

# EVROPSKÉ „PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU“ PO 3 LETECH

Jiří Vlček, Jana Lick Řehořová

Cílem článku je informovat o dosažených výsledcích evropského projektu „Partnerství pro městskou mobilitu“ (Partnership for Urban Mobility, „PUM“). Toto tematické partnerství lze zařadit do kategorie projektů experimentální správy a spolupráce a jeho spolukoordinátorem je společně s německým městem Karlsruhe Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Čtenáři bude přiblížen samotný průběh projektu, jeho milníky, návrhy opatření akčního plánu a konečné výstupy stejně tak jako širší kontext a souvislosti, ve kterých se projektové aktivity až do letošního roku odehrávají. Tříletý projekt PUM, na jehož realizaci se podílí 25 evropských partnerů reprezentujících členské státy, evropské instituce, města, regiony a zastřešující zájmové organizace, je totiž jen jedním z celkových 14 tematických partnerství Městské agendy pro EU („MAEU“), tj. iniciativy ustanovené Amsterodamským paktem v polovině roku 2016. Přijetí tohoto rámcového dokumentu ministry evropských zemí bylo zásadním krokem ke konceptualizaci politiky rozvoje měst na úrovni EU. Konkrétním prostředkem realizace tohoto konceptu jsou projekty zaměřené na prioritní témata, jejichž podrobné rozpracování si klade za cíl přispět svým dílem k zvýšení kvality života v městských oblastech EU.

## Úvod

Téma doprava ve městech (v moderním pojetí udržitelná a čistá městská mobilita) lze vnímat jako významný prvek ekosystému měst a přiléhajících regionů, který jejich každodenní (ne)fungování velmi zásadně ovlivňuje. Zároveň je tato oblast v současném i budoucím programovém období EU jednou z velmi podporovaných priorit zacílení evropských fondů a dalších finančních nástrojů. Na místní úrovni, kam evropské i národní prostředky putují, však často chybí odpovídající know-how na jejich efektivní čerpání i samotné zkušenosti s pilotními projekty a realizací funkčních partnerství mezi městy, včetně těch mimo administrativní hranice municipalit. Ukazuje se, že výměnu zkušeností a dobré praxe mezi městy je vhodné stimulovat, o což se vedle MAEU snaží dlouhodobě i tradičnější evropský program URBACT (v současné verzi III). Pro ten je – stejně jako u MAEU – zřízeno kontaktní místo na MMR ČR. I z těchto důvodů a z potřeby lépe propojit evropskou úroveň s hierarchicky nižšími úrovněmi správy se objevuje partnerství PUM, jakožto nástroj víceúrovňové spolupráce a správy. Přichází s vlastní definicí hlavních nedostatků („gaps“) na poli městské mobility a prostřednictvím akčního plánu přináší konkrétní návrhy řešení v této široké oblasti z pohledu tří hlavních pilířů MAEU: lepšího financování, regulačního rámce a výměny znalostí. Společně s 24 dalšími projektovými partnery MMR ČR některá z těchto navrhovaných řešení dokázala převést do konkrétních a užitečných výstupů.

## Charakteristiky tematického partnerství PUM a jeho zaměření

Projekt (tematické partnerství) PUM, o němž poprvé informovali jeho čeští spolukoordinátoři ve druhém čísle tohoto časopisu ročníku 2017<sup>1)</sup>, si v souladu s rámcem daným Am-

sterodamským paktem za svůj hlavní cíl stanovil „dosáhnout udržitelné a efektivní městské mobility s důrazem na: veřejnou dopravu, aktivní mobilitu (chůze, jízda na kole i veřejný prostor) a přístupnost (pro tělesně postižené, seniory, malé děti atd.) a efektivní dopravu s dobrou interní (lokální) a externí (regionální) konektivitou“.

Za celé své tříleté období realizace směřující k naplnění některých aspektů tohoto všezahrnujícího cíle si však projekt PUM prošel velmi dynamickým vývojem zrcadlícím výzvy i překážky spojené s takto obecně definovanou ambicí. Počínaje drobnou změnou svého názvu (přízpusobením anglickému titulu), přes výraznější změny zejména v českém týmu koordinátorů či postupné zapojení mnoha externistů projekt prošel jak fází změn v zastoupení a zapojení partnerů tak i omezením administrativní podpory ze strany Technického sekretariátu MAEU, respektive Evropské komise. S těmito výzvami se při realizaci partnerství museli vyrovnat všichni jeho členové/ partneři. Uvedené okolnosti někdy pozitivně, jindy negativně ovlivnily projektové práce z hlediska kontinuity i výsledné kvality jeho konečných výstupů.

