



SMĚRNICE REGULUJÍCÍ VJEZD VOZIDEL DO MĚSTSKÉ INFRASTRUKTURY (UVAR) V PLÁNU NA UDRŽITELNOU MĚSTSKOU DOPRAVU (SUMP)

*STRATEGIE A MANAŽERSKÉ PŘÍSTUPY PRO ZLEPŠENÍ
PLÁNOVÁNÍ PŘEPRAVY S NÍZKOU UHLÍKOVOU STOPOU VE
FUNKČNÍ MĚSTSKÉ OBLASTI (FUA)*

**Průvodce tématem D.T1.1.6 CE SUMP 2.0: UVAR
v SUMP**

**Konečná verze
31. května 2022**





Indexační číslo a zkratka projektu	CE1671 DYNAXIBILITY4CE4CE
Vedoucí partner	PP1 - Leipzig Transport Company (LVB)
Číslo a název dodávky	Průvodce tématem D.T1.1.6 CE SUMP 2.0: UVAR v SUMP
Odpovědní partneři (název a počet PP)	PP6 - POLIS
Webové stránky projektu	https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE4CE.html
Datum dodání	05/2022
Stav	Konečná verze
Úroveň distribuce	Veřejné

Historie revizí dokumentu

Datum	Jméno	Činnost	Stav
28/01/2022	Laura Babío, POLIS Network	Vytvoření struktury a první návrh	Návrh
18/07/2022	Laura Babío, Niklas Schmalholz, POLIS Network	Vytvoření případové studie a nejlepších postupů	Návrh k revizi
30/07/2022	Ivo Cré, POLIS Network	Obecná revize	Návrh
22/08/2022	Laura Babío Somoza, POLIS Network	Zohlednění komentářů a dokončení	Konečný dokument k překladu



Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 Krakovská funkční oblast. Zdroj: Dopravní podnik města Krakov.	6
Obrázek 2 Plánování směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti: krok za krokem.	10
Obrázek 3 Navrhované kontrolní body s relevantními účastníky během procesu plánování směrnic UVAR.....	18
Obrázek 4 Navrhovaná nízkoemisní zóna v Krakově. Zdroj: Dopravní podnik města Krakov.	22
Tabulka 1 Ilustrační mapa účastníků pro plánování směrnic UVAR. Zdroj: Vlastní zpracování.....	15
Tabulka 2 Zapojení účastníků během analýzy scénáře směrnic UVAR v Krakově.	21
Tabulka 3 Veřejné rozpravy pro implementaci nízkoemisní zóny v Krakově.....	23



Obsah

1. Úvod.....	5
2. Perspektiva funkční městské oblasti pro směrnice regulující vjezd vozidel do měst	6
2.1 Představení konceptu funkční městské oblasti	6
2.1.1 Proč zvažovat funkční městské oblasti při plánování směrnic UVAR?	7
2.2 Na co nezapomenout při plánování směrnic UVAR ve funkční městské oblasti?.....	7
2.3 Jak promyslet perspektivu funkční městské oblasti: krok za krokem	9
2.3.1 Vyhodnocení funkční městské oblasti	10
2.3.2 Diagnostika mobility na úrovni funkční městské oblasti	11
2.3.3 Cíle a dlouhodobá vize	11
2.3.4 Plánování směrnic UVAR a souvisejících opatření	12
2.3.5 Implementace, monitoring a doladění	13
2.3.6 Zapojení účastníků a veřejnosti (na úrovni funkční městské oblasti).....	14
3. Případová studie Dynaxibility4CE: Krakovská nízkoemisní zóna	19
4. Nejlepší postupy	24
4.1 Milán: Digitální integrace řešení směrnic UVAR může zlepšit účinnost.....	24
4.2 Benátsko a Bádensko-Württembersko: Regionální řešení směrnic UVAR.....	25
Benátsko, Itálie	25
Bádensko-Württembersko, Německo	25
4.3 Lublaň: Směrnice UVAR jsou více než pouhé nízkoemisní zóny	26
4.4 Salzburg a Zadar: Doplněním směrnic UVAR je politika parkování	26
Salzburg, Rakousko	26
Zadar, Chorvatsko	27
5. Operační knihovna směrnic UVAR.....	28



1. Úvod

S rostoucím úsilím boje proti klimatickým změnám jsou stále oblíbenější směrnice regulující vjezd vozidel do měst (UVAR), jelikož dokážou snížit emise a zlepšit kvalitu ovzduší. Obecně a dle definice pracovního dokumentu Evropské komise o směrnicích vjezdu (2013) jsou směrnice UVAR „opatření regulující vjezd vozidel do městské infrastruktury“ - mezi opatření patří nízkoemisní zóny (LEZ), zóny s omezenou dopravou, tvorba pěších zón a omezení parkování.

Vzestup směrnic UVAR v Evropě si žádá dokumentaci pokynů, které politikům usnadní úspěšnou implementaci těchto často neoblíbených opatření. Velkým faktorem pro takovéto vnímání směrnic UVAR je jejich rozsáhlý vliv: tato omezující opatření mají samozřejmě významný dopad i mimo své skutečné geografické hranice a v celé řadě dalších oblastí (přístupnost, sociální začlenění, dostupnost, prostorové uspořádání domácností atp.).

Průvodce tématem SUMP směrnic UVAR byl publikován v roce 2019 a navzdory své nepopiratelné hodnotě rovněž v některých oblastech vyžaduje doplnění o další pokyny. Aktuální hlavní dokument pro směrnice UVAR představuje úvod k implementaci směrnic UVAR, který zahrnuje základy plánování UVAR a jejich použití při procesu plánování SUMP a který se stručně věnuje několika specifickým, avšak relevantním bodům, které je třeba mít s ohledem na směrnice UVAR na paměti. Jen stručně pojednává o tématech, jako jsou přijetí účastníky a jejich zapojení, doplňující opatření směrnic UVAR nebo informace pro občasně turisty, na druhou stranu další témata, jako je prosazování či dodržování nejsou zahrnuta vůbec, což nám ukazuje prostor pro další zlepšování tohoto dokumentu.

Dynaxibility4CE spolu s ostatními projekty financovanými EU, jako jsou ReVeAL, UVAR Box a UVAR Exchange, pracuje na tvorbě návodů a nástrojů doplňujících materiály, které jsou v oběhu poslední čtyři roky.

Tento dokument je dodatkem průvodce plánování SUMP směrnic UVAR a věnuje se implementaci směrnic UVAR se zohledněním města a jeho zón dojíždění, tzv. funkční městské oblasti (FUA). Druhá část stávajícího dokumentu poskytuje další informace o funkčních městských oblastech, a jak je zohlednit během procesu plánování směrnic UVAR. V rámci dokumentu je řada odkazů na pokyny vytvořené v rámci ostatních projektů EU, ty poskytují další informace na toto téma. To je navíc ilustrováno procesem, který použili v Krakově (partner Dynaxibility4CE) pro implementaci nízkoemisních zón ve městě. Obecné pokyny a případová studie Krakova jsou doplněny o několik nejlepších postupů napříč Evropou, které byly přímo vybrány kvůli jejich relevanci pro města střední Evropy - což je oblast programu našeho projektu. Tento dodatek se navíc také pokouší harmonizovat všechny pokyny vytvořené v rámci ostatních projektů jejich kompilací do souhrnné operační knihovny směrnic UVAR, kterou najdete na konci tohoto dokumentu. Tato knihovna má za cíl usnadnit přístup k relevantním pokynům pro směrnice UVAR všem tvůrcům zásad a městským architektům při jejich studiu před implementací směrnic UVAR v jejich regionu.

Tento dokument byl navržen s cílem zajistit celkovou kompatibilitu a soulad s nejrelevantnějšími a uznávanými evropskými pokyny pro plánování udržitelné mobility a dalšími existujícími podpůrnými nástroji pro plánování, navrhování a implementaci udržitelných způsobů přepravy.



2. Perspektiva funkční městské oblasti pro směrnice regulující vjezd vozidel do měst

2.1 Představení konceptu funkční městské oblasti

Města jsou propojená se svým okolím skrze dennodenní proudy lidí a zboží; proto je potřeba plánovat dopravu na základě skutečných proudů lidí a zboží pro celou oblast dojíždění. Oblast, která pokrývá město a jeho zóny dojíždění, se nazývá funkční městská oblast a měla by definovat geografický rozsah plánu na udržitelnou městskou dopravu, a v našem případě, plány směrnice UVAR.

Definici funkčních městských oblastí jako „funkčních ekonomických jednotek“ zavedla organizace OECD, statistický úřad Evropské komise (Eurostat) a jejich generální ředitelství pro regionální a městské zásady. Funkční městská oblast se skládá z jednoho (monocentrická) hustě obydleného města (nebo více než jednoho města, polycentrická) a řidčeji obydlené zóny dojíždění, jejíž pracovní trh je výrazně integrován do celého města či měst.¹

Metodologie vyvinutá organizací OECD používá k určení center měst a proudů cestujících za prací hustotu obyvatel, což umožňuje porovnávat funkční městské oblasti podobné velikosti napříč zemí. Tato metodologie² využívá 3 kroky:

1. KROK 1. Identifikace hlavních samosprávních celků skrze mřížku dat populace
2. KROK 2. Propojení nesousedících hlavních celků, které patří ke stejné funkční městské oblasti
3. KROK 3. Identifikace městského okolí



Obrázek 1 Krakovská funkční oblast. Zdroj: Dopravní podnik města Krakov.

¹ Eurostat, 2012: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

² OECD, 2012, Znovudefinování města: nový způsob měření metropolitních oblastí: <https://www.oecd.org/regional/regional-statistics/functional-urban-areas.html>



2.1.1 Proč zvažovat funkční městské oblasti při plánování směrnic UVAR?

Směrnice regulující vjezd vozidel do měst se obvykle zavádějí v přečpaných a nejhustěji obydlených oblastech města - což je většinou centrum města. Zatímco směrnice UVAR se obvykle zavádí pouze v části funkční městské oblasti, má často dopad i mimo ni. Regulace vjezdu vozidel do jedné oblasti města přináší výhody v podobě zlepšení kvality ovzduší a zvětšení prostoru pro pěší a cyklisty, na druhou stranu má ale i negativní dopad, např. v podobě ztížení parkovací situace či odklonění dopravy na okraj oblasti UVAR - pokud nedochází ke změně přepravních návyků a nejsou zavedeny nebo nejsou dostatečně vyzdvíženy alternativy pro regulované přepravní trasy.

Implementace směrnic UVAR bez zvážení širších dopadů na funkční městskou oblast může rovněž vést ke snížení dopravní dostupnosti a omezení možností pro obyvatele žijící mimo tato městská „centra“, ale i pro (zahraniční) návštěvníky a přepravce, kteří mohou po zavedení směrnic UVAR potřebovat nové alternativní způsoby přepravy. Okamžité výhody budou pozorovány hlavně v oblastech implementace, zatímco negativa zatíží okolní oblasti zón omezení a mohou se snadno rozšířit mimo územní hranice města. Plánování na úrovni funkční městské oblasti může zajistit dostupnost dopravy pro každého a splnit její základní potřeby všech uživatelů stejně jako požadavky na udržitelnost a potřeby hospodářské proveditelnosti, sociální rovnosti, zdraví a kvality životního prostředí.

