

Vážení čtenáři,

územní plánování, rozvoj měst a plánování dopravy jsou obvykle řešena odděleně. Tyto nástroje ale mají velký společný potenciál k dosažení udržitelného rozvoje. Management mobility může být tím „lepidlem“, které tyto oblasti propojí – a ukážeme si, jak se evropská města a země tuto integraci řeší. Velká část textu je založena na výsledcích projektu MAX, bližší odkaz je uveden na konci tohoto e-updatu.

“Dopravní odborníci nemohou dále předstírat, že se jich územní plánování netýká. Dopravní projekty, které nebyly integrovány s územním plánováním, vytvořily příliš mnoho negativních dopadů, které nelze ignorovat.“

[Projekty veřejného prostoru](#)

Proč je tak efektivní používat management mobility v územním plánování?



Freiburg-Rieselfeld (Germany)

Integrace managementu mobility (MM) s územním plánováním může vést k velmi dobrým podmínkám pro MM: což znamená, že jsou opatření MM využívána na správném místě – tam, kde vzniká provoz. To také znamená, že opatření MM přijde ve správnou chvíli – předtím, než jsou rámcové podmínky nastaveny a než vznikne návyk k určitému dopravnímu chování. Rámcové podmínky pro MM, včetně zajištění dostatečných finančních prostředků, mohou být silně ovlivněny nebo dokonce pevně stanoveny. Tento integrovaný proces plánování je navíc vynikající i pro zajištění dobré spolupráce mezi zúčastněnými stranami: projektanty, developery, budoucími nájemci, obyvateli a mezi rozhodovací pravomoci.

Integrace územního plánování s MM vede k mnoha pozitivním výsledkům: potřeby udržitelné dopravy (chůze, jízda na kole, veřejná doprava, sdílení aut) jsou brány v potaz od samého začátku, zúčastněné strany spolupracují, jsou stanoveny cíle v dělbě přepravní práce; proces může vést k městskému prostředí, které je sociálně spravedlivější, více ekonomické a ekologické, přináší lepší využití půdy a větší kvalitu života.

Předpoklady pro efektivní management mobility



Aspern Seestadt Metroline

Pokud je management mobility spojen s územním plánováním, existují dva základní předpoklady úspěšnosti:

- Musí zde být dobrá infrastruktura pro dopravu bez aut: atraktivní prostředí pro chodce, cyklistické stezky, cyklistické pruhy a parkovací infrastruktura pro kola; atraktivní veřejná doprava (včetně atraktivních přestupních uzlů, krátké intervaly a dobré spojení)
- Omezení používání automobilů musí být možné (zóny bez aut a omezení šířky ulice, parkování a rychlosti)

Kromě toho, je toto složité stanovit když je hustota (obyvatel nebo uživatelů místa) nízká a použití je monofunkční. Proto by měla být hustota střední nebo vysoká a funkcionalita v lokalitách smíšená, aby bylo možno pokrýt místní potřeby v blízkém okolí. Je velmi důležité, aby byla k dispozici veřejná doprava dříve než si nájemníci či obyvatelé navyknou na využívání automobilů (protože z počátku neměli jinou možnost).

Jak může MM vstoupit do plánovacího procesu



Spanish planning simulation workshop in Getafe
(© Mattsson, ETT)

Nejdůležitější vstupními body k zapojení MM do plánovacího procesu jsou:

- Je-li připraven detailní developerský záměr nebo v rámci žádosti o stavební povolení, právě v této chvíli je dobré uplatnit MM opatření, která mohou městské úřady zakotvit přímo ve svých požadavcích
- MM může být buď nařízen nebo se může stát jednou z možností jak naplnit právní předpisy: např. jako součást legislativy v oblasti životního prostředí, při regulaci parkování nebo jako přirozená součást plánování a povinných aktivit.

Projekt MAX vyvinul nástroj s názvem **“Workshop na simulaci plánování”** – jedná se o workshop, který dal dohromady zúčastněné strany – toto je výborný výchozí bod pro zahájení integrace MM do územního plánování.