Ještě během prvního roku existence partnerství došlo k upřesnění zaměření PUM i přehodnocení jeho patrně nerealistických ambicí, přičemž v červnu 2017 po vydání prvního oficiálního výstupu projektu (Orientační dokument, „Orientation Paper“<sup>2)</sup>) bylo na prvním místě přistoupeno k jeho tematickému zúžení (úvodní fáze nazvaná „scoping“ následovaná fází „limiting the project scope“) a jejich konsolidaci do celkového počtu hlavních čtyř. V návaznosti na toto iniciační období došlo postupně k vypracování akčního plánu (AP), v rámci něhož koordinátorům výrazně posloužila i veřejná konzultace. Nakonec v souvislosti s posunem ve vnímání konceptu projektu došlo i na prodloužení doby trvání partnerství.

1) <http://www.uur.cz/default.asp?ID=5001>

2) <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility/orientation-paper-urban-mobility>

Na základě oficiálního a objektivizujícího hodnocení rámce MAEU a jejich 14 partnerství externími společnostmi Ipsos Mori a Technopolis Group a Economisti Associati<sup>3)</sup> lze konstatovat, že se PUM stal jedním ze 14 tematických směrů unikátního experimentálního přístupu agendy MAEU k urbánním tématům, neboli víceúrovňové a na spolupráci rozličných partnerů založené evropské spolupráce a správy, přičemž tyto subjekty na dobrovolné bázi usilovaly o dosažení společně definovaných cílů. Vedle mnohačetných výstupů AP věnovaných relevantním tématům v oblasti městské mobility se partnerství PUM stalo též testem realizovatelnosti samotné tematické spolupráce napříč Evropou (horizontální pojetí) i různými úrovněmi správy (vertikální rozměr). Zároveň se při takovémto experimentálním uspořádání projektu vycházelo z premisy, že každý z partnerů se ve své roli ocitá na stejné úrovni jako ostatní („equal footing“ / „flattening out of governance“), pokud jde o zaujímání stanovisek, přispívání k výstupům projektu i rozhodování. Relativní výjimku, alespoň pokud jde o udávání směru prací na partnerství a podávání návrhů řešení otázek spojených s realizací projektu, představují spolukoordinátoři, tj. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (MMR ČR) a jihoněmecké město Karlsruhe (KA). Ti se stali motorem i kormidlem partnerství, a bylo by možné je proto označit jako *primum inter pares* – prvními dvěma mezi rovnými.

## Úvodní kroky realizace projektu: stanovení pracovních struktur a rolí

Během prvních fází realizace tematického partnerství bylo pro koordinátory i partnery projektu velkou výzvou už samotné uchopení tématu městská mobilita. Po vhodném zúžení co do nabízejících se témat bylo třeba konkrétněji definovat jeho cíle a priority (základní inspirací výše citovaný a do českého jazyka přeložený Amsterodamský pakt) i pracovní struktury, stanovit milníky a pokusit se dosáhnout všeobecné shody napříč širokým spektrem hráčů (partneři zastupující členské státy, města, regiony, zájmové zastřešující organizace i pozorovatelé) na postupu prací. Tyto kroky přinesly též upřesnění pracovních balíčků a hierarchicky nižších jednotek (aplikace konceptu projektového řízení „WBS“). Již po úvodním projektovém setkání v Praze („kick-off meeting“, únor 2017) se pro správné uchopení konceptu městské mobility ukázal jako naprosto zásadní význam správy/governance a plánování. Toto téma se přirozeně stalo zastřešujícím pro celý budoucí akční plán. Vedle něho se zařadila na základě již zmíněného vodícího dokumentu Amsterodamského paktu další tři prioritní témata pracovních skupin: aktivní způsoby dopravy a využívání veřejného prostoru, inovativní řešení a chytrá mobilita a veřejná doprava pro města, regiony a multimodalita. Všichni zúčastnění partneři úvodního pražského jednání dostali možnost se, s ohledem na své preference a kompetence, stát součástí těchto čtyř právě vzniklých pracovních skupin. Následně bylo partnerům PUM koordinátory zadáno dané

téma podrobněji analyzovat, nalézt jeho slabé stránky a nedostatky („gaps and bottlenecks“), a ty rozpracovat. Spolukoordinátoři (MMR ČR a KA) se spolu s Technickým sekretariátem MAEU (TS MAEU) podělili o koordinaci vedení těchto čtyř pracovních skupin.

