

## KONFERENCE POLIS V BRUSELU

Polis je evropská síť měst a regionů pro inovativní řešení urbánního rozvoje, životního prostředí měst a transportu. Je to platforma pro dialog a kooperaci o důležitých transportních problémech měst a regionů v Evropě. Polis pořádá konference, tématické workshopy, vydává publikace a odborné expertízy vytváří možnosti pro členy obce Polis k výměně zkušeností a vytváření pracovních partnerství. Polis není zaměřeno jen na městské komunity a jejich rozvoj, ale spolupracuje s průmyslem a vědecko výzkumnou základnou při vytváření inovativních řešení.

Polis podporuje spolupráci v rámci celoevropských urbánních, dopravních a environmentálních rozvojových iniciativ a výzkumných programů svých členů. Tyto programy podporují výzkum důležitých řešení urbánní a regionální mobility včetně integrovaného transportního managementu, kvality vzduchu a její ochrany, managementu potřeb, servisu v oblasti mobility a přepravy zboží. Výsledky výzkumu jsou přetvářeny v inovativní systémy a služby tak, aby se podporoval trvale udržitelný vývoj v oblasti dopravy a měst v lokálním, regionálním i kontinentálním měřítku.

Polis poskytuje odpovědným činitelům strategické informace a další nástroje ke zlepšení urbánní a regionální dopravy. Polis také reprezentuje hlas měst a regionů na celoevropské úrovni prostřednictvím politických skupin. Jeho záměrem je vytvoření adekvátního politického rámce na evropské úrovni k dosažení trvale udržitelné mobility ve městech a regionech.<sup>1)</sup> Cílem Polis je podporovat evropská města a regiony, aby mohly zlepšit kvalitu života svých občanů pomocí inovativních opatření k redukci kongescí, zmenšením množství znečišťujících emisí, podporou bezpečnosti silničního provozu a nabídkou lepší a rovné dosažitelnosti dopravních služeb.

Konference začala ve čtvrtek 20. listopadu 2002. Plenární zasedání, které předcházelo, řešilo běžnou roční agendu spojenou s existencí organizace, kde se předá-

valo předsednictví z Říma do Kolína nad Rýnem a připravovala práce pro příští rok. Samotná konference se konala v Concert Noble, Rue d'Arlon 82 v Bruselu v Belgii. Zahájil ji Marcio Tomasini, prezident Polis z Říma. Hlavní řečníci, mezi nimi Fabio Nusio z Říma, Charles Picqué, belgický ministr hospodářství a výzkumu, Philippe Busquin, evropský komisař pro výzkum, Kevin Leydon, vedoucí odboru dopravy DG TREN Evropské komise, Gustav Landahl z městského úřadu ve Švédsku, Mangred Schnuckert z firmy EVOBUS přivítali hosty a zdůraznili význam konference. O projektu HEAVEN, který hodnotí dopad na životní prostředí zaviněný dopravou, mluvil v sekci 1 Fabio Nusio z Říma.

Sekce 2 byla zaměřena na management mobility a byly předneseny příspěvky týkající se poradenství v mobilitě, plánování cest, lokalizaci, zastávek autobusové dopravy s ohledem na intermodální výměnu a cestovní informace. Management mobility (MM) se snaží o prosazení udržitelné dopravy především *motivací lidí ke změně jejich dopravního chování* a informováním o rizicích a neudržitelnosti současné dopravy. Jde o prosazení udržitelné dopravy přímou stimulací a ovlivňováním poptávky po dopravě.<sup>2)</sup> Jedná se primárně o poptávkově orientovaný přístup v osobní a nákladní dopravě. Tento nový přístup vyžaduje *nové druhy spolupráce* a řadu nástrojů k podpoře změny postojů a chování směrem k udržitelným způsobům dopravy. Nástroje managementu mobility jsou založeny především na *informování, komunikaci, organizaci a koordinaci*. Udržitelné druhy dopravy jsou pak definovány jako: pěší a cyklistická doprava, veřejná doprava a sdílení automobilů (car-pooling, car-sharing).

Pro management mobility je zvláště důležité ovlivňování lidské volby dopravy předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat. Konstituování managementu mobility odpovědělo na potřebu takových přístupů v řešení tíživého problému neustále se zvyšující poptávky po mobilitě, které nespolehají pouze na stavění nových

silnic nebo zavádění vyspělých technologií. Vedle těchto „tvrdých“ opatření je zde totiž naléhavá potřeba více „měkkých“ opatření, které poskytnou široké pásmo služeb zabývajících se potřebami uživatelů a ovlivňující je ke změně jejich dopravních zvyklostí.

Managementem mobility se mohou zabývat a v západních evropských zemích již řadu let zabývají *místní a regionální úřady*, vlastníci pozemků nebo jejich správci, veřejní dopravci, organizátoři společenských akcí, komerční zájmové skupiny, obchodní spolky a zaměstnanecké organizace, chodci, cyklisté nebo jiné skupiny silniční dopravy a komunitní skupiny. Management mobility se zaměřuje především na mladé rodiny, děti v předškolním věku, školáky, ale také na dospívající, lidi ve středním věku, důchodce a handicapované občany. Důraz je kladen na mezigenerační změnu postojů a dopravního chování.