K dispozici jsou specifické pokyny pro plánování SUMP v metropolitních oblastech a také obecné pokyny pro plánování funkční městské oblasti z projektů LOW-CARB a SOLEZ Interreg. Aktuální dokument poskytuje specifické pokyny pro plánování směrnic UVAR s ohledem na celou funkční městskou oblast.

2.2 Na co nezapomenout při plánování směrnic UVAR ve funkční městské oblasti?

Při plánování dopravy na úrovni funkční městské oblasti je pro úspěšnou implementaci směrnic UVAR ještě před zahájením samotných úvah o plánování takových směrnic třeba zvážit určité obecné aspekty: jako geografické a správní hranice funkční městské oblasti, jejich plánovanou koncentraci, stávající rámce plánování dopravy či klimatu, ale také socioekonomické vlastnosti a parametry kvality vzduchu a komunikaci a účast na úrovni funkční městské oblasti.

Geografické a správní hranice

Porozumění správním hranicím a kompetencím funkční městské oblasti usnadňuje spolupráci jednotlivých institucí. Tato spolupráce vyžaduje čtyři úrovně integrace:

- (1) sjednocení městských a regionálních cílů dopravy s územními, technologickými a ekologickými snahami;
- (2) spolupráce na úrovni vertikální a horizontální místní i vládní politiky;
- (3) koordinace strategií a rozhodování mezi sousedními městskými čtvrtěmi;
- (4) koordinovanost mezi různými oblastmi plánování, např. územní plánování, sociální politika, veřejné zdravotnictví a hospodářské přizpůsobení.

Je velmi důležité vyhodnotit dopad místních a regionálních rámců pro úplné využití příležitostí a předejití konfliktů s ostatními kompetentními úřady v pozdějších fázích; navíc, získání jasného porozumění tomu, jak regionální a národní rámce ovlivňují proces plánování SUMP a návrh opatření rovněž poskytuje ideální základ při zohlednění dalších prvků tvorby směrnice UVAR.

Při plánování směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti jsou největší výzvou opatření, která ovlivňují silniční síť, včetně možností parkování, nebo která vyžadují lepší veřejnou dopravu a jsou pravděpodobně



mimo kompetence městského úřadu implementujícího směrnici UVAR. Zavedení spolupráce a koordinace mezi různými veřejnými úřady (městských částí, ale i dopravními úřady), zejména během tvorby strategie, je nutným předpokladem pro úspěch implementace směrnice UVAR.

Polycentrická/monocentrická koncentrace

Identifikace koncentrace měst v jedné funkční městské oblasti je důležitá pro řadu částí procesu tvorby směrnic UVAR včetně vymezení geografických a správních hranic, analýzy dopravních proudů během studie mobility, stanovování cílů celé funkční městské oblasti, plánování dalších dopravních služeb mezi městy atd.

Stávající rámce plánování dopravy či klimatu

Širší existující strategie (zaměřené na plánování SUMP nebo klima) podstatně určují cíle směrnice UVAR a mohou usnadnit integraci s jinými opatřeními mobility.

Pro stávající rámce plánování dopravy existují specifická hodnocení, která je třeba provést:

- Porozumět potřebám uživatelů pomocí studie přístupnosti, která zohledňuje zdroje cesty, cíle a účely, vzory městské výstavby a geografická omezení a také zobrazuje data jako rozdělené, analyzovatelné informace (dostupné podle příjmu, pohlaví, věku a dalších parametrů);
- Porozumět kapacitě dopravy pomocí poctivého vyhodnocení dostupnosti a používání dopravních služeb, včetně rozdělení mezi různé dopravní prostředky, úroveň servisní integrace sítě a koordinace mezi službami veřejné a soukromé přepravy;
- Porozumět jak fyzické, tak digitální infrastruktuře systému dopravy včetně vyhodnocení stavu propojení, možností P+R a kvality samotné infrastruktury.

Tato vyhodnocení jsou klíčová pro (v pořadí důležitosti):

- Umožnění budoucích opatření, která zajistí přístup k lepším příležitostem pro každého, a stejně tak k modelům omezené a dostupné mobility v různých scénářích UVAR, které mohou vést k dalším, doplňujícím nebo výjimečným opatřením pro UVAR;
- Plánování dalších služeb dopravy nebo usnadnění plánování nabídky integrované mobility, která veřejnost odvádí od osobních automobilů a podporuje hladké přijetí udržitelnějších řešení;
- Usnadnění monitorování směrnice UVAR a také zajištění informací směrnice UVAR; plánování dalších dopravních opatření a zejména posílení sítě spojující vícedruhové přepravní uzly; omezení zácp na minimum a podpora používání veřejné přepravy.

Socioekonomické charakteristiky

K používání osobní přepravy existují různé důvody a v řadě případů na nich závisí každodenní život občanů, kteří pocítují, že veřejná doprava a další udržitelnější způsoby dopravy neuspokojují jejich potřeby. U nižších socioekonomických skupin je vyšší tendence vlastnit starší, a tedy více znečišťující, vozidla, takže tyto osoby žijící v těchto oblastech jsou směrnicemi UVAR dotčeny neproporčně.

Aby se minimalizovaly takové negativní dopady na přístupnost, je důležité mít jasný přehled o různých socioekonomických segmentech a jejich rozložení v rámci funkční městské oblasti - to umožňuje nejen porozumět, kdo může být více zasažen směrnicí UVAR, ale i posílit alternativní možnosti dopravy v dané oblasti.

Parametry kvality ovzduší

Při přípravě směrnic UVAR je potřeba provést simulace a vytvořit modely kvality ovzduší/dopravy, které předpoví dopady i mimo hlavní oblast směrnice UVAR a pro celou funkční městskou oblast. Tyto modely mohou také pomoci poskytnout základní důkazy pro určení velikosti zóny tam, kde má směrnice UVAR platit, ale i patřičný dopad.



Komunikace a účast na úrovni funkční městské oblasti

Jednou z největších výzev je zajistit účast občanů vně hranic oblasti města a zároveň koordinovat mezi všemi dotčenými osobami - část 2.3.6 poskytuje instrukce pro zapojení těchto osob.

Po plánování a implementaci je nutná komunikace opatření směrnic UVAR v celé funkční městské oblasti a zvláštní pozornost je nutné věnovat prvkům, jako jsou značení či digitální informace. Informace musí být standardizované, tedy musí zahrnovat jak statické silniční značení (uvnitř i vně oblasti implementace), tak dynamické informace (např. digitální platformy, proměnné dopravní značení). V této oblasti [projekt UVAR Exchange](#) usiluje o harmonizaci silničního značení, zatímco [projekt UVAR Box](#) usiluje o digitalizaci směrnic UVAR.

2.3 Jak promyslet perspektivu funkční městské oblasti: krok za krokem

Program financování Interreg se v posledních letech snaží do dopravního plánování zahrnout perspektivu funkční městské oblasti. [Projekt Interreg SOLEZ](#), který je součástí těchto snah, vytváří pokyny pro usnadnění tvorby akčních plánů pro implementaci účinných strategií a společných přístupů pro dopravní plánování na úrovni funkční městské oblasti - pokyny jsou tak přizpůsobeny specifickému případu směrnic UVAR.

Hlavní kroky navržené pro plánování směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti jsou:

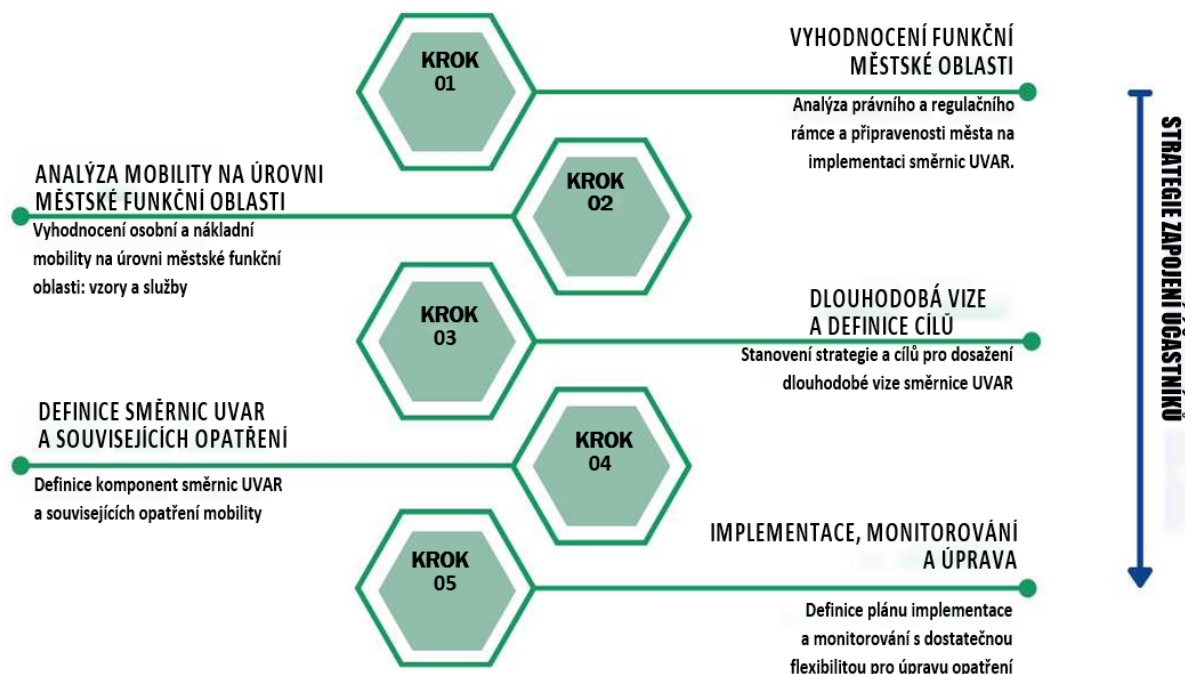
- 1. Vyhodnocení funkční městské oblasti**
- 2. Diagnostika mobility na úrovni funkční městské oblasti**
- 3. Strategické plánování a definování cíle**
- 4. Plánování směrnice UVAR a souvisejících opatření**
- 5. Monitorování a doladování implementace**

Zvažování dopravního plánování často nemá lineární průběh a různá města napříč Evropou se nacházejí v různých fázích. Tento proces nemá být sledován přesně, ale má posloužit jako návod pro jednotlivé kroky a zároveň ukázat všechny prvky a faktory, které je třeba zvážit. Během tohoto procesu budou v různých fázích zapojeni různí účastníci. Pokyny k tvorbě a realizaci strategie zapojení účastníků naleznete v části 2.3.6.

Rovněž je důležité poznamenat, že při plánování poměrně vysokého dopadu nebo kontroverzních směrnic UVAR pomáhá pracovat v rámci integrovaného a dlouhodobého plánu, jako je plánování SUMP. Integrace plánování SUMP a směrnic UVAR zajišťují, že jsou směrnice UVAR harmonizovány s dopravním systémem a podporovány komplexní dopravní strategií. Postupování v rámci existující strategie může rovněž nabídnout strukturu pro existující skupiny účastníků či postupy komunikace, které podporují proces tvorby směrnic UVAR.