Velmi užitečné mohou být také organizační změny: např. v Belgii ve městě Leuven je tým mobility záměrně začleněn do odboru územního plánování, není veden jako samostatné oddělení. Dalším příkladem organizačních změn je vznik rozvojových institucí, jako např. ve Vídni, v nové městské části **Aspern Seestadt**.

Příklady podpůrné legislativy, koncepcí a pilotních akcí



Význam integrace MM a územního plánování je všeobecně uznáván, ale zřídka kdy zaváděn do praxe. V posledních několika letech přijalo několik zemí platformy EPOMM opatření k posílení tohoto klíčového spojení.

V **Rakousku** **Rakouská koncepce územního plánování** zavedla tzv. “implementační partnerství” pro práci na příslušných tématech, jako je mobilita. Národní programy „klimaaktiv mobil“ a „e5“ nabízejí městům, obcím a regionům možnosti jak budovat oblasti s nízkým automobilovým provozem. V rámci **projektu ELAS** vznikla kalkulačka, která spočítá všechny energetické účinky (včetně účinků z mobility) z rezidenčních oblastí, které jsou vzájemně srovnatelné. [Zde je možné přečíst si více o rakouských programech.](#)

V **Nizozemí** zavedla vláda **“žebříček udržitelné urbanizace”** (odkaz v nizozemštině). Obce musí projít třemi kroky k odůvodnění dalšího územního rozvoje měst:

- Je to v rámci regionu nezbytné? Nelze takovou potřebu pokrýt jinými oblastmi v regionu?
- Pokud je to nutné, může být tato potřeba poskytnuta ve stávající městské oblasti?
- Pokud ne, hledejte oblasti, které jsou nebo mohou být přístupné multi-modálně (především veřejnou dopravou).

Ve **Švýcarsku** **projekt MIRA** nedávno zveřejnil rozsáhlou sadu manuálů a kontrolní seznam pro integraci MM do procesu územního plánování nových budov a ploch a do projektů renovací (k dispozici v němčině, brzy bude přeložen i do francouzštiny a italštiny).

Portugalský Institut pro dopravu a mobilitu (IMT) publikoval „balíček mobility“, který sloužil k definování strategie pro dostupnost, dopravu a mobilitu a jejich vazby na území. Balíček obsahuje **pokyny** (odkaz je v portugalskéštině), které tvoří koncepční rámec, současný stav a doporučení pro městské územní plánování; stejně jako národní směrnice o udržitelné mobilitě a dopravě, soubor podpůrných brožur a průvodců pro plány mobility. IMT také publikoval **“Pokyny a klíčové otázky pro analýzu generelů”** (odkaz je v portugalskéštině), reagující na potřebu praktičtějších strategických pokynů.

Ve **Finsku** zahájilo ministerstvo životního prostředí a Finská dopravní agentura dvouletý pilotní projekt v pěti obcích. Pilotní akce v Tampere našly způsob, jak snížit potřebu parkovacích míst u nového stadionu s integrovaným bydlením, např. díky speciálně konstruovaným zastávkám lehké kolejové dopravy pro návštěvníky nebo díky nabídce nových jízdních lístků, které integrují různé druhy veřejné dopravy, nebo i akce pořádané na stadionu. Turku se zaměřil na inteligentní cestovní značky jako součást obecních značek pro nově se rozvíjející oblasti.

Dvanáct **švédských** obcí bylo součástí sítě s názvem **“Možnosti managementu mobility v územním plánování”**, iniciovala ji Švédská energetická agentura. Developerské projekty posloužily jako test a zároveň byly organizovány semináře a workshopy pro politiky a příslušné odbory městského úřadu. Zvýšení povědomí o MM se ukázalo jako jedno z hlavních faktorů úspěchu a kombinace MM a parkovacích opatření se ukázaly jako úspěšné. Město Lund připravilo „Knihu nápadů pro developery“, která přibližuje opatření MM a ukazuje jejich pozitivní dopad.



