

## Vážení čtenáři,

venkovské oblasti mají některé specifické rysy, které lze z hlediska mobility považovat za náročné. Příklady těchto charakteristických rysů zahrnují velké vzdálenosti mezi různými službami, jako jsou školy, nemocnice nebo veřejná správa, řídké osídlené oblasti s nízkou poptávkou po veřejné dopravě, vysoká závislost na automobilu z důvodu velkých vzdáleností mezi sídly apod.

Vypořádání se s těmito charakteristikami je z hlediska splnění podmínek stanovených Evropskou unií v souvislosti s efektivní, hospodárnou a k životnímu prostředí šetrnou dopravou a mobilitou složitější.

## Management mobility je zapotřebí k potlačení negativních dopadů dopravy



Zdroj: Závěrečná brožura RURBANCE

V současné době žije více než polovina obyvatel světa ve městech. To však znamená, že **ve venkovských oblastech stále žije přibližně polovina světové populace** a v některých oblastech žije ve venkovských oblastech dokonce většina obyvatel. Vztahy mezi městy a venkovem stále více rostou a zahrnují mobilitu lidí, zboží a služeb, stejně jako odpadu. Navzdory významu této vazby je **propojenost venkova neustálou výzvou po celém světě**. Vzhledem k tomu, že většina ekonomických a sociálních příležitostí se nachází v městských oblastech nebo ve městech, mohou být venkovské obce docela odpojeny od infrastruktury a možností dopravy, a tudíž bez přístupu k příležitostem, které městské oblasti nabízejí.

**Regionální výhled OECD z roku 2016** (v angličtině) zkoumá rostoucí rozdíly v produktivitě napříč regiony v rámci států a důsledky těchto trendů na blahobyt lidí žijících na různých místech. V tomto smyslu si jak venkovské, tak městské oblasti zaslouží čistou, cenově dostupnou, přístupnou a bezpečnou mobilitu, protože mobilita je důležitým faktorem pro **sociální, environmentální a hospodářský rozvoj** (v angličtině) každé oblasti.

Management mobility je silným nástrojem, který může pomoci překonat negativní dopady dopravy a územního plánování zaměřených na automobily i ve venkovských oblastech. Většina příkladů opatření managementu mobility se však soustřeďuje na městské oblasti. Věnují se dopravním problémům způsobeným nedostatečným prostorem a vysokou hustotou interakcí. Ve venkovských oblastech jsou problémy spojené s mobilitou odlišné. Zpravidla jsou způsobeny specifickými rysy těchto oblastí:

- Je zde nízká hustota obyvatelstva.
- Veřejná doprava je často neatraktivní kvůli nízké frekvenci spojů.
- Dostupnost automobilu je v průměru vyšší než ve městech.
- Venkovské oblasti jsou silně ovlivněny demografickou změnou.

Vzhledem k těmto vnějším podmínkám není možné ve venkovských oblastech zavádět všechna stávající opatření managementu mobility. **Management mobility však není pevnou strukturou**, ale může být přizpůsoben individuálním podmínkám různých regionů.



Zdroj fotografie: Urban Globe / Shutterstock

## Pro vyvážený rozvoj vztahů mezi venkovskými a městskými oblastmi

V posledních letech se celá řada evropských **projektů a dalších iniciativ zabývala managementem mobility ve venkovských oblastech**: například projekty **SmartMove** a **Flipper** nabízely výměnu znalostí a příkladů dobré praxe, projekt **Poly-SUMP** vyvinul metodologické rámce pro zavádění plánů udržitelné mobility v příměstských a venkovských



Zdroj: Závěrečná brožura RURBANCE

oblastech a projekty **RURBANCE** a **RUMOBIL** zkoumaly vytvoření nadnárodní spolupráce mezi veřejnými orgány a dalšími příslušnými subjekty ze soukromého a veřejného sektoru.

Sledováním cíle hospodářské, sociální a územní soudržnosti mohou tyto projekty přispět k implementaci cílů **Strategie Evropa 2020** (v angličtině).