Obrázek 2 Plánování směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti: krok za krokem.



2.3.1 Vyhodnocení funkční městské oblasti

Prvním krokem předního orgánu státní správy je provést vyhodnocení funkční městské oblasti včetně sebehodnocení vedoucího města. Cíle tohoto prvního kroku jsou dva: definovat základní scénář ohledně existující dopravy a jejích podmínek ve smyslu **legislativního a regulačního rámce a rámce dopravy a plánování mobility** a vyhodnotit **připravenost na implementaci**.

Před definováním společné strategie městské dopravy a zejména u směrnic UVAR (krok 3) je poměrně důležité porozumět aktuální **vizi** všech úřadů integrujících funkční městskou oblast a stejně tak jejich celkovému rámci **udržitelné dopravy**. Zvláštní zřetel je potřeba vzít na městské úřady s ohledem na populaci a atrakční body existence přepravy a mobility.

Klíčové je rovněž analyzovat **organizační a rozhodující systém směrnic UVAR** na úrovni funkční městské oblasti. Přední orgán státní správy musí porozumět všem kompetencím nejen ohledně plánování a implementace směrnic UVAR, ale i s ohledem na provoz a realizaci.

Jako součást vyhodnocení připravenosti je zásadní určit potenciální **institucionální, právní a finanční hranice**, které by mohly ovlivnit proces plánování, ale i řidiče, kteří mohou podpořit rozvoj a implementaci směrnic UVAR. Mohou existovat národní rámce implementace a realizace vybraných opatření směrnic UVAR (např. systém identifikace vyhovujících vozidel nebo automatické kamerové rozpoznávání registračních značek) a také pro ochranu osobních údajů, finanční hospodaření, veřejné soutěže a zásobování. Jelikož mohou být zapotřebí nové místní směrnice nebo úprava či tvorba národní legislativy, je důležité začít proces plánování směrnic UVAR kompletním vyhodnocením legislativy, aby nová legislativa řádně odpovídala.

Pro úspěšnou implementaci směrnic UVAR je rovněž určující aktuální **kapacita** veřejných úřadů, která také určuje míru připravenosti. V tomto případě kapacita odpovídá veškerým dostupným technickým řešením



a znalostem o směrnících UVAR a také vyčleněnému personálu pro daný úkol. Toto vyhodnocení může odhalit některé nedostatky, které je třeba napravit před pokročením k dalšímu kroku procesu.

Společnou výzvou pro plánovače místní správy implementující UVAR je přesvědčit osoby konající rozhodnutí, aby s procesem pokročily. Proto je doporučeno určit **odpovědnou osobu za UVAR**. V podstatě je odpovědná osoba za směrnice UVAR (ať již jednotlivec či organizace občanské společnosti) nezbytná, aby pomohla nést politickou a veřejnou podporu projektu; musí být určena na začátku procesu.

Rovněž je nutné určit **relevantní účastníky** na úrovni funkční městské oblasti, což je také důležitou součástí vyhodnocení a je dále vysvětleno v části 2.3.6 věnované zapojení účastníků.

2.3.2 Diagnostika mobility na úrovni funkční městské oblasti

Druhým krokem je vyhodnocení podmínek dopravy osob a zboží se zvážením již používaných služeb, ale také služeb plánovaných do budoucna.

Analýza mobility musí být co možná nejkomplexnější. S ohledem na dostupné zdroje a požadovaný harmonogram budou veřejné úřady muset uzpůsobit úroveň podrobností dle omezení rozpočtu a času. Ideálně by mělo být v městské aglomeraci funkční městské oblasti, ale i v předměstích, provedeno kvalifikované zhodnocení důležitých **indikátorů mobility a dopravy** (např. dopravní zácpy, přístupnost ke službám a dopravním prostředkům, dopravní bezpečnost, parametry kvality ovzduší).

Pro porozumění potřeb uživatelů musí přední orgán státní správy vyhodnotit **vzory dopravy a mobility** týkající se funkční městské oblasti, aby rozpoznal aktuální dynamiku pohybu ve městě i okolí. Data lze získat teoretickým průzkumem, terénními průzkumy, skupinovými diskuzemi, online průzkumy či statistickou analýzou dat. Učiněním kvalitativního i kvantitativního vyhodnocení mobility na úrovni funkční městské oblasti budou moci veřejné úřady utvořit komplexní obrázek mobility ve funkční městské oblasti, který umožní identifikovat problematická místa a potřeby plánování, která by měla být vyřešena pomocí směrnic UVAR a dodatečných opatření.

Při tvorbě směrnice UVAR jsou náležitě hlavním faktorem úspěchu **zahrnutí uživatelé**. Identifikace široké řady uživatelů umožní porozumět různým úhlům pohledu a vhodně navrhnout dodatečná opatření. Socioekonomická situace obyvatel a uživatelů mobility může být velmi různorodá, stejně jako jejich kulturní kořeny, pohlaví a potřeby mobility (krom jiného) - tato rozmanitost je jedním z hlavních důvodů, proč směrnice UVAR nikdy nemůžou poskytnout jedno řešení pro všechny situace.

Tento krok se rovněž zaměřuje na činnosti teoretického průzkumu při **sběru dat** od certifikovaných a spolehlivých zdrojů informací. Zavedení dobře fungujícího partnerství s otevřenou komunikací mezi různými jednotkami státní správy funkční městské oblasti na začátku procesu umožní lepší koordinaci při sběru dat.

2.3.3 Cíle a dlouhodobá vize

Třetí krok procesu se zaměřuje na stanovení cílů směrnice UVAR, dlouhodobou vizi a strategii pro přenos identifikovaných problematických míst a problémů mobility na úrovni funkční městské oblasti na udržitelné cíle.

Pro stanovení strategie směrnice UVAR je užitečné vytvořit **vizi města** s různými scénáři pro směrnici UVAR (a doplňujícími opatřeními), která přiblíží krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý výhled. **Scénáře směrnice UVAR** musí rovněž vyhodnotit vzájemné závislosti mezi sektorálními trendy určujícími synergie, potenciálem k integraci a také negativní efekty na sektorální trendy. Při stanovování vize pro funkční městskou oblast se nesmí hledět výhradně na klimatickou neutralitu a kvalitu vzduchu, ale také na změnu prostředků, dopravní bezpečnost, kvalitu života a používání městského prostoru.



Plánování z perspektivy funkční městské oblasti rovněž znamená, že **cíle směrnice UVAR** musí být stanoveny lokálně, regionálně a v rámci širší strategie udržitelnosti mobility. Tyto cíle musí být však hlavně dosažitelné a musí být postupně implementovány, aby se předešlo příliš velkému a rychlému omezování a omezili se negativní dopady. Je důležité jasně stanovit vztah mezi opatřeními, cíli a dlouhodobou vizí. To může být náročné, ale bude to rozhodující během procesu schvalování směrnice UVAR.

2.3.4 Plánování směrnice UVAR a souvisejících opatření

Klíčovým krokem tohoto procesu je plánování směrnic UVAR a doplnění opatření mobility v souladu s dříve definovanými cíli a strategií. Cílem tohoto kroku je definovat všechny operační prvky související s implementací směrnice UVAR a také doplňující zákroky do dopravního systému, které jsou nezbytné pro zajištění kvalitní a přístupné mobility.

Cíle stanovené v kroku 3 musí poskytovat rozhodnutí učiněná u různých součástí UVAR. Jak bylo zmíněno dříve, neexistuje univerzální řešení pro směrnice UVAR a konečné řešení tak může být spojením různých typů směrnic UVAR s využitím různých schémat. [Projekt ReVeAL](#) vytvořil metodologii pro řešení integrované implementace, kde jsou definována různá opatření směrnice UVAR jako **stavební bloky**, které lze kombinovat, a tak vytvářet ucelené a robustní schéma směrnic UVAR. Všechna opatření musí být nicméně integrována a součástí širší strategie (ideálně plánování SUMP) se společnou vizí.

Operační prvky směrnice UVAR, které bude nutné definovat, jsou:³

- Typ regulace/intervence přístupu (např. poplatky při zácpě, parkovací poplatky, nízkoemisní zóny, filtrování dopravy, fyzické zásahy do veřejné oblasti atp.)
- Návrh schématu (např. na základě vzdálenosti (pro zpoplatnění), na základě času, na základě místa, na základě oblasti/povolení atp.)
- Cílená vozidla (např. služby a přeprava zboží, soukromá vozidla, typ vozidel - třídy znečištění, typ vozidla - rozměry a hmotnost atp.)
- Technologické možnosti implementace a realizace - často použité kombinovaně (např. manuální kontroly a nálepky na čelní sklo, manuální výběr mýtného, automatické rozpoznávání registračních značek atp.)
- Povolení a výjimky
- Míra digitalizace a požadavků na data (např. normy sběru dat, kapacity, potřebné nástroje)

Definici směrnic UVAR by ideálně neměl tvořit přední orgán státní správy sám, ale měl by být využit **iterační proces**, který zahrnuje všechny relevantní účastníky na úrovni funkční městské oblasti. Přední orgán státní správy by měl využít tento spolutvůrčí proces k reakci na kritiku a k podpoře přijetí se zvážením různých perspektiv a snahou o posílení těchto opatření. Pokud však vzniká odpor ke směrnicím UVAR, zapojení celé funkční městské oblasti by nemělo způsobit, že oblasti s problémy nebudou jednat - je odpovědností všech zúčastněných úřadů spolupracovat a vzájemně se podporovat při hledání alternativ.

Změřit účinnost a možné dopady opatření může pomoci **zkušební období**, které rovněž může pomoci s budováním přijetí více omezujících směrnic UVAR do budoucna. Zkoušku lze pro různé směrnice UVAR provést v různých čtvrtích, tedy za předpokladu, že je zde alternativní přeprava. Zkušební období musí být pečlivě naplánováno, aby nedošlo k žádným negativním vlivům, jelikož by mohly ovlivnit budoucí implementaci větších schémat.

Během fáze návrhu je rovněž důležité upravovat různé součásti tak, aby uspokojovaly **potřeby uživatelů** - to může být později rozhodujícím faktorem pro úspěch směrnice UVAR. Například povolení a výjimky lze použít ke zvýšení přijatelnosti a proveditelnosti schématu nabídkou výjimek pro nízkoemisní zóny snižující finanční dopad na určité skupiny. Nicméně, nesmí dojít k záměně potřeb uživatelů a tužeb uživatelů -

³ Další informace v [přůvodci tématem plánování SUMP směrnic UVAR](#) a na [webových stránkách ReVeAL](#).



potřebou může být přístup do oblasti, zatímco tužbou může být přístup soukromým vozidlem. Při plánování směrnic UVAR by měly veřejné úřady upřednostňovat cíle udržitelnosti a přístupnosti stanovené ve větší strategii a měly by mít na paměti, že směrnice UVAR nemůže uspokojit každého.