Ve **Francii** legislativa týkající se obnovy měst hodně vylepšila propojení dopravy s územním plánováním, tak jak je dnes řeší francouzské plány městské mobility (SUMP). Každý SUMP např. musí určit oblasti, v nichž mohou být sníženy standardní požadavky na minimální počet parkovacích míst, a to v těch lokalitách, kde je zajištěna velmi dobrá obslužnost veřejnou dopravou. Některé SUMPY byly dokonce pozastaveny správním soudem, protože tak neučinily!. Čtete více v informačním listu **30 let SUMPů ve Francii** na straně 5 a 11 (dostupné rovněž ve **FR, ES, a PT**).

MM opatření v územním rozvoji



Aspern Seestadt Vienna

Názorně představíme některá opatření MM vztahující se k územnímu plánování, která byla nedávno realizována v zemích platformy EPOMM.

Jedním z nich je město **Aspern Seestadt**, které se nachází 14 km od centra Vídně v Rakousku. V roce 2007 začal projekt, který z jedné oblasti do r.2025 rozvíjí novou městskou část s cca 25 000 obyvateli a 20 000 pracovními místy. Od začátku byl do projektu zapojen tým MM konzultantů, kteří nastavili ambiciózní **cíle v dělbě přepravní práce** (25 % automobilů, 40 % veřejná doprava, 10-15 % jízdní kola, 20 – 25 % chůze), a napsali **příručku pro mobilitu v rozvíjených lokalitách**, z nichž mnohé byly zavedeny do praxe. Místní developerská společnost se zapáleně snažila **zapojit všechny zúčastněné strany** a konzultanti mobility organizovali pět workshopů, kde usilovali o nový pohled a nápady v různých aspektech mobility, společně s dalšími odborníky z oblasti plánování – architekti, projektanti, urbanisté, územní architekti, developeři, projektanti životního prostředí, dopravy a další. K tomu použili metodu MaxLupo z workshopu **Workshop simulace plánování**.



The Green Quarter in Antwerp

Krásným příkladem **dobrych podmínek pro MM** je **„Zelená čtvrť“ v Antverpách** v Belgii (odkaz v nizozemštině). Tato bývalá vojenská nemocnice bude přestavěna na obytnou čtvrť, jež bude vsazena do velké „městské zahrady“ a bude zde několik obchodů, kanceláří, dílen a restaurací, kde v jedné z nich bude vařit slavný belgický kuchař. Místem bude procházet několik turistických stezek a cyklostezek a automobilová doprava bude v maximální možné míře omezena. Ve vídeňském Aspernu byla vybudována nová linka metra ještě před tím, než se sem nastěhovali první obyvatelé.

Samozřejmě, že **normy pro výstavbu parkovacích míst pro jízdní kola** je možné nastavit vysoko. Jeden konkrétní projekt **rozvoj obytných zón ve Vídni** (odkaz v němčině) má dokonce 120 parkovacích míst pro jízdní kola a jen 8 parkovacích míst pro celkem 65 dospělých a 27 dětí. „Nepříjemnost“ tohoto nízkého počtu parkovacích míst pro automobily je kompenzována jinými prvky projektu: luxusně vybavená dílna, střešní zahrady a sauny, apartmány pro hosty, dětské herny, zahradní zařízení, klubovny a společná kuchyň.

Když je nabídka dopravy v místě dobrá, nejjednodušším opatřením MM je nabídka **informací o mobilitě**. V Aspern Seestadt jsou k dispozici informační balíčky pro nové obyvatele, nové firmy, developeři a školy, jež jsou dodávány příslušným uživatelům prostřednictvím informačních center a **webových stránek s informacemi o mobilitě**.

