

Milý čtenáři,

management mobility má již v Evropě mnoho úspěchů. Avšak systematické používání managementu mobility se objevuje spíše vzácně. To je hlavním důvodem, proč měly tyto úspěchy v evropském měřítku zatím jen velmi omezený dopad. V těchto e-aktualitách budeme zkoumat hlavní překážky, které brzdí zavádění managementu mobility v širším měřítku nebo působí proti účinku jeho opatření. Ukážeme také některé příklady způsobů, jak překonávat překážky a některé alternativní prospěšnější politiky.

Kontraproduktivní legislativa



Hlavním cílem managementu mobility je nejčastěji ovlivnění dopravního chování, a tím i dělby přepravní práce (modal split). Existuje však několik příkladů kontraproduktivní legislativy a daňových systémů, které upřednostňují životní styl orientovaný na automobilou dopravu, jako jsou příspěvky na dojíždění pouze pro cesty autem nebo daňové výhody u firemních automobilů jako benefit zaměstnancům. Současná legislativa a procesy tvorby politik jsou také spíše rigidní a procházejí těžkým obdobím, kdy se musí potýkat s novými a rychle se rozvíjejícími aplikacemi, jako je Uber, které využívají legálních šedých zón sdílené ekonomiky k soupeření s taxi službami.

Příklad řešení: Rozpočty pro mobilitu fungují (Belgie)

Několik testovacích projektů prokázalo úspěch pružného rozpočtu mobility: poskytuje zaměstnancům rozpočet, který mohou použít na různé druhy dopravy – což výrazně snižuje počet kilometrů najetých individuální automobilovou dopravou – podívejte se na naše e-aktuality z roku 2012 o [rozpočtu v mobilitě](#). Belgický daňový systém vedl k velmi vysokému počtu vozů na leasing, rozpočet pro mobilitu by mohl jít proti tomuto trendu. Belgické společnosti nejsou pro povinné zavádění rozpočtu mobility v Belgii, ale volají po zjednodušení právního rámce, jelikož administrativní zátěž pro malé a střední podniky je příliš velká. Možná nedávné zavedení nového [systému mobilitních karet](#) pomůže společnostem překonat tuto bariéru tím, že poskytne bezproblémovou realizaci rozpočtu pro mobilitu.

Kontraproduktivní strategie uzemního plánování



Photo by [epSos.de CC BY 2.0](#)

Územní plánování je další oblastí, která produkuje mnoho kontraproduktivní legislativy. Jako příklady lze uvést minimální požadavky na parkovací místa ve stavebních předpisech, nadměrný rozvoj nákupních center na okrajích měst orientovaných na automobilovou dopravu nebo územní předpisy dělící město do oddělených obytných, komerčních, institucionálních a industriálních zón, což zvyšuje vzdálenost mezi jednotlivými funkcemi. Přečtěte si o tom více v našich [e-aktualitách k územnímu plánování](#).

Příklad řešení: Deregulace parkování (Miami, USA)

V roce 2010 město Miami povolovalo výjimky v minimálních požadavcích na parkovací místa pro nově postavené budovy v centru Miami. To drasticky snížilo stavební náklady a podpořilo vytvoření obytné zástavby v oblastech orientovaných na veřejnou dopravu. V loňském roce několik menších oblastí mimo centrum bylo rovněž vyňato z povinnosti minimálních požadavků na parkovací místa. To by mělo vést k tomu, že bydlení v blízkosti linek městské hromadné dopravy a v oblastech příznivých pro pěší se stane dostupnějším zejména pro mladé městské generace se zájmem o životní styl bez aut.

Nedostatek investic do nabídky udržitelné dopravy

“Změna priorit nestačí ke změně dopravního chování, protože chování lidí je silně závislé na jejich možnostech.” Daniel Hertz, [cityobservatory.org](#). Pokud se chystáte podporovat chůzi,



Superúzká cyklo/pěší stezka v Parmě Foto KHP



Reclaiming street within 3 weeks – example from New York Department of Transportation

jízdu na kole nebo veřejnou dopravu, musí k tomu existovat alespoň nějaká základní, bezpečná infrastruktura a vyhovující služby. To neznamená, že např. každá ulice musí mít samostatný jízdni pruh pro kola, což je mylná představa občanů, kteří nechťejí zkusit jízdu na kole, protože "to není bezpečné". Skutečnost, že některé sdělovací prostředky dávají velkou pozornost nehodám a bezpečnostním upozorněním ('dangerisation'), samozřejmě nepomůže překonat tyto obavy.