Podpora PUM stran Technického sekretariátu MAEU sídlícího v Beneluxu ostatně hrála nezastupitelnou roli již od prvního projektového setkání, avšak ve zvýšené míře hlavně v rámci druhého a třetího jednání (Brusel 3/2017 a 5/2017), kdy na základě smlouvy uzavřené s Evropskou komisí byli partnerství na částečné úvazky v pozicích manažerů a jejich pomocných sil zaměstnání zkušené externisté organizací EUKN<sup>4)</sup>, ECORYS a EUROCITIES. Ti výrazně pomohli s veškerou administrativou, plánováním, přípravou agend jednotlivých jednání a prezentací včetně moderování a facilitace jednání či vyhotovování následných zápisů z nich, stejně tak jako zhruba v polovině projektového cyklu s vypracováním střednědobé zprávy o realizaci PUM předkládané Evropské komisí. Za účelem pravidelné komunikace a koordinace vedení PUM byly Technickým sekretariátem rovněž spuštěny 1-2hodinové týdenní telekonference tzv. jádrového týmu PUM (MMR ČR, KA a TS MAEU). Dosud proběhlo již přibližně 85 takových koordinačních porad a v letošním roce při akceleraci dokončování prací na PUM lze počítat s dosažením stovky.

Vrátíme-li se zhruba do poloviny prvního projektového roku, pak se po ustanovení pracovních struktur, zavedení mechanismů komunikace a nastavení harmonogramu projektu stal prvním hmatatelným výstupem PUM tzv. Orientační dokument („Orientation Paper“, červen 2017). Z Orientačního dokumentu mj. vyplývá, jak reprezentanti úřadů městské či regionální správy, členských států, evropských institucí i zastřešujících organizací dokázali své téma uchopit a zároveň mobilizovat své interní zdroje. Velmi prozřetelně se ukázalo zapojení odborných poradců na obou stranách koordinátorských týmů – v případě ČR a obdobně v mírně odlišném formátu u KA došlo k ustanovení tzv. Poradního panelu („Advisory Board“) ze zástupců dotčených *ministerstev, měst, akademické sféry i zástupců jak privátního tak neziskového sektoru*. Orientační dokument a další výstupy projektu jsou k nalezení na webu nazvaném Futurium<sup>5)</sup>, neboli stránce Evropské komise věnované rozličným urbánním směrům včetně 14 témat MAEU.

V době vypracování Orientačního dokumentu zároveň došlo k odhalení některých nedostatků konceptu tematického partnerství, zejména tzv. bublinového jevu („bubble trouble“): z několika zdrojů uvnitř i vně partnerství byli koordinátoři i partneři PUM upozorněni, že jejich práce probíhá bez většího zájmu a vnímání existence projektu ze strany „vnějšího kruhu“, tj. členských států, měst, regionů a zainteresovaných organizací, které se přímo na projektu nepodílely. I díky zpětné vazbě dvou britských expertů pozvaných na osobní schůzku do Prahy jsme tomuto jevu postupně začali věnovat

3) [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/assess\\_uae\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/assess_uae_en.pdf)

4) [www.eukn.eu](http://www.eukn.eu)

5) <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility>

větší pozornost. Ta spočívala zejména v promýšlení strategie „sněhové koule“ – tj. jak postupně nabalovat a motivovat další zainteresované strany k zapojení se do této experimentální agendy a jak takové subjekty projektem „zapálit“. Zároveň jsme si uvědomili, že se už při samotném spuštění MAEU na všech úrovních správy (EU, národní i místní) podcenila komunikační a marketingová rovina, a tento nedostatek bylo nutné takto „za pochodu“ dohánět.

Další projektová setkání realizovaná na konci prvního projektového roku (PUM5 konané ve švédském Malmö díky skvělé spolupráci jihošvédského regionu Skåne) a v první půli roku 2018 (PUM6 v německém Karlsruhe, PUM7 v bulharském Burgasu) se zaměřila na zásadní procesní kroky vedoucí k rozpracování návrhu akčního plánu PUM. Podle určitých představ Evropské komise (zprostředkovaných alespoň na nepravidelných a hektických setkáváních koordinátorů všech partnerství 1–2x ročně v Bruselu) bylo cílem v rámci návrhů akčních plánů partnerství vydefinovat 5–15 realistických opatření/aktivit („actions“), které budou mít významný dopad a přinesou viditelnou změnu v konkrétní tematické oblasti (v tomto případě městské mobility).

