

(VIDEO) **Ještě jeden jízdní pruh?**

Více jízdních pruhů je (stále) špatná věc

More Lanes are (Still) a Bad Thing



(U videa lze zapnout automaticky vytvořené anglické titulky přeložené do češtiny.)

[ČESKÝ PŘEKLAD K VIDEOU](#)

Video [ONE MORE LANE? More Lanes are \(Still\) a Bad Thing](#) zveřejněné 4. 2. 2024 mělo již po třech dnech na YouTube přes 600 000 zhlédnutí a přes 3 000 komentářů.

Video je z YouTube kanálu NOT JUST BIKES, který provozuje kanadsko-nizozemský tvůrce obsahu [Jason Slaughter](#). Kanál se zabývá urbanistickými problémy, mimo jiné cyklistikou v Nizozemsku, a staví do kontrastu dopravu, infrastrukturu a zastavěné prostředí Nizozemska s těmi ve Spojených státech a Kanadě.

Zastáncům průtahu Prahou video názorně ukáže, proč šestiproudá dálnice vedená pouhých 6 km od centra s několika sjezdy a přivaděči do města, dopravu v Praze nezlepší.

ČESKÝ PŘEKLAD K VIDEOU

Vidíme to pořád dokola – další projekt na rozšíření silnice. Slíbili nám, že tentokrát nás rozhýbou a že se dopravní zácpy vyřeší. Ale zas to nefunguje, nikdy to nefunguje. Nemělo by to být pro nikoho překvapením, protože projektanti to vědí už přinejmenším od 30. let 20. století, že více jízdnic pruhů nevyřeší provoz a ve skutečnosti se tím vytváří větší provoz a další dopravní zácpy.

v čase **0:25**

Váhal jsem, zda mám toto video natočit. Myslím, že už je o tom na internetu spousta výzkumných prací, článků a videí, od lidí v tomto tématu mnohem vzdělanějších než já. Ale asi to smysl má, protože města stále utrácejí miliardy za rozšiřování silnic a dálnic. Slibují si od toho, že zmenší dopravní zácpy, navzdory mnoha desetiletím důkazů, že to nefunguje.

Nedávný nárůst online urbanistického obsahu v poslední době podnítil zájem o další videa. A pokud toto video pomůže k tomu, že více lidí porozumí konceptu dopravy, bude stát za to.

(1)

POPTÁVKA PO DOPRAVĚ

*Jaký je rozdíl mezi indukovanou (vyvolanou) poptávkou
a latentní (skrytou, „dřímající“) poptávkou?*

v čase **1:00**

Pobavme se o tom, co je **indukovaná poptávka**. Když se dálnice zaplní dopravou, řešení se zdá být zřejmé: dálnici rozšířit, a potom bude více místa pro všechna auta. Intuitivně to dává smysl. Pokud vaše vodovodní potrubí přetéká, zvětšete ho a je vyřešeno. Víím, že pro některé z vás to bude šok, ale auta neproudí jako voda. Auta jsou řízena lidmi, kteří dělají různá rozhodnutí na základě prostředí a možností, které mají k dispozici.

Doprava je důležitá: Lidé si s ohledem na dopravu vyberou, kde budou bydlet, kde pracovat, kde nakupovat a kam posílat svoje děti do školy. Tedy na základě toho, jak snadno se na příslušná místa dostanou. A naopak samotná dopravní síť je silně ovlivněna chováním lidí, kteří ji využívají. Bez pochopení této skryté psychologické složky provozu s tím není možné nic dělat, což je důvod, proč oprava zácp není jednoduchý instalatérský problém.

v čase **2:10**

Realizace projektů na rozšiřování silnic může trvat roky. Je to mnohem komplikovanější než jen plácnout nějaký extra asfalt. Silnice musí zůstat co nejvíce otevřené i během výstavby. Když je projekt definitivně hotov a když si řidiči mohou užít ty sladké nové pruhy, tak v rostoucím městě je to pouze dočasné, protože více lidí si uvědomí, že silnice je širší a využijí tuto možnost. Přidání nových pruhů tedy neuvolnilo více místa pro stávající auta, ale vytvořilo více místa pro celou řadu dalších aut. Širší dálnice mohou zrychlit, zlevnit a zpříjemnit cestování po nové silnici, takže lidé změň svůj životní styl a způsoby bydlení.

