

Partnerství pro městskou mobilitu

Výsledný akční plán

Odmítnutí odpovědnosti

**** Informace a názory obsažené v tomto dokumentu představují informace a názory Partnerství a nevyjadřují oficiální stanovisko Evropské komise. Výběr opatření odráží hlavní priority partnerů v souladu s cíli Městské agendy, ale nelze jej považovat za úplný a komplexní pohled na téma městské mobility. Amsterdamský pakt uvádí, že akční plán „lze považovat za nezávazný“. Realizace opatření uvedených v tomto akčním plánu proto není povinná. ****



Obsah

Partnerství pro městskou mobilitu	1
Výsledný akční plán	1
Obsah	3
1 ÚVOD	4
1.1 Správa partnerství	4
1.2 Cíle a priority	5
1.3 Komunikační strategie a šíření dosahu	7
1.4 Akční plán Partnerství pro městskou mobilitu	8
2 OPATŘENÍ	11
2.1 OPATŘENÍ č. 1 - Posílení víceúrovňové spolupráce a správy	12
2.2 OPATŘENÍ č. 2 - Větší využití plánování udržitelné městské mobility	14
2.3 OPATŘENÍ č. 3 - Vyhodnocení osvědčených postupů v oblasti pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy	16
2.4 OPATŘENÍ č. 4 - Větší rozšíření inovativních čistých autobusů	18
2.5 OPATŘENÍ č. 5 - Vypracování obecných zásad pro infrastrukturu aktivní mobility a zajištění příslušných finančních prostředků	20
2.6 OPATŘENÍ č. 6 - Podpora chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility	23
2.7 OPATŘENÍ č. 7 - Snižování rozdílností v regulaci přístupu vozidel do měst	25
2.8 OPATŘENÍ č. 8 - Zkoumání dopadů zavedení nových služeb mobility	28
2.9 OPATŘENÍ č. 9 - Vytvoření evropského rámce pro podporu inovací v oblasti městské mobility	31
3 DOPORUČENÍ	34
3.1 DOPORUČENÍ č. 1 - Zapojit obce, města a regiony do víceletého finančního plánování	34
3.2 DOPORUČENÍ č. 2 - Zlepšit přeshraniční mobilitu	35
4 VAZBY NA JINÉ ZÁVAZKY	37
4.1 Vazby na průřezové otázky	37
4.2 Nová agenda pro města a Cíle udržitelného rozvoje	40
PŘÍLOHA	44
SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ POLITICKÝCH A VEDOUCÍCH PŘEDSTAVITELŮ	44

1 ÚVOD

Amsterodamský pakt z května roku 2016 ustanovil Městskou agendu pro EU. Jedná se o novou pracovní metodu tematických partnerství, která se snaží optimalizovat využití růstového potenciálu měst a řešit sociální problémy. Toho chce dosáhnout zlepšením spolupráce mezi městy, regiony, členskými státy, Evropskou komisí a dalšími zainteresovanými stranami. Na základě dvanácti prioritních témat uvedených v Městské agendě pro EU bylo zřízeno dvanáct tematických partnerství, mezi něž patří i Partnerství pro městskou mobilitu (angl. Partnership for Urban Mobility, „PUM“).

Cílem tohoto Partnerství je otevřeným a transparentním způsobem rozvíjet přístup víceúrovňové správy, aby bylo možné naplnit širší cíl Městské agendy pro EU, kterým je plné využití potenciálu a příspěvku městských oblastí k plnění cílů Unie a souvisejících vnitrostátních priorit při plném respektování zásady subsidiarity a proporcionality a příslušnosti pravomocí.

Městská agenda, jejíž realizace je založena na dobrovolném zapojení zainteresovaných partnerů prostřednictvím činností vykonávaných v rámci partnerství, se snaží zapojit městské orgány do tvorby politik, mobilizovat městské orgány k provádění politik EU a posílit u těchto politik městský rozměr. Identifikací zbytečných překážek při provádění politiky EU a snahou o jejich překonání chce Městská agenda pro EU umožnit městským orgánům pracovat na dosažení zastřešujících cílů systematictější a provázanějším způsobem. Navíc přispěje k tomu, aby politika EU byla vstřícnější vůči městům, účinná a efektivní.

Městská agenda pro EU se zaměřuje konkrétně na tři pilíře tvorby a provádění politik EU: lepší regulaci, lepší financování a lepší znalosti.

1.1 Správa partnerství

Partnerství pro městskou mobilitu (dále též Partnerství) sestává z pěti členských států, dvou regionů, osmi měst, tří generálních ředitelství Evropské komise, Evropské investiční banky, dvou evropských zastřešujících organizací a čtyř zainteresovaných stran:

- Členské státy: Česká republika (spolukoordinátor), Kypr, Finsko, Rumunsko, Slovinsko
- Regiony: Skåne, Valonsko
- Města: Karlsruhe (spolukoordinátor), Bari, Bielefeld, Burgas, Gdyně, Malmö, Nijmegen, Torres Vedras,
- Organizace: CEMR, EIB, EUROCITIES
- Zainteresované strany: Evropská cyklistická federace, POLIS, UITP, Walk21
- Evropská komise: GŘ REGIO, GŘ MOVE, GŘ ENVI

Vedle oficiálních partnerů jsou v Partnerství zapojeni ještě pozorovatelé: URBACT, německé Spolkové ministerstvo životního prostředí, ochrany přírody, stavebnictví a jaderné bezpečnosti (něm. BMUB) a nizozemské Ministerstvo vnitra a vztahů království.

Strany Partnerství se často scházejí na setkáních Partnerství, kde se zabývají dalšími kroky a probírají dosažený pokrok. Za účelem stanovení a vypracování opatření tohoto akčního plánu bylo Partnerství rozděleno do pracovních skupin, které se všechny na přípravě opatření podílely.

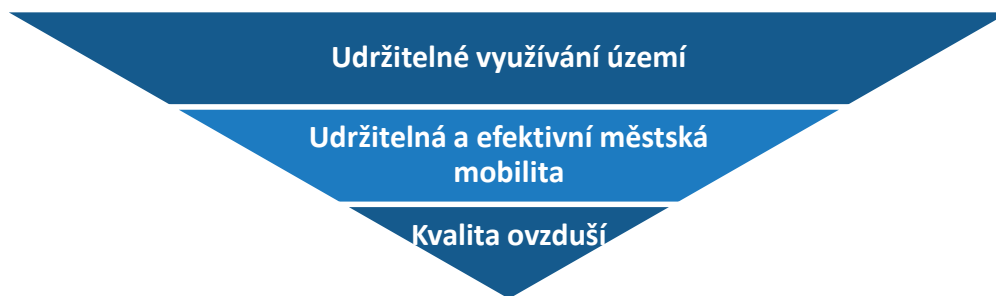
1.2 Cíle a priority

Městská mobilita se v současnosti vyrovnává s řadou změn. Vývoj dopravy a mobility v Evropě tak určují mj. stále častější dopravní kongesce, související znečištění ovzduší a hluk, změna klimatu, hledání alternativ k fosilním palivům a jiným neobnovitelným zdrojům, postupující urbanizace a krize veřejných rozpočtů. Je tedy třeba vypořádat se s rostoucí poptávkou po mobilitě pomocí široké škály vzájemně propojených opatření a strategií a zároveň vytvořit odolný systém mobility, který je schopen zvládnout budoucí výzvy. Koncepce městské mobility musí zohlednit zejména propojení předměstských oblastí, metropolitních oblastí a přeshraniční dopravu. Zásadními aspekty, které je do ní třeba také zahrnout, jsou městská krajina a ekologická a společenská kompatibilita. Tento akční plán je v souladu se souvisejícími mezinárodními dohodami, které EU v nedávné době podepsala, zejména s Novou agendou pro města (Habitat III) a Cíli udržitelného rozvoje OSN.

Mobilita je oblast provázaná s řadou dalších témat. Důležité otázky integrovaného rozvoje měst, jako je udržitelný rozvoj měst, klimatické změny v městských oblastech, inovace v oblasti mobility a projektování společensky odpovědných zohledňující běžný život obyvatel, přesahují hranice sektorů a resortů a týkají se mnoha zainteresovaných stran v rámci propojených sítí. Kromě toho existují důležité vazby mezi mobilitou a zdravotními hledisky. Negativní dopad na zdraví místních obyvatel může mít zejména motorizovaná doprava, zatímco individuální chování v oblasti mobility, zvláště volba aktivních způsobů dopravy (chůze, jízda na kole), může přinést pro různé oblasti řadu vzájemných výhod.

Propojena jsou také témata Městské agendy pro EU, která v principu pokrývají všechny oblasti rozvoje měst. Zvláště Partnerství pro udržitelné využívání území a Partnerství pro kvalitu ovzduší mají obecně mnoho vzájemných přesahů a vazeb:

- Městské plánování a rozvoj mobility musí být chápány jako dvě strany stejné mince, jelikož doprava a mobilita jsou proměnné závislé na sídelní struktuře a využívání území.
- Silné spojení mezi mobilitou a kvalitou životního prostředí musí být využito jako účinný příspěvek k dosažení dohodnutých mezních hodnot, mimo jiné v oblasti klimatu, kvality ovzduší a hluku.



O vazbách mezi partnerstvími se diskutovalo na dvoustranných schůzkách organizovaných v rámci setkání koordinátorů nebo dvoustranných výměn během práce v partnerstvích.

Jak je uvedeno v Amsterodamském paktu, cílem Partnerství pro městskou mobilitu

... „je dosažení udržitelné a účinné městské mobility. Důraz bude kladen na veřejnou dopravu, tzv. soft mobilitu (chůzi, jízdu na kole, veřejný prostor) a dostupnost (pro osoby se zdravotním postižením, starší osoby, malé děti atd.) a účinnou dopravu s dobrou vnitřní (místní) a vnější (regionální) propojeností.“

V souladu s těmito cíli se Partnerství pro městskou mobilitu snaží podpořit společné úsilí o udržitelnější a účinnější městskou mobilitu, na níž se zaměřuje ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Aby bylo možné tuto ambici naplnit, identifikovalo Partnerství čtyři témata, kterými je třeba se zabývat, a na tomto základě stanovilo následující pracovní skupiny:



Zaměření na tyto tematické priority vyplynulo z diskusí v rámci počáteční fáze činnosti Partnerství, během které se vyhodnocoval současný stav a která je popsána v Orientačním dokumentu¹ z května 2017. Uvedený dokument také

¹ <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/urban-mobility-orientation-paper.pdf>

podrobně popisuje fungování Partnerství, pracovní postupy a přináší přehled pracovního plánu s očekávanými výstupy a časovým rozvrhem. Dokument projednala a vzala na vědomí Pracovní skupina pro rozvoj měst a zasedání generálních ředitelů odpovědných za městské záležitosti na jaře roku 2017 během estonského předsednictví EU.

Cílem tohoto akčního plánu je urychlit rozpracování opatření nezbytných k řešení existujících výzev, a to v souladu s výše uvedenými tématy. Dále akční plán naznačuje, co je pro realizaci těchto opatření nezbytné, a obsahuje přehled zúčastněných subjektů a časovou osu.

1.3 Komunikační strategie a šíření dosahu

Jelikož *téma městské mobility* je již dobře zpracováno jinými iniciativami, nemělo by Partnerství pro městskou mobilitu kopírovat práci jiných relevantních aktérů, ale jít dál a hledat otázky, které dosud nebyly řešeny. Navrhovaná opatření by se měla zabývat skutečnými a důležitými potřebami a měla by se týkat významného počtu měst nebo členských států. Opatření by měla být jasná, proveditelná a dostatečně podrobná, aby se dala dobře realizovat. Z tohoto pohledu je zásadní víceúrovňová správa Partnerství, stejně jako zapojení iniciativ, sítí a odborníků na mobilitu ze všech úrovní.