Při plánování schématu směrnic UVAR musí města rozhodnout o způsobu **realizace** opatření. [Projekt ReVeAL](#) zdůrazňuje širokou řadu faktorů, které je nutné zvážit při výběru mechanismu realizace. Některé z nich zahrnují typ směrnic UVAR, míru, kulturní a politický kontext, dostupnost právních rámců a dostupnost zdrojů. Distribuce informací směrnic UVAR je zásadní pro prevenci dopadů (např. větší dopravní zácpy v okolních čtvrtích) a zajištění vyhovění.

Aby bylo možné zaručit dobré dodržování předchozích dohod mezi městskými částmi a účastníky funkční městské oblasti, musí být koncepty konečného plánu posouzeny jak interně, tak i odpovídajícími účastníky dané funkční městské oblasti.

Definice doplňujících opatření mobility

Bez ohledu na velikost a typ může mít implementace opatření směrnic UVAR v jedné oblasti dopad na rozdělení mezi různé dopravní prostředky a další související proměnné dopravy v celé funkční městské oblasti. Implementace směrnic UVAR by měla zahrnovat doplňující opatření nezbytná k naplnění potřeb mobility osob, zboží a služeb v rámci celé funkční městské oblasti.

Obecně by se ve funkční městské oblasti měla stát důležitým základním způsobem dopravy a také spojnicí s veřejnou dopravou cyklistika a chůze a infrastruktura by tomu měla být náležitě uzpůsobena. Z pohledu funkční městské oblasti je rovněž důležité plánovat uzly pro různé dopravní prostředky, které umožní efektivní přestupy, a to i pro nové služby a nástroje mobility (jako jsou MaaS), které mohou zlepšit veřejnou dopravu a minimalizovat negativní dopady na přístupnost. Po zavedení směrnic UVAR bude rovněž zásadní zpřehlednit dopravní předpisy (zejména v okolí oblasti směrnic UVAR) pro minimalizaci narušení dopravy a zajištění bezpečnosti na silnicích.

Projekt ReVeAL vytvořil vyčerpávající seznam doplňujících opatření pro zvýšení účinnosti schématu směrnic UVAR prostřednictvím pomoci uživatelům změnit jejich chování, a tak omezit možné negativní dopady plynoucí z implementace směrnic UVAR. Tato opatření jsou:

1. Zlepšení veřejné dopravy
2. Zlepšení situace pro cyklisty a chodce
3. Změny v systému parkování
4. Zlepšení situace v oblasti sdílené mobility
5. Zlepšení městské logistiky
6. Vozidla s nulovými a nízkými emisemi
7. Jízdenkové systémy a digitální podpora (včetně informačních účelů a zlepšení řízení dopravy)

Další informace naleznete v [dokumentaci pokynů ReVeAL](#).

Projekt SOLEZ Interregu rovněž vytvořil [nástroje](#) pro podporu veřejných úřadů, poskytovatelů dopravy a provozovatele podniků při návrhu a stanovení nízkouhlíkových služeb mobility pro zvýšení atraktivity směrnic UVAR.

2.3.5 Implementace, monitoring a doladění

Posledním krokem našeho procesu je implementace, monitorování a doladění směrnic UVAR a doplňujících opatření mobility. Cíle tohoto kroku jsou dva: monitorovat implementaci směrnic UVAR a související dopady a měřit obecný vývoj s ohledem na strategické cíle.



Formální adopce směrnic UVAR bude záviset na národních/místních regulačních rámcích a administrativní proceduře. K zajištění širokého **přijetí a účasti** na opatřeních směrnic UVAR je důležité během procesu informovat a zapojit odpovídající účastníky a širokou veřejnost - musejí mít pocit, že se jedná o jejich plán, který má za cíl zlepšit mobilitu a kvalitu ovzduší pro všechny.

Při monitorování a vyhodnocení integrovaných opatření funkční městské oblasti a jejich dopadů může být náročné najít společný základ a určit **společné indikátory a kvantifikované cíle** nebo mít společné porozumění způsobu monitorování výkonu. [Pokyny LOW-CARB pro integrované plánování na úrovni funkční městské oblasti](#) poskytují další pokyny na toto téma.

Je zásadní rozumět tomu, že opatření musí být součástí větších strategií a že definice cílů a indikátorů musí nastat před fází implementace a musí být odsouhlaseny všemi zahrnutými institucemi zapojenými do plánování na úrovni funkční městské oblasti. K posouzení a vyhodnocení dopadů směrnic UVAR navrhuje projekt ReVeAL pět parametrů: **ekonomie, energie, životní prostředí, společnost a doprava**.

Systematické, soustavné a pravidelné monitorování a konzultace směrnic UVAR, i během fáze implementace, umožní úpravu jejich rozsahu, formátu a modalit, pokud by mělo dojít k nepřiměřeným negativním dopadům na mobilitu či hospodárnost funkční městské oblasti.

2.3.6 Zapojení účastníků a veřejnosti (na úrovni funkční městské oblasti)

Pro nastavení procesu spolupráce při plánování opatření směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti bude nezbytné definovat strategii zapojení účastníků, která popíše, jak zapojit účastníky během celého procesu popsaného v předchozí části. Strategie představená v tomto dokumentu vychází z [pokynů pro zapojení účastníků SOLEZ](#), [pokynů GUIDEMAPS](#) a [nástroje CIVITAS pro zapojené účastníky](#) upravených pro proces implementace směrnic UVAR.

Strategie zapojení má následující cíle:

- Stanovit zpočátku procesu projektu, jak budou účastníci zapojeni ve všech fázích procesu rozhodování
- Stanovit, jak může zapojení účastníků ovlivnit rozhodnutí činěná během procesu projektu
- Určit vztah mezi aktivitami zapojení účastníků a projektovými rozhodnutími
- Objasnit role a odpovědnosti projektového personálu se zohledněním aktivit zapojení

Strategie zapojení účastníků bude definovat následující aspekty:

- Rozsah a cíle
- Zmapování účastníků, kteří se mají zapojit
- Formát spolupráce (vertikální, horizontální, mezisektorová a prostorová)
- Míra zapojení účastníků (informování, konzultace, spolupráce, zmocnění)
- Načasování zapojení účastníků
- Metodologie zapojení
- Zdroje (potřebné dovednosti, rozpočet, časový rámec)

Rozsah a cíle

Zapojení účastníků může naplňovat různé nebo dokonce vícero cílů, které musí být definovány vedoucím městem. V případě směrnic UVAR by měly být hlavní cíle strategie zapojení účastníků získání přijetí zejména omezujících opatření, zlepšení návrhu schémat a zajištění hladké implementace.



Ohledně vyhodnocení zapojení určí vybrané cíle typ indikátorů vyžadovaných k měření účinnosti strategie. Například, je-li cílem shromáždit zpětnou vazbu pro doladění směrnic UVAR, lze počítat počet obdržených reakcí. Pokud má však cíl zvyšovat povědomí, bude rovněž potřeba měřit úroveň získaných znalostí. Aby bylo možné provést náležité vyhodnocení, musí cíle maximálně odpovídat přístupu „SMART“ - specifické, měřitelné, dosažitelné, ambiciózní, relevantní a včasné.

Mapování účastníků směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti

Nejnáročnější činností během plánování zapojení je často určení, kdo by měl být zapojen v rozhodování ohledně implementace směrnic UVAR a ve které fázi procesu. Účastníka lze obecně definovat jako skupinu, organizaci nebo jednotlivce ovlivněné projektem a jeho implementací, nebo kteří je mohou ovlivňovat, ať již přímo, či nepřímo.

Skladba účastníků na úrovni funkční městské oblasti je složitější než na úrovni města a vyžaduje zapojení vyššího počtu institucí do procesu plánování. Plánovací orgány by měly stanovit celý obrázek toho, kdo bude ovlivněn procesem plánování směrnic UVAR a kdo by v něm měl být zapojen. Mezi tyto účastníky by měli na úrovni funkční městské oblasti patřit politici, odborní technici, odborníci na dopravní síť a zástupci veřejnosti, včetně odborníků, ale i veřejnosti, užívajících silniční síť, spolu s těmi, kdo budou mít ze schématu prospěch - i ti, kteří nebudou muset měnit své chování.

K určení účastníků, kteří by měli být zapojeni do procesu plánování směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti, lze použít následující tabulku poskytující nápovědu k tvorbě struktury mapy účastníků pro směrnice UVAR (seznam není vyčerpávající):

Tabulka 1 Ilustrační mapa účastníků pro plánování směrnic UVAR.

Zdroj: Vlastní zpracování.

Institucionální organizace
Místní správa (různá oddělení)
Místní správy v okolí (různá oddělení)
Regionální správy
Národní a státní správa
Dopravní podniky
Příslušné asociace a zprostředkovatelé
Obchodní komora
Podnikatelské a obchodní asociace
Nevládní organizace



Zastupitelské organizace (např. pro osoby s hendikepem, turismus, řidiče atp.)

Přepravní asociace

Relevantní další aktéři

Univerzity, výzkumné instituce a konzultanti

Politický rámec a či členové parlamentu

Místní a regionální média

Široká veřejnost (na úrovni funkční městské oblasti)

Relevantní soukromí účastníci

Po určení všech účastníků je třeba provést vyhodnocení a určit zájmy a možné konflikty. Pro usnadnění analýzy navrhuje nástroj CIVITAS pro zapojení účastníků tyto otázky:

- Jaké jsou jejich cíle (nebo skryté agendy)?
- Co mohou ztratit nebo získat?
- Jak velký mají vliv?
- Mohou se zapojit?
- Budou ochotní přispět?
- Dokážou přispět?

Během analýzy může být užitečné určit klastry účastníků s podobnými zájmy, kapacitami nebo relevancí pro implementaci směrnic UVAR - užitečným nástrojem pro tuto aktivitu je matice vlivu/zájmu, která kategorizuje účastníky podle témat mobility, ale i jejich vlivu (UN Habitat 2001, 24). Dobré porozumění tomu, co mohou účastníci získat ze spolupráce, pomůže tvůrcům plánu je přesvědčit o výhodách procesu.

Formát spolupráce

Plánování udržitelné městské mobility je charakterizováno vysokou úrovní spolupráce. To zahrnuje spolupráci s celou řadou oddělení souvisejících s mobilitou, spolupráci s vyššími úrovněmi vládních institucí a koordinaci s několika relevantními účastníky.

Institucionální spolupráce:

K tvorbě směrnic UVAR na úrovni funkční městské oblasti je doporučeno implementovat kombinaci:

- Vertikální - organizace spolupracují s organizacemi, kterým jsou hierarchicky odpovědné (např. místní úřady a místní zástupci veřejné dopravy)



- Horizontální - spolupráce mezi organizacemi, které jsou vzájemně nezávislé a autonomní, bez hierarchického propojení. Jako mezi místními úřady a soukromými provozovateli.
- mezisektorová spolupráce, mezi organizacemi či odděleními s různou znalostí a odborností. Např. mezi různými odděleními místních úřadů (např. mobilita, katastr)
- prostorová spolupráce, mezi organizacemi zastupujícími geografické oblasti a úrovně. Např. přední místní úřad, úřady okolních částí a také všichni ostatní relevantní účastníci zahrnutí do funkční městské oblasti.