Někteří lidé, kteří dříve žili v blízkosti svých každodenních destinací, se nyní přestěhují do nového domu půl hodiny jízdy autem, protože nyní existuje velká nová cesta, která spojuje vzdálenou čtvrť s místem, kam se potřebují dostat. Lidé změň práci, protože cesta jim otevřela nové příležitosti. Vše se jeví jako malá osobní rozhodnutí, ale když tyto změny v životě udělá dostatek lidí, cesty se zaplní a stanou se zase stejně přetíženými jako předtím. Z tohoto důvodu urbanisté nazývají tento jev **indukovanou poptávkou**.

v čase **3:30**

Tyto nové cestovní požadavky a změněné způsoby cestování byly vyvolány zvýšením kapacity silnic. Jsou to cesty, které by se nikdy předtím neuskutečnily, a tento nárůst poptávky účinně ruší výhody vyvolané zvětšenou kapacitou silnic. Může nějakou dobu trvat, než se indukovaná poptávka rozvine, ale je tu další související efekt, který se objevuje okamžitě, jakmile je nová silnice otevřena, a nazývá se **latentní poptávka**.

Latentní poptávka jsou lidé, kteří dnes necestují kvůli špatnému provozu, ale kteří by chtěli, kdyby mohli. Ten muž, který odchází do práce v 7:00 ráno, aby překonal dopravu, nebo ten, kdo nevyrazí vůbec, protože doprava je příliš bolestná. Poptávka existuje, ale není uspokojena nabídkou vozovek, takže lidé prostě změň nebo zruší své plány. Termín latentní poptávka používají dálniční evangelisté, asfaltoví fetišti a zbožňovatelé mezistátních silnic, aby tvrdili, že indukovaná poptávka není skutečná. Budou tvrdit, že širší silnice nevytváří ani nevyvolává poptávku, ale že poptávka je tu vždy a my do ní musíme přihodit pár miliard dolarů. Ale to je zavádějící. Určitě existují lidé, kteří mají latentní poptávku po cestách po dálnici, ale indukovaná poptávka je něco jiného.

v čase **4:30**

Nejškodlivějšími faktory, které doprovázejí rozšiřování dálnic a silnic, jsou změny ve využívání půdy. Tyto dálnice a široké silnice neodmyslitelně způsobují, že vše je dál, než bývalo. Kvůli nové dálnici nebo silnici vyrostou nové čtvrti a velká nákupní centra. Ty se však

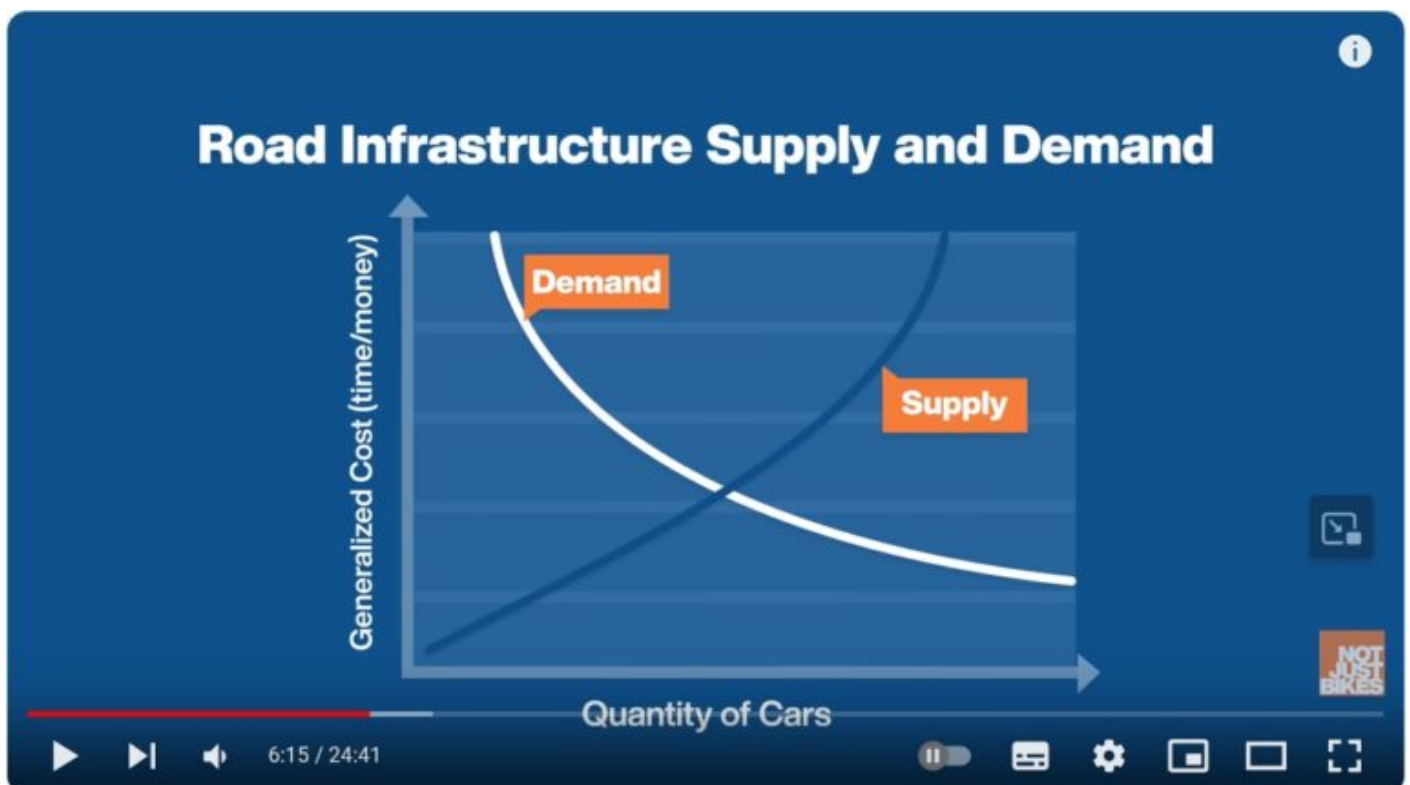
staví spíše na předměstích nebo mezi městy, než ve městech, což je činí dostupnými pouze autem. Tím se tyto nové silnice stávají úzkým hrdlem, které musí každý překonat, což zvyšuje tlak na poskytování ještě širších silnic v budoucnu.