Pro úspěch Partnerství je také klíčové zapojit do jeho činností politické činitele na místní, regionální a celostátní úrovni. Politici a přední představitelé Partnerství proto uspořádali schůzku přímo navazující na pravidelné setkání Partnerství v Karlsruhe v březnu 2018, na níž zdůraznili, že Městská agenda pro EU je jedním z nejdůležitějších a nejslibnějších nástrojů, které k podpoře urbánní dimenze v politikách na všech úrovních správy máme. Společné prohlášení z této schůzky je uvedeno v příloze akčního plánu.

V době od 15. února do 9. dubna 2018 uspořádalo Partnerství o navrhovaných opatřeních veřejnou konzultaci. Tato veřejná zpětná vazba byla součástí procesu vyhodnocování opatření a doporučení, která Partnerství vytvořilo. Pro Akční plán byly významným obohacením poznatky relevantních zainteresovaných stran a odborníků, kteří dostali příležitost ke zlepšení zamýšlených opatření a doporučení přispět. Díky využití veřejné zpětné vazby Partnerství obdrželo přibližně 100 odpovědí od 47 různých respondentů.

Zástupci Partnerství také organizovali a/nebo navštívili několik konferencí, jednání či pracovních seminářů, kde se prezentovali, informovali nebo diskutovali o navrhovaných opatřeních:

- Výroční konference POLIS, Rotterdam, prosinec 2016
- Fórum mobility EURO CITIES, jarní a podzimní akce 2017 a 2018
- Fóra CIVITAS 2017 a 2018, Torres Vedras, Umeå

- Fórum měst, Rotterdam, listopad 2017
- Expertní skupina členských států pro městskou mobilitu, Brusel, duben 2018
- Německý osvětový pracovní seminář během konzultační fáze, Karlsruhe, květen 2018
- Nizozemský osvětový pracovní seminář během konzultační fáze, Nijmegen, květen 2018
- Expertní skupina CEMR pro mobilitu 2018
- Pracovní snídanež meziskupiny Evropského parlamentu pro města (angl. Integroup URBAN), Brusel, říjen 2018
- Několik regionálních a národních konferencí zabývajících se městskou mobilitou
- Zpravodaje od zapojených sítí a zainteresovaných stran
- Jednání poradního panelu (pořádané měsíčně až čtvrtletně)²

Při přípravě tohoto akčního plánu vzali členové Partnerství výsledky konzultační fáze v úvahu.

1.4 Akční plán Partnerství pro městskou mobilitu

Tento akční plán představuje seznam devíti hlavních opatření rozdělených do čtyř hlavních témat uvedených výše, které jsou podrobně rozvedeny v kapitole 2. V kapitole 3 pak následuje soubor doporučení k úloze měst a regionů v současném finančním rámci EU a ke zlepšení přeshraniční mobility. Kapitola 4 přináší analýzu akčního plánu z hlediska hlavních priorit Městské agendy pro EU a Cílů udržitelného rozvoje OSN.

Strany Partnerství určily k realizaci devět opatření. Zde je uvedeno jejich shrnutí:

SPRÁVA A PLÁNOVÁNÍ:

OPATŘENÍ č. 1: Posílení víceúrovňové spolupráce a správy

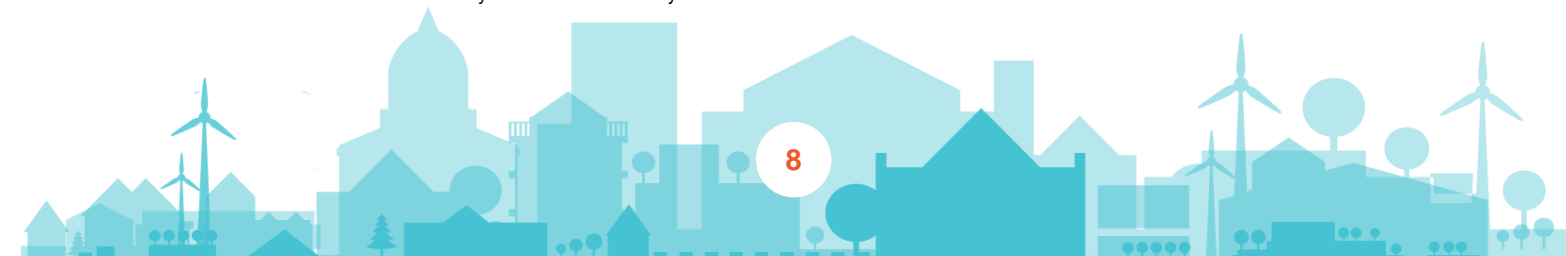
Toto opatření se zaměřuje na shromažďování a sdílení praktických zkušeností s přístupy víceúrovňové správy a partnerství, které byly zavedeny do praxe v městských a funkčních městských oblastech v celé Evropě, včetně plánování a programů financování.

OPATŘENÍ č. 2: Větší využití plánování udržitelné městské mobility

Toto opatření přinese:

- jasnější představu o současném stavu realizace plánů udržitelné městské mobility (angl. i česky zkráceně SUMP) v celé EU;

² Poradní panely byly zřízeny oběma spolukoordinátory (Česko a město Karlsruhe), aby sloužily jako interní podpora jakýchkoli návrhů kroků učiněných oběma koordinátory.



- databázi měst s informacemi o plánech městské mobility a dopravy v evropských městech a velkoměstech s velikostí nad 100 000 obyvatel, menší města a obce budou zahrnuta případ od případu v závislosti na dosažitelnosti relevantních informací a dat o nich (např. dodaných členskými státy);
- přehled a analýzu vnitrostátních rámců pro vypracování SUMP ve všech 28 členských státech;
- aktualizovanou metodiku (obecné zásady) pro SUMP, které zohlední poslední vývoj v oblasti politik a technologií.

VEŘEJNÁ DOPRAVA A DOSTUPNOST:

OPATŘENÍ č. 3: Vyhodnocení osvědčených postupů v oblasti pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy

Cílem opatření je důsledné pochopení dosažitelnosti systémů veřejné dopravy ve městech a regionech (technicky, finančně, komunikačně, organizačně). Díky tomu lze zjistit dopad různých strategií osvědčených postupů, a následně podle toho optimalizovat rozhodování na všech úrovních.

OPATŘENÍ č. 4: Větší rozšíření inovativních čistých autobusů

Čisté autobusy (využívající alternativní palivo) v městských oblastech mohou nabídnout značné výhody. Snížení emisí skleníkových plynů, látek znečišťujících ovzduší a hluku má pozitivní dopad například na veřejné zdraví. Cílem tohoto opatření je podpořit uvedení čistých autobusů na trh.

AKTIVNÍ DRUHY DOPRAVY A VEŘEJNÝ PROSTOR:

OPATŘENÍ č. 5: Vypracování obecných zásad pro infrastrukturu aktivní mobility a zajištění příslušných finančních prostředků

Na úrovni Evropské unie neexistují standardy nebo doporučení, jak navrhnout bezpečnou, pohodlnou, přímou a přitažlivou infrastrukturu pro pěší a cyklisty, a znalosti z této oblasti v několika členských státech a městech chybí. Toto opatření by proto mělo přispět k vypracování evropských obecných zásad a povzbudit členské státy, aby na jejich základě vypracovaly vlastní zásady. Cílem je také uvolnit další evropské investice do infrastruktury pro pěší a cyklisty.

OPATŘENÍ č. 6: Podpora chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility

Opatření se zaměřuje na faktory a úkoly, které jsou nezbytné a smysluplné pro podporu udržitelné a aktivní mobility v EU. Opatření je založeno na plánované studii přístupů k plánům mobility ve školách a firmách.

OPATŘENÍ č. 7: Snižování rozdílností v regulaci přístupu vozidel do měst (angl. zkráceně UVAR)

Stále rostoucí počet různých systémů zavádění UVAR v rámci EU může být pro občany a podniky matoucí. Cílem opatření je zvýšit průhlednost a případně podpořit efektivitu stávajících přístupů.

NOVÉ SLUŽBY MOBILITY A INOVACE:

OPATŘENÍ č. 8: Zkoumání dopadů zavedení nových služeb mobility

V budoucnu bude dopravní systém kombinací dopravních služeb shromažďujících data o cestování a komunikujících s okolní infrastrukturou. V tématu nových služeb mobility se odráží dynamická změna v tomto odvětví. Cílem opatření č. 8 je zjistit, jak může zavedení nových služeb mobility (angl. zkráceně NMS) poskytnout občanům řešení a podpořit orgány odpovědné za dopravu při zvládnání těchto výzev.

OPATŘENÍ č. 9: Vytvoření evropského rámce pro podporu inovací v oblasti městské mobility

Cílem opatření je vypracovat doporučení pro optimalizaci rámcových podmínek, aby bylo pro města a regiony snazší žádat o dotace a financovat inovativní projekty. Dále bude podporována širší implementace úspěšných pilotních projektů.

2 OPATŘENÍ

V této kapitole je každé opatření popsáno podrobně. Provádění opatření bude doplněno samostatnými implementačními plány, které poslouží k vytvoření struktur a organizace práce mezi členy jednotlivých opatření (plán postupu).

Výběr opatření odráží hlavní priority partnerů v souladu s cíli Městské agendy, ale nelze jej považovat za úplný, jelikož Partnerství muselo omezit rozsah svých aktivit, aby vytyčené výsledky byly uskutečnitelné a realistické.

U každého opatření je uveden popis problému a souvisejících nedostatků, kroků potřebných k řešení problému a konkrétní očekávaný výstup daného opatření, který lze realizovat v průběhu trvání Partnerství. Opatření může mít různá podopatření se samostatnými výstupy.

Přínos výstupu popisuje očekávaný dlouhodobý příspěvek k plnění cílů městské mobility. *Garant opatření* je člen Partnerství, který bude koordinovat realizaci opatření podle daného časového plánu, a budou jej podporovat příslušní *členové opatření*.

U některých opatření jsou doporučeny následné činnosti. Tato doporučení lze chápat jako činnosti navazující na výstupy konkrétního opatření, které jsou důležité, ale nelze je realizovat v daném časovém rámci partnerství. Možnosti jejich realizace během trvání partnerství ukáže teprve čas.

2.1 OPATŘENÍ č. 1 - Posílení víceúrovňové spolupráce a správy

- **Jaký je zde konkrétní problém?**

Rozvoj a provádění komplexních a integrovaných politik městské mobility pro menší a větší města, které zahrnují propojení mezi funkční městskou oblastí a jejím zázemím, vyžaduje úzkou spolupráci mezi různými úrovněmi správy, překračující administrativní hranice. Dále je třeba svést dohromady klíčové hráče pro různé oblasti politik, odvětví a způsoby dopravy. To zahrnuje veřejné orgány s výslovnými kompetencemi v oblasti mobility a dopravy, ale také další příslušné subjekty, jako jsou urbanisté, školy a univerzity, hlavní zaměstnavatelé, zástupci občanské společnosti atd.

V neposlední řadě je zapotřebí efektivní spolupráce s institucemi na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU, aby se zajistilo, že místní a regionální politiky mobility na jedné straně a rozvoj vnitrostátních a evropských dopravních sítí na druhé straně budou sladěny. Je nutná hladká spolupráce s vnitrostátními institucemi a institucemi EU, a tudíž i sladění politických priorit, aby regulační a finanční rámec vytvořený na těchto úrovních odpovídal potřebám a okolnostem obcí a funkčních městských oblastí. To je zvláště důležité v případě přeshraniční spolupráce v rámci projektů mobility.

