiný zdejší obyvatel, sedmapadesátiletý Santi Cachadas, který prodává už třicet let na městském tržišti ryby, poukazuje na další výhodu tohoto modelu: „Lidé, kteří si přijedou nakoupit, vzápětí nasednou do auta a odjedou, čímž hned uvolní parkovací místo dalším zákazníkům — takže se jich tu může vystřídat opravdu hodně.“ Santi bydlí tři kilometry od místa, kde pracuje, a každé ráno zaparkuje na městském parkovišti s volným stáním zdarma, odkud pak dojde zbývajících 500 metrů ke svému stánku pěšky. Přesto je třeba podotknout, že dva z pěti majitelů obchodů, s nimiž byl pro tento článek pořízen rozhovor, zmínili, že si jejich zákazníci občas stěžují na nemožnost najít volné parkovací místo.

Za úspěchem této politiky stojí podle starosty Pontevedry několik faktorů: srozumitelná komunikace a vysvětlování záměrů a cílů, kontakt s „nejvíce čínorodými a dynamickými lidmi ve městě“, využití participativních procesů a rozhodnutí nezakázat auta úplně. K tomu starosta dodává: „Realizovali jsme řadu projektů k rozšíření chodníků a pěších zón; vzápětí poté se uvolněný prostor zaplnil aktivitami. Také jsme povolili vjezd autům, kde to bylo skutečně nutné — a lidem, kteří měli zpočátku pochybnosti, se ulevilo.“

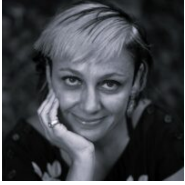
Jak zopakovat úspěch Pontevedry

Během posledních let získalo severozápadní španělské město celou řadu ocenění včetně Mezinárodní ceny města Dubaje za nejlepší příklady praxe udržitelného rozvoje, kterou získala Pontevedra v roce 2014 za svůj model města zaměřený na lidi, či v roce 2020 ceny Evropské komise EU za bezpečnost dopravy za „úctyhodný výsledek nulového počtu smrtelných dopravních nehod mezi roky 2011 a 2018“.

Na otázku, zda si myslí, že lze úspěchy Pontevedry přenést i jinam, Lores bez zaváhání odpoví, že každé město musí najít svůj vlastní model a strategii a příklad zvenčí je vždy nutno přizpůsobit lokálním podmínkám. A existuje tedy alespoň nějaké ponaučení, které by podle něj mohlo sloužit jako inspirace jiným městům? „Změnit paradigma tak, že si zkusíte představit město, které se nezaměřuje na auta, ale na lidi.“

Článek vznikl jako součást iniciativy PULSE pro žurnalistickou zahraniční spolupráci, koordinované organizacemi n-ost a OBCT, a napsán byl ve spolupráci s novinářkou Alice Facchiniovou.

Přeložila MAGDALÉNA JEHLIČKOVÁ.



Elena Ledda is an independent journalist from Sardinia. She is professor of Engagement Journalism at the BCN_NY Master Degree in Journalism, and a journalism project manager. She is the author of *The stolen body. Violence and rebellion in the land of mafia*. She practices solution-focused, narrative, long-form, and slow journalism from a feminist perspective, telling stories that deal with conflicts, inequalities, and injustice, but at the same time highlighting resilience, responses and alternatives to these problems. She is an accredited trainer of the Solutions Journalism Network and a member of the International Press Institute.

Published March 19, 2026

Article in Czech

Translation available in English

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/byt-tu-pro-lidi-ne-pro-auta-rekultivace-evropskych-mest/>

The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space.

Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.