Více silnic tak vyvolalo svoji vlastní poptávku díky měnícím se vzorcům využití půdy a rozrůstání předměstí. Samozřejmě část rozdílů mezi latentní a indukovanou poptávkou je akademická. Nemáte žádnou touhu po hasičské tyči, která by spojovala horní patro vašeho domu se spodním, ale pokud se nějakým kouzlem objeví a víte, jak ji použít, řekl byste tedy, že ve vašem domě existuje latentní poptávka po větší kapacitě hasičských tyčí? Ne, to by bylo hloupé. Ale teď byste jednu tak nějak chtěl.

v čase **5:40**

Podobně je tato žena docela šťastná, když jezdí každý den vlakem. Když pak rozšiřují dálnici, pomyslí si, že pojede autem, pokud jí to ušetří pár minut. Asi byste mohli namítnout, že měla po té dálnici latentní poptávku. Ale pokud předtím šťastně jela vlakem, byla tato poptávka vůbec reálná?

Z ekonomického hlediska je to nabídka silniční infrastruktury a poptávka po občasné jízdě autem. Přetížené dálnice jsou předpokladem rovnováhy, ke které se trh vždy vrátí, a proto nelze dopravu jednoduše řešit navýšením kapacity pro auta.



Nabídka a poptávka silniční infrastruktury

(2)

ROZŠIŘOVÁNÍ SILNIC A DÁLNIC

Jaké velmi drahé projekty k odstranění zácp (dopravních kongescí) nepomohly?

v čase **6:15**

Město Los Angeles v roce 2014 utratilo přes jednu miliardu dolarů za rozšíření desetimetrového úseku dálnice 405 a během jediného roku byla dálnice tak přetížená, že řidičům skutečně přidala na cestě minutu času.

V roce 2011 Houston vynaložil 2,8 miliardy dolarů na **rozšíření dálnice KD v jednom místě na 26 pruhů**. Dálnice KD je šílená, je to v podstatě nejnáročnější úroveň hry Frogger na světě a rozšíření ani nezkrátilo dobu dojezdu. Pouhé tři roky po dokončení projektu se 85 % dojezdové doby prodloužilo.

Lidé budou stále říkat ano, ano, ano, musíme něco udělat s dopravním přetížením, ale uvědomte si, že to stojí hodně peněz, udělat to správně. Projekt v Los Angeles stál 100 milionů dolarů za míli, což je sakra hodně peněz, a za co? Za jaké jiné hodnotné projekty mohly být tyto peníze utraceny?

Letos texaské ministerstvo dopravy zahájí svůj projekt zlepšení dálnice v severním Houstonu, který některé **dálnice v centru města rozšíří až na 150 metrů**. Projekt bude stát asi 10 miliard dolarů a je prosazován jako způsob, jak „zvládnout dopravní zácpy a zlepšit mobilitu“. Ale fungovat nebude.

Nejde však jen o dolarové náklady. Doslova tisíc lidí bude kvůli rozšíření dálnice násilně vystěhováno. Jde o čtvrť Claytona Holmese. Teď je pryč, jako by byla srovnána se zemí. Všichni lidé byli nuceni se přestěhovat, protože tato směšně široká dálnice zjevně není dostatečně široká.

v čase **8:30**

Takže chci vědět, kde to všechno skončí?

Zbude vůbec nějaké město, až budou dálnice konečně dostatečně široké?