V současné době existuje široká shoda, že řešení městské mobility vyžaduje víceúrovňovou správu a partnerský přístup, jež zajišťují vysokou míru horizontální i vertikální integrace. Zůstává otázkou, jak v praxi realizovat takové integrované přístupy s více partnery, a to způsobem, který respektuje příslušné kompetence a odpovědnost všech zapojených stran a který přináší dobré výsledky včas a efektivně.

Tedy jaké pracovní struktury, ať formální nebo neformální, jsou nebo by mohly být zavedeny s cílem usnadnit právní, plánovací a finanční procesy místním a regionálním orgánům?

- **Navrhované opatření:**

Shromáždit a sdílet praktické zkušenosti s přístupy víceúrovňové správy a partnerství, které byly zavedeny do praxe v městských a funkčních městských oblastech (včetně polycentrických, městských/venkovských oblastí) v celé Evropě.

- **Výstup**

Konkrétním výstupem shromážděných informací bude publikace obsahující doporučení a osvědčené postupy, které budou šířeny mezi celostátními, místními a regionálními orgány.

- **Přínos**

Očekávaným dopadem je vybudování kapacit v rámci příslušných zainteresovaných subjektů, podpora výměny zkušeností na místní, národní a evropské úrovni a podpora zlepšování správních struktur v celé EU.

- **Garant opatření**

EUROCITIES, CEMR

- **Členové opatření**

Karlsruhe, Nijmegen, Česká republika, Evropská komise (GŘ REGIO)

- **Časový plán**

Příprava (mobilizace politické angažovanosti, nalezení vhodného odborníka, rozpracování koncepčního formuláře): prosinec 2018 - březen 2019

Realizace (dokončení formuláře, jeho rozeslání zainteresovaným stranám, shromáždění údajů a osvědčených postupů, analýza příspěvků, příprava doporučení): březen 2019 - září 2019

Dokončení (sdělení výsledku studie prostřednictvím brožury, vyhodnocení opatření a následné kroky): říjen - listopad 2019

2.2 OPATŘENÍ Č. 2 - Větší využití plánování udržitelné městské mobility

• Jaký je zde konkrétní problém?

Jak bylo zdůrazněno ve sdělení Evropské komise „Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje“ [KOM(2013) 913 v konečném znění], objevují se nové přístupy k plánování městské mobility ruku v ruce s tím, jak se místní orgány snaží vystoupit ze svých zavedených postupů, rolí a struktur a rozvíjejí strategie, jež mohou stimulovat posun směrem k ekologicky šetrnějším a udržitelnějším způsobům dopravy, jako je chůze, jízda na kole, veřejná doprava a nové vzorce pro používání a vlastnictví automobilů. Udržitelnost by měla zahrnovat tři aspekty: environmentální, ekonomický a sociální, včetně dostupnosti.

Komise aktivně prosazuje koncepci plánování udržitelné městské mobility již několik let, např. prostřednictvím Evropské platformy pro plány udržitelné městské mobility. Tento koncept získal v posledních letech značnou dynamiku. Po celé EU roste počet měst, kde se daří takové plány vytvářet a realizovat, přičemž tato města často využívají značné podpory např. z evropských strukturálních a investičních fondů. Jsou ale také městské oblasti, kde je třeba snahy o udržitelnější městskou mobilitu posílit.

V mnoha městských oblastech se plánování městské dopravy stále zaměřuje především na infrastrukturní projekty, a nikoli na podporu nových paradigmat a vzorců městské mobility. Je však důležité úspěšně propojit politickou vizi, strategické plánování a potřeby a očekávání občanů a podniků.

Dále je třeba mít jasnější představu o současném stavu realizace SUMP v celé EU, o tom, kde leží hlavní překážky pro širší provádění politik udržitelné městské mobility, a o tom, jakou podporu získávají a měly by získávat městské samosprávy na úrovni státu a EU. V současné době existuje mnoho přístupů k SUMP na vnitrostátní úrovni a města uvádějí, že mezi hlavní překážky zpracování SUMP patří chybějící státní/regionální podpora (včetně financování) a odpovídající regulační rámec.

Cíle a politiky EU a vnitrostátní rámce mají dopad na způsob a schopnost místních orgánů vypracovat odpovídající politiky mobility ve svých správních obvodech. EU a národní vlády tak musejí vytvořit prostředí, které umožní místním orgánům v tomto ohledu vyvíjet vlastní aktivitu.

Navrhovaná opatření:

1. Vypracovat přehled a analýzu vnitrostátních rámců, které jsou v 28 členských státech zavedeny, s cílem vytvořit úplný přehled současného stavu realizace plánů městské mobility a úplné profily zemí, které budou dostupné prostřednictvím platformy SUMP
2. Vytvořit jednotnou databázi měst a naplnit ji informacemi o plánech městské mobility a dopravy v evropských městech a velkoměstech

3. Vypracovat soubor příkladů osvědčených postupů v oblasti SUMP z celé EU, zahrnující města různých velikostí
4. Připravit aktualizovanou metodiku pro SUMP v souladu s posledními trendy v dopravě a mobilitě

- **Výstupy**

1. přehled a analýza vnitrostátních rámců pro vypracování SUMP
2. jednotná databáze měst pro plány městské mobility a dopravy
3. soubor příkladů dobré praxe při zpracování SUMP
4. aktualizovaná metodika pro SUMP

- **Přínos**

Očekávaným přínosem je získat jasnější představu o současném stavu realizace SUMP v celé EU, jakož i o rámcových podmínkách pro jejich realizaci ve všech 28 členských státech. Díky aktualizované metodice pro zpracování SUMP bude pro města snazší se vyrovnávat s nejnovějšími trendy a využít bohatých zkušeností získaných prostřednictvím projektů EU.

- **Garant opatření**

Evropská komise (GŘ REGIO a GŘ MOVE)

- **Členové opatření**

Česká republika, Slovinsko, síť měst

- **Časový plán**

Příprava: 2018 - březen 2019

Realizace: březen 2019 - září 2019

Dokončení: říjen 2019 - listopad 2019

- **Doporučení pro následné činnosti**

Zajistit v členských státech vhodné rámcové podmínky na vnitrostátní úrovni (aby měly plánovací orgány k dispozici vhodné technické, právní, finanční a jiné nástroje), aby se urychlilo zavádění SUMP v městských oblastech (včetně malých a středních měst, polycentrických oblastí atd.) v každém členském státě EU.

2.3 OPATŘENÍ č. 3 - Vyhodnocení osvědčených postupů v oblasti pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy

- **Jaký je zde konkrétní problém?**

Absence snadno dosažitelných systémů veřejné dopravy může způsobit uživatelům a úřadům problémy a nepříjemnosti, jako je nedostatek služeb, informací a dlouhá doba cestování. Podle Eurostatu se uvádí, že 20,4 % lidí v EU má „obtížný“ nebo „velmi obtížný“ přístup k dobré veřejné dopravě. To znamená, že každý pátý občan EU vůbec nemá pohodlný přístup k základním městským službám, jako je zaměstnání, školy atd. A přitom je vysoká míra dosažitelnosti veřejné dopravy důležitým pilířem řešení problémů, s nimiž se jednotlivci a města potýkají, včetně plnění Městské agendy pro EU a širších mezinárodních dohod, ale i Cílů udržitelného rozvoje (angl. SDGs)³, ke kterým se EU a její členské státy zavázaly.

Cíle udržitelného rozvoje zahrnují cíl zajistit pohodlnější přístup k městským a regionálním (multimodálním) systémům veřejné dopravy⁴ (SDG 11.2). Vzhledem k tomu, že většina uživatelů veřejné dopravy jde pěšky z výchozího bodu své cesty na zastávku veřejné dopravy a ze zastávky veřejné dopravy do cílového bodu cesty, je místní prostorová dostupnost a dosažitelnost někdy hodnocena z hlediska chodců (chůze). Proto je přístup k veřejné dopravě považován za pohodlný, pokud je oficiálně uznaná zastávka dosažitelná do vzdálenosti 0,5 km od referenčního bodu, jako je domov, škola, pracoviště, obchod atd. To se obvykle měří pomocí nástrojů založených na GIS, ale mnoho měst tuto schopnost mapování nemá. Mezi další pomocná kritéria pro definování pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy patří fyzická dostupnost systémů veřejné dopravy, cenová dostupnost, informace o poskytování služeb veřejné dopravy a další. V součtu pak mohou přispět k základnímu pochopení pohodlného přístupu k veřejné dopravě v souvislosti s SDG 11.2. V mnoha případech města tyto informace shromažďují, ale ne systematickým způsobem, což znamená, že mnoho měst neví, jak jsou jejich systémy veřejné dopravy dosažitelné nebo jak dobře fungují, a to i pro občany se sníženou pohyblivostí a nebo zdravotním postižením. Bez těchto informací však nelze dopad investičních rozhodnutí a politik sledovat, což se týká i implementace SDG 11.2.

- **Navrhovaná opatření:**

1. Vypracovat jednoduché ukazatele pěší dopravy a případové studie osvědčených postupů týkající se přizpůsobení měst chodcům a přístupu k veřejné dopravě

³ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>

⁴ Do roku 2030 zajistit přístup k bezpečným, cenově dostupným, dosažitelným a udržitelným dopravním systémům pro všechny, zlepšovat bezpečnost silničního provozu, zejména rozšiřováním veřejné dopravy, se zvláštním zřetelem na potřeby osob ve zranitelných situacích, žen, dětí, osob se zdravotním postižením a starších osob. Všechny použité definice budou převzaty z listu metadat SDG 11.2 (<https://unstats.un.org/sdgs/metadata>), který vypracovala Statistická komise OSN. Ukazatel 11.2.1: podíl obyvatelstva, které má pohodlný přístup k veřejné dopravě podle pohlaví, věku a osob se zdravotním postižením.

2. Upozornit na případové studie osvědčených postupů a opatření na zlepšení dostupnosti prostřednictvím multimodální veřejné dopravy

- **Výstupy**

1. Studie definující jednoduché ukazatele pěší dopravy
2. Informační list/ brožura zaměřená na lokalizaci Cíle udržitelného rozvoje 11.2, která bude zahrnovat osvědčené postupy při implementaci a vyzdvihne způsoby, jak více zpřístupnit veřejnou dopravu a její využití

- **Přínos**

Ukazatele a osvědčené postupy umožní městům porovnávat se s ostatními městy podobné velikosti a vzájemně se od sebe učit. To je obzvláště důležité, protože to může pomoci lépe zacílit možnosti financování na základě potřeb a výkonnosti. Rozšířením metodiky Evropské komise⁵ a identifikací osvědčených způsobů, jak zvýšit dostupnost prostřednictvím lepší pěší dopravy a lepší veřejné dopravy, můžeme významně přispět k plnění Cíle udržitelného rozvoje 11.2 „rozšířit veřejnou dopravu“.

- **Garant opatření**

Walk21, UITP, Město Karlsruhe

- **Členové opatření**

Evropská komise

- **Časový plán**

Příprava: listopad 2018 - březen 2019

Realizace: březen 2019 - září 2019

Dokončení: říjen 2019 - listopad 2019

- **Doporučení pro následné činnosti**

Zvyšovat povědomí na všech úrovních o Cíli udržitelného rozvoje v oblasti pohodlného přístupu k veřejné dopravě.

⁵ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2015_01_publ_transp.pdf

2.4 OPATŘENÍ č. 4 - Větší rozšíření inovativních čistých autobusů

- **Jaký je zde konkrétní problém?**

Obecně se uznává, že v EU je třeba vyvinout značné úsilí, aby se zastavila současná závislost sektoru dopravy na ropě. Tato závislost podkopává úsilí o zmírnění dopadů změny klimatu a globálního oteplování, vyvolává vážné obavy o bezpečnost dodávek energie a maří snahy o ochranu lidského zdraví a životního prostředí.