Konkrétně management mobility sestává především z *poskytování informací a poradenství*. Jde například o cyklistické mapy, mapy pro nákladní dopravu, itineráře organizací, plánky dostupnosti škol, firem a podobně, informace o možnostech přestupů v rámci veřejné dopravy, jízdní řády. Dále se zabývá *konzultační činností*, provádí analýzy, návrhy alternativ a doporučení jako jsou dopravní plány organizací nebo srovnávání různých druhů dopravy z pohledu dopravního času, nákladů a dopadů na životní prostředí. Důraz klade na osvětu a *výchovu*, dopravní výchovu na školách, organizování dnů bez aut, zvyšování povědomí o dopadech dopravy na životní prostředí. V neposlední řadě se zabývá *organizací a koordinací dopravy*, podporou integrovaných dopravních systémů, zprostředkováváním car-pooling a car-sharing, doručovatelskými službami. A do jeho rámce spadá i prodej a rezervování lístků a kuponů pro veřejnou dopravu, půjčování kol, přívěsů pro kola a podobně. Velice důležitá je *účast veřejnosti* na realizaci projektů a při dopravním plánování a propojení dopravního a územního plánování. Ve výstupu se

1) Udržitelná doprava – funkčně ji lze definovat podobně jako udržitelný rozvoj, tedy jako takovou dopravu, která současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich potřebu mobility a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů, přičemž respektuje dané ekonomické a sociální potřeby. Z environmentálního hlediska se jedná především o únosnou míru dopravní zátěže, která je podmíněna celou řadou socioekonomických a technologických daností (výrobním procesem, obchodem, spotřebními vzorci, druhem dopravy, použitými technologiemi atd.).

2) Do Evropy se tento přístup dostal z USA, kde je zaváděn pod názvem Transportation Demand Management (TDM). V ČR vyšla dosud jediná monografie věnovaná tomuto problému s názvem Řízení poptávky po dopravě (Kurfürst, 2002).

pak často jedná o zklidňování dopravy, redukcí IAD a nabídku alternativních udržitelných způsobů dopravy.

*Management mobility se v zahraničí realizuje především na úrovni měst a obcí, kde vznikají různá konzultační informační a servisní centra a snaží se jejich prostřednictvím podporovat účast občanů na řešení dopravních problémů. Ale také na úrovni podniků, úřadů a jiných organizací, kde je jeho realizace v některých zemích nařizována zákonem. Celkově jde o velmi širokou problematiku, kterou na národní úrovni má zastřešovat vláda v rámci své dopravní politiky, vládních usnesení a legislativní podpory.<sup>3)</sup> Management mobility má potenci stát se velmi významným nástrojem na cestě k udržitelné dopravě. Představuje komplexně pojatý přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji s využitelností na místní úrovni a zaměřením na lidi, jejich potřeby, postoje a chování.<sup>4)</sup>*

Proto se sekce 3 se zaměřila na informační servis v dopravě. Bylo hovořeno o nových modelech informací v dopravě, statusu současného rozvoje dopravních informací ve střední Evropě a významu komerčních operátorů a jejich informativ-

ních systémů. Během fóra se diskutovalo o vytváření odpovídajících rámců služeb pro cestující. Na to navázal kulatý stůl zaměřený na bezpečnost, kde se zúčastnili zástupci místních úřadů, automobilového průmyslu, dopravních operátorů a evropské komise. Další den pokračovalo jednání v komisi, která se zabývala dopravním plánováním a strategickým rozhodováním za předsednictví Rosaria Mocario z Portugalska. Byly předneseny příspěvky o dopravním modelování, které jsou vytvářeny tak, aby podporovaly politická rozhodnutí. Modelování může být také využíváno jako nástroj výzkumu možností redukce hluku v místních podmínkách, či pro vytváření měřítek při rozhodování o dopravním napojení v místním transportu.

Další sekce se věnovala integrovanému dopravnímu plánování. Byly předneseny příspěvky o zahrnutí měst a regionu do národních schémat mobility, o některých úspěšných příkladech spolupráce v oblasti veřejné dopravy a partnerství na lokální úrovni (delegace a postoupení práv v oblasti dopravního plánování a partnerství mezi aktivisty s cílem podporovat veřejnou dopravu.

Paralelní sekce 3 a 4 se věnovaly flexi-

bilním dopravním systémům, novým konceptům tzv. „responsive transportu“. Novým formám dopravy ve městech a technickým prostředkům se věnoval příspěvek Michaela Sandrocka. Multimodálnímu transportu a jeho problematice v integraci dopravnímu managementu v Bordeaux se věnovala francouzská přednášející.

Paralelní sekce 4 byla určena trvalé udržitelnosti v oblasti přepravy zboží a byly předneseny příspěvky týkající se efektivní přepravy zboží v urbanizovaných oblastech, rozvoji inovativní ITS platformy ke zlepšení trvalé udržitelnosti přepravy zboží na úrovni měst a kvantifikaci dopadů přepravy zboží na životní prostředí na úrovni města. Jednání bylo zakončeno debatou o inovacích a mezi-sektorovém partnerství v oblasti dopravy. Na to navázali exkurze s odbornou tematikou, prohlídka simulátoru pro výcvik řidičů metra v Bruselu.

*Doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.*

*Bc. Viktor Šeda*

3) Centrum dopravního výzkumu shromáždilo základní data pro účely analýzy managementu mobility v České republice v rámci evropského projektu MOST (Mobility Management Strategies for the next Decades). Projekt MOST se snaží zmapovat současné a navrhnout budoucí komplexní strategie managementu mobility a to na čtyřech úrovních: evropské, státní, regionální a lokální. V České republice není bohužel dosud management mobility jako komplexní přístup zaveden. Hlavním důvodem je zatím nedostatečná informovanost odborné veřejnosti a rozhodujících úřadů.

4) Tento přístup je poměrně nový a zasluhuje v ČR potřebné teoretické rozpracování. Zvláště důležitý je přenos zahraničních poznatků a výzkum domácích podmínek a předpokladů k jeho zavádění ze sociologického, ekonomického a dopravně-technického hlediska.