

**Po autech v brněnské pěší zóně zůstala
pachuť: Silniční zkratka přes centrum se vrací
chodcům**

~

***The aftertaste left by cars in the Brno
pedestrian zone: The road shortcut through
the center returns to pedestrians***

by

Tomáš Kremr

Český rozhlas

SYNOPSIS

Po autech v brněnské pěší zóně zůstala pachut': Silniční zkratka přes centrum se vrací chodcům

Komu patří centra měst? Chodcům, cyklistům, koloběžkářům, autům, nebo všem dohromady? Historické centrum Brna se na dva roky stalo pomyslnou Petriho miskou, kde se kvůli chybě magistrátu střetli všichni. Nechtěný experiment, který do pěší zóny vpustil tisíce aut, město napravilo teprve nyní – ve prospěch chodců. Důsledkem jsou stále viditelně poničené ulice od těžkých vozů, pozůstatky dopravních nehod, internetový katalog špatně zaparkovaných aut i pachut' po vzájemné bezohlednosti. Brněnský případ může být příkladem i varováním pro jiná města. Poslechněte si anatomii toho, co všechno způsobilo jedno politické rozhodnutí.

The aftertaste left by cars in the Brno pedestrian zone: The road shortcut through the center returns to pedestrians

Who owns the city centers? Pedestrians, cyclists, scooters, cars, or all together? The historic center of Brno became an imaginary Petri dish for two years, when everyone clashed due to a mistake done by the municipality. Unwanted experiment, which let thousands of cars into a pedestrian zone, city remedied only now - in favor of pedestrians. The result is still visible - streets damaged from heavy cars, the remains of traffic accidents, an online catalog of poorly parked cars and aftertaste of mutual ruthlessness. The Brno case can be an example and a warning for other cities. Listen to the anatomy of what caused one political decision.

Original script

Komu patří centra měst? Chodcům, cyklistům, koloběžkářům, autům, nebo všem dohromady? Historické centrum Brna se na dva roky stalo pomyslnou Petriho miskou, kde se kvůli chybě magistrátu střetli všichni. Nechtěný experiment, který do pěší zóny vpustil tisíce aut, město napravilo teprve nyní – ve prospěch chodců. Důsledkem jsou stále viditelně poničené ulice od těžkých vozů, pozůstatky dopravních nehod, internetový katalog špatně zaparkovaných aut i pachůť po vzájemné bezohlednosti. Brněnský případ může být příkladem i varováním pro jiná města. Co způsobilo jedno politické rozhodnutí, o tom uslyšíte v následujícím pořadu.

OBYVATELKA BRNA: „Chodím do práce na Masarykovu 31 každý den. Takže jsem každý den ve městě. No a ako hrůza teda. Málem mě tu už kolikrát přejelo auto.“

ASYN: Masarykova ulice – náměstí Svobody – Rašínova. Oficiálně pěší zóna. Poslední dva roky ale spíš skoro kilometrová souvislá zkratka pro řidiče, kteří se cestou přes historické jádro vyhýbali provozu na malém městském okruhu. Anebo taky parkoviště pro šoféry, kteří auto klidně odstaví na chodníku mezi výlohou obchodu a tramvajovými kolejemi.

ÚČASTNICE DOPRAVNÍ NEHODY: „Bylo to ráno o půl deváté. Šla jsem po ulici Orlí ve směru k Zelnému trhu. Šla jsem po pravé straně z drogerie. Bylo poměrně dobře vidět, že nahoře stála dvě auta. Byla zaparkovaná. To si vybavuju.“

ASYN: Pod Zelným trhem stojím se ženou, která chce zůstat v anonymitě. Letos v květnu ji tady v pěší zóně srazila dodávka. Uvnitř nikdo nesešel. Řidič ji jen špatně zabrzdil.