Institucionální spolupráce představuje spolupráci a společnou práci v rámci a napříč veřejnými organizacemi (zejména vertikálně a horizontálně) a je výzvou při tvorbě jakéhokoliv plánu mobility na úrovni funkční městské oblasti, jelikož vyžaduje sdílení cílů, znalostí, zdrojů, sil a souhlasu. S celou řadou institucí bude pro přední město zásadní vyvažovat výzvy a potřeby, aby implementovali úspěšné směrnice UVAR, stejně jako by to bylo v případě spolupracujících institucí při sjednocení vlastního ekosystému účastníků. Existují určité klíčové prvky pro úspěšné dosažení spolupráce: 1. shoda na odpovědnostech, 2. shoda na zdrojích a 3. soulad s právním prostředím. Projekt CH4ALLENGE publikoval jako další pomůcku v této tématice [návod pro institucionální spolupráci](#).

Míra zapojení

Cíle strategie zapojení a očekávané přínosy účastníků pomohou definovat úroveň zapojení každého. Různé úrovně lze kategorizovat jako

- Informování účastníků tak, aby lépe porozuměli problémům a řešením
- Konzultace s účastníky ohledně získání zpětné vazby a sběru dat
- Spolupráce s účastníky v rámci procesu s cílem zajistit, aby bylo soustavně porozuměno obavám a očekáváním a byly zohledněny
- Spolupráce s účastníky na několika krocích procesu
- Umožnění účastníkům činit konečná rozhodnutí

Výběr správné úrovně zapojení každého účastníka je zásadní pro úspěch plánování a implementaci směrnic UVAR a různí účastníci by měli být zapojeni na různých úrovních. Pro zajištění nejúčinnějšího využití zdrojů a času, ale také pro dosažení nejlepších výsledků je zásadní vybrat správnou úroveň zapojení každého účastníka. Obvykle implementace směrnic UVAR vyžaduje všechny úrovně zapojení, avšak vedoucí město musí být opatrné, aby v rozhodovacím procesu neupřednostnilo externí účastníky.

Kroky 1 a 2: Konzultujte a spolupracujte s účastníky

Krok 3: Spolupracujte s odpovídajícími účastníky při definici cílů a dlouhodobé vize

Krok 4: Spolupracujte s účastníky při tvorbě směrnic UVAR a souvisejících opatření mobility

Krok 5: Informujte různé účastníky o opatřeních a konzultujte je ohledně vylepšení

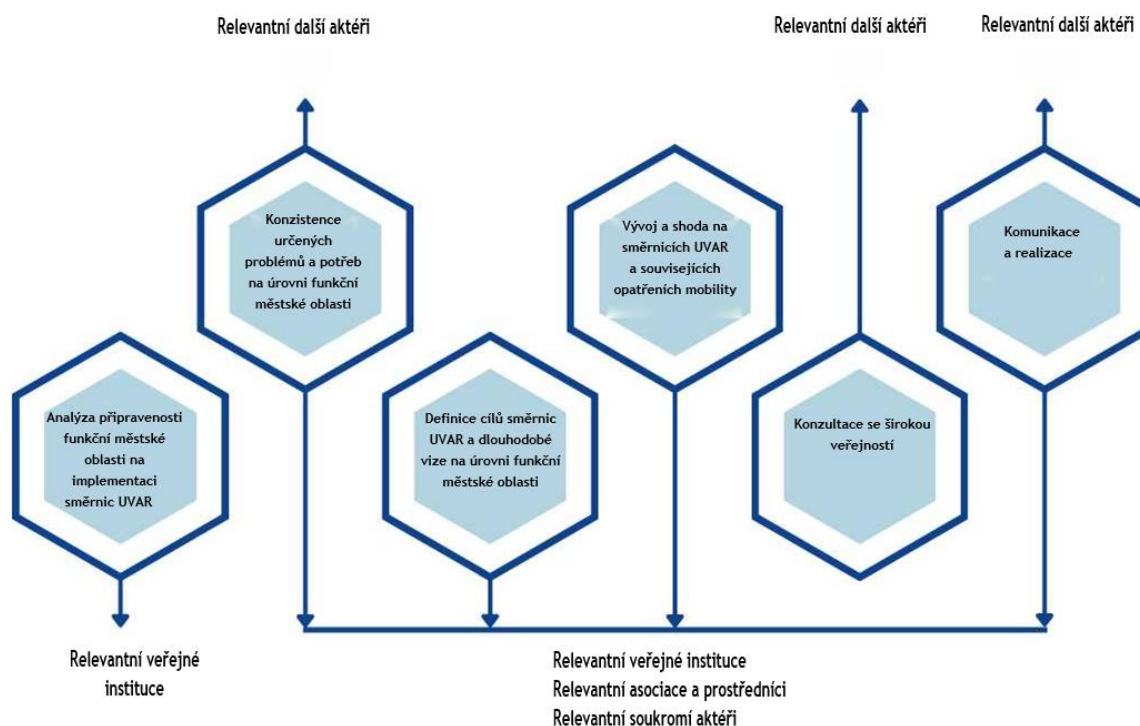
Načasování zapojení účastníků

Udržování dobrých partnerských vztahů vyžaduje plánování. Interakce musí být dobře strukturovaná s jasnými a přiměřenými kroky zapojení prostřednictvím rozhodovacího procesu. Musí být zajištěna pravidelná komunikace pro zachování účinného dialogu mezi vedoucím městem a účastníky a musí následovat odpovídající setkání a události. Po určení, kteří hlavní účastníci mají být zapojeni, a cílů procesu zapojení, lze proces zapojení plánovat na více operativní úrovni.



Pokud není konzultace účastníků řádně organizována, bude náročné shromáždit a použít vstup účastníků. Na základě podrobného procesu a ilustrační mapy účastníků se jedná o návrh, kdy zapojit různé účastníky:

Obrázek 3 Navrhované kontrolní body s relevantními účastníky během procesu plánování směrnic UVAR



Metodologie zapojení

K zapojení různých skupin účastníků v různých fázích projektu či rozhodovacího procesu existuje řada technik.⁴

Je důležité umožnit občanům, aby se zapojovali do debat a podporovat je v tom, a to zejména v počáteční fázi plánování, když jsou procesy stále otevřené a flexibilní. Vedoucí město by mělo použít všechny možné způsoby zapojení - od klasických osobních setkání a průzkumů až po online konzultace a spolupráci, jako jsou výzvy chytrého města. Města by se neměla bát adaptovat a zkoušet nové metody komunikace a zapojení, od interaktivních nástrojů až po sociální sítě.

Cíle, témata, analýza účastníků a strategie zapojení, to vše určuje, které techniky jsou nejvhodnější, a bez zvažování těchto prvků může spíše dojít k nevhodnému zapojení.

Zdroje

Proces účastníky by neměl být podceňován, jelikož není jednoduchý a může být časově náročný. Vedoucí město by mělo pamatovat na důležité termíny, jelikož mohou omezit rozsah zapojení. Zohlednění časového rámce

⁴ Další informace o zapojení účastníků naleznete v nástroji CIVITAS, dokumentaci pak v GUIDEMAPS.



zahrnuje předem rozhodnout, ve které fázi tvorby zásad (plánování, implementace, hodnocení) uznáte vstup účastníků za relevantní.

Náklady na procesy s účastníky závisí na použitých metodách a vybrané cílové skupině a měly by být upraveny pro očekávané výsledky.

3. Případová studie Dynaxibility4CE: Krakovská nízkoemisní zóna

Krakov se nachází v severovýchodní části Malopolského vojvodství. Krakov je hlavním městem vojvodství a centrem krakovské metropolitní oblasti, která se nachází na hlavní dopravní trase a je hlavním ekonomickým a vzdělávacím centrem regionu. Krakovská funkční městská oblast - oblast na území 326,8 km² s celkem 759 tisíci obyvateli - se skládá z města Krakov, centra metropole, a 14 sousedních čtvrtí s intenzivním funkčním spojením s Krakovem.

V oblasti mobility čelí Krakov stejným problémům jako ostatní města EU, např. špatné kvalitě ovzduší, nedostatku parkovacích míst a častějším dopravním zácpám ve městě. V roce 2016 schválil Krakov dopravní politiku (strategii úzce související s plánováním SUMP), aby změnil situaci a vytvořil podmínky pro efektivní a bezpečný pohyb osob a zboží při současném omezení nežádoucích dopadů na životní prostředí a životní podmínky obyvatel celé funkční městské oblasti.

V rámci projektu Dynaxibility4CE vytvořil krakovský magistrát (ZTP) akční plán pro určení nového modelu mobility obyvatel s ohledem na všechny dostupné prostředky: veřejnou dopravu, chůzi, cyklistiku a soukromá vozidla. Tento dokument popisuje proces plánování pro směrnice UVAR jako nové inovativní řešení nízkouhlíkové mobility pro zlepšení kvality ovzduší ve funkční městské oblasti Krakova.

Směrnice UVAR v Krakově: nic nového

Město Krakov není v oblasti směrnic UVAR nováčkem: první omezení dopravy v centru města byly představeny již v lednu 1979, kdy bylo rozhodnuto o obnovení původní funkce Hlavního náměstí, které bylo zasaženo automobilovou dopravou. Největší změny ve městě nastaly v roce 1988, kdy byly zavedeny pěší zóny s omezením dopravy a prostory pro parkování - jedná se o první polské město, které představilo bezautomobilovou zónu a zónu s omezením dopravy. To byl rovněž začátek jednosměrného systému, jehož cílem bylo snížení dopravy v centru města. Tyto politiky platí do dnes.



Přestože existují i další opatření mobility k podpoře regulace přístupu, podle studie zpracované pro Krakovskou metropolitní asociaci s názvem „Koncept integrace dopravních systémů ve funkční oblasti Krakova“ (2017), 23,5 tisíc osob (73 %) přijíždí do Krakova v ranní špičce osobními vozy, zatímco pouze necelých 7 tisíc osob (27 %) používá v téže době hromadnou dopravu. Výsledkem takového rozdělení využití dopravních prostředků je, kromě zácp na cestách do města, delší doba cesty a horší kvalita ovzduší v Krakově, ale i v okolních čtvrtích.

Proces plánování směrnic UVAR v Krakově

Jak již bylo zmíněno, podrobný proces Dynaxibility4CE nemá být rigidním procesem, ale spíše pomůckou pro komplexní proces plánování. Krakov již nějakou dobu na plánování SUMP pracoval, a tak měl provedenou



analýzu mobility a stanovenou dlouhodobou strategii ještě před účastí na projektu Dynaxibility4CE. Proto byly tyto kroky v jejich plánování směrnic UVAR méně důležité.

1. Vyhodnocení funkční městské oblasti

Připravenost směrnic UVAR v Krakově

V prvním kroku plánování směrnic UVAR vyhodnotil dopravní podnik Krakova připravenost směrnic UVAR Krakova. Za tímto účelem byl průvodce plánováním SUMP směrnic UVAR přeložen do polštiny a distribuován různým oddělením (dopravní inženýrství města, policie, městská policie, úřady pro stavbu silnic a magistrát) pro meziúsekovou analýzu proveditelnosti implementace různých typů směrnic UVAR. Různá oddělení byla rovněž požádána o komentáře ohledně kompetencí pro kompletní porozumění dovednostem a kapacitě potřebných v rámci procesu.