(3)

DOPRAVNÍ PARADOXY

Jaké efekty mohou ovlivňovat propustnost silniční sítě?

v čase **8:48**

Kromě indukované poptávky, která je odpovědí na změny v silniční dopravě, je tu také ► **Braessův paradox**, který říká, že **přidání dalších silnic do sítě může zásadně zpomalit provoz**. Takže i kdyby všechna auta jednoho dne zázračně řídili roboti, více silnic může stále znamenat menší kapacitu. Tento efekt lze dokázat matematicky a nemusí se týkat jen silniční sítě, lze jej dokonce prokázat pomocí pružin, jak ukázal Steve Mold. Není to šílené? (viz odkazy v popisu videa [na YouTube](#))

V zásadě to však ukazuje, že více silnic ne vždy znamená větší propustnost z důvodu, které jdou daleko za rámec indukované poptávky. Je opravdu bolestně zjednodušující uvažovat o silniční síti, jako by to byly jen vodovodní trubky, jako by se problémy s plynulostí dopravy daly vyřešit tím, že se vše prostě zvětší. Možná si pomyslíte:

Když přidání dalších silnic může zpomalit provoz, odstranění silnic by mohlo provoz zrychlit?

A já bych řekl, že jste chytrý. Existuje obdoba indukované poptávky, která se nazývá **odpařování dopravy**, kdy zmenšení kapacity silniční sítě totiž nemusí mít za následek armageddon (katastrofu), ale ve skutečnosti může celkový objem dopravy snížit.

v čase **10:00**

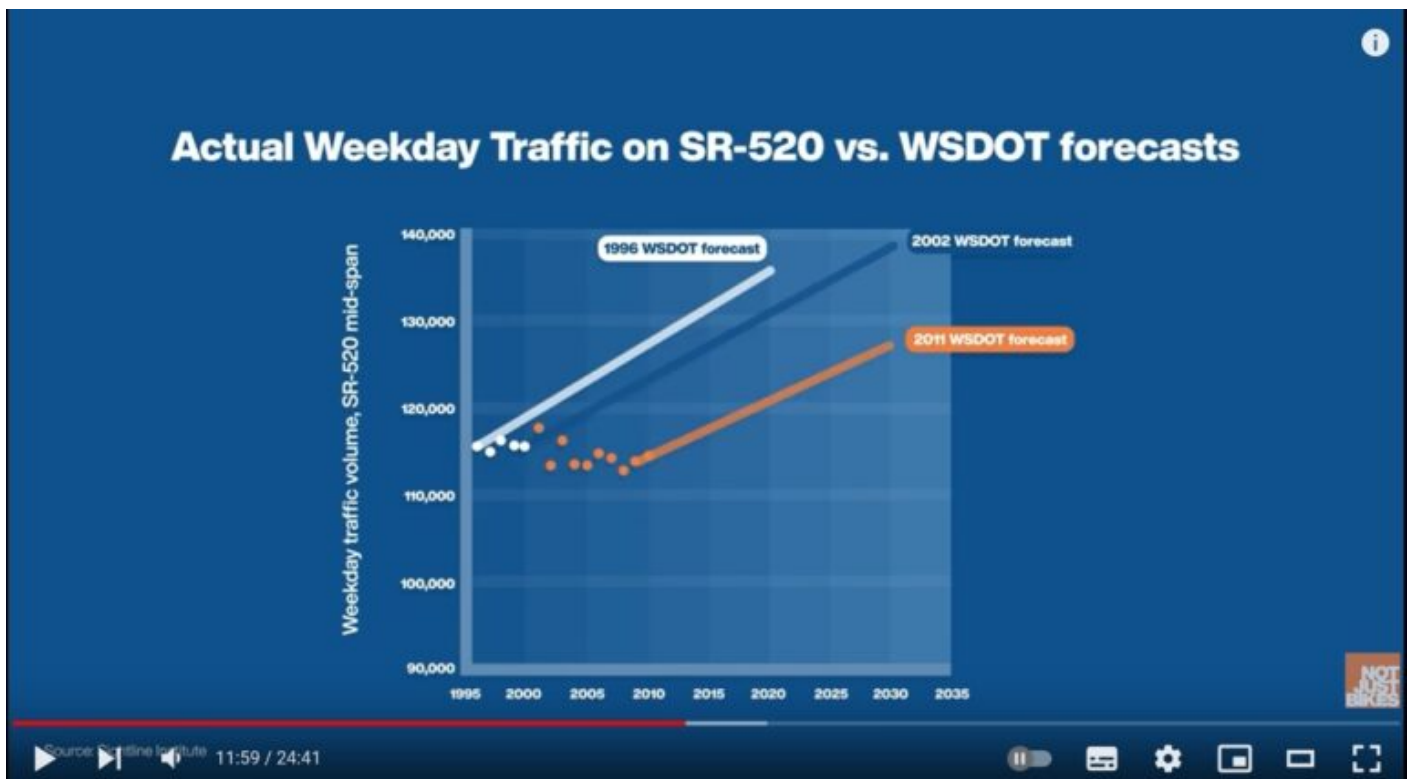
Nejznámějším příkladem je odstranění dálnice v jihokorejském městě Soulu, kde se doprava po jejím odstranění skutečně zlepšila a řeka, kterou ji nahradili, je pro město mnohem příjemnější než vyvýšená dálnice (viz [odkaz](#)). Odstraněním dálnice výrazně zlepšili město i dopravu. Odpařováním dopravy se některé cesty autem přesunou do veřejné dopravy, ale jiné prostě zmizí.