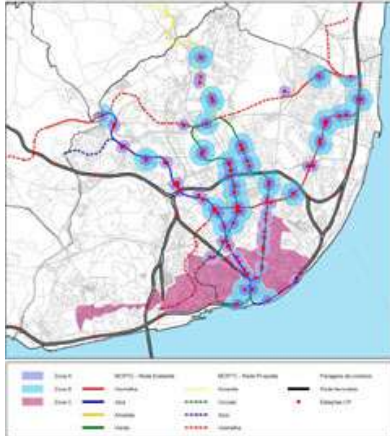


Ve městě Gent byl zahájen rozsáhlý projekt, kdy se má hlavní nádraží v Gentu Sint-Pieters a jeho okolí přizpůsobit potřebám 21. století. Do roku 2020 by měla tato lokalita být přeměněna na dostupnou a komfortní oblast pro bydlení a práci s dobrým intermodálním spojením. Tento projekt má obrovský vliv nejen na okolní čtvrť, ale také na celé město a obyvatele. Město instalovalo informační bod, který zprostředkovává komunikaci a spolupráci občanů, a to jak ve fázi plánování, tak i ve fázi realizace. Mají na starost nejen komunikaci o vizech, ale také o postupu přestavby a dodávají data a jasné informace o změnách v různých druzích dopravy, jako je např. dostupnost vlakových nástupišť, přemístění parkovacích míst pro jízdní kola atd.

Regulace parkování je možná jedním z nejdůležitějších nástrojů. Na jedné straně může být parkování na ulici limitované a s přiměřenou cenou. Na straně druhé, minimální požadavky na parkovací místa v procesu stavebního povolení mohou být nahrazeny **maximem povolenek na parkovací místa**. Aspern Seestadt má ambiciózní povolenky ve výši 0,7 parkovacích míst na bytovou jednotku, které jsou dokonce nižší než v centru Vídně. Část peněz, které developeři ušetří tímto způsobem, jsou **investovány do fondu mobility**, z kterého jsou následně placena opatření MM. Alternativa k maximálnímu počtu parkovacích povolenek byla realizována ve švédském městě Umea, jednalo se o **placení za ekologické**

parkování. Také ve Švédsku je město Vasteras zaměřeno na **nové normy**, které umožňují výstavbu nižšího počtu parkovacích míst tam, kde jsou prováděna opatření MM. Například car pooling snížil požadavky na parkovací místa o 20 % a realizoval pět opatření MM, které vede ke snížení dalších 10 % požadavků.

Figura 5 - Zonas de dimensionamento dos parâmetros estacionamento



Lisboa - Lisbon

V zelené čtvrti v Antverpách bude možné rezidenční parkování jen ve čtyřech podzemních garážích. Přístup k vozu je méně přímý a obyvatelé tak mají větší tendenci k využívání veřejné dopravy a dalších udržitelných módů dopravy. V projektu **Pozitivní stopa bydlení** v Göteborgu ve Švédsku bude celkový zákaz parkování soukromých automobilů.

Město Lisabon zahrnuje do svého **hlavního plánu** (odkaz v portugalštině) nižší parametry parkování pro oblasti, kde je síť veřejné dopravy lepší.

Dobrý přehled o opatřeních MM lze nalézt v MaxLupo **kompendum opatření MM v území**.

Objevte více



<http://www.epomm.eu/maxlupo>

- Projekt MAX vyvinul příručku pro integraci MM a územního plánování (**MaxLupo**, dostupné v několika jazycích)
- Stejně jako celá řada dalších užitečných doporučení, shrnutí, nástrojů, vzdělávacích materiálů a výzkumných zpráv. Všechny jsou k dispozici na epomm.eu/maxlupo.
- K dispozici je také sada **39 případových studií**
- Pro Allinx Active a prémiové členy je přístup na video webinarě "Jak dostat MM do územního plánování. Přístup Švédska" od Caroline Mattsson (Trivector), "Management mobility a územní plánování" od Karla-Heinze Posche (FGM-AMOR/EPOMM), prezentace v powerpointu je volně přístupná [zde](#).
- Na ECOMMu 2015 v Utrechtu bude několik bloků zaměřených na MM a územní plánování a na udržitelný urbanismus.

Nadcházející události

- **ECOMM – Evropská konference o mobility managementu**
20. – 22. května, Utrecht, Nizozemí
viz. [webové stránky](#)
Registration just opened - you can register [here](#)
- **3. světový kongres mobility (Wocomoco)**
25. – 26. června, Innsbruck, Rakousko
viz. [webové stránky](#)

Pro více informací prosím navštivte [EPOMM kalendář](#).