V červenci 2016 předložila Komise Evropskou strategii pro nízkoemisní mobilitu s cílem uspíšit přechod k nízkouhlíkovému oběhovému hospodářství v odvětví dopravy⁶. Klíčovým prvkem této strategie je zavedení čistých vozidel a infrastruktury pro jejich dobíjení/ doplňování paliva.

Čisté autobusy (využívající alternativní palivo) mohou v městských oblastech nabídnout značné výhody. Snížení emisí skleníkových plynů, látek znečišťujících ovzduší a hluku má pozitivní dopad například na veřejné zdraví. Tichá a hladká jízda navíc znamená větší pohodlí pro cestující a nabízí možnost vytvoření nových tras, což veřejnou dopravu ztraktivňuje.

Potenciál těchto inovativních technologií však není v EU ani zdaleka plně využíván, a to i díky pokračujícím široce rozšířeným obavám z technické nezralosti a vysokých nákladů, zejména u elektrických autobusů s baterií nebo s palivovým článkem.

Je třeba ještě vyřešit mnoho důležitých otázek týkajících se implementace, včetně právních, organizačních, technických a finančních aspektů. Jakékoli rozhodnutí investovat velké částky do technologie autobusů s alternativním pohonem musí být založeno na kvalitně zpracovaném, vhodném obchodním modelu, který dá všem zúčastněným partnerům dostatečnou důvěru ve financování a strategii financování v rámci celkových nákladů na vlastnictví.

Kromě toho musí existovat důvěra ve schopnost trhu dodávat poptávané objemy vozidel a splňovat specifické požadavky místní úrovně správy. Vedle toho otevřely veřejné i soukromé zainteresované strany otázku lepší soudržnosti mezi různými úrovněmi politiky a financování⁷.

- **Navrhovaná opatření:**

1. Podpora prostřednictvím regionální politiky EU, příslušných zdrojů financování EU (ELENA, EIB atd.) a Iniciativy pro zavádění čistých autobusů (angl. Clean Bus Deployment Initiative).

⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com%282016%29501_en.pdf

⁷ Viz https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

2. Vytvořit povědomí o relevantních nástrojích a rozšiřovat znalosti mezi místními orgány (při sjednávání zakázek na veřejnou dopravu využít modelů celkových nákladů na vlastnictví)

- **Výstupy**

1. Lepší organizační, technická a finanční podpora z úrovně EU pro zavádění čistých autobusů na místní úrovni
2. Model využívající celkové náklady na vlastnictví poskytnutý místním samosprávám při uzavírání smluv na veřejnou dopravu

- **Přínos**

Současný podíl autobusů na alternativní palivo v evropském vozovém parku autobusů je zhruba 10 - 12 procent. Cílem opatření je zvýšit tento podíl vytvořením příslušných podpůrných podmínek a prosazováním používání inovativních čistých autobusů na úrovni EU a na místní úrovni.

- **Garant opatření**

1. Evropská komise (GŘ MOVE)
2. UITP

- **Členové opatření**

Sítě měst, Evropská investiční banka

- **Časový plán**

Příprava: listopad 2018 - březen 2019

Realizace: březen 2019 - září 2019

Dokončení: říjen 2019 - listopad 2019

- **Doporučení pro následné činnosti**

Členské státy by měly nastavit a zavádět vhodné systémy financování a danění, jakými jsou vnitrostátní programy finanční podpory a daňové pobídky pro autobusy na alternativní palivo.

2.5 OPATŘENÍ č. 5 - Vypracování obecných zásad pro infrastrukturu aktivní mobility a zajištění příslušných finančních prostředků

- **Jaký je zde konkrétní problém?**

Pro plné využití potenciálu aktivních způsobů dopravy je třeba v rámci politik zaměřených na městskou mobilitu více zohlednit cyklistiku a pěší dopravu, a zajistit pro ně odpovídající prostor a financování. Základním předpokladem pro to, aby se cyklistika nebo chůze stala životaschopnou a atraktivní alternativou při každodenním cestování, je komplexní síť infrastruktury pro aktivní mobilitu, která je dobře navržená a bezpečná. Moderní infrastruktura aktivní mobility musí být přizpůsobena také potřebám zranitelných uživatelů a občanů se sníženou pohyblivostí (dětí, seniorů, osob se zdravotním postižením atd.). V současné době se v mnoha městech musí chodci a cyklisté potýkat s neúplnými sítěmi cyklostezek a cyklotras, zbytečnými objížďkami, nevhodnými povrchy, špatným nebo chybějícím značením tras, nedostatečnými nebo nevhodnými přechody nebo dlouhými čekacími dobami na semaforech. V mnoha městech jsou obavy o bezpečnost - často spojené s absencí nebo nedostatečným rozvojem infrastruktury pro pěší a cyklisty, stejně jako s neohleduplným chováním řidičů a slabým prosazováním zákonů o silničním provozu - stále hlavní překážkou pro to, aby se více lidí přepravovalo do zaměstnání nebo do školy pěšky nebo na kole.

V některých částech Evropy má provádění ambiciózních politik podpory cyklistiky dlouhou a úspěšnou historii. V jiných částech Evropy však mají s rozvojem politik podporujících pěší a cyklisty a s projektováním fungující infrastruktury pro tyto aktivní způsoby dopravy málo zkušeností. Na úrovni Evropské unie neexistují standardy nebo doporučení, jak navrhnout bezpečnou, pohodlnou, přímou a přitažlivou infrastrukturu pro aktivní druhy dopravy a znalosti z této oblasti v několika členských státech a městech chybí. Většina členských států nemá kvalitní vnitrostátní normu pro budování infrastruktury pro chodce a cyklisty. I kvalita realizovaných projektů se různí. To vše zabraňuje rychlejšímu zvyšování podílu pěší a cyklistické dopravy a snižuje efektivitu veřejných prostředků (včetně unijních) vynaložených na financování těchto projektů. Platí to jak pro projekty zaměřené na aktivní mobilitu, tak pro prvky infrastruktury pro chodce nebo cyklisty realizované z jiných investic (např. do veřejného prostoru, silniční nebo veřejné dopravy).

Cílem tohoto opatření je také uvolnit na projekty pro chodce a cyklisty podstatně vyšší podíl finančních prostředků jak z investic členských států do dopravy (místní, regionální a státní), tak ze strukturálních fondů EU.

- **Navrhovaná opatření:**

1. Vypracovat zásady pro kvalitní projektování různých typů a parametrů složek infrastruktury pro aktivní mobilitu.

2. Aktualizovat údaje Střediska pro sledování cyklistiky EU⁸, aby zahrnovaly odkazy na příslušné nástroje financování z EU. Informovat o možnostech financování z EU místní a regionální orgány.

• Výstupy

1. Evropské zásady pro kvalitní projektování bezpečné, atraktivní, přímé a pohodlné infrastruktury pro chodce a cyklisty
2. Přehled více než 200 různých programových dokumentů pokrývajících celé finanční období EU

• Přínos

Zásady pro infrastrukturu pěší a cyklistické dopravy a lepší přístup k možnostem financování zvýší podíl pěší a cyklistické dopravy a zlepší efektivitu vynakládání veřejných prostředků.

• Garant opatření

1. Evropská komise (GŘ MOVE) - metodika pro cyklistickou dopravu, Walk21 - metodika pro pěší dopravu
2. Evropská cyklistická federace

• Časový plán

Příprava: leden 2018 - březen 2019 (práci na metodice EU pro cyklistiku zahájila Komise s podporou externího dodavatele v lednu 2018)

Realizace: březen 2019 - září 2019

Dokončení: říjen 2019 - listopad 2019

• Doporučení pro následné činnosti

- Podporovat možné uplatňování zásad a metodik i mimo projektování a stavbu infrastruktury, např. v územním plánování
- Šířit poznatky (prostřednictvím osnov vysokých škol, školení atd.) a vyvinout nástroj, který by potvrdil správnost používání těchto zásad v praxi
- Členské státy by měly přizpůsobit své vnitrostátní (případně i regionální a místní) normy a předpisy týkající se pěší a cyklistické infrastruktury zásadám EU nebo je vypracovat na jejich základě
- Všechny příslušné celostátní (regionální, místní) předpisy členských států EU (například týkající se silnic, nových a stávajících budov, veřejných prostranství) by měly zahrnovat normy pro pěší a cyklistickou dopravu

⁸ <https://ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling>

- Cílem je zajistit vyšší míru financování pro aktivní druhy dopravy v novém programovém období 2021–2027

2.6 OPATŘENÍ č. 6 - Podpora chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility

• Jaký je zde konkrétní problém?

Chůze a cyklistika jsou nejpřirozenějšími a nejudržitelnějšími formami dopravy a jsou nezbytné pro zajištění plné funkčnosti multi- a intermodálního dopravního systému (např. je při jejich využití důležité stihnout autobusové spojení, disponovat přístupem ke sdílení automobilů, jízdních kol či k jiným prostředkům sdílení nebo dosáhnout cílového bodu cesty po výstupu na terminálu). Přesto je zvláště chůze často podhodnocena, je-li vůbec měřena. Pokud ale nebudou k dispozici příslušná data, nezískají závazky ke zlepšení podmínek pro pěší a k podpoře využívání chůze či kola dostatečnou politickou podporu, přidělování zdrojů a prioritu.

Mnoho lidí nepřechází ve svém dopravním chování k aktivnějším formám i přesto, že je příslušná infrastruktura zavedena. Důvodem bývají bariéry v nastavení mysli: nedostatek znalostí o dostupnosti takových možností dopravy, nedostatek motivace, negativní postoj k aktivním způsobům dopravy, aspekty bezpečnosti a pohodlí, vnímání doby strávené na cestě, nedostatečné pochopení přínosů, nedostatečné pobídky v zaměstnání či ve škole a obecný odpor vůči změnám. A přitom sedavý způsob života nejen škodí zdraví, ale také přináší konkrétní ztráty pro ekonomiku: odhaduje se, že každý rok má EU⁹ kvůli nedostatku fyzické aktivity ztrátu přes 80 miliard eur.

Nejlepším způsobem maximalizace přínosů se ukázala být propagace chůze a cyklistiky jako součástí životního stylu, jež doplňují investice do zlepšení infrastruktury na podporu chůze a cyklistiky. Je třeba systematicky shromažďovat údaje o chování a preferencích v oblasti mobility a o bariérách a hnacích silách vzorců mobility. Především by měly být osloveny subjekty generující přepravu osob, jako jsou školy a podniky, protože mají vysoký potenciál vzorce dojíždění ovlivnit. Proto je třeba zaměřit se na zavedení plánů mobility pro školy a podniky.

• Navrhovaná opatření:

1. Shromáždit osvědčené postupy týkající se plánů mobility pro školy a podniky
2. Shromáždit praktické postupy hnacích sil změny chování

• Výstup

1. Zpráva o studii vyzdvihující příklady osvědčených postupů pro tvorbu plánů mobility pro školy a podniky
2. Zpráva o praktických postupech hnacích sil změny chování

⁹ Centrum pro ekonomiku a obchodní výzkum, [http://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](http://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

- **Přínos**

Bude možné sdílet poznatky o podpoře chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility s městy, která hledají nápady a inspiraci pro své aktivity a opatření v této oblasti.