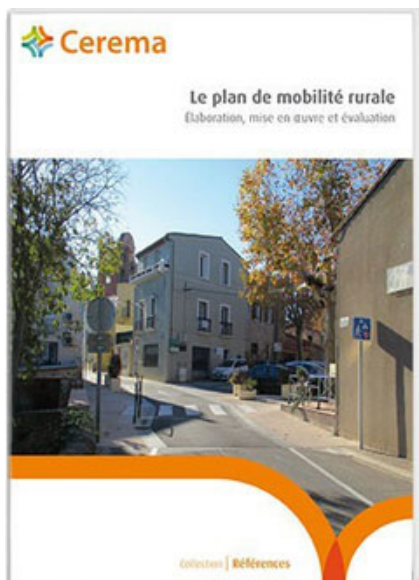
## Rakouský program Klimaaktiv mobil podporuje přechod k zelené mobilitě a poskytuje atraktivní nabídky na podporu projektů mobility na snížení emisí CO<sub>2</sub>



**Klimaaktiv mobil** (v angličtině) je zakotven v iniciativě klimaaktiv Rakouského federálního ministerstva pro udržitelnost a cestovní ruch. Klimaaktiv mobil motivuje a podporuje soukromé a veřejné organizace a subjekty, aby vyvinuly a implementovaly opatření vedoucí ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z činností souvisejících s dopravou. Klimaaktiv mobil se zaměřuje zejména na venkovské regiony a vazby městských a venkovských oblastí. Mezi cílovými skupinami klimaaktivu jsou firmy a veřejné služby, města, obce a regiony, operátoři cestovního ruchu a volnočasových aktivit, stavební firmy a realitní společnosti, stejně jako školy a mládežnické skupiny.

Investiční pobídky pro e-mobilitu, cyklistiku, management mobility a iniciativu zaměřenou na ekologickou jízdu jsou významnými příspěvky k Rakouskému zákonu o klimatu, Zákonu o energetické efektivnosti a především k nové strategii pro oblast klimatu a energetiky do roku 2030 a k dlouhodobým budoucím možnostem do roku 2050. Klimaaktiv mobil staví na **partnerství** (v němčině) a je navržen jako **národní rámec pro přesun příslušných aktérů v dopravě směrem k mobilitě šetrné k životnímu prostředí** s cílem snížit emise CO<sub>2</sub>, podporovat obnovitelnou energii a stimulovat ekonomiku a zelené pracovní příležitosti v městských i venkovských oblastech.

## Venkovské plánování mobility ve Francii



Fotografie: Cerema, le plan de mobilité rurale (Plán venkovské mobility)

Ve Francii byl v roce 2015 vytvořen zvláštní **plán cestování pro venkovské oblasti**, venkovský plán mobility. Integrací dopravních politik cílí tento venkovský plán mobility na nabídnutí komplexního přístupu k managementu mobility pro venkovské oblasti. Tím, že usiluje o vyváženost a sladění různých dopravních prostředků, **přispívá k lepšímu životnímu prostředí**, a tím činí venkovské oblasti atraktivnějšími místy pro bydlení.

Specifickou **směrnici** (ve francouzštině) zpracovala společnost Cerema. Tato směrnice podporuje veřejné a soukromé místní subjekty v oblastech s nízkou úrovní urbanizace při vytváření, implementaci, monitoringu a při hodnocení plánů mobility na venkově. Vychází z pozoruhodných místních experimentů, z nichž některé běží již několik let.

## Od potřeb až po implementaci souboru integrovaných řešení mobility v oblastech s nízkou hustotou obyvatelstva: případ přírodního regionálního parku Grand Causses

Od roku 2014 do roku 2016 se společnost Cerema v rámci projektu nazvaného **TEAMM** (ve francouzštině), zaměřeného na **zavádění inovativních řešení mobility ve venkovských**



Fotografie: Přírodní regionální park Grand Causses

**oblastech**, věnovala přírodnímu regionálnímu parku Grand Causses (Francie). Ve spolupráci s místními zainteresovanými subjekty byly provedeny tři kroky:

1. Identifikace potřeb mobility občanů (například denní dojíždějící cestují hlavně mezi dvěma velkými městy v regionu).
2. Spojení potřeb mobility občanů a služeb mobility.
3. Zapojení místních zainteresovaných subjektů a pořádání workshopů zaměřených na společné vypracování mobilních řešení.

Díky politické a technické podpoře identifikovali místní stakeholderi integrovaná řešení mobility, jako jsou koordinace venkovských autobusů, multimodální dopravní uzly a služby sdílené mobility. Při implementaci těchto řešení mobility zvolil Přírodní regionální park integrovaný přístup a udržitelný rozvoj naplánoval v rámci projektu „Schéma soudržného územního plánování“.

## ILSE, flexibilní autobusová služba na vyžádání



Fotografie: Landkreisverwaltung Vorpommern-Greifswald (okresní správa Přední Pomořansko-Greifswald)

Německé federální ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury zahájilo ukázkový projekt "Dlouhodobá ochrana služeb veřejného zájmu a mobility ve venkovských oblastech" (původní název projektu v němčině: Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen). Tento inovativní přístup pomáhá venkovským oblastem, které jsou obzvláště postižené demografickými změnami, vyvíjet koncepty na ochranu služeb veřejného zájmu, místní nabídky a mobility v budoucnu. Ústředním rysem je management mobility.