### **Další období tematického partnerství: návrh Akčního plánu PUM a jeho veřejná konzultace**

Za účelem minimalizace bublinového efektu a verifikace postupu prací na projektu bylo v prvních měsících roku 2018 přistoupeno k povinné devítidenní veřejné konzultaci návrhu akčního plánu („Final Draft AP“). Tato Evropskou komisí běžně využívaná procedura umožnila zapojení dalších subjektů do procesu realizace projektu prostřednictvím připomínek zasílaných koordinátorům PUM přes webové rozhraní. Veřejná konzultace přinesla více než 100 podnětů zaslaných různými zainteresovanými entitami: potenciálními spolupracovníky, zástupci NNO, asociacemi (za ČR mj. Svaz místních samospráv), akademickou sférou i jednotlivci. Nejvíce podnětů jsme obdrželi z Německa, dále z Belgie, překvapivě však žádné reakce nepřišly z některých partnerských zemí PUM; tento paradox pomohl narovnat některé *nekoherence* celého konceptu zapojování partnerů i opomenutí některých témat a potvrdil nám též, jak náročné avšak naprosto klíčové je získání podpory samotných partnerů projektu PUM pro všechny myšlenky a záměry s jeho realizací spojené.

Vyhodnocení veřejné konzultace přineslo v zásadě pozitivní posuny v pojetí a realizaci PUM, na prvním místě stojí za zmínku zahrnutí nového tématu i díky přizvání nového partnera PUM, nadace Walk21, do projektového týmu. Tato organizace se dlouhodobě zabývá přívětivostí měst pro pěší dopravu („walkability“) a jejich zkušeností již využila mnohá města po celém světě (mj. New York, Melbourne, či městský stát Singapur). Poté, co se tato nadace připojila k projektu PUM a stala se jeho 25. partnerem (jednání PUM7 v červnu 2018 v Burgasu), byly v té samé době započaty prá-

ce na finální verzi akčního plánu. Zapojení dalších expertů v průběhu léta 2018 (mj. Nuno Pinto, Univerzita Manchester či Mart Grisel z významné evropské organizace EUKN jako kontraktovaní spolupracovníci, jímž byla nabídnuta možnost využít účelově vázané prostředky rozpočtu PUM určené na asistenci koordinátorům projektu) přineslo zásadní posuny v konsolidaci dokumentu. Zejména se po jejich intervencích zvýšila jeho kompaktnost, čtivost, srozumitelnost a snad i atraktivita. Nová verze AP byla schválena a prodiskutována na 8. projektovém setkání v nizozemském Nijmegen v říjnu 2018; tam bylo definitivně rozhodnuto o jeho výsledné struktuře, pořadí a konečném počtu návrhů opatření/aktivit AP (9 „actions“). Současně s tím byla na žádost organizací EUROCITIES a CEMR jako součást akčního plánu navržena 2 doporučení. Jeho součástí se dále stalo i prohlášení politických a vedoucích představitelů PUM vzniklé jako výstup 6. projektového jednání v březnu v Karlsruhe. Tímto krokem bylo dosaženo jednoho z hlavních cílů partnerství, a to posílení politické dimenze celého projektu.

Po dosažení shody mezi partnery PUM na finálním znění a struktuře akčního plánu byli gestoři jednotlivých opatření vyzváni k vytvoření upřesňujících harmonogramů pro finalizaci jednotlivých opatření AP. Až sisyfovská práce všech zúčastněných trvající bezmála rok a půl vyústila v dokončení přibližně padesáti stránkového dokumentu – Výsledného akčního plánu PUM (PUM Final Action Plan v anglickém jazyce<sup>6</sup>), později přeloženého do českého jazyka a zpřístupněného MMR zájemcům z ČR na [www.mmr.cz](http://www.mmr.cz). Tento dokument, který lze považovat za jeden z klíčových výstupů prvních dvou let existence tematického partnerství, byl ve své finální podobě přijat procedurou vzetí na vědomí na jednání generálních ředitelů pro městské záležitosti (DG UM) v listopadu 2018.