Možná by vás zajímalo, když existuje tolik historických důkazů o indukované poptávce, Braessově paradoxu a odpařování dopravy, proč dopravní inženýři stále staví další a širší dálnice? Existuje jistý druh setrvačnosti a pro města závislá na autech je těžké dosavadní způsoby života změnit, ale myslím si, že to lze dobře vysvětlit slavným citátem: „*Je těžké přimět člověka, aby něčemu rozuměl, pokud jeho plat závisí na tom, že tomu nerozumí.*“

v čase **11:05**

Řeknu to na rovinu: dopravní inženýři jsou placeni za stavbu dálnic, ale ne za to, aby je nestavěli. Tato věta dává smysl, jen se nad ní chvíli zamyslete. Když je navržena dálnice, dopravní inženýři poskytnou modely, které ukážou, že projekt je potřeba k přizpůsobení se budoucímu růstu dopravy, a když tyto dálnice tento nárůst dopravy vyvolají, použije se to k ospravedlnění dalších výdajů na dálnice.

Někdy je to dovedeno až do absurdních rozměrů. V roce 1996 chtělo ministerstvo dopravy státu Washington rozšířit pontonový most Evergreen Point Floating Bridge v Seattlu a pro zdůvodnění projektu přepovědělo, že doprava vzroste takto (*viz obr.*). A toto byla skutečná čísla. V roce 2002 předpokládali, že se doprava zvýší takto, a tohle byla skutečná čísla. Takže v roce 2011 předpokládali takovýto nárůst dopravy. Od té doby se objemy dopravy dokonce ještě více snížily, ale to proto, že v roce 2011 bylo na mostě opět zavedeno mýtné.



Skutečný provoz ve všední den na silnici SR-520 vs. prognózy ministerstva dopravy státu Washington

v čase **12:00**

Tyto absurdní dopravní prognózy nejsou vzácností, jak řekl Chuck Morone, bývalý dopravní inženýr a zakladatel „silných“ měst: „Cílem dopravního modelování není mít pravdu, ale vytvořit hodnověrný příběh o tom, proč je další výstavba potřebná a užitečná.“

Postavíme-li více dálnic a více pruhů, nevyřeší to dopravní zácpy.

Co je tedy vyřeší? Kdybyste si z tohoto videa měli odnést jen jednu věc, chci, aby to byla tato. Není žádné jiné řešení automobilového provozu kromě životaschopných alternativ k jízdě autem. Jízda autem není ze své podstaty rychlejší než jiné možnosti dopravy, zejména ve městech.

Pokud je jízda autem rychlejší, je to proto, že se vynaložily stovky miliard na její zrychlení.

Lidé jezdí, aby se dostali na místa, kam se chtějí dostat. Samotné sezení v autě není cílem, tedy kromě lidí, kteří nenávidí jak svou práci, tak svou rodinu. V podstatě jsem zjistil, že opravdu není tolik lidí, kteří holdují autům, vlakům nebo jízdě na kole. Naprostá většina lidí se prostě chce rychle a efektivně dostat do cíle.

v čase **13:20**

V Amsterdamu je často nejlepší volbou kolo, v Tokiu zase vlak a v příliš mnoha městech je jediným rychlým a efektivním způsobem dopravy auto, a tak je v nich příliš velký automobilový provoz. To je snad jasné?

Existuje pro to dokonce termín ► **Downs–Thomsonův paradox**, který konstatuje, že **provoz se bude neustále zvyšovat, dokud nebude rychlejší používat alternativy**. Ale pokud alternativy uvážnou ve stejném provozu jako auta, není nic, co by růst dopravních zácp zastavilo. O Downs–Thomsonově paradoxu už bylo dřívější video (viz [odkaz](#)).

Ve městech závislých na autech, jako je to, odkud pocházím, považují lidé veřejnou dopravu za podřadnou. Nikdo nebude dobrovolně jezdit autobusem, když si může dovolit jezdit autem. Ale to je proto, že alternativy k jízdě autem se staly podřadnými, když se po desetiletí budovala drahá infrastruktura téměř výhradně pro auta a veřejná doprava byla chronicky podfinancována. To jsou politická rozhodnutí a nejsou nevyhnutelná.

(4)

POZITIVNÍ PŘÍKLADY ZE SVĚTA

Jaká opatření ke snižování automobilové dopravy se osvědčila a je vhodné je „okopírovat“?

v čase **14:30**

Pokud pojedete ve Švýcarsku vlakem první třídou, uvidíte spoustu bohatých lidí, kteří jezdí veřejnou dopravou. Garantuji vám, že tito lidé si mohou dovolit jezdit autem, ale proč by to dělali? Když jízda vlakem je mnohem lepší.