Když je jen málo uživatelů veřejné dopravy, cyklistů nebo pěších, rozhodovací orgány jsou méně ochotné investovat do takové infrastruktury nebo souvisejících služeb, což znesnadňuje přilákání více uživatelů. Dokonce i v cyklistickém ráji jako je Nizozemí existují **stížnosti** na nedostatek rozpočtu vyhrazeného pro dobrou pěší a cyklistickou infrastrukturu. Ve všech zemích je hodně rozpočtového úsilí věnováno údržbě a modernizaci silniční infrastruktury pro motorovou dopravu. Dobrá silniční síť je důležitá pro ekonomiku, neexistuje však žádná přímá souvislost mezi nabídkou silniční sítě a výši HDP dané země (viz dokument VTPI [Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified](#), 2013, s. 17). Dalším častým omylem je, že kapacita parkovacích míst je přímo úměrná obratu místních obchodů (viz prezentace Giuliana Mingarda o [parking management](#) na letním kurzu CIVITAS 2016). Na druhou stranu je důkladně zdokumentováno, že vybavení infrastrukturou pro pěší vede k ekonomickým benefitům, např. v této čerstvě zprávě o [30 největších městech Ameriky](#). A věděli jste, že se můžete dozvědět více o pochůznosti ulic z [fotografií](#), které lidé ukladají na [sociální sítě](#)?

Příklad řešení: Přineste plechovku s barvou

V New Yorku bylo mnoho silničních úseků a parkovacích míst přeměněno na atraktivní pěší zóny téměř přes noc, s použitím barvy a dočasných materiálů. Tento přístup přeskakuje zdlouhavé, nákladné designové a stavební postupy a poskytuje reálný důkaz, že návrhy zaměřené na chodce fungují, spíše než spolehlání se na předpovědi dopravních modelů. Tímto způsobem bylo malé parkoviště v brooklynském Dumbu přeměněno na náměstí, načež maloobchodní tržby vzrostly o 172 %. Více se dozvíte v [TED talk](#) od Janette Sadik-Khan.

Fragmentace dopravní nabídky



Downtowngal Own work, CC BY-SA 3.0

S výjimkou některých krátkých pěších a cyklistických cest, vás udržitelné druhy dopravy nemohou přepravit ode dveří ke dvěřím. Aby bylo možné konkurrovat automobilu, tyto módy by měly být snadno kombinovatelné, velmi často však nejsou. Problémy mohou zahrnovat dlouhé čekací doby nebo dlouhé vzdálenosti mezi módy, zcela odlišnou strukturu cen a vzájemně nekompatibilní jízdenky, nedostatek informací nebo chybějící označení pro napojení jiných módů ve stanicích (viz tato doporučení z letního kurzu CIVITAS pro stanici Maria Zambrano v Malaze: [group 1](#), [group 2](#)).

Zejména ve městech, kde operuje několik poskytovatelů veřejné dopravy, se často setkáme s labyrintem informací, jízdenek a služeb. Mnoho měst integrovalo své systémy jízdenek na veřejnou dopravu, například pomocí jediné čipové karty. Není však mnoho příkladů, kde by byly zahrnuty další módy, jako je sdílení kol, půjčovna kol, sdílení aut nebo taxi služba, jak v prodeji jízdenek, tak i v plánování tras. Sladování zájmů různých poskytovatelů a kombinování jejich nabídek do jasných a jednoduchých informací a systému jízdenek je pochopitelně složitý a časově náročný úkol. Navíc neexistují žádné evropské nebo globální datové standardy, které by zajistily, že informační systémy různých poskytovatelů budou kompatibilní.

Příklad řešení: Integrování různých druhů dopravy na vlakovém nádraží v Clermont-Ferrand

Francouzské město [Clermont-Ferrand](#) již začalo zlepšovat svůj nejdůležitější dopravní uzel, který nyní představuje přímé, dostupné a bezpečné spojení mezi místní a regionální veřejnou dopravou, má k dispozici depo pro sdílení kol, prostory pro parkování kol a zastávky pro taxi přímo před stanicí. V návaznosti na tuto první fázi, město přestavuje interiér vlakového nádraží (2015-2018) a zvyšuje kapacitu jeho parkoviště z 250 na 420 míst. Integrace spoluždy je také součástí druhé fáze.

Příklad řešení: Mobilita jako služba (MaaS)

Populárním hitem loňského roku se bezpochyby stal MaaS. Tato koncepce s sebou nese zcela integrovanou dopravní nabídku, velmi dobře srovnatelnou s tarify operátorů mobilních telefonů. První kroky k realizaci již byly učiněny ve [Finsku](#).

Překonávání skepticismu a opozice

Lidé obecně nemají rádi změny. Velká infrastrukturní opatření mohou vyvolat stejně tak velké protestní hnutí, které mohou oddálit rozhodnutí o roky (např. v belgických



Dočasný experiment na Anspachlaan v Bruselu

Antverpách). Ale také velmi malé infrastrukturální projekty často narází na oponici místních obyvatel (**nimby** efekt) nebo vlastníků místních firem, oprávněně se obávajících ztráty příjmů v průběhu a po skončení prací.