### **Návrhy opatření Akčního plánu PUM**

- 1 **Posílení víceúrovňové spolupráce a správy** (garantem jsou EUROCITIES A CEMR)
- 2 **Větší využití plánování udržitelné městské mobility** (DG MOVE a DG REGIO Evropské komise)
- 3 **Vyhodnocení osvědčených postupů v oblasti pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy** (UITP a Walk21 za podpory města Karlsruhe)
- 4 **Větší rozšíření inovativních čistých autobusů** (Evropská komise a UITP za podpory EIB)
- 5 **Vypracování obecných zásad pro infrastrukturu aktivní mobility a zajištění příslušných finančních prostředků** (DG MOVE Evropské komise ve spolupráci s Evropskou federací cyklistů)
- 6 **Podpora chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility** (původním garantem město Gdyně, později převzato nadací Walk21 za podpory města Malmö)
- 7 **Snižování rozdílností v regulaci přístupu vozidel do měst** (Evropská komise za podpory POLIS a CEMR)
- 8 **Zkoumání dopadů zavedení nových služeb v oblasti mobility**

6) <https://ec.europa.eu/futurium/en/actions-plans/action-plans-available>

(POLIS ve spolupráci s dotčenými partnerskými městy PUM a Finskem)

## 9 Vytvoření evropského rámce pro podporu inovací v oblasti městské mobility

(Město Nijmegen za podpory měst Bielefeld, Torres Vedras, organizací POLIS, EUROCITIES a Evropské komise)

### DOPORUČENÍ akčního plánu

#### 1 Zapojit obce, města a regiony do víceletého finančního plánování

(EUROCITIES A CEMR)

#### 2 Zlepšit přeshraniční mobilitu

(města Karlsruhe, Malmö a region Skåne)

### Příloha AP: PROHLÁŠENÍ vedoucích a politických představitelů PUM

spočívající ve vyjádření podpory všech reprezentantů zúčastněných stran na partnerství založenému konceptu Městské agendy pro EU a zvláště konkretizovaným cílům Partnerství pro městskou mobilitu ve spojení se závazkem tento přístup nadále podporovat.

Zde by mohl tento článek věnovaný evropskému projektu PUM končit, neboť vytvořením akčního plánu většinou končí další angažovanost zástupců státní správy, organizací i měst na dokumentech takového typu; následující kroky zpravidla bývají s lehkým srdcem přenechány jiným „realizátorům“ popisovaných myšlenek a návrhů. To však není případ partnerství PUM ani ostatních 13 partnerství MAEU. Hlavní výzva před koordinátory, členy, pozorovateli i asociovanými partnery projektu teprve vyvstala se zaměřením na hlavní cíl celého partnerství: vlastní implementaci AP. Tímto procesem, nad jehož povahou od samotného spuštění experimentální Městské agendy pro EU diskutovali experti, Evropská komise i samotní koordinátoři partnerství, jsou myšleny způsoby, jak jednotlivá opatření (navržená a detailně popsána v jednotlivých tematických akčních plánech) realizovat, respektive přetvořit je do podoby hmatatelných a užitečných výstupů.

### Nejnáročnější fáze projektu: implementace návrhů Akčního plánu PUM

K fázi projektu nazvané implementace navržených opatření AP PUM přistoupili ti nejangažovanější partneři již na konci roku 2018 a proces zpracování výsledných výstupů probíhal až do prvního pololetí roku 2020; principiálně byla tato fáze životního cyklu projektu založena na skutečnosti, že pod vedením garanta opatření (člen PUM, který si vzal za úkol práce na daném tématu koordinovat) byly zpracovávány konkrétní výstupy jednotlivých návrhů opatření/aktivit akčního plánu. Úspěšné a včasné dokončení těchto výstupů bylo podmíněno realistickou přípravou harmonogramů implementace („implementation plans“), k jejichž jednotnému vypracování byli garanti opatření na konci roku 2018 vyzváni koordinátory PUM. Na přelomu ledna a února 2019 bylo možné tyto plány konzultovat na dalším projektovém jednání v širokém fóru všech přítomných partne-

rů, které proběhlo pod českým vedením v Bruselu (PUM9, Stálé zastoupení ČR při EU). Zároveň koordinátoři vyjádřili požadavek, aby garanti jednotlivých opatření vyzvali co nejvíce partnerů PUM k spolupráci a využívali všechny komunikační kanály k posilování legitimacy projektu o další spolupracující subjekty tzv. vnějšího kruhu – na PUM dosud neparticipující organizace. První předběžné výstupy této rozhodující fáze projektu obdrželi spolukoordinátoři od garantů opatření AP v květnu 2019 při příležitosti již 10. jednání PUM (organizováno ČR i díky ochotné spolupráci zástupců Plzeňského kraje v Bruselu).