- **Garant opatření**

Město Gdyně

- **Členové opatření**

Walk21, Malmö, ECF, POLIS, Evropská komise, Česká republika, Slovinsko, Nijmegen, EUROCITIES

- **Časový plán**

Příprava: listopad 2018 - březen 2019

Realizace: březen 2019 - září 2019

Dokončení: říjen 2019 - listopad 2019

- **Doporučení pro následné činnosti**

- Vypracovat kurzy a školení o způsobech aktivní mobility, které budou zahrnuty do vzdělávacího programu škol
- Začlenit aktivní mobilitu do státních strategií v oblasti zdraví, životního prostředí, vzdělávání, dopravy/mobility a změny klimatu
- Přepracovat metodiku pro plánování udržitelné městské mobility (SUMP) tak, aby se více věnovala chování v oblasti mobility (je třeba zohlednit v opatření č. 2: Větší využití plánování udržitelné městské mobility)

2.7 OPATŘENÍ č. 7 - Snižování rozdílností v regulaci přístupu vozidel do měst

• Jaký je zde konkrétní problém?

V návaznosti na Akční plán pro městskou mobilitu z roku 2009 zveřejnila Komise studii o omezování přístupu vozidel do měst¹⁰ (angl. UVAR), která zjistila, že situace v jednotlivých členských státech se značně liší jak v právním základu, tak v praktickém uplatnění. Balíček Komise věnovaný městské mobilitě¹¹ z roku 2013 přiznal členským státům významnou úlohu při poskytování správných rámcových podmínek pro opatření na místní úrovni.

Z mnoha dobrých důvodů města po celé EU zavádějí regulaci UVAR nebo její implementaci zvažují, např. v podobě zón dopravního přetížení nebo nízkoemisních zón (angl. LEZ). Je to dáno rostoucím množstvím důkazů a povědomím o účincích znečištění ovzduší na zdraví, rostoucími dopravními zácpami (a souvisejícími negativními náklady pro společnost) a skutečností, že skutečné emise z dopravy v řadě případů překračují limity stanovené v právních předpisech EU. Dalším důvodem je, že města musí taková opatření přijmout, aby splnila zákonné povinnosti stanovené ve směrnici EU o kvalitě vnějšího ovzduší. Rostoucí počet různých systémů regulace však může být pro občany a podniky matoucí a někteří je budou vnímat jako omezení svobody pohybu. Je také obtížné a v některých případech nemožné vyžadovat dodržování pravidel UVAR od vozidel pocházejících z jiných členských států.

Na Evropskou komisi v současné době přichází mnoho dotazů týkajících se různorodosti systémů regulace vjezdu do měst v EU a jejich nedostatečné harmonizace. Fragmentace přístupů totiž vede k neefektivnosti, a proto bude nutné se na jednotlivé systémy podívat podrobněji a zjistit, zda by bylo možné těmto nedostatkům čelit pomocí opatření na příslušné úrovni. A konečně, efektivitu stávajících systémů nikdo systematicky nehodnotí, ani o ní neinformuje.

• Navrhovaná opatření:

1. Zvýšit transparentnost systémů a umožnit veřejnosti, aby získávala relevantní informace jednodušeji, efektivněji a stále více v digitální podobě pomocí stávajícího nástroje (www.urbanaccessregulations.eu), který může sloužit jako výchozí bod¹²
2. Vyrovnat se s rozdílností a různorodostí systémů při současném respektování zásady subsidiarity poskytováním doporučení a osvědčených postupů, které mohou místním úřadům pomoci při návrhu a realizaci omezení vjezdu vozidel do měst.

• Výstupy

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/studies/doc/2010_12_ars_final_report.pdf

¹¹ KOM(2013) 913 v konečném znění

¹² Online platforma financovaná Komisí poskytuje všechny požadované informace na jednom místě a ve více jazycích: www.urbanaccessregulations.eu

1. Aktualizované informace o UVAR na jedné webové stránce
2. Dokument se zásadami pro zavádění UVAR vypracovaný Komisí ve spolupráci s městy, členskými státy a zainteresovanými stranami
(Záměrem je také prozkoumat, zda by bylo možné pro celou EU nalézt společnou technickou normu, založenou na interoperabilitě IT řešení, pro provádění a zpoplatnění těchto systémů, aby již nebylo zapotřebí vylepovat na autech samostatné nálepky a známky atd. Pro dosažení takové interoperability by mohla být základem nebo zdrojem inspirace Směrnice o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného¹³)

- **Přínos**

Toto opatření zvýší transparentnost systémů pro občany a podniky, omezí jejich rozptýlenost a poskytne správné rámcové podmínky pro aktivity měst v této oblasti.

- **Garant opatření**

Evropská komise (GŘ MOVE)

- **Členové opatření**

EUROCITIES, POLIS, CEMR

- **Časový plán**

Příprava: Říjen 2017 - říjen 2018 (již byla provedena podpurná studie s cílem pomoci městům efektivně realizovat systémy UVAR¹⁴)

Realizace: listopad 2018 - květen 2019

Dokončení: červen 2019 - říjen 2019

- **Doporučení pro následné činnosti**

- Členské státy by měly zpřístupnit přesné informace o provozu v reálném čase (v souladu se směrnicí o inteligentních dopravních systémech) a urychleně provést nařízení o jednotné digitální bráně ve vztahu k UVAR
- Shromažďovat data o funkčnosti stávajících systémů a posoudit jejich účinnost a dopad s ohledem na dosažení stanovených cílů, jako je snížení dopravního přetížení a znečištění ovzduší
- Přepracovat metodiku pro plánování udržitelné městské mobility (v ČR jde o dokument Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České

¹³ Úřední věstník L 166, 30. 4. 2004, str.124. Také označovaná jako „směrnice EETS“.

¹⁴ Studie byla zveřejněna v říjnu 2017 a je k dispozici na následujícím odkazu:

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies_en

republiky) tak, aby se více věnovala UVAR a správnému navržení, umístění a propagaci daných dopravních omezení (je třeba zohlednit v opatření č. 2: Větší využití plánování udržitelné městské mobility).

2.8 OPATŘENÍ č. 8 - Zkoumání dopadů zavedení nových služeb mobility

• Jaký je zde konkrétní problém?

Zvýšená urbanizace a nadměrná závislost na osobním vozidle staví města před výzvy, jakými jsou dopravní přetížení, nedostatek prostoru, ovzduší obsahující škodliviny a hluk. Cílem tohoto opatření je zjistit, jak mohou nové služby mobility (angl. NMS) poskytnout občanům podporu a napomoci orgánům odpovědným za dopravu při řešení těchto problémů. Současný vývoj v oblasti směřování dopravy vidí tvůrci dopravních politik a poskytovatelé služeb spojených s dopravou v tom, že se mobilita stane kombinací poskytovaných služeb, které sdružují data o pohybu a komunikují s okolní infrastrukturou. Jako nové služby mobility jsou popisovány nové typy dopravních služeb, které jsou z velké části založeny na sdílení automobilů a jízdních kol (kluby pro sdílení automobilů, jízda na vyžádání, spolujízda a bezstanicová sdílená kola).

Současně s tím existují nové způsoby poskytování přístupu k těmto službám prostřednictvím aplikací, které do různé míry integrují více druhů dopravy, od systémů sdílení automobilů až po sdílení kol a veřejnou dopravu. Integrované nové služby mobility a veřejná doprava se ve své konečné podobě stávají mobilitou jako službou (angl. MaaS). Různé aplikace MaaS jsou nyní využívány v několika evropských městech (také v USA) a nabízejí občanům nové způsoby, jak se přepravovat a platit za mobilitu.

Nové služby mobility mají potenciál nabídnout nová řešení, která omezí vlastnictví automobilů a motivují k racionálnějšímu využívání osobních vozidel. Snadný přístup k různorodé škále služeb (kola, sdílená auta, koloběžky) s bezproblémovým propojením a s uživatelsky přívětivým rozhraním, může být pro cestující atraktivní, ale může narušit stávající dopravní služby, jakými jsou taxislužby a veřejná doprava. Ze sociálního hlediska představují potenciál pro inkluzivnější systém mobility, protože mohou poskytovat větší objem i kvalitu služeb, např. pro osoby se sníženou pohyblivostí nebo se zdravotním postižením. Podmínkou však je dobré řízení systému mobility. NMS mohou být také prospěšné pro vzdálenější obydlené oblasti, jako jsou menší města v okolí velkoměst, kde je závislost na automobilové dopravě vysoká.

Konkrétní výzvy, kterými se chce Partnerství pro městskou mobilitu v rámci tohoto opatření zabývat, jsou:

- Podporovat města a regionální orgány v rozvoji nových přístupů k dobře fungujícím novým službám mobility tím, že bude zjišťovat, jaké mají města potřeby a očekávání od nových služeb mobility
- Najít příklady legislativních rámců, které umožňují integraci nových dopravců
- Podporovat výzkum dopadů nových služeb mobility a jejich potenciálu pro dekarbonizaci, čistší ovzduší, městskou a venkovskou dopravu, sociální začleňování, chování v silničním prostoru a měnící se vzorce dojíždění/cestování/ nákladní dopravy a logistiky v souvislosti s digitalizací výroby.
- Podporovat pilotní projekty, výzkumná a inovační opatření zaměřená na nové služby mobility v malých a středně velkých městech, jakož i potenciál pro venkovské a polycentrické oblasti.

- **Navrhovaná opatření:**

1. Zmapovat stávající aktivity realizované prostřednictvím fondů pro výzkum a inovace v rámci programu Horizont 2020
2. Sestavit případové studie zaměřené na potřeby a očekávání měst a na regulační a finanční rámce potřebné pro efektivní integraci nových služeb mobility do dopravní nabídky měst a regionů

- **Výstup**

Konkrétními výstupy jednotlivých podopatření budou:

1. realizace setkání platformy pro diskusi a výměnu zkušeností vycházejících z existujících evropských projektů, které se zabývají NMS vytvořením propojení s programovým výborem fóra CIVITAS na konferenci ve Štýrském Hradci v roce 2019 a sestavení tematického zasedání založeného na projektech, které v této oblasti nyní pracují: GECKO, I-MOVE, MyCorridor, MaaS4EU a STARS
2. soubor případových studií (se závěry a doporučeními) mapujících motivační a demotivační opatření používaná místními orgány, které již umožňují nebo upravují přístup k novým službám mobility na trhu mobility

- **Přínos**

Toto opatření podpoří města a regionální orgány v rozvíjení nových přístupů k zajištění dobře fungujících nových služeb mobility a k nalezení vhodných právních rámců pro integraci nových provozovatelů dopravy.

- **Garant opatření**

POLIS

- **Členové opatření**

Nijmegen, Bielefeld, Ulm, finské Ministerstvo dopravy a spojů, Helsinky, Region Valonsko, Evropská komise

- **Časový plán**

Příprava: leden 2018 - prosinec 2018

Realizace: leden 2019 - prosinec 2019

Dokončení: 2019 a dále prostřednictvím spolupráce EIP-SCC

- **Doporučení pro následné činnosti**

- Je nutné realizovat výzkum vlivu nových služeb mobility na dopravní chování ve městech. V rámci nových služeb mobility by měly být také prozkoumány obchodní případy a efektivnost nákladů, včetně pochopení počátečních motivací prvních subjektů, které se do služeb zapojí.
- Vyvinout testovací a pilotní koncepty pro zavádění a testování v reálném životě
- Městské regiony a menší města potřebují v této oblasti poradenství. Výsledky a závěry Partnerství pro městskou mobilitu vyplývající z realizace tohoto opatření, mohou sloužit jako výchozí bod pro diskusi o novém financovaném programu aplikovaného výzkumu a poskytnout mu soubor opatření a metodik pro „fázi č. 1“. V takovém nastavení je možné hodnotit náklady a problémy spojené s otevřenými daty atd. a jakýkoli následný obchodní model pak bude realistický.

2.9 OPATŘENÍ č. 9 - Vytvoření evropského rámce pro podporu inovací v oblasti městské mobility

• Jaký je zde konkrétní problém?

Úspěšného řešení problémů vyplývajících ze současných vzorců městské mobility a dopravy nelze dosáhnout zavedenými postupy. K transformaci systémů městské mobility a ke zvýšení jejich udržitelnosti a atraktivity pro uživatele je zapotřebí nových řešení.

Tato nová řešení je třeba vyvinout, testovat a následně je úspěšně zavést v praxi. To zahrnuje nové technologie, nové koncepty služeb a obchodní modely. Inovace je také nezbytná ve správě a plánování městské mobility, včetně funkční městské oblasti.

Evropská komise již řadu let podporuje inovace v oblasti městské mobility podporou výzkumu, technického vývoje a inovací prostřednictvím několika iniciativ, jako je CIVITAS¹⁵ a Inteligentní města a obce¹⁶ (financované z rámcového programu EU pro výzkum) nebo Městská inovativní opatření¹⁷ a strategie pro inteligentní specializaci¹⁸ (financované z Evropského fondu pro regionální rozvoj).

Přestože stávající rámec poskytuje několik možností financování inovativních řešení mobility a sdílení znalostí, zdá se, že existuje prostor pro zlepšení, aby se tyto možnosti lépe přizpůsobily potřebám měst a funkčních městských regionů. Ve fázi přípravy byly identifikovány zejména následující slabé stránky:

- Požadovaný rozsah projektů a nedostatek flexibility (Většina inovativních projektů nepotřebuje mnohamilionovou investici, ale nemůže být realizována bez externího financování)
- Velká administrativní zátěž a nízká úspěšnost (Většina fondů EU vyžaduje založení konsorcia s několika mezinárodními partnery. To je obtížné a časově náročné. UIA o taková partnerství nežádá, ale z 93 žádostí bylo poskytnuto financování pouze pěti projektům. Mnoho měst proto nebude žádat vůbec.)
- Nové modely podnikání a správy, mnoho aktérů, různé zájmy (Nalézání řešení na poli mobility se stále více stává odpovědností několika soukromých a veřejných partnerů, a nikoli pouze místní samosprávy. Jde o společný úkol a společný zájem i riziko pro všechny zúčastněné strany, tj. města a regiony, podniky, státní/ federální vlády a větší zaměstnavatelé).
- Návaznost na pilotní projekty: zavádění v praxi a šíření (Problém se zaváděním do praxe spočívá v tom, že počáteční pilotní projekt je sice inovativní, ale zavádění jeho výsledků do praxe již není pro získání financování způsobilé.)

¹⁵ <http://civitas.eu/>

¹⁶ <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

¹⁷ <http://www.uia-initiative.eu/en>

¹⁸ <http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/>

Kromě toho zejména malým a středně velkým městům, která nejsou pravidelně zapojena do evropských projektů, chybějí informace o existujících fondech a jejich cílech.

- **Navrhované opatření:**

Optimalizovat stávající programy financování tak, aby mohla města a regiony snadněji žádat o finanční prostředky a také je získat na menší inovativní projekty.

- **Výstup**

Konkrétním výstupem opatření bude poziční dokument o tom, jak optimalizovat programy financování, které budou šířeny prostřednictvím národních kontaktních míst programu Horizont 2020.

- **Přínos**

Toto opatření pomůže městům a regionům rozvíjet, testovat a pak úspěšně zavádět inovativní řešení v oblasti mobility do praxe. Výše popsané slabé stránky budou konkretizovány a budou doplněny některé příklady, které je ilustrují z pohledu měst. Budou stanoveny možná řešení, která přispějí k diskusi o programech financování po roce 2020.

- **Garant opatření**

Město Nijmegen

- **Členové opatření**

Bielefeld, Torres Vedras, POLIS, EUROCITIES, Evropská komise

- **Časový plán**

Příprava: listopad 2018 - únor 2019

Realizace: březen 2019 - září 2019

Dokončení: konec roku 2019 v závislosti na diskusích o programech financování po roce 2020.

- **Doporučení pro následné činnosti**

- Vytvořit přehled stávajících fondů a jejich cílů a vývojový diagram, který městům a regionům pomůže vybrat správný fond pro jejich projekt

3 DOPORUČENÍ

3.1 DOPORUČENÍ č. 1 - Zapojit obce, města a regiony do víceletého finančního plánování

Evropská komise oznámila své návrhy týkající se víceletého finančního rámce pro období po roce 2020 v létě 2018 a příprava dalšího programového období již začala.

Strany Partnerství pro městskou mobilitu Městské agendy EU vyzývají k posílení partnerství s obcemi, městy a regiony při víceletém finančním plánování. Jsme přesvědčeni o nutnosti zapojit místní a regionální orgány do tvorby víceletých finančních plánů, aby bylo možné zajistit integrované městské strategie a zdokonalit dopravní systémy. Mělo by být také zohledněno propojení mezi venkovem a městem.

Podpora z rozpočtu EU na zavádění projektů udržitelné dopravy by měla pokračovat i v období po roce 2020.

Městská agenda pro EU zavedla model partnerství a přímého dialogu mezi městy, regiony, státními a evropskými institucemi s cílem řešit společné výzvy měst a regionů. Tento postup by mohl být při víceletém finančním plánování uplatněn analogicky na úrovni EU, na vnitrostátní, místní i regionální úrovni.

Důležitým krokem v tomto směru byl také Evropský kodex chování pro partnerskou spolupráci v rámci politiky soudržnosti, který však nebyl v přípravné fázi operačních programů v celé EU plně uplatňován. Ještě existuje dostatečný prostor pro rozvoj partnerského přístupu jak z hlediska škály partnerů, tak úrovně jejich zapojení.

Podrobná doporučení:

- Národní politické priority by měly být určovány na základě komplexního partnerského dialogu s městy a regiony. Je také důležité zahrnout do integrovaného plánování úroveň venkova.
- Městské a regionální orgány by měly být přímo zapojeny do výběru tematických priorit a nástrojů pro provádění podpory udržitelného územního rozvoje.
- Měl by být uplatňován Evropský kodex chování pro partnerskou spolupráci.

Obce, města a regionální úřady prokazují svou schopnost vedení a mají odpovídající kompetence a praktické zkušenosti. Měly by být úzce zapojeny do nastavení programových priorit a do výběru nejvhodnějších implementačních nástrojů v rámci víceletého finančního plánování. To pomůže propojit dané potřeby s odpovídajícími zdroji a usnadní to používání integrovaného přístupu zdola nahoru. Aby se zlepšila účinnost politiky při řešení problémů v praxi, musí být místní a regionální orgány do tvorby politik a programů smysluplně zapojeny.

Toto doporučení schvalují následující strany Partnerství pro městskou mobilitu:

Členské státy:

- Česká republika (spolukoordinátor)
- Kypr
- Finsko
- Rumunsko
- Slovinsko

Regiony:

- Valonsko
- Skåne

Evropské organizace:

- CEMR
- EUROCITIES

Města:

- Karlsruhe (spolukoordinátor)
- Bari
- Bielefeld
- Burgas
- Gdyně
- Malmö
- Nijmegen
- Torres Vedras

Zainteresované strany:

- Evropská cyklistická federace
- POLIS
- UITP

3.2 DOPORUČENÍ č. 2 - Zlepšit přeshraniční mobilitu

Evropa budoucnosti je Evropou měst a regionů. Citlivé rozhraní mezi členskými státy EU tvoří zejména funkční příhraniční regiony. V příhraničních regionech se evropská integrace projevuje nejdříve, a to mezi občany v jejich každodenním životě prostřednictvím většího, efektivnějšího a integrovanějšího trhu práce a kulturní výměny. Jakožto prototyp evropské integrace mají příhraniční regiony větší význam, než by mohl naznačovat jejich samotný počet. Zde se Evropa projevuje ve svém nejmenším měřítku.

Ve stále těsněji propojené Evropě vyzývají příhraniční regiony k nastavení mobility osob a zboží, která není omezena státními hranicemi. Přeshraniční mobilita je nezbytným předpokladem pro integraci ekonomického prostředí s prostředím pro život.

Oceňujeme, že význam přeshraniční mobility byl na politické úrovni všeobecně uznán a že v posledních letech byla přijata opatření k uspokojení rostoucí poptávky po zlepšení přeshraniční mobility. Realizace v praxi však stále čelí praktickým výzvám. Aby bylo možné přeshraniční mobilitu dále podporovat, je nezbytné odstranit existující překážky. Rozhodujícím faktorem je, aby všechny příslušné orgány na regionální, národní a evropské úrovni přikládaly příhraničním regionům větší politickou hodnotu a prohlubovaly vzájemnou spolupráci.

Jsme přesvědčeni, že zejména posílením mobility jako spojovacího článku mezi členskými státy již nebudou hranice vnímány jako hranice. Proto důrazně doporučujeme:

- Vytvoření společné politiky územního plánování a regionálních plánů přeshraničního rozvoje:
Národní územní plány a plány regionálního rozvoje by se měly zaměřit na celý příhraniční region s ohledem na přeshraniční rozměr. To platí zejména pro plány mobility a dopravy a vyžaduje to užší spolupráci a koordinaci mezi sousedními zeměmi na všech příslušných politických úrovních, včetně vymezení společných norem a cílů mobility, jakož i vzájemného přístupu k datům a jejich sladění.
- Uznání jednotlivých řešení přeshraniční mobility jako příkladů osvědčených postupů pro širší Evropu:
Příhraniční regiony by měly být uznány a aktivně podporovány jako experimentální pole a živé laboratoře pro inovativní, udržitelná a multimodální řešení mobility. Řešení mobility testovaná v příhraničních regionech mají potenciál být přenesena do jiných regionů a úrovní evropské správní hierarchie. Vytvářejí tak vysokou přidanou hodnotu pro EU jako celek.
- Posílení Evropského seskupení pro územní spolupráci (ESÚS):
Stávající platformy přeshraniční spolupráce, které se osvědčily, jako např. Evropské seskupení pro územní spolupráci, by měly být dále politicky posíleny a prakticky konsolidovány. Jsou charakteristickým znakem přeshraniční spolupráce, neboť disponují vysokou úrovní odborných znalostí a zkušeností, zejména v oblasti mobility a dopravy. ESÚS by měla získat prioritní přístup k odpovídajícímu financování. To se týká jak velkých projektů dopravní infrastruktury, tak i menších projektů mobility.
- Lepší možnosti financování projektů přeshraniční mobility:
Struktura financování projektů přeshraniční mobility a rozvoje by měla být jednodušší a realističtější. Každý projekt, bez ohledu na jeho velikost nebo význam, by měl mít odpovídající možnosti financování. Administrativní zátěž by měla být přiměřená danému financování. Zvláštní pozornost by měla být věnována provozním nákladům (zejména v oblasti veřejné dopravy), aby se zamezilo zdvojenému uplatňování paušálních poplatků (na každé straně hranice).

Tato doporučení pro zlepšení přeshraniční mobility vytvořili v úzké spolupráci členové Partnerství pro městskou mobilitu a aktéři přeshraniční spolupráce regionu Horního Porýní.

4 VAZBY NA JINÉ ZÁVAZKY

4.1 Vazby na průřezové otázky

V Amsterodamském paktu bylo konstatováno, že městské problémy vyžadují integraci různých aspektů politiky, aby se předešlo protichůdným důsledkům a aby se zefektivnily intervence v městských oblastech. V souladu s pravomocemi a povinnostmi různých zapojených stran a s přihlédnutím k tomu, že EU v některých z těchto otázek nemá pravomoci, musí jednotlivá partnerství zvážit význam průřezových otázek pro vybraná prioritní témata.

Následující body uvádějí, jak byla tato témata zohledněna při tvorbě akčního plánu Partnerství pro městskou mobilitu.

1. Řádná správa měst, přiměřené a strategicky pojaté územní plánování a integrovaný přístup

Řádná správa měst, přiměřené a strategicky pojaté územní plánování a integrovaný přístup jsou pro Partnerství vysoce relevantní a důležité otázky. Zejména v opatření č. 1 o víceúrovňové správě a v opatření č. 2 o posílení rámce pro plánování udržitelné městské mobility (SUMP) se uvádí:

- V současné době existuje široká shoda, že řešení městské mobility vyžaduje víceúrovňovou správu a partnerský přístup, jež zajišťují vysokou míru horizontální a vertikální integrace. Zůstává otázkou, jak v praxi realizovat takové integrované přístupy s více partnery, a to způsobem, který respektuje příslušné kompetence a odpovědnost všech zapojených stran a který přináší dobré výsledky včas a efektivně.
- V mnoha městských oblastech se plánování městské dopravy stále zaměřuje především na infrastrukturní projekty, a nikoli na podporu nových paradigmat a vzorců městské mobility. Je důležité úspěšně propojit politickou vizi, strategické plánování a potřeby a očekávání občanů a podniků.
- Je třeba mít jasnější představu o současném stavu realizace SUMP v celé EU, o tom, kde leží hlavní překážky pro širší provádění politik udržitelné městské mobility, a o tom, jakou podporu získávají a měly by získávat městské samosprávy z úrovně státu a EU. V současné době existuje mnoho přístupů k SUMP na vnitrostátní úrovni a města uvádějí, že mezi hlavní překážky zpracování SUMP patří chybějící státní/regionální podpora (včetně financování) a odpovídající regulační rámec.

V akčním plánu byly navrženy následující činnosti, které se týkají širšího zavádění plánů udržitelné městské mobility a mají tyto otázky řešit:

- Vypracovat přehled a analýzu vnitrostátních rámců, které jsou v 28 členských státech zavedeny, s cílem vytvořit úplný přehled současného stavu realizace plánů městské mobility a úplné profily zemí, které budou dostupné prostřednictvím platformy SUMP
- Naplnit databázi měst se SUMP na webové stránce ELTIS informacemi o plánech městské mobility a dopravy v jednotlivých městech a velkoměstech

- Vypracovat soubor příkladů osvědčených postupů v oblasti SUMP z celé EU, zahrnující města různých velikostí.
- Připravit aktualizovanou metodiku pro SUMP v souladu s posledními trendy v dopravě a mobilitě.

V akčním plánu byla navržena následující činnost, která se týká posílení víceúrovňové spolupráce a správy a má tyto otázky řešit:

- Shromáždit a sdílet praktické zkušenosti s přístupy víceúrovňové správy a partnerství, které byly zavedeny do praxe v městských a funkčních městských oblastech (včetně polycentrických, městských/venkovských oblastí) po celé Evropě.

2. Spolupráce mezi městy a venkovem, mezi městy navzájem a přeshraniční spolupráce

Partnerství pro městskou mobilitu uznává, že tvorba a provádění komplexních a integrovaných politik městské mobility pro města se netýká jen měst samých, ale zahrnuje jak funkční městskou oblast, tak i část města s nižší hustotou osídlení. To vyžaduje úzkou spolupráci mezi různými úrovněmi veřejné správy (zejména obecní) i překračování administrativních hranic. Spolupráce mezi městem a venkovem, také úzce souvisí s konceptem polycentrického rozvoje, je popsána v bodě 5. Doporučení č. 2 se zabývá konkrétně zlepšením přeshraniční mobility.

3. Inovativní přístupy

Akční plán se zaměřuje na zlepšení rámce pro inovace v oblasti městské mobility (opatření č. 9), jakož i na to, jak používat stávající inovativní přístupy a nástroje a podporovat jejich implementaci. Cílem opatření č. 8 o nových službách mobility je například prozkoumat, jak může zavedení NMS přinést občanům řešení a podpořit dopravní orgány při řešení problémů v oblasti dopravního přetížení, kvality ovzduší, hluku, kvality života, sociálního začlenění a zdraví. Opatření č. 4 se také zaměřuje na pomoc při zavádění inovativních čistých autobusů.

Pro vytvoření lepšího rámce pro inovace akční plán navrhuje:

- optimalizovat stávající programy financování tak, aby mohla města a regiony snadněji žádat o finanční prostředky a také je získat na menší inovativní projekty.

4. Dopad na společenské změny, včetně změny chování

Chování je významným faktorem ovlivňujícím negativní účinky městské mobility. Partnerství se zaměřuje na společenské změny a změny chování prostřednictvím podpory aktivnějších způsobů mobility (opatření č. 5 a 6).

Volba druhu dopravy, udržitelné využívání energie, nakládání s odpady atd. mají přímý dopad na kvalitu ovzduší. Je tedy nezbytné podporovat orgány při zavádění opatření v oblasti mobility, která mají na ovzduší pozitivní dopad. Tato témata byla proto vyhodnocena jako velmi důležitá pro dosažení lepší kvality života, včetně

kvality ovzduší, zdraví, snížení dopravních zácp a sociálního začleňování. Navrhují se tyto činnosti:

- Shromáždit osvědčené postupy týkající se plánů mobility pro školy a podniky
- Shromáždit praktické postupy hnacích sil změny chování

5. Výzvy a příležitosti malých a středně velkých měst a polycentrický rozvoj

Partnerství pro městskou mobilitu definovalo zvláštní otázky ve vztahu k velikosti města, například v opatření nových služeb mobility: malá a středně velká města mohou těžit z používání NMS především kvůli své závislosti na automobilové mobilitě a často omezenému přístupu ke službám veřejné dopravy.

Partnerství pro městskou mobilitu také uznává, že poskytování vhodných rámcových podmínek může být jiné pro města různých velikostí a pro polycentrický rozvoj území. Partnerství to specifikovalo v opatření č. 2:

- Vypracovat soubor příkladů osvědčených postupů v oblasti SUMP z celé EU zahrnující města různých velikostí.

6. Obnova měst

Obnovou a regenerací měst rozumíme přeměnu stávajících městských oblastí takovým způsobem, aby vyhovovaly prostředí s mnohem hustším zalidněním a obecně smíšeným využitím. Obnova umožňuje využití a rozvoj oblasti tak, aby lépe odpovídala současným a budoucím potřebám rostoucího města. Partnerství se sice nezaměřilo přímo na vztah městské mobility a obnovy měst, nicméně zlepšování infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu v opatření č. 5 přímo souvisí se zvyšováním kvality městských oblastí. Lepší dosažitelnost (opatření č. 3) je také považována za prostředek zvyšování potenciálu jednotlivých čtvrtí a odstraňování sociálního vyloučení.

7. Přizpůsobení se demografickým změnám

Demografie se snaží porozumět populačním změnám tím, že zkoumá demografické složky, jako je pohlaví, věk, etnický původ, vlastnictví bydlení, mobilita, postižení, jazykové znalosti, postavení v zaměstnání a lokalita. Partnerství se nepřímo věnovalo přizpůsobení se demografickým změnám v mobilitě prostřednictvím opatření týkajících se chování (opatření č. 6), nových služeb mobility (opatření č. 8) a dosažitelnosti veřejné dopravy (opatření č. 3).

8. Dostupnost a kvalita veřejných služeb obecného zájmu

Mezi městskou mobilitou a dostupností veřejných služeb obecného zájmu existuje přímá vazba. Existuje rovněž přímá vazba mezi dosažitelností (opatření č. 3) a dostupností veřejných služeb.

9. Mezinárodní rozměr (Habitat III a Cíle udržitelného rozvoje).

V následující kapitole najdete podrobnou analýzu souladu akčního plánu s Cíli udržitelného rozvoje OSN.

4.2 Nová agenda pro města a Cíle udržitelného rozvoje

Akční plán se výslovně zabývá otázkami souvisejícími s 11 ze 17 Cílů udržitelného rozvoje (angl. SDGs) vyhlášených OSN v roce 2016. Přímé a nepřímé dopady lze měřit na základě navrhovaných opatření a politik.

Následuje analýza přispění akčního plánu k plnění jednotlivých Cílů udržitelného rozvoje.

Cíl 1. Vymýtit chudobu ve všech jejích formách všude na světě

Politiky městské mobility a opatření a politiky zaměřené na snižování chudoby se zabývají plánováním a realizací takové mobility, která zajistí lepší dosažitelnost sociálně-ekonomických aktivit. Dosažitelná a cenově dostupná mobilita má pozitivní dopad na sociální začleňování v městských oblastech na všech úrovních rozvoje. Všechna opatření akčního plánu významně přispívají ke zvýšení dostupnosti a tím podporují Cíl 1.

K tomuto cíli přispívají zejména opatření č. 5 a 6, která zajišťují bezpečnější, čistší a cenově dostupnější (aktivní) mobilitu, zatímco opatření č. 8 a 9 se zaměřují na podporu inovací v oblasti technologií, řízení a podnikání, čímž se mobilita stává levnější službou dostupnou pro chudší skupiny obyvatelstva.

Cíl 2. Vymýtit hlad, dosáhnout potravinové bezpečnosti a zlepšení výživy, prosazovat udržitelné zemědělství

Zaměření na městskou mobilitu a zaměření na osobní dopravu snižuje dopady akčního plánu v cílových hodnotách týkajících se Cíle 2.

Cíl 3. Zajistit zdravý život a zvyšovat jeho kvalitu pro všechny v jakémkoli věku

Toto je hlavním cílem navrhovaných opatření.

Zejména opatření č. 5 přispívá k podpoře účinků aktivních způsobů dopravy na zdraví, a to podporou rozvoje infrastruktury; opatření č. 6 se zaměřuje na politiky šíření informací, které propagují přechod k aktivním způsobům dopravy, tj. k chůzi a cyklistice.

Cíl 4. Zajistit rovný přístup k inkluzivnímu a kvalitnímu vzdělání a podporovat celoživotní vzdělávání pro všechny

Zaměření na městskou mobilitu a zaměření na osobní dopravu snižuje dopady akčního plánu v cílových hodnotách týkajících se cíle 4.

Cíl 5. Dosáhnout genderové rovnosti a posílit postavení všech žen a dívek

Jednou z klíčových otázek rovnosti žen a mužů je rovnost v dostupnosti. Tato problematika je méně viditelná v rozvinutých zemích, kde ženy a dívky mají téměř úplnou rovnost ve využívání dopravy, avšak otázky týkající se bezpečnosti a nákladnosti jsou rovněž důležité, neboť se týkají sociální rovnosti a rozdílů v odměňování žen a mužů, a tudíž mají dopad na nerovnost pohlaví.

Přestože není rovnost žen a mužů v žádném opatření akčního plánu výslovně vyzdvížena, je rozhodně součástí diskusí v opatření č. 5 (např. o bezpečnosti) a 6 (např. o dopravním chování). Opatření č. 8 se zabývá službami mobility založenými na technologiích a inovacemi, které mají velký potenciál fungovat jako nástroj pro zvýšení rovnosti žen a mužů v městské mobilitě.

Cíl 6. Zajistit všem dostupnost vody a sanitačních zařízení a udržitelné hospodaření s nimi

Zaměření akčního plánu na městskou mobilitu a na osobní dopravu snižuje jeho dopady v cílových hodnotách týkajících se Cíle 6.