ÚČASTNICE DOPRAVNÍ NEHODY: „To auto přijelo nečekaně zprava. A protože nemělo puštěný motor, tak nebylo slyšet. Narazilo do mě zprava a srazilo mě do výlohy, do které jsem narazila bokem a hlavou a spadla jsem na zem. To auto se naštěstí odrazilo od rohu té výlohy zpátky, takže mi vlastně neublížilo naštěstí moc.“

ASYN: Žena neutrpěla vážná zranění, ale velký šok. Stojíme kousek od místa nehody a okolní projíždějící auta jsou jí evidentně nepříjemná. Drží se nervózně za loket. Obchod doteď svou zničenou skleněnou výlohu neobnovil. Zakryl ji deskou s reklamou a napsal: Věci, které vás rozesmějí.

ÚČASTNICE DOPRAVNÍ NEHODY: „Od té doby jsem se velmi bála do centra Brna vrátit. Mám dvě děti, takže při každém přecházení ulice... a o pěší zóně vůbec nemluví, tam jsem si netroufla dlouho. Bojím se.“

ASYN: Problémy začaly v září 2018. Tehdejší vedení Brna změnilo systém vjezdů do historického centra. Stala se z něj jedna průjezdná zóna. Takto to tehdy obhajoval náměstek primátora Richard Mrázek zvolený za hnutí ANO.

English script

Whom do city centres belong to? Are they claimed by pedestrians, cyclists, scooter riders, cars alone or by all of them together? For two years Brno's historical centre was turned into an imaginary Petri dish, in which, due to municipality's failure, all of them clashed. The city remedied the unwanted experiment, which opened the pedestrian zone to thousands of cars, only recently – in favour of the pedestrians. What's left, though, are visibly damaged streets by heavy vehicles, remainders of car accidents, an online catalogue of badly parked cars and an aftertaste of mutual ruthlessness. The Brno case can serve both as an example and as a warning to other cities. The following programme looks into what one political decision may cause.

BRNO RESIDENT: "I walk to work at Masarykova Street 31 every day. That means I get daily downtown. Well, it's a disaster, honestly. I've been nearly run down by a car several times."

ASYN: Masarykova Street – Liberty Square – Rašínova Street. Officially a pedestrian zone. Yet, over the last two years it turned in a continuous kilometre-long shortcut through the city centre for drivers who avoided traffic on the inner ring road. Or a parking lot for other drivers who wouldn't hesitate to park their cars on the pavement somewhere between shopping windows and tram railways.

CAR ACCIDENT PARTICIPANT: "It was at 8:30 am. I walked down Orlí Street towards Green Market. I walked on the right as I came out of the chemist's. I could see quite clearly there were two cars standing up there. They seemed parked alright. I can recall that."

ASYN: I'm standing under Green Market with a woman who wishes to remain anonymous. She was hit by a delivery car on the pedestrian zone in May this year. There was no driver inside the car. He just didn't pull the brake correctly.

CAR ACCIDENT PARTICIPANT: "The car came unexpectedly from the right. Since the engine was not on, it approached inaudibly. It hit me from the right and threw me against the shopping window. I hurt my side and head crashing against it and fell down. Luckily the car bounced back from the corner of the shopping window and didn't hurt me much."

ASYN: The woman didn't suffer serious injuries but a tremendous shock. We're standing at a stone's throw from the site of the accident and passing cars make her feel apparently uncomfortable. She's holding her elbow nervously. The shop hasn't repaired its damaged shopping window yet. They just covered it with an advertisement board that reads: Things that make you laugh.

CAR ACCIDENT PARTICIPANT: "Since then I've been terrified to venture to the Brno city centre. I have two kids, so every time we've crossed the street...not to mention the pedestrian zone, I haven't had the courage to go there for a long time. I am scared."

ASYN: The problems began in September 2018. The then Brno municipality changed the access system to the historical centre. It became one drive-through zone. Richard Mrázek, the former deputy mayor, elected for the ANO political party defended the move as follows.

/začátek dialogu/

ASYN: Je to nějaká chyba systému, nebo to prostě nešlo nastavit jinak?

RICHARD MRÁZEK, politik: „Tak vy pokud chcete zajistit průjezd v této oblasti, tak to jinak udělat nelze.“

ASYN: Bojíte se, že toho lidé budou zneužívat? Nebo nebudou?

RICHARD MRÁZEK: (smích) „Já myslím, že to ukáže čas a jak se k tomu městu lidé budou chovat...“

/konec dialogu/

ASYN: Stačilo pár týdnů a lidé se naučili zkratku používat. Tisíce řidičů s povolením k vjezdu měly hlídat kamery, jenže magistrát, nyní v čele s ODS, je naplno zprovoznil teprve teď, přesně po dvou letech. Stálo to 40 milionů korun. Mezitím kontrolu prováděla městská policie, která ale nemohla řidiče sledovat po celou dobu jejich jízdy. Richard Mrázek - teď už jako opoziční zastupitel - chybu nepřipouští.

/začátek dialogu/

RICHARD MRÁZEK: „Ten problém si ta koalice způsobila sama, protože ona zrušila ta nařízení dopravního charakteru, která jsme my zavedli. Oni z toho udělali jednu zónu.“

ASYN: No to ale už platilo za vás, ta jedna zóna, ne?

RICHARD MRÁZEK: „Ne, ne, ne, ne. Já protože si to už nepamatuju z hlavy, tak bych nechtěl trefit kozla, ale my jsme tu měli minimálně pět nebo šest zón, ve kterých se ti lidé mohli pohybovat.“

/konec dialogu/

ASYN: K šesti, respektive sedmi odděleným zónám se naopak současní radní znovu vrací tak, jak fungovaly před změnami, které hnutí ANO zavedlo. Zdůvodňuje radní Petr Kratochvíl z ODS.

PETR KRATOCHVÍL, politik: „Každý člověk bude mít oprávnění vjet pouze do jedné specifické oblasti, z které následně vyjede. Není možné tím pádem krosovat, nebo projíždět tou centrální pěší zónou.“

ASYN: Radní ke kroku přistoupili i po nátlaku obyvatel. Stovky facebookových lajků a sdílení si vysloužila třeba série fotografií divadelního režiséra Jiřího Honzírka, který v pěší zóně z legrace i z rozčilení stopoval s kartonovými cedulemi v ruce.

/beginning of dialogue/

ASYN: Is it some sort of a system failure or were there no other ways of regulating the situation?

RICHARD MRÁZEK, politician: “Well, if you want to guarantee the transit through this area, you can’t do it in another way.”

ASYN: Are you afraid that people will abuse the regulations? Or will they not?

RICHARD MRÁZEK: (laughter) “I think time will tell and how people will behave towards the city...”

/end of dialogue/

ASYN: It took people a few weeks to learn how to use the shortcut. Thousands of drivers with access permission should have been monitored by cameras, but the municipality, now led by the ODS political party, put them in full operation only now, after two years. It cost CZK 40 million. In the meantime, the municipal police were in charge of the controls but they just couldn’t monitor the drivers all along their way. Richard Mrázek – now the opposition representative – won’t admit any failure.

/beginning of dialogue/

RICHARD MRÁZEK: “The opposition themselves created the problem because they annulled the transport regulations we implemented. They made the area into a single zone.”

ASYN: But, if I get it right, the single zone was already in place during your mandate, wasn’t it?

RICHARD MRÁZEK: “No, no, no, no. Since I can’t remember it off-hand, I don’t want to make a wild guess, but we had five or six zones in which people could move around.”

/end of dialogue/

ASYN: Quite on the contrary, the current counsellors have reintroduced six, or seven to be precise, separate zones in the form they had been in place before the ANO political party adopted the changes. The counsellor Petr Kratochvíl (ODS) explains:

PETR KRATOCHVÍL, politician: “Everyone will have the right to enter just one specific area which they must then leave. It is thus impossible to cross the areas or drive through the entire central pedestrian zone.”

ASYN: Citizens pressured the counsellors to agree to this step. Among them the theatre director Jiří Honzírek, who got hundreds of Facebook likes and shares for his pictures showing him hitchhike with huge cardboard signs on the pedestrian zone both for fun and out of anger.

JIŘÍ HONZÍREK: „Chtěl jsem jet do Kuřimi, do Adamova nebo do Rosic. Nikdo mně teda nezastavil bohužel, ale ty reakce byly docela zajímavý. Někoho to rozesmálo, někdo to zase velice rychle pochopil a začal se mračit. Pár sprostých slov z otevřených okýnek jsem taky slyšel.“

ASYN: Zřejmě nejviditelnější v boji proti takzvané dálnici v pěší zóně byla facebooková stránka Mapa zásobovacích vozidel v Brně, která svým názvem ironicky narážela na oblíbenou výmluvu některých řidičů, že do pěší zóny vezou zboží a můžou v ní parkovat. Na stránce někdy přibývaly denně i desítky fotek aut, které tam nahrával Brňan Marek Lupač.

MAREK LUPAČ: „Vesměs se tam zveřejňují fotky takových aut, u kterých se dá odvodit, že skutečně nejsou zásobovací. Jsou to luxusní mercedesy, ve kterých pravděpodobně nikdo nevozí bedny se zásobováním do restaurací a tak dále.“

ASYN: Do pěší zóny v Brně mohla auta zásobování tehdy i nyní vjet pouze v určené časy. Dnes je to možné jen ráno a dopoledne. Parkovat mimo vyznačená místa řidiči nesmí kromě nezbytně nutné doby pro naložení zboží, které by se mohlo zkazit. Přesto to někteří zkoušeli, zatímco si dávali kávu na restaurační zahrádce. Jako třeba tento řidič z jednoho obchodu s módou.

/začátek dialogu/

ŘIDIČ: Prodavačka mi chystá zboží. Já ho naložím a zase odjízďím.

ASYN: Jo takhle. A mezitím jste byl na zahrádce. Nevadí vám, že tady parkujete mimo parkovací místo?

ŘIDIČ: Víte co je zásobování?

ASYN: No já vím, co je zásobování, ale vy jste byl na zahrádce, tak mě jen zajímá, jestli...

ŘIDIČ: Já když půjdu, než mi nachystá zboží, když půjdu běhat, nebo se mezitím proletím ve vesmíru, tak je čistě moje věc, a když to bude nachystaný, tak já to naložím a odjízďím.

ASYN: Aha, a nemohl jste to parko... to auto nechat třeba na parkovacím místě tam někde?

ŘIDIČ: Na jakým?

ASYN: No tam jsou parkovací místa.

ŘIDIČ: No tak jestli mi to zaplatíte, tak pojedme.

ASYN: Já vám nebudu platit parkování.

JIŘÍ HONZÍREK: "I wanted to go to Kuřim, Adamov or Rosice. Unfortunately, no one gave me a ride, but the reactions were interesting indeed. Some were amused, others got the point rather quickly and started to frown. I heard a few dirty words out of the lowered windows as well."

ASYN: The Facebook page The Map of Delivery Vehicles in Brno became perhaps the most conspicuous fighter against the so called motorway across the pedestrian zone. The name, ironically, alluded to a very popular excuse of some drivers that they were delivering goods to the pedestrian zone and were thus entitled to park there. There were days when Marek Lupač, a Brno resident, uploaded dozens of new pictures of cars.

MAREK LUPAČ: "Basically, you publish pictures in which you can tell the cars are not doing delivery. Such as luxury Mercedes cars, which are very unlikely to be carrying boxes of supplies to restaurants and so on."

ASYN: The pedestrian zone in Brno was open to delivery cars, both then and now, only in given hours. Currently they can arrive only in the morning. Drivers are allowed to park outside marked parking spaces only for the time absolutely necessary for loading perishable goods. Despite the regulation, some tried the luck and went for a coffee to a restaurant terrace. For example, this driver from a fashion shop.

/beginning of dialogue/

DRIVER: The shop assistant is getting my goods ready. I am loading them and leaving.

ASYN: I see. And in the meantime you went to the terrace. You don't mind parking outside the parking space, do you?

DRIVER: Do you know what delivering means?

ASYN: Well, I do know what delivering means but you were on the terrace so I just wondered if...

DRIVER: If I go, while the goods are being readied, if I go jogging or fly in the space in the meantime, it's just my business. As soon as they're ready I'll load them and leave.

ASYN: I see, and you couldn't park... you couldn't leave the car inside the parking space over there?

DRIVER: Which one?

ASYN: Well there are parking spaces.

DRIVER: Well, if you pay me for that, lets' do it.

ASYN: I won't pay your parking fee.

ŘIDIČ: Já platím... Já platím celoroční poplatek. A já jsem zásobování. A já tady platím tomu městu peníze. Víte, co jsou modrá zóny?

ASYN: No to já vím, co jsou modré zóny.

ŘIDIČ: Máte základní školu?

ASYN: Ano.

ŘIDIČ: A víte, co jsou modré zóny?

ASYN: Ano, vím, co jsou modré zóny.

ŘIDIČ: Tak to jsou vyhrazená parkovací místa pro mě.

/konec dialogu/

ASYN: Modré zóny takto ale vůbec nefungují. Na některá auta byla krátká i městská policie, jak potvrzuje strážník Miroslav Městka.

MIROSLAV MĚSTKA, strážník: „Tady na tom místě zrovna stává vozidlo, které má velké pneumatiky a nejde mu nasadit takzvaná botička. Ten řidiči pravděpodobně zcela jistě ví, že se toho přestupku dopouští a dělá to opakovaně.“

ASYN: Někteří řidiči se taky naučili opakované pokuty za parkování neřešit a počkat si na takzvané společné řízení. Za několik dní i týdnů nelegálního stání by nakonec zaplatili jen pár tisíc korun, což mohlo vyjít levněji než celoroční poplatek za vlastní vyhrazené místo. Že se to řidiči v pěší zóně naučili dělat, to potvrdil i datový novinář serveru iRozhlas.cz Jan Boček při analýze loňských dat městské policie.

JAN BOČEK, novinář: „Ve společném řízení v pěší zóně skončilo asi osm procent všech přestupků za špatné parkování. Není to moc, na druhou stranu je to asi dvojnásobek proti tomu, jak se tady tento institut využívá ve zbytku města.“

ASYN: Šéf brněnských strážníků Luboš Oprchal teď potvrzuje, že městská policie je důslednější a dává řidičům častěji botičky.

/začátek dialogu/

LUBŠ OPRCHAL, ředitel městské policie: „Mnozí řidiči, netvrdil bych, že neznají pravidla silničního provozu, spíš se na to jenom vymlouvají.“

ASYN: Takže pokud tam stojí třeba půl hodiny, tak je asi jasné, že nevykládá zboží?

DRIVER: I pay... I pay the annual fee. I do delivery. I pay money to the city. Do you know what blue zones are?

ASYN: Well, I know what blue zones are.

DRIVER: Did you go to primary school?

ASYN: I did.

DRIVER: And do you know what blue zones are?

ASYN: Yes, I know what blue zones are.

DRIVER: So these are marked parking spaces for me.

/end of dialogue/

ASYN: However, blue zones do not work like that. The municipal police were sometimes powerless dealing with some cars, confirms police officer Miroslav Městka.

MIROSLAV MĚSTKA, police officer: "A vehicle with large tyres which can't get wheel-clamped frequently parks over here. The driver is very likely aware of committing an offence, he does so repeatedly."

ASYN: Some drivers have adopted the practice of not dealing with repeat offence, they wait for so called joint proceedings. Eventually, after days and weeks of illegal parking they'd pay a few thousand crowns, possibly still less than annual parking fee for a marked parking space. Jan Boček, the data journalist at the iRozhlas.cz site analysed last year's data of the municipal police and confirmed that the drivers really learned the trick.

JAN BOČEK, journalist: "Roughly 8 % of all illegal parking offences in the pedestrian zone ended in joint proceedings. It's not much but compared with the rest of the city this legal instrument is twice more applied."

ASYN: The head of the Brno Municipal Police Luboš Oprchal confirms that the municipal police are now being more thorough and give wheel-clamps more often.

/beginning of dialogue/

LUBŠ OPRCHAL, head of Municipal Police: "Many drivers are, I wouldn't say ignorant of road traffic regulations but they rather make their ignorance into an excuse."

ASYN: If they're standing there for, say, half an hour, they're hardly unloading goods, right?

LUBOŠ OPRCHAL: „Pokud se u toho vozidla nezdržuje nikdo a vozidlo je zamčené, tak se jedná o státní, pokud ten čas překročí minimálně čtyři minuty.“

/konec dialogu/

ASYN: Špatně zaparkovaná auta může policie odtahovat, ale jenom v případě, že brání provozu – třeba když stojí na tramvajových kolejích anebo na chodníku. Podle definice v zákoně ovšem v pěší zóně chodníky neexistují, i když tak vypadají. I proto jsou teď často promáčknuté od kol těžkých aut. Několik ulic je v centru viditelně i slyšitelně zdevastovaných, když přes ně jezdí auta.

/kulisa zničené ulice/

ASYN: Kamenné dlaždice jsou vylámané a dřevé, jak si všímá třeba Ladislava Blažková z Ligy vozíčkářů.

LADISLAVA BLAŽKOVÁ, vozíčkářka: „To vám řeknu přesně. Tady někde v těchto místech bývá taková špatně ukotvená kostka dlažební. Když si toho asistent vozíčkáře nevšimne a nestihne zvednout přední kolečka, tak vozíčkář prostě spadne, letí dopředu.“

JANA MACHÁČKOVÁ, Brňanka: „Ten výmol je tam řekla bych tak dva měsíce. Tam totiž měl osobní automobil havárku. A stalo se to, jak najel na tu kachličku, tak ona mu vystřelila do automobilu.“

ASYN: Popsala už dříve Jana Macháčková, která bydlí v Koblišné ulici. Tu už dělníci opravili. Na další se teprve chystají.

JANA MACHÁČKOVÁ: „Ten hluk, který vychází při projetí jakéhokoliv auta, nebo i našlápnutí člověka, tak je strašnej. To jsou rány, který vás opravdu budí.“

ASYN: Povolení k vjezdu do historického centra Brna mělo ještě v létě 13 tisíc aut. Magistrát slíbil, že počty zredukuje. Výsledné číslo zatím není známé. Mnohem důležitější je ale jiný údaj, a to číslo 1 500. Tolik aut denně podle radnice projede přes náměstí Svobody. Nová pravidla vjezdů mají tento počet snížit. To znamená i výrazně omezit jednu službu, která u lidí v době nouzového stavu kvůli pandemii covidu-19 vzrostla na oblíbenost. A to rozvoz jídla. Šest stovek aut kurýrů už do pěší zóny nesmí, přednost mají poslíčci na kolech, zdůrazňuje radní Kratochvíl.