11. jednání PUM, na kterém mohli partneři znovu prezentovat pokrok ve zpracování svých výstupů, proběhlo na začátku října 2019 při příležitosti konference CIVITAS Forum v rakouském Štýrském Hradci. Od doby tohoto zatím posledního jednání PUM obdrželi spolukoordinátoři PUM až na dvě výjimky všechny konečné výstupy akčního plánu. Zbývající dva výstupy AP jsou v době zveřejnění tohoto článku ve finální fázi zpracování (jazykové korekce, grafika apod.), tudíž lze za koordinátory PUM realisticky předpokládat úspěšné ukončení fáze implementace PUM a zkompletování všech výstupů do jednotné podoby (monografie/publikace) během letošního léta. V návaznosti na tento projektový milník plánují koordinátoři uspořádat závěrečné 12. setkání PUM na podzim 2020 v Bruselu. Mělo by proběhnout v přímé vazbě na vybranou významnou akci se zaměřením na udržitelnou mobilitu, což umožní koordinátorům i partnerům projektu propojení s dalšími aktéry na poli urbánního rozvoje, potažmo udržitelné městské mobility.

### Výsledné výstupy Akčního plánu PUM

s přímou vazbou na návrhy opatření AP

- 1 **Soubor doporučení a osvědčených postupů** v oblastech správy a plánování městské mobility  
(Pozn. autora: *brožura těsně před dokončením*)
- 2 **Jednotná databáze měst** využívajících plány udržitelné městské mobility (SUMP)  
**Soubor příkladů dobré praxe** při zpracování SUMP
- 3 **Případové studie** s využitím jednoduchých ukazatelů pěší a městské hromadné dopravy  
**Informační brožura** zaměřená na lokalizaci cíle udržitelného rozvoje 11.2 zahrnující osvědčené postupy a způsoby, jak více zpřístupnit veřejnou dopravu a její využití
- 4 **Spuštění asistenční platformy spojené s finanční podporou** městům k zavádění čistých autobusů na místní úrovni  
**Model využívající celkové náklady na vlastnictví** k využití místním samosprávám při uzavírání smluv na veřejnou dopravu
- 5 **Inspirační tipy a doporučení pro plánování, design a údržbu cyklistické infrastruktury**  
(Pozn. autora: *brožura těsně před dokončením*)
- 6 **Soubor a analýza příkladů osvědčených postupů** se zaměřením na plány mobility pro školy a podniky  
**Soubor praktických postupů** analyzující hnací síly zodpovědné za změny dopravního chování

- 7 **Zřízení a aktualizace webové stránky** s osvědčenými postupy v oblasti regulace přístupu vozidel do městských oblastí (UVAR)  
**Zásady pro zavádění UVAR**
- 8 **Syntéza pilotních projektů** zaměřených na potřeby a očekávání měst při integraci nových služeb v oblasti mobility do dopravní nabídky měst a regionů
- 9 **Poziční dokument** zaměřený na způsoby, jak optimalizovat stávající programy financování pro města a regiony zejména s ohledem na menší inovativní projekty.

## Závěrečné jednání PUM a výhled do budoucna

12. jednání partnerství, které bylo naplánováno na 18.–19. března do Bruselu, mělo za cíl na pracovní úrovni uzavřít hlavní aktivity, kterým jsme se déle než tři roky realizace tematického partnerství věnovali. Všichni partneři PUM byli pozváni k závěrečnému zhodnocení společného úsilí a prodiskutování vhodných kroků, jak postupně oslovit konečné uživatele a nabídnout jim výstupy projektu. Zároveň byly spolupracující subjekty jako Evropská komise vyzvány k sdílení svých vizí na poli městského rozvoje s partnery PUM.

Z důvodů všeobecně známých však toto závěrečné pracovní jednání PUM muselo být přeloženo na neurčito, přičemž časové okno pokrývající zbytek jara i část léta 2020 bude dodatečně využito dvěma garanty opatření ke kompletaci posledních chybějících výstupů a jejich následné konsolidaci koordinátory PUM do kompaktního výsledného dokumentu typu manažerského shrnutí. Ten bude jedním z posledních výstupů publikovaných partnerstvím. Cílem závěrečného jednání PUM plánovaného na podzim v Bruselu bude též obnovení vazeb na zainteresované a v některých případech již zapojené vedoucí a politické představitele zastupující partnery PUM, včetně zástupců nejvýznamnějších evropských institucí. Plánujeme k jednání přizvat i zástupce Evropského parlamentu (za meziskupinu „URBAN“), s kterými jsme již dříve uspořádali pracovní snídani v Bruselu, i další významné politické představitele, kteří v roce 2018 stvrdili svůj zájem na rozvoji udržitelné mobility ve svém prohlášení (viz též příloha AP PUM).

Je stále více patrné, že původně zamýšlená poslední fáze projektu zvaná implementace není z pohledu aktivit PUM jeho fází konečnou. Spíše než o projektu, který je již ze své definice charakterizován daným začátkem a koncem, lze proto mluvit o dlouhodobém tematickém partnerství jako experimentálním procesu a na jeho základě zformovaném nástroji či prováděcím mechanismu s otevřeným využitím v budoucnosti. Tohoto nového víceúrovňového a participaci i transparentnost združujícího přístupu ke komplexním tématům rozvoje měst bude využívat i nyní připravovaný prováděcí dokument iniciativy zaměřené na udržitelný rozvoj a transformaci evropských měst, Nové Lipské charty. Případně se tyto principy, na kterých spočívá Městská agenda pro EU (potažmo téma Partner-

ství pro městskou mobilitu jako jeden z jejich 14 experimentálních směrů), objeví v další nové aktivitě Evropské unie, Evropské urbánní iniciativě. Obě tyto evropské politiky by v podobě rámcových dokumentů různé právní váhy měly být projednány a schváleny na evropské úrovni ještě v letošním roce. Budou poté sloužit jako určující vodítka zprostředkující konceptualizaci městských záležitostí v Evropě i jako nástroje pomoci jejich cílovým aktérům – obcím, městům a regionům. Jsou to totiž sama města a regiony členských států EU, kterým mají být výstupy tematických partnerství ve srozumitelné a praktické formě přetlumočeny (přenos dobré praxe mezi evropskými městy, výměna informací a know-how, ponaučení z pilotních projektů či zavádění inovativních přístupů). To je možná poslední a nejdůležitější z výzev PUM, která stojí před koordinátory a potažmo partnery projektu ve zbytku roku 2020. Můžeme tu mluvit o 4. fázi projektu („outreach“) probíhající shodou okolností právě v nynějším 4. roce trvání projektu, jejímž cílem je zvýšení dopadu a dosahu výstupů partnerství. V konkretizované podobě toho lze dosáhnout zajištěním informovanosti zástupců příslušných obcí, regionů, neparticipujících členských států a organizací. Součástí této závěrečné výzvy PUM je též problém, na který poukázalo společně mnoho partnerů projektu na zatím posledním jednání PUM konaném v říjnu 2019 v Rakousku: s velmi konkrétními a odbornými výstupy PUM o délce 1–50 normostránek vypracovanými v anglickém jazyce není pro běžného úředníka státní či městské správy jakéhokoli členského státu EU vůbec snadné pracovat. I proto je zajištění kvalitních překladů do všech partnerských jazyků absolutně nezbytné pro úspěšné dokončení prací na projektu PUM. Tuto a další možné výzvy již však Česká republika a potažmo MMR ČR nesdílejí samy, neboť k podpoře předávání know-how dalším zainteresovaným aktérům urbánního rozvoje slouží mj. i ministerstvem finančně podpořená národní platforma PUM – spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.<sup>7)</sup>. Rovněž tak díky existenci výše zmiňovaného Poradního panelu PUM a na něho navázaných subjektů je MMR ČR v kontaktu s dalšími potenciálními multiplikátory předkládaných informací a řešení, s kterými tematické partnerství PUM přichází. Tito formální i neformální partneři MMR ČR – města, regiony, ministerstva, organizace, zástupci privátního sektoru i jednotlivci – mohou výstupy projektu PUM zdarma využít. I proto je jako spolukoordinátoři partnerství PUM (a potažmo autoři tohoto článku) vyzýváme, aby v případě, že se jich téma udržitelné městské mobility dotýká, kontaktovali MMR ČR, případně si na níže uvedených webových stránkách a odkazech vyhledali veškeré relevantní informace a výstupy PUM k samostudiu.

## Závěr

Účast zástupců MMR ČR na takto významné iniciativě EU (přímou v roli spolukoordinátorů celého tematického partnerství) ukázala, jak rozmanitá a náročná může být spolupráce s evropskými partnery pocházejícími z různých regionů EU, měst či organizací na jednom na první pohled jasně definovaném tématu. Koncept víceúrovňové dobrovolné spoluprá-

7) [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)

ce a správy zároveň odhalil některé nedostatky, s kterými se všichni partneři projektu každodenně vyrovnávali: omezenost a vázanost finančních prostředků poskytnutých Evropskou komisí, střídavou podporu ze strany nadřazených orgánů či osob, ale zejména samotnou experimentální povahu celého procesu realizace partnerství s otevřeným koncem. Lze závěrem konstatovat, že koordinátoři (a v různé míře i partneři) projektu byli nejen hnacími silami celého procesu, avšak zároveň i předmětem experimentu – nejen bohy/ spolustvořiteli nového (v urbánních záležitostech se objevující princip „co-creation“), kteří více či méně „tahají za nitky“, avšak stejně tak i pokusnými králíky, kteří se učí ze svých kroků i chyb za pochodu a svá rozhodnutí a postupy musí konzultovat s ostatními zainteresovanými partnery projektu i těmi, kteří daný koncept experimentální agendy spoluvytvářeli. Z takové mnohačetné role však nevyhnutelně vyplynuly neopakovatelné osobní zkušenosti a přínosy, kterými jsme se na půdorysu partnerské spolupráce vzájemně obohatili. Možná největším z nich je skutečnost, že účastníci tohoto dosud neukončeného experimentu dokázali navázat a prohloubit osobní kontakty se zástupci participujících evropských zemí, měst či organizací, s kterými by – nebýt této jedinečné příležitosti – pravděpodobně nikdy nepřišli do kontaktu. Slibem do budoucna je právě jedinečná přidaná hodnota této spolupráce a zároveň ponaučení se z toho, jak je těžké vhodně a systematicky uchopit velmi komplexní městská témata v rozmanitých týmech partnerů a posléze nabyté zkušenosti a informace předávat konečným uživatelům. V této pravděpodobně poslední fázi realizace tematického partnerství se nyní partneři PUM nacházejí a bude jen na nich, jak potenciál partnerství PUM využijí ve svých zemích a organizacích a jak se o své zkušenosti a nabyté know-how podělí s odbornou i laickou veřejností.

**Seznam 25 partnerů PUM** (5 zástupců členských států, 8 zástupců měst, 2 zástupci regionů, 6 evropských zastřešujících organizací, Evropská investiční banka, 3 generální ředitelství Evropské komise)

#### **Členské státy**

Česká republika (MMR ČR – spolukoordinátor), Finsko, Kypr, Rumunsko, Slovinsko

#### **Města**

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

#### **Regiony**

Skåne, Valonsko

#### **Zastřešující evropské organizace**

CEMR, ECF, EUROCITIES, POLIS, UITP, WALK21

#### **Evropské instituce**

Evropská komise (DG MOVE, REGIO a ENVI)

EIB/JASPERS

#### **Pozorovatelé**

URBACT, Spolkové ministerstvo životního prostředí, ochrany přírody, stavebnictví a jaderné bezpečnosti (SRN), Ministerstvo vnitra a vztahů království (NL)

#### **Podpůrné organizace**

Technický sekretariát Městské agendy pro EU (ECORYS, EUKN, EUROCITIES)

#### **Další asociovaní partneři**

Město Ulm

JPI Urban Europe

*Mgr. Jiří Vlček*

*Mgr. Jana Lick Řehořová*  
*Odbor regionální politiky MMR*



MINISTRY  
OF REGIONAL  
DEVELOPMENT CZ



## ENGLISH ABSTRACT

### **European "Partnership for Urban Mobility" after three years of existence, by Jiří Vlček & Jana Lick Řehořová**

This article deals with a 3-year European multi-level governance project comprising a thematic partnership focusing on sustainable and clean urban mobility. The authors have elaborated on the goals, process and the unique nature of this Urban Agenda for the EU project as well as its accomplishments. As co-coordinators of this thematic partnership, we – together with 24 European partners including representatives of EU member states, cities, regions and stakeholder organisations – have come up with a solid action plan including 9 concrete actions and 2 recommendations followed by tangible and concrete outputs to be utilised by an end-user acting in the urban realm and striving for improvements in the field of urban mobility across Europe. Although to date the project is unfinished due to the current worldwide health concern, all 25 entities participating in the drafting, finalising and genuine implementation of their action plan intend to get together for their final meeting in autumn 2020, when they will share their final thoughts about the future of their partnership with the ultimate aim of providing the interested public with the rest of the project outputs.