Analýza různých směrnic UVAR, které mohou podpořit několik cílů zásad města a výsledky konzultací se zástupci městských čtvrtí uvádí, že pokud je prioritou zlepšení kvality ovzduší v Krakově, bude optimálním řešením implementace nízkoemisní zóny.

Revize závazných zásad a dokumentů

Existuje řada plánů a rámců, které zástupci Krakova vyhodnotili, aby porozuměli rozhodovacímu procesu za implementací směrnic UVAR. Následující body shrnují právní rámec a také plánování a kontext zásad týkajících se implementace UVAR v Krakově (a zejména nízkoemisních zón).

Několik iniciativ indikuje cíle zaměřené na zlepšení kvality ovzduší města a stanovení nezbytného základu pro implementaci opatření na omezení vozidel. **Dopravní politika Krakova** indikuje hlavní cíle v sektoru dopravy a také prostředky k jejich dosažení včetně zvážení omezení vjezdu do města pro vysoce znečišťující vozidla. **Adaptační plán na dosažení klimatické změny do roku 2030** určuje hlavní sektory negativně přispívající ke klimatické změně, včetně sektoru dopravy; přestože plán nezahrnuje opatření směrnic UVAR, zaměřuje se na používání veřejné dopravy a aktivní mobility, doplňující opatření každé inkluzivní implementace směrnic UVAR. **Program nízkoemisní ekonomie (PGN)** určuje hlavní oblasti dopadu na životní prostředí, poukazuje na negativní dopad přepravy na kvalitu ovzduší a indikuje akce, které je třeba implementovat k minimalizaci těchto dopadů - včetně implementace různých typů směrnic UVAR. PGN rovněž vyzdvihuje právní a organizační omezení, kterým místní samosprávy čelí při implementaci doporučených akcí, a zdůrazňuje potřebu tvorby právního rámce umožňujícího místním správám zavádět zóny s omezením emisí z dopravy.

Nejpodstatnějším dokumentem na podporu záměru města implementovat směrnice UVAR je „**Program na ochranu ovzduší Malopolského vojvodství**“. Tento dokument zahrnuje nápravné akce pro snížení znečištění ovzduší s důrazem na sektor přepravy.

Jak indikuje PGN, aby měl Krakov právní základ pro implementaci nízkoemisních zón, museli být změny implementovány na národní úrovni. V prosinci 2021 byl upraven zákon o elektromobilitě a alternativních palivech (2018), podle kterého mohou být v obcích ke snížení negativních dopadů znečišťujících emisí z přepravy na lidské zdraví a prostředí zaváděny nízkoemisní zóny, které pokrývají silnice ve správě obce.

Rovněž byla provedena hloubková analýza zpráv ohledně:

- Počtu škodlivých látek (NO_x, CO, PM) vylučovaných vozidly různých kategorií (automobily, dodávky, taxíky, autobusy) s různými typy paliv a emisními normami Euro
- Vyhodnocení účinků zlepšení kvality ovzduší v Krakově pomocí změn v organizaci dopravy

Porozumění účastníkům

K poznání názoru obyvatel na implementaci konceptu nízkoemisních zón byly uskutečněny skupinové diskuze a workshopy s obyvateli Krakova. Tyto workshopy umožnily nejen pojmenovat emoce obyvatel ohledně implementace nízkoemisních zón, ale také umožnily zohlednit cenné poznatky při formulaci rozsahu omezení, návrhu informační kampaně o nízkoemisních zónách, formulaci zpráv o cílech a výhodách implementace nízkoemisních zón, plánování rozsahu možných pomocných opatření pro jednotky nejvíce



ovlivněné nízkoemisní zónou, období implementace, rozsah investice a infrastrukturní opatření doprovázející/předcházející implementaci nízkoemisní zóny.

Zároveň byly realizovány další činnosti nápomocné pro tvorbu akčního plánu. Krom jiného byl proveden průzkum ohledně preferovaných forem podpory, která má být v budoucí nízkoemisní zóně Krakova nabídnuta obyvatelům. Zástupci dopravního podniku města Krakov se zúčastnili workshopů o nízkoemisních zónách pořádaných organizací Clean Air Fund a různá oddělení magistrátu na toto téma uspořádala setkání.

2. Cíle a scénáře směrnic UVAR

Revize a analýza aktuálně závazných dokumentů plánování zabývajících se otázkou ochrany ovzduší a zónami zklidnění dopravy v rámci funkční městské oblasti Krakova umožnily ve větším měřítku rozhodnout o nejdůležitějších cílech akčního plánu směrnic UVAR, definovat předpoklady během tvorby scénářů a studie zavádění nízkoemisní zóny a souvisejících opatření mobility a odhadnout účinky možné implementace. Tato témata jsou popsána v následujících částech.

Analýza různých scénářů zaměřená na simulaci diskuze s účastníky ohledně odůvodnění implementace opatření směrnic UVAR a výběru těch nejúčinnějších. Tato práce může být pro města velmi náročná, ale pomůže nejen procesu rozvoje, ale i ke zvýšení smyslu pro společenskou odpovědnost jednáním zaměřeným na minimalizaci problémů ovlivňujících město a také přijetí opatření směrnic UVAR společností. Následující tabulka znázorňuje různé fáze, které vedly k tvorbě scénářů směrnic UVAR v Krakově:

Tabulka 2 Zapojení účastníků během analýzy scénáře směrnic UVAR v Krakově.

Fáze	Účastníci zapojeni	
1	<p>Popis a analýza různých možností implementace směrnic UVAR na základě dostupného průvodce tématem plánování SUMP s pohledem na možnou implementaci v Krakově.</p>	Dopravní podnik města Krakov
2	<p>Překlad průvodce tématem plánování SUMP směrnic UVAR do polštiny a jeho předání odpovídajícím městským částem k poskytnutí komentářů v kontextu možné implementace konkrétních typů směrnic UVAR v Krakově.</p>	Odbor dopravního inženýrství, policie, městská policie, úřady pro stavbu silnic v Krakově, technické služby.
3	<p>Uspořádání kvalitativního průzkumu s účastí obyvatel - skupinové diskuze ohledně dojmů z nízkoemisní zóny v Krakově</p>	Obyvatelé Krakova
4	<p>Analýza dostupných dokumentů ohledně kvality ovzduší a zón s omezenou dopravou pro funkční městskou oblast Krakova, tj. POP, PGN, dopravní politika, politika parkování</p>	Dopravní podnik města Krakov
5	<p>Analýza zpráv o emisích škodlivých látek z dopravy v Krakově a skupinové diskuze s obyvateli</p>	Zástupci veřejné dopravy, nevládní organizace aktivní na poli zlepšování kvality ovzduší
6	<p>Určení nejdůležitějších cílů akčního plánu (se zohledněním potřeb obyvatel a městských jednotek).</p>	Dopravní podnik města Krakov
7	<p>Definice předpokladů pro tvorbu scénáře</p>	Zástupci veřejné dopravy, nevládní organizace aktivní na poli zlepšování kvality ovzduší
8	<p>Tvorba scénářů a odhad účinků potenciálního vlivu jejich implementace</p>	Dopravní podnik města Krakov

V rámci projektu Dynaxibility4CE a tvorby akčního plánu směrnic UVAR byly uspořádány workshopy s účastí partnerů projektu, zástupců dopravního odboru Krakova a dalších jednotek magistrátů funkční městské oblasti. Tyto workshopy pomohly městu prodiskutovat další kroky pro zavedení nízkoemisní zóny v Krakově,

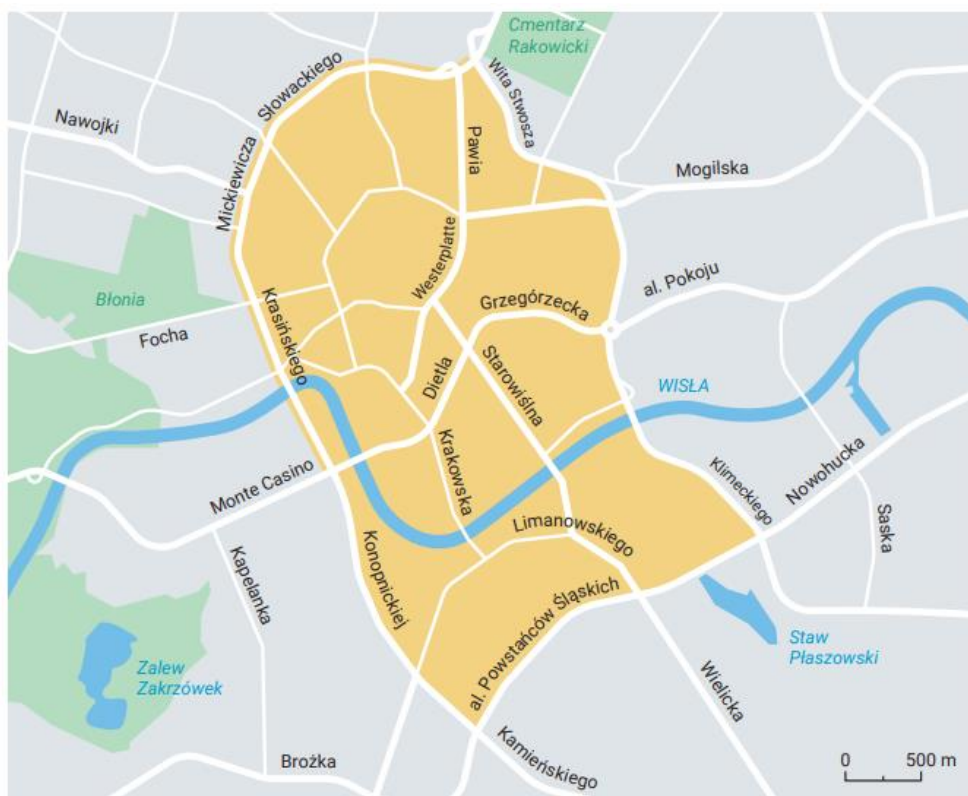


ale i určit související výzvy a potřeby. Zapojení odborníků na evropské úrovni rovněž pomáhá při procesu tvorby směrnic UVAR k výměně znalostí a učení se od dalších iniciativ, a to jak z úspěchů, tak problémů.

3. Definice plánu implementace nízkoemisní zóny

Město Krakov plánuje implementovat nízkoemisní zónu postupně a s časem zvyšovat míru omezení, ale i velikost oblasti implementace. S každou novou fází bude z vjezdu do nízkoemisní zóny vyloučeno více vozidel, což rovněž zvýší účinnost řešení pro snížení emisí NOx a pevných částic. Pro usnadnění přechodu bude datum účinnosti každé nové fáze konzultováno s účastníky v rámci procesu veřejných konzultací. Souběžně se zaváděním fází nízkoemisní zóny město plánuje implementovat další opatření přepravy a mobility, která přispějí k dosažení synergického účinku v různých oblastech, jako je územní plánování, ochrana životního prostředí a vzdělávání.