Je důležité si uvědomit, že **indukovaná poptávka se netýká jen automobilů**, ale může se vyskytnout u jakékoliv dopravní infrastruktury. Když vytvoříte dopravní systém, který zrychlí, zlevní a zefektivní dopravu, řekněme jízdu na kole nebo veřejnou dopravu, většina lidí si tyto možnosti zvolí. Když se postaví nová vlaková trať, lidé si podle ní zařídí svůj život.

Lidé mohou měnit a také mění zaměstnání nebo bydliště, protože nová veřejná doprava je pro ně pohodlnější. Takže si můžeme vybrat, kde si vybudujeme domy a cíle, že? Můžeme je stavět podél stále širších silnic a dálnic, což lidi přiměje jezdit autem. Nebo je můžeme stavět v docházkové vzdálenosti od rychlodráhy (Rapid Transit).

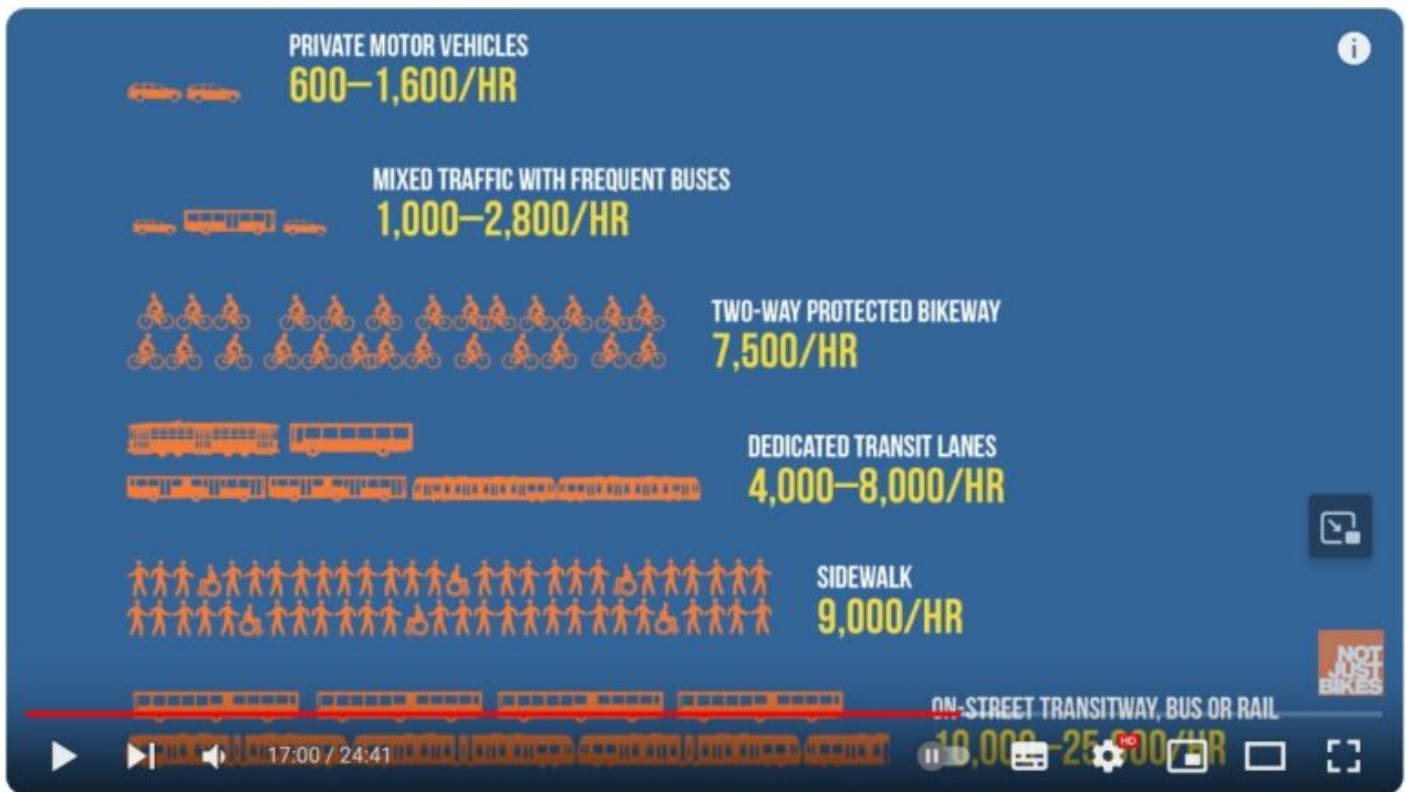
Zastánci dopravní cyklistiky velmi často říkají, že až bude vybudována kvalitní a bezpečná cyklistická infrastruktura, bude využívána, protože i lidé, kteří dnes na kole nejezdí, pak mohou a budou na kole jezdit. Výzkumníci v Kodani provedli několik studií, které ukázaly, že rozšíření sítě cyklostezek vede ke zvýšení celkového počtu cest na kole i celkové vzdálenosti, kterou jsou lidé ochotni na kole ujet.