Cíl 7. Zajistit přístup k cenově dostupným, spolehlivým, udržitelným a moderním zdrojům energie pro všechny

Energetická bezpečnost, efektivita a cenová dostupnost jsou silně spojeny s využíváním energie v dopravě.

Opatření č. 5 a 6 s danou problematikou úzce souvisejí z důvodu jejich zaměření na rozvoj infrastruktury pro aktivní druhy dopravy a podpory změny chování ve prospěch méně energeticky náročných druhů dopravy. Opatření č. 9 se věnuje energetické účinnosti prostřednictvím rozvoje energeticky účinných řešení mobility (nové služby mobility). Opatření č. 4 se zaměřuje na využívání energeticky účinných a udržitelných prostředků v systémech veřejné dopravy (čisté autobusy). A opatření č. 2 usiluje o integrovaný přístup k plánování městské mobility.

Cíl 8. Podporovat trvalý, inkluzivní a udržitelný hospodářský růst, plnou a produktivní zaměstnanost a důstojnou práci pro všechny

Politiky a opatření v oblasti městské mobility rozhodně přispívají k udržitelnému a inkluzivnímu hospodářskému růstu tím, že zvyšují efektivitu a udržitelnost mobility a zvyšují tak dosažitelnost.

Opatření č. 8 a 9 se zaměřují na podporu nových služeb mobility a podporu inovačního prostředí pro tento nový přístup k mobilitě, jehož cílem je podpora hospodářského růstu v dopravě a také jeho přesah do jiných hospodářských odvětví. Opatření č. 2 se zaměřuje na to, aby plánování mobility mělo řádný technický rámec, a to podporou integrovaného přístupu SUMP a současně směrnicí EU o mobilitě.

Cíl 9. Vybudovat odolnou infrastrukturu, podporovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace

Infrastruktura je jedním z klíčových pilířů městské mobility a je řešena alespoň nepřímo ve všech navrhovaných opatřeních.

Opatření č. 5 významně přispívá k vytváření fungující a odolné infrastruktury pro aktivní druhy dopravy. Opatření č. 8 a 9 se zabývají inovacemi v oblasti městské mobility, které mají pozorovatelné dopady na účinnost systému mobility. Opatření č. 2 se zaměřuje na integrovaný přístup plánování městské mobility prostřednictvím konsolidace rámce SUMP.

Cíl 10. Snižit nerovnost uvnitř zemí i mezi nimi

Jak již bylo řečeno, městská mobilita hraje klíčovou úlohu při zajišťování vyšší dostupnosti a podporuje tak rozvoj, tj. snížení celkové nerovnosti.

Opatření č. 5 a 6 přispívají k rozvoji aktivních způsobů dopravy v městské mobilitě, čímž napomáhají snížit sociální nerovnost ve městech. Opatření č. 8 a 9 se zaměřují na využití technologií pro účinnější a inkluzivnější, a tedy spravedlivější systémy mobility. Opatření č. 2 se zabývá integračním (a tedy inkluzivním) plánováním městské mobility.

Cíl 11. Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce

Zkvalitnění městské mobility přirozeně směřuje k větší inkluzivnosti městských oblastí.

K tomuto cíli přispívají všechna opatření, zejména opatření č. 2, 3, 4, 5, 6, 8 a 9, kde je mobilita podporující začlenění řešena prostřednictvím podpory aktivních druhů dopravy, využívání veřejné dopravy, využívání technologií a nových služeb a zohlednění integrovaného plánování mobility. Opatření č. 3 se konkrétně zaměřuje na řešení cíle 11.2:

„Do roku 2030 poskytnout všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy se zvláštním důrazem na potřeby lidí v těžké situaci jako ženy, děti, osoby se zdravotním postižením a starší osoby.“

Cíl 12. Zajistit udržitelnou spotřebu a výrobu

Viz popis u Cíle 7.

Cíl 13. Přijmout bezodkladná opatření na boj se změnou klimatu a zvládnání jejích dopadů

Viz popis u Cíle 7.

Cíl 14. Chránit a udržitelně využívat oceány, moře a mořské zdroje pro zajištění udržitelného rozvoje

Zaměření akčního plánu na městskou mobilitu snižuje přímé dopady v cílových hodnotách týkajících se Cíle 14.

Cíl 15. Chránit, obnovovat a podporovat udržitelné využívání suchozemských ekosystémů, udržitelně hospodařit s lesy, zamezit rozšiřování pouští, zastavit a následně zvrátit degradaci půdy a zastavit úbytek biodiverzity

Zaměření akčního plánu na městskou mobilitu snižuje přímé dopady v cílových hodnotách týkajících se Cíle 15.

Cíl 16. Podporovat mírové a inkluzivní společnosti pro udržitelný rozvoj, zajistit všem přístup ke spravedlnosti a vytvořit efektivní, odpovědné a inkluzivní instituce na všech úrovních

Všechna opatření akčního plánu se zaměřují na politiky a opatření, která podporují udržitelný rozvoj ve všech jeho proklamacích. Opatření č. 1 se zaměřuje na rozvoj systémů správy v oblasti městské mobility.

Cíl 17. Oživit globální partnerství pro udržitelný rozvoj a posílit prostředky pro jeho uplatňování

Zaměření akčního plánu na městskou mobilitu snižuje přímé dopady na cílové hodnoty týkající se Cíle 17.

PŘÍLOHA

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ POLITICKÝCH A VEDOUCÍCH PŘEDSTAVITELŮ

Karlsruhe, 6. března 2018

My, **politici a vedoucí představitelé Partnerství pro městskou mobilitu**, kteří jsme se dne 6. března 2018 sešli v Karlsruhe s cílem projednat potenciál Partnerství pro městskou mobilitu a tím spoluutvářet budoucí politiky mobility, bychom rádi učinili toto společné prohlášení.

Uznáváme, že **Městská agenda pro EU**, která byla oficiálně zřízena *Amsterodamským paktem* a schválena na neformálním zasedání ministrů EU odpovědných za městské záležitosti v květnu 2016, usiluje o podporu spolupráce mezi všemi úrovněmi správy s cílem dosáhnout udržitelné, sociálně inkluzivní, inovativní a hospodářsky silné Evropy;

Městská agenda pro EU se zaměřuje konkrétně na tři pilíře tvorby a provádění politik EU: *zlepšování právní úpravy, lepší financování a lepší výměnu znalostí*. Zavádí novou pracovní metodu, která spočívá v ustanovení dvanácti tematických partnerstvích, která se zaměřují na řadu prioritních témat; Partnerství pro městskou mobilitu mezi nimi;

Partnerství pro městskou mobilitu se zabývá podporou udržitelné a účinné mobility v městských oblastech s cílem podpořit lepší služby pro občany a vytvořit nové příležitosti na základě inovativních řešení;

Partnerství pokrývá střednědobou a dlouhodobou perspektivu městské mobility a zaměřuje se na čtyři klíčové oblasti:

- správu a plánování
- aktivní způsoby dopravy a využívání veřejného prostoru
- veřejnou dopravu a přístupnost
- nové služby v oblasti mobility a inovace,

MY

ZDŮRAZŇUJEME, že Městská agenda pro EU je jedním z nejdůležitějších a slibných nástrojů, které máme při podpoře urbánní dimenze v politikách na všech úrovních správy (na regionální, vnitrostátní a evropské úrovni), zejména pokud jde o politiku soudržnosti po roce 2020.

ZDŮRAZŇUJEME, že přístup založený na partnerství spočívající v rovné účasti všech úrovní správy, který je obohacen odbornými znalostmi příslušných zúčastněných stran, demonstruje prokazatelnou přidanou hodnotu tím, že odráží

a respektuje zájmy a potřeby různých aktérů, kteří se aktivně podílejí na rozvoji městské mobility v celé Evropě.

UZNÁVÁME, že mobilita na místní úrovni je klíčovým rozvojovým nástrojem v evropských městských oblastech, přičemž jsme v našem společném návrhu akčního plánu tuto problematiku dokázali uchopit výběrem nejdůležitějších témat pro zlepšení městské mobility.

STVRZUJEME cíle Partnerství pro městskou mobilitu a podporujeme jejich provádění, pokud jde o zlepšování právní úpravy, lepší financování a lepší výměnu znalostí.

VÍTÁME, že partnerství koordinované městem Karlsruhe a Českou republikou vypracovalo návrh akčního plánu, který je nyní přístupný pro konzultace a veřejnou zpětnou vazbu. Tento dokument je společným úsilím všech partnerů a byl vypracován v úzké výměně názorů s příslušnými zúčastněnými stranami z celé Evropy.

UZNÁVÁME, že dokončení akčního plánu a jeho provádění jsou důležitými milníky pro úspěch partnerství. To vyžaduje trvalý závazek a podporu ze strany všech partnerů včetně zúčastněných stran, jakož i povědomí a ducha sdílené odpovědnosti za naše partnerství.

DŮRAZNĚ DOPORUČUJEME, aby byla dále rozpracována opatření stanovená v návrhu akčního plánu s cílem usnadnit jeho provádění.

VÍTÁME závazek partnerství k transparentnosti ve všech fázích projektu, a to prostřednictvím přizvání dalších měst, regionů, členských států a zúčastněných stran, aby přispěly k akčnímu plánu prostřednictvím různých informačních činností/šíření dosahu.

VYZÝVÁME osoby s rozhodovací pravomocí na všech úrovních správy, aby pokročily v přípravě závěrů a doporučení partnerství při utváření, financování a provádění budoucích městských politik.

MY, političtí a vedoucí představitelé, si přejeme úspěšné dosažení cílů partnerství s podporou všech příslušných zúčastněných stran v celé EU a očekáváme, že se znovu sejdeme, abychom s již platným akčním plánem pro partnerství zlepšili budoucnost městské mobility.



**MINISTRY
OF REGIONAL
DEVELOPMENT CZ**

David Koppitz
ředitel odboru regionální politiky
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR



Karlsruhe
Dr. Frank Mentrup
primátor
město Karlsruhe



**REPUBLIC OF SLOVENIA
MINISTRY OF INFRASTRUCTURE**

Polona Demšar Mitrovič
Ministerstvo infrastrukture
Slovensko



Nijmegen

Harriët Tiemens
místostarostka
město Nijmegen



**REGION
SKÅNE**
Mätta Ivarsson
předsedkyně Výboru pro regionální rozvoj
Region Skåne



GDYNIA
Katarzyna Gruszecka-Spychala
místostarostka
město Gdyně



Ruska Boyadzhieva
místostarostka „Evropské politiky a životní prostředí“
obec Burgas



Carlos Bernardes
prezident
obec Torres Vedras



Frederic Vallier
generální sekretář
Rada evropských obcí a regionů



Christian Specht
náměstek primátora města Mannheim a místopředseda
Fóra pro mobilitu EUROCITIES



Mohamed Mezghani
generální tajemník
Mezinárodní asociace veřejné dopravy



Karen Vancluysen
generální tajemnice
POLIS



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Dr. Bernhard Ensink
generální tajemník
Evropská cyklistická federace

Toto prohlášení rovněž stvrzují následující členové Partnerství pro městskou mobilitu, kteří nebyli přítomni setkání dne 6. března 2018:



Stadt Bielefeld
Der Oberbürgermeister

Pit Clausen
primátor
město Bielefeld



Malmö stad

Andreas Schönström
místostarosta
město Malmö



Athena Aristotelous-Cleridou
ředitelka odboru městského plánování a bydlení
Ministerstvo vnitra
Kypr



MINISTRY OF REGIONAL DEVELOPMENT
AND PUBLIC ADMINISTRATION

Paul Stănescu
místopředseda vlády
pro regionální rozvoj a veřejnou správu
Rumunsko