Krakov plánuje implementovat pomocné balíčky mobility zaměřené na obyvatele uvnitř, ale i vně nízkoemisní zóny (avšak uvnitř funkční městské oblasti). Aby Krakov nabídl alternativy k automobilům, zvýší rozvoj železniční, autobusové a tramvajové dopravy, ale i kvalitu služeb včetně zajištění nového vozového parku. Mezi další opatření pro obyvatele v nízkoemisní zóně patří bezplatná veřejná doprava v počátečních fázích a bezplatné předplatné dlouhodobého pronájmu elektrokol na 24 měsíců. Akční plán rovněž zahrnuje opatření zaměřená na podnikatele a majitele firem uvnitř nízkoemisní zóny a nabízí mechanismy podpory, které poskytnou přechodné období pro nejzásadnější omezení, ale i různé dotace na nákup čistých vozidel.



Obrázek 4 Navrhovaná nízkoemisní zóna v Krakově. Zdroj: Dopravní podnik města Krakov.

4. Další kroky: veřejná rozprava a přijetí radou

K rozvoji sociálně přijatelného řešení, které bude účinné pro dosažení cílů na kvalitu ovzduší, připravilo město Krakov plán na veřejné projednání s obyvateli a dalšími relevantními účastníky následující témata:

- Požadavky na vjezd do nízkoemisní zóny
- Datum platnosti těchto požadavků a rychlost jejich zavádění



- Úplná implementace naplánována do roku 2030. To umožní všem občanům mít předem veškeré informace ohledně požadavků vjezdu pro automobily, které vstoupí v platnost v nadcházejících letech.
- Pravidla přepravy pro obyvatele a majitele firem

Město Krakov chápe, že je zásadní vytvořit plán zapojení účastníků, který cílí na různé skupiny účastníků pomocí různých kanálů. Následující tabulka zahrnuje přehled veřejných rozprav a informační kampaně.

Tabulka 3 Veřejné rozpravy pro implementaci nízkoemisní zóny v Krakově

Informování / formát rozprav	Cílové skupiny
Oznámení veřejných rozprav	Všechny skupiny účastníků
Informace o veřejných rozpravách	Všechny skupiny účastníků
Distribuce letáků na hlavních křižovatkách a mezi obyvateli plánované nízkoemisní zóny; video ohledně této myšlenky a o důvodech pro zavedení nízkoemisní zóny na webu Krakow.pl a odpovídajících sociálních sítích	Všechny skupiny účastníků
Přímý přenos diskuze starosty Krakova a odborníků	Všechny skupiny účastníků
Informace v místních médiích a na sociálních sítích o možnosti vyjádření komentářů prostřednictvím speciálního formuláře a účasti na workshopech (nábor na workshopy)	Všechny skupiny účastníků
Vyjádření komentářů na rozsah nízkoemisní zóny prostřednictvím speciálního formuláře (dostupný online a na vybraných městských úřadech)	Všechny skupiny účastníků
Opakovaná oznámení o workshopech v médiích	Všechny skupiny účastníků
Úvodní setkání pro obyvatele	Obyvatelé
Řada pěti workshopů pro obyvatele	Obyvatelé
Informace v médiích poskytující shrnutí závěrů workshopů	Všechny skupiny účastníků
Setkání shrnující závěry workshopů	Obyvatelé
Řada tří setkání s majiteli firem	Majitelé firem
Odborná telefonní služba	Všechny skupiny účastníků

Po dokončení veřejných rozprav a zohlednění komentářů účastníků město připraví projekt realizace nízkoemisní zóny. Krakovská městská rada na něm poté bude pracovat a přijme rezoluci pro zavedení nízkoemisní zóny v Krakově. Na závěr bude nízkoemisní zóna zaváděna podle fází definovaných během rozprav a schválených městskou radou (předpokládáno začátkem roku 2023).

5. Zbývající výzvy: realizace

Na základě zákona o elektromobilitě a alternativních palivech musí Krakov při realizaci nízkoemisní zóny dodržovat přísnější přístup. Všechna vozidla vjíždějící do města budou muset mít náležitě označení nálepkou, jak stanoví polské ministerstvo klimatu a životní prostředí.

Tato nálepka bude vydávána lokálně a její cena zůstane dostupná, jelikož se jedná o platbu ze strany obyvatel. Momentálně neexistují plány na zpoplatnění vjezdu automobilů, nicméně to se do budoucna může změnit. Policie povede realizaci a bude ukládat pokuty řidičům, kteří vjedou do zóny se zakázaným či nesprávně označeným vozidlem.

Město Krakov si je vědomo, že toto opatření výrazně omezí účinnost opatření, a předpokládá vybavení ulic kamerovým detekčním systémem, který toto řešení nahradí. Pro zlepšení služeb a usnadnění realizace město



rovněž plánuje spustit digitální systém, který umožní řidičům registrovat jejich vozidla pomocí online platformy nebo aplikace, a obdrží tak nálepku na uvedené adrese. Toto opatření usnadní nejen přístup k nálepkám pro místní občany, ale i pro návštěvníky, kteří budou mít rovněž povinnost dbát tohoto opatření.

Město dále studuje značení nízkoemisní zóny a spolupracuje s ostatními polskými městy a entitami v EU.

4. Nejlepší postupy

Schémata směrnic UVAR jsou nejčastější v západní a severní Evropě, ale je vidět rostoucí rozmach ve středoevropské oblasti Interreg. Slovensko a Chorvatsko momentálně nemají města omezující vjezd. Jediným slovinským městem s rozsáhlými pěšími zónami, které omezují vjezd automobilů do historického středu města, je Lublaň. V České republice jsou schémata směrnic UVAR pro osobní automobily plánována, avšak dosud nebyla implementována.

Kromě partnerského města projektu Dynaxibility4CE Krakova mají ostatní polská města omezení vjezdu pro nákladní vozidla různých velikostí. V Německu používají národní rámec „emisních“ nálepek (Umweltplakette), který omezuje vjezd do center měst a usnadňuje i jeho dodržování. Po úvodní analýze stávajících schémat směrnic UVAR ve střední Evropě bylo vybráno několik měst jako ukázková města z oblasti programu i mimo ni, patří mezi ně Haag a Amsterdam (NL), Milán, region Bádensko-Württembersko (DE) a Benátsko (IT), ale i Lublaň (SI) a Salzburg (AT) či Zadar (HR).

4.1 Milán: Digitální integrace řešení směrnic UVAR může zlepšit účinnost

Směrnice UVAR v Milánu, nebo-li „zona a traffico limitato“ (ZTL) v Itálii, zahrnuje tři opatření, širší „Oblast B“ (120 km²), menší „Oblast C“ (historické centrum města o rozloze 2,5 km²) a také integrovaný systém správy parkování. Všechna tři řešení, která mají za cíl snížit negativní dopady osobních automobilů, ale i roli donucovací, jsou spravována Milánským dopravním podnikem (Azienda Trasporti Milanese, ATM). Omezení vjezdu pro obě oblasti platí od 7:30 do 19:30.

Oblast B

Větší „oblast B“ reguluje vjezd všech vozidel se spalovacími motory (automobily, užitková vozidla, mopedy a motocykly), zatímco velká nákladní vozidla nad dvanáct metrů nemají vjezd povolen. Realizace probíhá pomocí 188 elektronických bran s kamerami. Aktuální pravidla vjezdu, která platí od února 2019 pro benzínová vozidla (EURO 1), naftová vozidla (EURO 4) a mopedy (EURO 2), budou v následujících letech vždy k 1. říjnu zpřísněna: 2022 (EURO 3), 2025 (EURO 4) a 2028 (EURO 5); zákaz naftových vozidel je plánován na rok 2030.

Oblast C

Vjezd do vnitřního města je umožněn pouze po zakoupení lístku, který je vázán na registrační značku a je monitorován 43 elektronickými branami vybavenými kamerami s detekcí. Nejvíce znečišťující vozidla a vozidla delší 7,5 m nemají vjezd do oblasti povolen. Obyvatelé „oblasti C“ musí platit 2 € za vjezd, mají však 40 vjezdů zdarma. Pro vozidla ostatních osob, která parkují v partnerských garážových domech, a servisní vozidla činí poplatek 3 €. Pokud není využito této možnosti zaparkování, platí soukromá vozidla za vjezd 5 €. Tuto nabídku umožňuje efektivní integrace směrnic UVAR a parkovacího systému zajištěná ATM. Výjimku má většina hybridních vozidel, elektroautomobily, motocykly a speciální vozidla zajišťující ochranu obyvatel (policie, sanitky atp.). Rovněž platí normy širší oblasti B.



Digitalizace správy parkování

Kromě dvou dříve zmíněných schémat směrnic UVAR ATM rovněž spravuje 25 parkovacích zařízení mimo ulici s 20 000 parkovacími místy, více než 150 000 parkovacích míst na ulicích a okolo 750 000 povolení, která poskytují určitá osvobození. Hlavní výhodou realizace směrnic UVAR a zásad parkování je skutečnost, že synergie v administrativě umožňuje lepší integraci platebních schémat pro vjezd do oblasti C a parkovací poplatky a zároveň poskytuje finanční výhody pro uživatele, kteří vjíždí do oblasti C a používají parkování na ulici.

Díky integraci databáze národních registračních značek může platba za parkování a registrace pomocí kamerového systému probíhat kontrolou databáze registračních značek při průjezdu branami a skenování vozidel. Rovněž je zde centralizována správa vozidel s výjimkami, tj. osob s hendikepem, místních obyvatel a speciálních vozidel (zásobování, stavba, opravy, média, police atd.). Kompletní integrace všech pouličních i dalších parkovacích řešení a vysoký počet transakcí rovněž láká poskytovatele platebních služeb s možností nákupu z aplikace, např. Intesa San Paolo Bank and Lispay (IT) či PayPal (mezinárodní). Již před pandemií v roce 2019 probíhalo okolo 30 % plateb digitálně, buď přes SMS (1 %), nebo aplikaci (29 %).

Celkově je instalace integrovaných digitálních směrnic UVAR a parkovacího systému účinnější, snižuje dopad na životní prostředí, usnadňuje vjezd uživatelům vozidel a generovaná data jsou rovněž dostupným nástrojem pro implementaci soustavných voleb plánování dopravní politiky související s osobními automobily.

4.2 Benátsko a Bádensko-Württembersko: Regionální řešení směrnic UVAR

Uživatelé automobilů, kteří pravidelně navštěvují různá města, se musí přizpůsobit místním směrnicím UVAR a musí znát různá schémata a výjimky. Proto v následujících dvou příkladech regionů Benátska (IT) a Bádenska-Württemberska (DE) vytvořili regionální schéma, které utváří společný rámec pravidel, podporuje spolupráci a usnadňuje soulad s ustanoveními pro uživatele silnic.