Rozdíl mezi indukovanou poptávkou po autech a po jiných způsobech cestování spočívá v tom, že **auta jsou prostorově extrémně neefektivní**. Můžete uspokojit mnohem více indukovaných poptávek po cestování díky lince metra, tramvajové trati nebo cyklostezce, než můžete uspokojit jízdním pruhem pro auta.

V Nizozemsku jsem si všiml jedné věci: **ve městě má většina silnic v obou směrech pro auta pouze jeden pruh, a to zcela záměrně**. Můžete si myslet, že když jeden pruh může přepravit řekněme 1 000 aut za hodinu, tak dva pruhy mohou přepravit 2 000 aut, ale to není pravda. Ani zdaleka.

Na víceproudých silnicích řidiči přejíždějí mezi pruhy a navzájem se předjíždějí, což způsobuje zácpy. Toto se jen zhoršuje, čím je silnice širší. Skutečně jediné místo, kde je

potřeba více jízdnic pruhů, jsou křižovatky. Odbočující auta musí být mimo průjezdný provoz, takže užitečné odbočovací pruhy s mnoha příjezdovými cestami a bočními ulicemi jsou výrazně prostorově neefektivní. Co se však stane, když silnice skutečně nejsou dostatečně prostorné na to, aby zvládly požadovaný provoz?



Kapacita jednoho jízdnicího pruhu pro různé typy dopravy

v čase 17:00

Tento diagram Národní asociace úředníků městské dopravy v USA ukazuje odhadovanou kapacitu jednoho jízdnicího pruhu pro různé typy dopravy. Je příliš zjednodušený, ale **vyjadřuje první zásadní změnu myšlení, která je nutná pro skutečné zlepšení efektivity přepravy – pohyb co největšího počtu lidí místo co největšího počtu aut.** Toto je důležité si uvědomit, protože pokud je vaše dvouproudá silnice plná a její rozšíření vyžaduje velmi nákladný proces ničení domovů, tak proč byste volili něco z horní části tohoto diagramu, když můžete zvolit nějakou možnost uvedenou níže.

v čase 17:35

A to je to, co často vidíte tady v Nizozemsku: silnice jako je tato **s jedním pruhem pro auta v každém směru a středovým pruhem pro veřejnou dopravu.** Takové uspořádání silnice přepraví mnohem víc lidí než to, které je určeno pouze pro auta.

Protože tramvaje a autobusy mají svůj vlastní vyhrazený pruh, neuváznou v zácpě, což je může oproti autům urychlit. Jízda autem, zvláště v dopravní špičce, nevyhnutelně vyvolává

poptávku po rychlodráze. A protože cyklistická infrastruktura je mimořádně bezpečná, podněcuje lidi, aby pro některé cesty také volili kolo. Nizozemské dopravní systémy jsou navrhovány i s ohledem na mnoho dalších faktorů než jen na kapacitu. Chcete-li se o principech nizozemského navrhování silnic dozvědět více, stojí za to se podívat na YouTube kanál [Build the Lanes](#), který vytvořil jeden nizozemský dopravní inženýr. Odkaz v popisu.

v čase **18:30**

Ale chůze a jízda na kole není v místě, jako je toto (*ve videu*), životaschopnou alternativou, a proto tu moc chodců ani cyklistů nevidíte. Nemůžete tu jen tak plácnout pruh pro cyklisty a očekávat, že jej většina lidí bude používat. Aby byla chůze a jízda na kole pohodlná a životaschopná, musí být cíle blíže u sebe. Namísto vylučujícího územního plánování, kdy jsou obytné, komerční a obchodní čtvrti od sebe zcela odděleny, umožňuje smíšené územní plánování prolínání obytných a komerčních nemovitostí s minimálními dopady. To byl vlastně způsob, jakým jsme dříve navrhovali města, než se v 50. letech objevila na autech závislá předměstí (suburbia).

Ve čtvrtích se smíšeným využitím je často rychlejší a pohodlnější jít do cíle pěšky, nebo jet na kole, než jet autem, a proto to tolik lidí dělá. Na rozdíl od suburbia, kde všichni musí projíždět stejnými omezenými dopravními tepnami, aby se dostali do cíle. Proto města, která to se snižováním dopravních zácp myslí vážně, přibližují cíle k sobě a poskytují lidem jiné možnosti, jak se k nim dostat.

Město Arlington ve státě Virginia úspěšně snížilo dopravní zátěž díky smíšenému využití území a rychlodráze, což znamená, že lidé, kteří tam žijí či tam jezdí, nemusí vždy jezdit autem. Výzkumníci odhadli, že díky těmto zlepšením ubylo každý všední den na silnicích v Arlingtonu asi 45 000 jízd autem. Kdyby místo toho silnice rozšířili, dosáhli by pravý opak.

v čase **19:56**

Městem, které udělalo neuvěřitelný pokrok ve snižování dopravy, je Oslo.