PETR KRATOCHVÍL: „Došlo k takové dohodě, že bychom je pustili do tří oblastí přes drop zóny. A přes ně by si mohli zásobit centrum. Nebudou puštěni do pěší zóny.“

ASYN: Drop zóny jsou speciální krátkodobá stání po obvodu pěší zóny. Město je zavedlo po dohodě s firmami jako je DámeJídlo, Wolt, nebo Dodo. Jak fungují, to říká oblastní manažer služby DámeJídlo Petr Polišenský.

PETR POLIŠENSKÝ, podnikatel: „Zde by měl kurýr přijet na okraj pěší zóny. Zaparkovat vozidlo a do dané restaurace pro objednávku dojít.“

LUBOŠ OPRCHAL: “If there is no one near the vehicle and the vehicle is locked, it’s parking, if it’s for longer than four minutes, that is.”

/end of dialogue/

ASYN: Police may tow away illegally parked cars only if they hamper traffic – for instance if parked on tram railway or pavement. However, as defined by law, there are no pavements in the pedestrian zone even though they look like that. Thus, they are now dented due to wheels of heavy cars. You can actually see and hear that several streets in the centre are damaged when cars run over them.

/FX damaged street/

ASYN: The paving stones are broken out and holey, notices Ladislava Blažková from the Wheelchair League.

LADISLAVA BLAŽKOVÁ, wheelchair user: “I’ll tell you exactly. There’s a badly anchored paving stone somewhere here. If the assistant of the wheelchair user doesn’t pay attention and doesn’t lift the front wheels in time, the wheelchair user will simply fall off, dash ahead.”

JANA MACHÁČKOVÁ, Brno resident: “The pothole has been there for two months, I guess. A car had an accident there. As the car drove over the tile, it shot in the car.”

ASYN: Described earlier Jana Macháčková who lives in Koblížná Street. The workers have already repaired it. They are about to start repairing others.

JANA MACHÁČKOVÁ: “The noise made by every passing car or even by a person who steps on it is dreadful. It produces bangs that can totally wake you up.”

ASYN: 13,000 cars were permitted to drive in Brno’s historical centre back in summer. The municipality promised to limit the number. The final figure is not known yet. But there is another, a far more important one: 1,500. It’s the number of cars that cross Liberty Square every day. Newly regulated access is supposed to reduce the number. It also means to limit significantly the service which gained popularity with people during the covid-19 pandemic: food delivery. Six hundred delivery cars are no longer allowed to enter the pedestrian zone, bicycle messengers are preferred instead, stresses Counsellor Kratochvíl.

PETR KRATOCHVÍL: “We agreed we’d let them enter three areas through drop zones. They might use these to supply the centre. They won’t be allowed to enter the pedestrian zone.”

ASYN: Drop zones are special short-term parking bays on the perimeter of the pedestrian zone. The city introduced them after an agreement with delivery companies such as DámeJídlo, Wolt or Dodo. Petr Polišenský, DámeJídlo regional manager explains how it works.

PETR POLIŠENSKÝ, businessman: “The messenger should drive to the edge of the pedestrian zone, park the car and walk to the restaurant for the order.”

ASYN: Pro obyvatele z historického centra to taky znamená, že si pro svou zásilku musí dojít pár desítek metrů pěšky. Opoziční zastupitel Richard Mrázek za hnutí ANO to kritizuje jako zrušení oblíbené služby obyvatelům. Sami lidé i podnikatelé závislí na dovážkách zboží si na novinky teprve zvykají. Jestli zpřísněním pravidel magistrát skutečně Vratí centrum chodcům, jak hlásají městské reklamy se zelenými panáčky ze semaforů, ukážou teprve příští týdny.

ASYN: The residents of the historical centre are also supposed to walk for their orders a few dozen metres. The opposition representative Richard Mrázek (ANO) criticises this as cancellation of a popular service for citizens. People and businessmen dependent on goods delivery are still getting used to the novelties. The following weeks will tell if stricter rules introduced by the municipality can give the city centre back to pedestrians, as city advertisements with green pedestrian crossing figures proclaim.