Benátsko, Itálie

Benátsko je jedním z 20 italských regionů, který zároveň představuje jedno z turistických a komerčních center, nachází se zde Benátky, Verona, Padova či Vicenza. Stejně jako většina městských oblastí v Itálii mají všechna tato města nízkemisní zóny, které mají vlastní pravidla stanovená městskou samosprávou, jelikož neexistuje národní právní rámec. To platí také pro místní povolení a výjimky pro uživatele vozidel s hendikepem, uchovávané rovněž lokálně. Tato nepřítomnost výměny dat 115 000 osob s hendikepem tak zapříčinila 6000 žádostí o zrušení pokuty, z čehož 75 % vyhráli provozovatelé vozidel. Tyto špatně uložené pokuty rovněž přinesly administrativní a finanční břemeno pro správu města Benátky, která nakonec činí 500 000 € ročně. Propojením databází jednotlivých měst snížili množství těchto chybných požadavků, usnadnili vjezd osobám s hendikepem do oblastí s omezením a ušetřili tisíce eur za administrativní náklady.

Bádensko-Württembersko, Německo

Tento německý stát se pokoušel snížit záporné vnější vlivy osobních automobilů pomocí regionálního rámce směrnic UVAR (nízkemisní zóny, neboli německé „Umweltzone“). Všechna města (20) nad 100 000 obyvatel mají nízkemisní zónu.

Legislativní rámec pro zavedení nízkemisní zóny byl představen na celostátní úrovni v roce 2007. Kategorizace vychází z emisních norem pro vozidla platných v EU, od EURO 1 (vysoké emise / červená nálepka) po EURO 6 (nízké emise / zelená nálepka). Tyto nálepky pomáhají místním úřadům identifikovat vozidla a vymáhat pravidla, která byla zavedena ve městech napříč státem, aby téměř všechna města



Bádenska-Württemberska umožňovala vjezd vozidlům s nízkými emisemi a zelenou nálepkou. V roce 2018 byl zaveden doplňující zákaz vjezdu naftovým vozidlům do vybraných zón a na vybrané silnice, přestože daná vozidla měla zelenou nálepku.

Zatímco v roce 2016 porušilo normy na kvalitu ovzduší pro NO₂ a PM₁₀ na 27 měst Bádenska-Württemberska, aktuálně tyto emisní limity pravidelně překračuje jediná specifická oblast. Ministerstvo dopravy v Bádensku-Württembersku zdůrazňuje, že pouhé jedno až dvě procenta vozidel nemají zelenou nálepkou. To ukazuje, že omlazení vozového parku bylo úspěšné.

4.3 Lublaň: Směrnice UVAR jsou více než pouhé nízkoemisní zóny

Díky ekonomickému růstu si vozidlo může dovolit více obyvatel, což má značný dopad na rozdělení dopravních prostředků a související zdvojnásobení počtu automobilů v prvním desetiletí 21. století. Díky impulzu prvního plánování SUMP, které vyšlo v roce 2012, proběhlo postupné zavádění pěších zón v centru města, jež dnes představují oblast bez automobilů větší než 100 000 metrů čtverečních. Tato zóna je přístupná pouze pro zásobování, a to mezi 6. a 10. hodinou ranní pro nakládku a vykládku, nebo na základě specifického povolení pro obyvatele či osoby s hendikepem. Obyvatelé mají 334 vyhrazených parkovacích míst v podzemních parkovacích prostorech centra města. Návštěvníkům a turistům je doporučeno zanechat vozidla na parkovištích P+R, která jsou po obvodu centra a mají přímé tramvajové či autobusové spojení do Lublaně za pouhých 1,3 € denně.

Přestože zavádění pěších zón trvalo několik let, bylo dosaženo výrazného ovlivnění přístupnosti do centra města a s tím související změny v používaných dopravních prostředcích. Namísto obyčejného zakázání vjezdu osobních a nákladních vozidel do centra byla poskytnuta alternativní dopravní řešení. Patří mezi ně investice do nízkoemisní veřejné přepravy, např. 32 autobusů na CNG, ale i tvorba nových vyhrazených cyklotras, které rozšířily lublaňskou síť na nějakých 220 kilometrů. Tyto vyhrazené prostory jsou ideální pro používání veřejných služeb sdílení kol, které využívají 36 stanic a 360 kol. Zavádění pěších zón se projevilo okamžitě po zahájení transformace a zavedení plánování SUMP. Využití veřejné dopravy vzrostlo mezi lety 2010 a 2014 o 18,5 %, zatímco využití městských autobusů vzrostlo jen mezi lety 2013 a 2014 o 17 %.

4.4 Salzburg a Zadar: Doplněním směrnic UVAR je politika parkování

I přes zaměření nejlepších postupů na příklady směrnic UVAR ve velkých městech je potřeba vyzdvihnout, že doplňující opatření, jako je politika integrovaného parkování, mohou mít velký dopad na snížení negativních vnějších vlivů způsobených osobními automobily. Salzburg (AT) a Zadar (HR) jsou skvělým příkladem efektivních politik parkování, které jsou spojené s ostatními omezeními vjezdu. Obě města mají okolo 150 000 obyvatel a obě najdeme na seznamu světového dědictví UNESCO, což z nich dělá oblíbené turistické destinace.

Salzburg, Rakousko

Historické centrum 4. největšího rakouského města se nachází mezi řekou Salzach a několika kopci, které významně omezují prostory pro obyvatele a turisty. Za účelem zachování historického centra, zlepšení situace pro turisty a snížení dopadu automobilů na obyvatele je vjezd přísně omezen instalací fyzických zábran s vysouvacím mechanismem. Vjezd je povolen pouze záchranným vozidlům, obyvatelům s povolením a zásobování (s omezením na konkrétní časy).

Tato přísná fyzická omezení jsou součástí větší strategie parkování, která je součástí celkového plánu „[Salzburg Mobil 2025](#)“ 2016 a má za cíl snížit dopad osobních vozidel tvorbou dvou různých parkovacích zón v okolí historického centra a investicí do parkovišť P+R. Ty mají kombinovanou kapacitu více než 4000 parkovacích míst. Dále bylo omezeno parkování podél obrubníku ve čtvrtích okolo historického centra města. Maximální doba parkování v těchto oblastech je tři hodiny. Zpoplatněné parkovací zóny okolo



historického centra Salzburgu zůstávají relativně cenově dostupné a během víkendů a ve většině města zůstává parkování podél obrubníků bez poplatku, s dobou parkování omezenou na tři hodiny.

Celkově jsou zóny s krátkou dobou parkování (v Německu: Kurzparkzone) relativně dobrým kompromisem, který umožňuje vjezd automobilům z okolí Salzburgu za účelem nákupu či zábavy. Navíc spojení vysouvacích zábran, možností P+R a regulace ohledně parkování podél obrubníků snižují zatížení turistů a denně dojíždějících osob a zároveň odklánějí automobilovou dopravu z historického centra města.

Zadar, Chorvatsko

Toto město na chorvatském pobřeží vyvinulo značné úsilí ke snížení pouličního parkování podél obrubníků v okolí hradeb patřících do světového dědictví UNESCO. Město přeměnilo asi 150 parkovacích míst na krásné chodníky podél kamenného opevnění. Toho bylo dosaženo i přes počáteční odpor místních obchodníků a obyvatel, kteří si stěžovali na už tak časově omezené možnosti parkování. Městu se podařilo obyvatele a obchodníky přesvědčit ke změnám díky dobré spolupráci a účinné komunikaci navrhovaných řešení, která řešila výzvy spojené s omezením parkování.

Předně bylo zajištěno několik dalších parkovacích míst na ostatních parkovištích v okolí, ale i rozšíření systému veřejného sdílení kol jako dalšího alternativního dopravního prostředku. Dále byla vytvořena a implementována strategie pro zásobování centra města s omezením dopravy a dohledovým systémem pro zásobování, nové prostory pro nakládku a vykládku zboží a probíhá soustavné monitorování jejich účinnosti. Zatřetí bylo vytvořeno digitální řešení pro odvádění dopravy a vozidel hledajících parkoviště na alternativní parkovací místa mimo staré centrum města.



5. Operační knihovna směrnic UVAR

	Název a projekt/organizace	Stručný popis
1.	Průvodce tématem plánování SUMP směrnic UVAR	Tento dokument popisuje, jak souvisí směrnice regulující vjezd vozidel do městské infrastruktury (UVAR) s procesy v plánech na udržitelnou městskou dopravu (SUMP).
2.	Jak omezit vjezd vozidel v městských oblastech. - ReVeAL	Tento dokument poskytuje rady v celé řadě oblastí ovlivňujících implementaci směrnic UVAR: <ul style="list-style-type: none"> - Potřeby uživatelů a přijetí veřejností - Zajištění vyhovění - Alternativity mobility - Dozor a financování - Výjimky a povolení - a další
3.	Nástroj pro usnadnění rozhodování ohledně směrnic UVAR - ReVeAL	Tento nástroj pomáhá městům určit opatření směrnic UVAR, která mohou být vhodná pro jejich daný kontext a která dále poskytnou pomoc pro dané stavební bloky a s implementací obecně.
4.	Nástroj pro digitalizaci směrnic UVAR - UVARBOX	Uživatelsky přívětivý webový nástroj určený zejména pro města a další kompetentní úřady směrnic UVAR jako vstupní bod k poskytování informací směrnic UVAR v souladu s nařízením SDG Excelové tabulky s typy dat směrnic UVAR a atributy
5.	Pokyny pro UVAR VMS - UVARExchange	Pokyny pro představení informací směrnic UVAR prostřednictvím proměnného dopravního značení
6.	Praktické aspekty poskytování informací směrnic UVAR pomocí značení - UVARExchange	Pokyny pro harmonizaci a zajištění dopravního značení podle směrnic UVAR
7.	Doporučení pro předcházení právním, administrativním a technickým překážkám - UVARExchange	Zpráva o zákonných, administrativních a technických výzvách a doporučení možných řešení, která mohou pomoci určit nezpůsobilá vozidla a majitele vozidel pro dodržování směrnic UVAR za pomoci sdílení dat
8.	Podpůrný nástroj pro celkový návrh nízkouhlíkových služeb s přidanou hodnotou pro přepravu nákladů a osob -SOLEZ	Poskytuje celkový popis nejslibnějších, nejinnovativnějších a nejúčinnějších opatření ve smyslu nízkouhlíkových VA služeb jak pro osobní, tak nákladní přepravu v rámci funkční městské oblasti.
9.	Pokyny pro integrované plánování nízkouhlíkové mobility ve funkční městské oblasti - LOW-CARB	Tento dokument pomáhá s plánováním udržitelné mobility na úrovni funkční městské oblasti za pomoci veřejné dopravy jako základu plynoucího z projektu LOW-CARB.
10.	Nástroj pro zapojení účastníků - CIVITAS	Poskytuje pokyny, tipy a kontrolní seznamy pomáhající s plánováním a realizací řady konzultačních činností.
11.	Pokyny pro zapojení účastníků v přepravě osob a zboží na	Pokyny pro zapojení účastníků v přepravě osob a zboží na úrovni funkční městské oblasti pro nastavení spolupráce pro tvorbu akčních plánů.



	<u>úrovni funkční městské oblasti - SOLEZ</u>	
12.	<u>Návody: Bezemisní zóny, POLIS-C40</u>	Tento návod poskytuje zkušenosti a rady o vývoji bezemisních zón pro nákladní, veřejnou a soukromou přepravu