Na různých úrovních politiky je také nejistota ohledně toho, jak si získat veřejnost pro podporu zásadnějších změn, které jsou nezbytné k uskutečnění budoucnosti s nízkými emisemi uhlíku. Velmi často se stává, že úřady komunikují příliš pozdě, když již byla přijata rozhodnutí, nebo používají veřejná slyšení a informační setkání jako 'třešničku na dortu'. Slibný nový způsob, jak zapojit občany, je takzvaný přístup participace 2.0, používající k interakcím informační a komunikační technologie. Viz například toto politické stanovisko CIVITAS na téma **používání sociálních sítí k zapojování občanů**, tato prezentace na **crowd-sourced planning** od Andrew Nash nebo e-aktuality ENDURANCE na téma **Participace 2.0**.

Příklad řešení: Dočasný experiment v Bruselu

Když město Brusel zavedlo v minulém roce svou zónu bez aut v **Anspachlaan**, byla představena jako dočasný experiment. Podobně jako v případě New Yorku (viz výše) byla ulice obložena dočasnými konstrukcemi jako jsou dřevěné lavičky, hrací plochy pro pétanque a stoly na stolní tenis. Po roce zkušební fáze budou některé části této zóny, jako je **De Brouckereplein**, opět přístupné automobilům kvůli stížnostem místních firem.

Příklad řešení: Příručka Jak přežít silniční práce v Madison City, USA

Madisonská Obchodní komora zjistila, že 68% podnikatelů-respondentů uvedlo, že jejich výnosy klesly z důvodu probíhajících prací (v rámci projektů dopravních staveb) a 54% z nich také poznamenalo, že se ani po ukončení silničních prací jejich obchody už nezvedly na předešlou úroveň a u některých dokonce stále klesaly. To byl důvod, proč rada města iniciovala přípravu příručky **návod k přežití**, kde dává mnoho rad a tipů pro místní majitele obchodů a podnikatele k tomu, jak si ošetřit svoje podnikání během silničních prací.

Zbývá ještě hodně práce!



Platforma EPOMM prosazuje management mobility na neformální radě evropských ministrů dopravy v Amsterdamu

V podstatě je jen několik málo bariér, které brání realizaci managementu mobility a jeho úspěchu ve velkém měřítku. Dalšími problémy mohou být:

- Komplikovaná nebo téměř neexistující struktura financování MM – viz naše e-aktuality na téma **financování**
- MM často bývá rozdroben mezi několik institucí, mezi nimiž chybí spolupráce a know-how – viz e-aktuality ENDURANCE na téma **spolupráce**
- Opakování již objeveného nebo nedostatek systematického, dlouhodobého přístupu nebo fakt, že není realizován ve větším měřítku
- Nulové monitorování a vyhodnocování aktivit, čímž nejsou známy výsledky MM – viz e-aktuality ENDURANCE na téma **monitorování a evaluace**
- Chybějící národní, regionální, místní a specifické cíle pro modal split
- Nedostatek norem EU za účelem měření a určování modal splitu, což velmi ztěžuje podmínky městům, jednotlivým státům i celým regionům a nelze jejich situace porovnávat

Mnohým politikům a dokonce i expertům ještě zcela není jasné, co je to Management mobility a co dobrého přináší, jaký může mít dopad a jak pomáhat naplňovat cíle evropské dopravní politiky. To je právě posláním platformy EPOMM: zvýšit informovanost o tomto konceptu, jeho důležitosti a efektivitě. Jak bylo formulováno v Ioňské deklaraci **Declaration of Utrecht**, EPOMM vytváří Evropský plán pro ukotvení Managementu mobility v politikách na rozvoj udržitelné mobility. I v těchto dobách, kdy to vypadá, že elektrifikace dopravy a řízení aut bez lidského faktoru stáčejí debatu technologickým směrem, je Management mobility nezbytný, protože je schopen 'slepit' a propojit dohromady politiky na podporu udržitelné dopravy (viz usnesení EPOMMu **Athens Resolution**).

Nadcházející události

- Konference CIVITAS Forum
28.-30. září 2016 - Gdynia, Polsko
www.civitas.eu
- Evropská dopravní konference
5.-7. října 2016 – Barcelona, Španělsko
www.etcproceedings.org

- **Act TravelWise Annual Conference – ‘Sustainable Travel in a Changing World’**
17 leden 2017 – Birmingham, Anglie
www.acttravelwise.org (papers submission deadline: 31 August)

Více událostí naleznete v [EPOMM Calendar](#).



Liik
enne
vira
sto
Finnish
Transport
Agency



EDOMM 2016

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive