

## Vážení čtenáři,

velká část prostředků na plánování udržitelné mobility je zaměřena na velká města. Nicméně polovina evropských občanů žije v menších městech a čelí svým specifickým výzvám. V těchto e-aktualitách se blíže podíváme na tyto výzvy a také na velké příležitosti pro rozvoj udržitelné mobility v lokalitách menšího rozsahu. Metodologie SUMP je velmi vhodná i pro tato města.

## Menší města a obce v Evropě



Prevailing population settlement type, click to enlarge

Evropa je vysoce urbanizovaný kontinent, ale rovnováha mezi hustě obydlenými a málo obydlenými městy a obcemi se mezi zeměmi liší (viz [ESPON Fact sheet](#) a přiložená mapa). Definice malého města nebo města malé nebo střední velikosti se mezi jednotlivými zeměmi podstatně liší. [OECD](#) a [ESPON](#) se pokusili vytvořit společnou definici. V těchto e-aktualitách se zaměříme na centra s méně než 100 000 obyvateli a jejich venkovské zázemí. Podle ESPON je 8 500 obcí mezi 10 000 a 100 000 obyvatel a jsou domovem pro přibližně 52 % obyvatel Evropy. Kolem měst a mezi městy existují významné příměstské oblasti, ve kterých se objevují městské i venkovské prvky.

Vzhledem k hustotě zalidnění a blízkosti obyvatel a podniků využívají města efektivněji své zdroje než oblasti s nízkou hustotou zalidnění ([EEA Technical report n°23/2015](#)). EU však výslovně uvádí, že lidé by měli být schopni žít tam, kde chtějí, a přitom mít přístup k veřejným službám, efektivní dopravě, spolehlivým energetickým sítím a internetu po celém území. Malá města mají klíčovou úlohu v napojení venkovských oblastí na větší města a zachování **územní soudržnosti** EU. Jinými slovy, EU potřebuje polycentrické území, s malými a středně velkými městy na venkově a sítí měst jako alternativy k velkým metropolím ([Interim Cohesion Report 2004](#)).

## SUMP malého rozsahu



**The Poly-SUMP Methodology**  
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region  
Guidelines

**Evropská metodika na přípravu plánů udržitelné městské mobility (SUMP)** předpokládá velmi komplexní, intenzivní plánovací cyklus, který by mohl zahrnout malá města. Nicméně, malá města a obce také potřebují plánování mobility a tato metodika pro ně může být velmi užitečná. Pokud je v regionu několik měst, nástroj **POLY-SUMP tool** může být použit k vytvoření společného SUMP. Další informace se dozvíte na tomto [CIVITAS](#) **webináři**.

Ve Francii pouze aglomerace s více než 100 000 obyvateli povinně vytvářejí svůj SUMP, nazvaný PDU ("plan de déplacement urbain"). Pro menší města zde existují dvě dobrovolné možnosti. Mohou si buď vytvořit plnohodnotný PDU nebo si mohou sestavit obecnou politiku mobility, která splňuje mírnější požadavky než PDU a nemá právní status. Asi třetina malých měst se zapojila do jedné ze dvou dobrovolných možností a francouzské ministerstvo se snaží tento počet zvýšit. O PDU a dobrovolném plánování se více dočtete [zde](#).

V Portugalsku je SUMP nazývaný **PMT** povinný pro všechna města s více než 50 000 obyvateli a pro všechna okresní města. Je také doporučený pro určité skupiny obcí. Menší obce si mohou vybrat, jestli se chtějí do procesu PMT zapojit.

## Omezené zdroje

Menší města samozřejmě mají menší rozpočet a méně specializovaného personálu. Mnoho malých měst má jen jednu osobu zodpovědnou za městské a dopravní plánování. Procesy SUMP jsou často řízeny motivací, nadšením a dovednostmi této osoby. EU projekty a sítě



Judenburg, Rakousko

jako **Cittaslow**, **Eurocities**, **METREX** a **PURPLE** nabízejí mnoho e-learningových materiálů (většinou v angličtině), jako jsou nové **e-kurzy CIVITAS**.

Avšak stejně tak by měly existovat příležitosti ke vzdělávání v místním jazyce a s přihlédnutím k národnímu kontextu. V **ENDURANCE** jsme nabídli poradenství šité na míru, sítě v místním jazyce a výměnu zkušeností, s to velkým i malým městem. Zejména v malých městech to může velmi pomoci. Například v rakouském **Judenburgu** (9 000 obyvatel), byla externí podpora nabízená projekty **ADVANCE** a **ENDURANCE** hlavním motorem pro zahájení procesu **SUMP**. To pomohlo Judenburgu vypořádat se s poměrně složitým procesem a silněji zakotvit myšlenku plánování udržitelné městské mobility v rámci odborů města. Dalším příkladem je polské město **Tomaszów Mazowiecki** (65 000 obyvatel), kterému naše národní kontaktní místo **CIFAL Płock** pomohlo nastavit jeho první kroky směrem k **SUMP** spolu s intenzivní veřejnou konzultací, která vedla ke společné vizi pro město do roku 2020. Více čtěte [zde](#).

## Jak přilákat kreativní pracovní sílu



Mnoho evropských měst a regionů čelí klesajícímu počtu obyvatel (podívejte se na tuto zprávu z projektu **CIRES** nebo na tento článek **VOX article**). Často je to kombinováno s úbytkem lidských zdrojů, pracovních příležitostí, občanské vybavenosti a komerční funkce; tento úbytek navíc dále zrychluje snižování počtu obyvatel. Tento bludný kruh je na maďarském příkladu popsán [zde](#): **shrinking small towns in Hungary**. Jiná města v blízkosti větších měst zcela změnila svou podobu a stala se z nich anonymní města pro dojíždějící; protože je zde příliv dojíždějících, kteří jsou orientováni na sousedící větší město a zde hledají levnější bydlení. Podívejte se například na tuto zajímavou analýzu ze Skotska **Built Environment Forum Scotla**.

Podle amerického specialisty na revitalizaci center, **N. Davida Milder**a, strategie na přilákání externích firem, které by přinesly mnoho pracovních míst, velmi často selhávají. Trik spočívá v tom, že je potřeba přilákat nové obyvatele, kteří buď nepotřebují pracovní místa, přinesou s sebou svá pracovní místa nebo mohou vytvořit svá vlastní dobrá pracovní místa. Praxe ukazuje, že pracovní místa a růst následují kreativní lidi, jako jsou počítačová experti, architekti, učitelé, spisovatelé, umělci a řemeslníci ('kreativní pracovní síla') stejně jako kreativní lidé následují pracovní místa, růst a atraktivní místa. Více o tomto čtěte ve zprávě **ESPON Territorial Observation No. 5**; podívejte se na straně 19 na seznam kreativních profesí. Pokyny pro místní úřady jsou dostupné v této brožuře: **Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for Local Authorities**.

Kreativní pracovní sílu nelákají jen větší města. Malá města nebo venkovský život jsou stále atraktivní pro významný počet lidí. Zejména nyní, kdy nové technologie, větší příležitosti pro mobilitu a flexibilnější pracovní vzorce umožnily realizovat velkou část 'městských aktivit' odkudkoliv. Navíc malá města a venkovské oblasti mají další přednosti, jako jsou nádherná příroda, kulturní dědictví a cenově dostupné bydlení. Ve skutečnosti by se každé město mělo porozhlédnout po své vlastní unikátní prodejní hodnotě a identitě a prodávat ji širšímu regionu. Přečtěte si příklad města **Roanoke** (98 465 obyvatel) v USA nebo projekt **Soho Solo**, který ve francouzském regionu Gers přilákal 500 rodin do malých vesnic.

## Města přátelská chodcům a cyklistům se zajímavými místy



Přátelkost pro chodce a cyklisty a atraktivní veřejná místa se staly hlavními prodejními hodnotami k přilákání a udržení obyvatel. Podívejte se například na toto video projektu **Destinace Portsmouth** (95 000 obyvatel, USA), kde nová politika územního plánování podporuje udržitelnou mobilitu v centru města spíše než rozrůstání města do dalšího území.

Menší města mají výhodu krátkých vzdáleností, ale jsou často hodně orientovaná na automobilovou dopravu. Dokonce v cyklistickém městě **Walhalla** v Dánsku **průzkum** ukázal, že to je hlavní bariérou pro to začít s cyklistikou. V menších obcích nejsou samostatné cyklostezky reálné - vzhledem ke vzdálenosti a předpokládanému počtu cyklistů. Důraz může být kladen na kreativní řešení např. takzvaných silnic „dva v jednom“, kde jsou plochy pro motoristy omezeny do jednoho jízdního pruhu, zatímco „měkká“ doprava je směřována do širokého, zřetelně označeného pruhu na obou stranách. Když se potkají dvě auta, mohou využít postranní pruhu, aby se minula. Řešení sdíleného prostoru často funguje dobře, pokud je objem automobilové dopravy nízký.



Portsmouth před a potom

Více a více měst si začíná uvědomovat důležitost pěší a cyklistické infrastruktury. Například město **Torrelodones** (23 000 obyvatel) ve Španělsku bylo typickým příkladem vysoce motorizovaného města, které se rozrůstalo dále do území, dokud nezavedli **SUMP** a nezačali vytvářet pěší a cyklistickou síť. Zaměřili se na klíčové lokality, jako jsou školy, sportcentra, kulturní budovy atd. Městu asistovalo naše národní kontaktní místo **gea21**. [Více o jejich strategii čtěte zde](#). Město **Veenendaal** (63 000 obyvatel) je jedno z 10 nejlepších nizozemských cyklistických měst. Tato vynikající [publikace](#) ukazuje, jak cyklistická vybavenost byla nedílnou součástí rozvoje nových obytných čtvrtí ve **Veenendaalu** (a jiných městech).

## Osvěta



Den bez aut in Ramnicu Valea

Opatření managementu mobility, jako jsou kampaně, poskytování informací a vzdělávání jsou velmi vhodná pro malá města, protože mají obvykle nízké náklady a vysoký poměr nákladů a přínosů. Projekt MOVE vytvořil [toolbox](#) s mnoha opatřeními managementu mobility, která byla vyzkoušena a testována malými městy.

Rumunská města Ramnicu Valcea (99 000 obyvatel) a Odorheiu Secuiesc (34 000 obyvatel) investovala mnoho úsilí do osvětových aktivit, jako je kampaň pro školní děti Traffic Snake Game, Den bez aut a Týden mobility. Čtěte více o zkušenostech [Ramnicu Valcea](#) a [Odorheiu Secuiesc](#).

## Řešení veřejné dopravy v malém měřítku



Vzhledem k nízkému počtu obyvatel nemohou malá města poskytnout vysokokapacitní veřejnou dopravu, tak jako velké metropole. Musí tedy najít kreativní řešení, stejně jako zajistit dobré spojení veřejnou dopravou do větších měst. Je také možné přinést lidem důležité služby, např. prostřednictvím e-veřejné správy, nakupování online nebo zdravotních konzultací, které se každý den konají v různých městech nebo vesnicích.

Zejména ve venkovských oblastech jsou lidé bez přístupu k automobilu vystaveni riziku ztráty a izolace. Vyšší podíl seniorů ve venkovských oblastech přispívá k prohlubování problému (podívejte se například na tento výzkum v Anglii [2013 Defra Rural Ageing Research](#)). Je jednoduše příliš nákladné zajistit pravidelnou veřejnou dopravu. Proto je možným řešením doprava na požádání a služby na komunitní nebo dobrovolné bázi.



Zde je několik zajímavých příkladů a zdrojů:

- Fakta o [Dopravě na vyžádání ve středně velkých městech](#) (Francie)
- V belgickém Arlonu (29 000 obyvatel) mohou obyvatelé zavolat do místní kanceláře mobility a zjistit, jakým způsobem mohou vykonat svou cestu. Pokud není jiná alternativa, mohou si objednat na požádání dopravní službu [FlexiTEC service](#) (odkaz ve francouzštině) za cenu běžné autobusové jízdenky.
- Americká nezávislá dopravní síť nabízí jízdy ode dveří ke dveřím. Lidé za ně platí kredity, které získali za ekologické jízdy nebo dobrovolným řízením, když ještě mohli. Organizátoři se také spojili s nákupními a zdravotními centry pro spolufinancování cest starších lidí. Podívejte se na jejich [YouTube video](#).
- [Oblast Siilinjarvi ve Finsku](#): „The Service Line“ je minibus používáný dvěma denními centry čtyři hodiny denně, po zbytek času funguje jako služba jízdy na zavolání pro veřejné uživatele.
- Město Mechelen (83 000 obyvatel) v Belgii nedávno oznámilo, že začne prodávat vouchery na taxi obyvatelům s omezenou mobilitou a znevýhodněným obyvatelům. Každé tři měsíce mohou uživatelé použít až 20 voucherů za €2.5, který zakoupí za €1.25. Cesta taxíkem stojí €2.5 plus €1.7 za kilometr.

## Řízení motorizované dopravy



V málo obydlených regionech je automobil často jediným vhodným nebo možným způsobem cestování na velké vzdálenosti do centra města. Aby byl městský maloobchodní prodej schopný konkurovat sousedícím městům, nákupním centřům a větším městům, centrum města bude potřebovat vyvážit jistou míru přátelskosti k automobilové dopravě s bezpečnou a atraktivní infrastrukturou pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu. Tipy naleznete na webové stránce [100 Ways to Help the High Street](#) a v brožůře [medium-sized and smaller towns RAISING THE GAME](#).

Car sharing je v malých městech obtížný a většinou je provozovaný dobrovolníky (podívejte se na tato fakta [momo fact sheet](#)). Je také možné o večerech a víkendech sdílet obecní vozový park s obyvateli, podobně jako to dělá švédské město [Linköping](#) (97 000 obyvatel) se svým vozovým parkem aut na bioplyn.

V neposlední řadě, nákladní doprava může velmi zatížit malá města. Opět uvádíme několik zajímavých odkazů a příkladů:

- Projekt [ENCLOSE](#): městská logistika v malých a středních evropských historických městech
- [CIVITAS Policy Note on urban freight logistics](#) – logistika v malých a středních městech



- Ve Švédsku v **Borlänge** (50 000 obyvatel) a třech dalších venkovských obcích založili v roce 1999 distribuční středisko, aby sloučili dodávky potravin do škol a jiných obecních organizací a zredukovali tak množství dodávek až na 75 %.

## Zaměření na příležitosti



Je jasné, že malá města čelí významným výzvám, pokud jde o udržitelnou mobilitu, mají však také mnoho příležitostí. Rovněž by neměly být opomenuty jejich interakce s většími městskými oblastmi. Citujme ze sítě PURPLE: “Problémy jsou příliš často řešeny nejprve od potřeb městských center a ne od stávajících příležitostí v příměstských oblastech”.

## Upcoming events

- **Globální konference Urban Future**  
2.-3. března - Graz, Rakousko  
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**  
17.-18. března - Milton Keynes, UK  
<http://www.smartertravellive.com>
- **Výstava a konference Chytrá města pro Jiho-východní Evropu**  
5.-7. dubna – Sofia, Bulharsko  
<http://viaexpo.com>
- **Summit Chytrých měst ve Frankfurtu**  
6.-7. dubna – Frankfurt, Německo  
<http://smartcityseries.net/frankfurt/>
- **3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**  
12.-13. dubna - Bremen, Německo  
<http://eltis.org/SUMP2016>
- **Design a město**  
19.-22. dubna 2016 – Amsterdam, Nizozemí  
<http://designandthecity.eu/>
- **20. Evropská konference o managementu mobility**  
1.-3. červen – Athény, Řecko  
<http://ecomm2016.com/>

Pro více událostí prosím navštivte [Kalendárium EPOMMu](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

»»  
ECCMM 2016

»»  
allinx

»»  
feedback

»»  
subscribe

»»  
unsubscribe

»»  
fullscreen

»»  
news archive