Po zvolení levicové většiny v roce 2015 magistrát vytvořil plán na snížení automobilové dopravy o 1/3 do roku 2030. Toho dosáhli tím, že usnadnili chůzi, jízdu na kole a veřejnou hromadnou dopravou. Oddělili tramvajové a autobusové linky, aby veřejná doprava neuvázla v zácpách. Vybudovali síť cyklostezek a systém Bike Share, díky nimž je jízda na kole snazší a bezpečnější, a mnoho lidí začalo jezdit na kole. Rozšířili chodníky, zprůchodnili ulice pro pěší a zvýšili bezpečnost chodců přidáním takových věcí, jako jsou výčnělky – ostrůvky (*u nás tzv. „lego“*) a retardéry. Přesunuli a odstranili parkovací místa v ulicích, aby

poskytli více prostoru a zvýšili bezpečnost na silnicích. A rozšířili a zvýšili svůj mýtný systém, aby odradili řidiče od jízdy auty. Tím učinili chůzi, jízdu na kole a veřejnou hromadnou dopravu životaschopnými alternativami k jízdě autem. A také účinně eliminovali smrtelné dopravní nehody.

Nebudu teď předstírat, že Oslo dopravu vyřešilo, jako by to vůbec bylo možné... Dovolím si však tvrdit, že Oslo snížilo dopravu, jak to nejvíce jde. A mohu říct, že počet aut v centru města je teď výrazně nižší, než když jsem tam byl naposledy v roce 2017.

Města by byla šílená, kdyby nekopírovala něco z toho, co udělalo Oslo.

Jak se říká, když máte jen SUV, každá jízda vypadá při pohledu přes čelní sklo jako projížďka a existuje pouze jediné řešení – udělat pro všechna ta auta více místa. Ale...

(5)

ZÁVĚR

v čase 21:20

Skutečným řešením je stavět města, kde není potřeba tolik aut. Neznamená to zbavit se jízdy autem, znamená tu udělat jízdu autem jen jednou z mnoha možností a rozhodně ne jedinou dobrou volbou pro každou cestu, protože jediný způsob, jak vyřešit indukovanou poptávku po autech, jsou životaschopné alternativy k jízdě auty.

Na konci videa autor informuje o sponzorovi – nástroji [Incogni](#).

A úplně na závěr český překlad několika vybraných komentářů.

“

4. 2. 2023

Děkuji za velmi dobře vyargumentované video. Ve 14m 40s zmiňujete skutečnost, že ve Švýcarsku je ve vlacích první třídy vidět spousta bohatých lidí. Jako pravidelný návštěvník Švýcarska, který cestuje po zemi na Swiss Travel Pass první třídy, vím, že je to pravda. V rušných časech může být obtížné získat místo v první třídě.

V říjnu 2019 jsem nastoupil do přeplněného vlaku na cestu z Lausanne do Bernu a podařilo se mi najít volné místo vedle velmi dobře oblečené ženy zabrané do svého notebooku. Ležérně oblečený mladík naproti (ochranka?) si mě podezřívavě prohlížel, ale uklidnil se, když zjistil, že jsem turista. Je ta žena někdo důležitý, pomyslel jsem si?

O tři hodiny později, když jsem sledoval zprávy švýcarské televize, tam byla! Karin Kellerová-Sutterová, členka spolkového kabinetu. V roce 2024 se stala ministryní financí a viceprezidentkou konfederace.

Ve Švýcarsku je vynikající veřejná doprava, takže nepotřebujete auto. A jak řekl komentátor nedávného videa City Nerd, ve Švýcarsku je používání veřejné dopravy součástí švýcarské „kulturní DNA“.

Někdo jiný napsal:

Uvést Švýcarsko jako dobrý příklad možná nebyl tak dobrý nápad. Vláda se v současné době agresivně snaží prosadit infrastrukturní projekt za 5,3 miliardy, jehož cílem je rozšířit všechny hlavní dálnice na šest a více pruhů. A nejhorší na tom je, že se to téměř jistě uskuteční. Nenechte se zmást, ve vládě máme také boomery.

12. 2. 2024

Doufám, že si to přečtete. O tomto videu se právě teď intenzivně diskutuje na fóru Institutu dopravních inženýrů. Skvělá práce!

@NotJustBikes: To rád slyším! A moc děkuji za SuperDíky!

→ [VIDEA o Pražském okruhu](#)

(na Facebooku, na YouTube i jinde)

→ [MÉDIA](#)

(tam najdete odkazy na celé TV pořady a filmy)

(zveřejněno 7. 2. 2024, doplněno 12. 2. 2024 a revidováno 16. 2. 2024)