Některé regiony v Německu již spouštějí konkrétní projekty svých koncepcí mobility. Například v obci regionu Přední Pomořansko-Greifswald je financována nová autobusová služba na požádání s názvem "ILSE" (v němčině). Obzvláště zajímavým rysem tohoto projektu je, že plánování a časové rozvrhnutí plánování jednotlivých cest je **řízeno integrovaným koordinačním centrem regionu**, které je také odpovědné za koordinaci vozidel záchraných složek, včetně požárních vozidel. Software vypočítá ideální trasu pro jednotlivé cesty a kontroluje, jestli je možné kombinovat několik cest do jedné cesty. Rezervace autobusové služby na vyžádání "ILSE" je možná telefonicky nebo online.

## Podpora využívání venkovské hromadné dopravy prostřednictvím aktivního poradenství v oblasti mobility

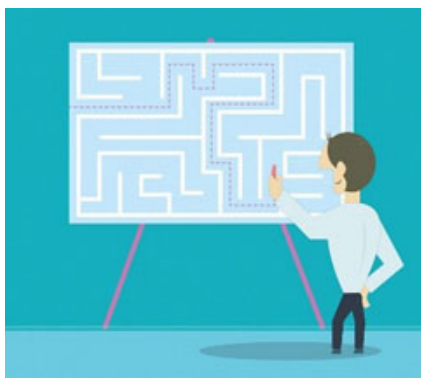


Foto: studio 43 - Nektarios Basdekis

Veřejná železniční doprava a autobusové služby obvykle nejsou komerčně životaschopné v oblastech s nízkou hustotou obyvatelstva, kde jsou domácnosti a podniky relativně daleko od sebe. V důsledku toho se spoléhají na veřejné dotace. Jelikož jsou však rozpočty veřejných orgánů v posledních letech pod rostoucím tlakem, je stále obtížnější udržovat stávající služby.

S cílem překonat výše popsané problémy a pomoci vdechnout nový život do venkovských dopravních sítí vyvíjejí veřejné orgány v celé Evropě nové formy služeb veřejné dopravy a doplňujících "měkkých" opatření, jakým je přístup **SmartMove** (v angličtině). Projekt SmartMove se zaměřil na **překonání subjektivních překážek** (v angličtině) při využívání veřejné dopravy a na **zdůraznění jasných zdravotních, bezpečnostních a klimatických vztahových přínosů udržitelných dopravních módů**, jako jsou chůze a jízda na kole. Metoda SmartMove, která zahrnuje zapojení lidí do přímého dialogu a poskytování poradenství a informací na míru, byla testována v **osmi venkovských a příměstských regionech** (v angličtině) napříč Evropou.

## Závěr



Navrženo společností Freepik

Proč jsou opatření managementu mobility důležitá také ve venkovských oblastech? Odpověď zní: **Management mobility se zaměřuje nejen na snížení automobilové dopravy a dopravních kongescí.** Opatření managementu mobility poskytují řadu výhod také - anebo dokonce zejména - ve venkovských oblastech. Obecně platí, že význam sociálních a ekonomických přínosů pro společnost a jednotlivce, které jsou způsobeny opatřeními managementu mobility, je vyšší ve venkovských oblastech. V městských oblastech mají důležitější význam přínosy pro životní prostředí a zdraví vyplývající z provádění opatření managementu mobility.

**Snížení dopadů dopravy na klima je stejně důležité ve městech i ve venkovských oblastech.**

## Nadcházející události v březnu a v dubnu 2018

- **Závěrečná konference CIVITAS FLOW a CIVITAS TRACE**  
13. - 14. března 2018 | Brusel, Belgie  
<http://h2020-flow.eu> a <http://h2020-trace.eu>
- **CIVITAS PROSPERITY: Národní akce tréninku PUM**  
20. - 23. března 2018 | Rovinj, Chorvatsko  
9. - 12. dubna 2018 | Katowice, Polsko  
23. - 27. dubna 2018 | Brasov, Rumunsko  
<http://sump-network.eu/learning-activities>
- **Scéna dopravního výzkumu 2018**  
16. - 19. dubna 2018 | Vídeň, Rakousko  
<https://www.traconference.eu>
- **Konference městské nákladní dopravy CIVITAS**  
23. - 24. dubna 2018 | Brusel, Belgie  
<http://civitas.eu>
- **Závěrečná konference ELIPTIC**  
26. - 27. dubna 2018 | Brémy, Německo  
<http://www.elliptic-project.eu>

Další události naleznete v [kalendáři EPOMM](#).



BUNDESMINISTERIUM  
FÜR NACHHALTIGKEIT  
UND TOURISMUS



Euromobility



EPOMM 2018



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive