# Mobilita a územní plánování

Publikováno: 7. 3. 2007

Provázané urbanistické a dopravní plánování má celou řadu synergických efektů. Důležitá je koordinační role, která dává dohromady územní plánování s plánováním dopravy a tak dovoluje vytvořit integrovaný přístup k problematice a zajišťuje a integruje různé druhy dopravy. Jde v tomto případě o využití faktoru silného politického vedení, který se aplikuje na regionální úrovni. Dovoluje různým druhům dopravy vzájemný koordinovaný a plánovaný rozvoj tak, že se navzájem doplňují a přispívají k ucelenému, na uživatele zaměřenému systému. Regionální plánování tak dává možnost přímých dotací na vhodné investice nehledě na způsob a dosažitelnost tržních vztahů k dopravě. Tak mohou prostředky hromadné dopravy konkurovat individuální automobilové dopravě spíše než sobě navzájem.

Regionální pohled na problematiku dovoluje vidět souvislosti mezi využitím území a transportním plánováním ve všech souvislostech a efektivně vytvářet nové vzorce územního rozvoje, které ve svých důsledcích povedou ke zvýšení úlohy veřejné dopravy a nižší závislosti na individuální automobilové dopravě.

## Urbanismus, územní plánování a mobilita

Rozmístění bydlení, místa práce i rekreace a nákupů jsou hlavní faktory při výběru druhu dopravy denních cest. Opatření mobility managementu by měly integrovat různé druhy dopravních módů tak, aby se upřednostnilo chování vedoucí k zodpovědnému přístupu životnímu prostředí. Nástroje urbanismu musí být propojeny s dopravní politikou a celkovou koncepcí města. Je nutné sledovat dobré příklady optimalizace dopravní struktury v rámci městských celků a zohlednit mobility management v integrovaných strategiích rozvoje měst.

## Vztah mezi místem bydliště a místem aktivit

Většina cest začíná a končí v místě domova. Proto strategie mobility orientované na místo domova mají největší význam při ovlivňování chování k mobilitě. Toto chování vyžaduje komunikaci a mediální akce, aby se zvýšilo využití těch dopravních druhů, které jsou ohleduplné k životnímu prostředí a jsou přitom vhodné k dosahování aktivit jako je práce, volný čas i distribuce. Přitom je potřeba analyzovat nabídku v dopravě velice detailně, abychom mohli ovlivňovat uživatele ke změně druhu dopravy. Mobility management by měl mít diferencovaný přístup k různým sektorům aktivit a uživatelů, kam patří různé sociální skupiny. Důležitá je úloha rozhodujících činitelů – zaměstnavatelů, vlastníků obytných domů – družstev i soukromníků a měst, managerů velkých nákupních center a volnočasových aktivit, atd.

Faktory vedoucí k úspěchu jsou velmi různé, neboť musí reflektovat různá urbánní měřítka, charakteristiku regionů atd. Přesto je možné jmenovat tři důležité oblasti, ve kterých se prokázalo, že podporují efektivní integrovanou dopravní politiku v Evropě:

1. jednotný institucionální přístup a financování – politika jedněch dveří,
2. vzájemná koordinace všech módů veřejné hromadné dopravy, zvyšování její dostupnosti a kvality,
3. vyvážené užívání veřejných prostorů a ulic.

Výzkum dokazuje, že tyto oblasti jsou vzájemně propojené a dosažení úspěchu vyžaduje zohlednění každé z nich.

## Integrace dopravy

Hlavním důvodem integrace je nepřehlednost a neekonomičnost současného stavu, kdy mnozí občané

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

raději volí individuální dopravní prostředek proto, že se neorientují ve spleti různých dopravců, jízdních řádů a v různých cenách. Integrovaný dopravní systém pak znamená takový způsob zajištění veřejné dopravy, kde jednotlivé druhy dopravy spolupracují a tvoří přehledný systém provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji.. Za ní by měly následovat další etapy, které by pokryly zbytek území kraje v časovém horizontu maximálně čtyř let. Integrovaný sytém má sedmero výhod: jednotné jízdenky, sjednocené jízdné, předplatní jízdenky, pravidelnost odjezdů, možnosti přestupů, zlepšení služeb a zlepšení informovanosti [1].

Ze zkušeností integrovaných dopravních systémů, které jsou v provozu na jiných místech republiky, předpokládáme, že dojde ke zvrácení negativního trendu a k postupnému nárůstu počtu cestujících, kteří použijí veřejné dopravní prostředky. Významnou část zbývajícího času bude probíhat kampaň – jejím cílem bude, aby co největší počet cestujících měl včas dostatek všech informací.

---

[1] Integrovaný dopravní sytém Jihomoravského kraje bude vznikat postupně po etapách, přičemž první etapa již odstartovala. Projekt realizace I. etapy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje - jde o významnou společnou aktivitu Jihomoravského kraje a Statutárního města Brna (bez něj by nebylo pomyšlení na realizaci), jehož zastupitelstvo schválilo projekt na svém zasedání již 2. září 2003. K přípravě a realizaci tohoto projektu založily Jihomoravský kraj a Brno v loňském roce společnou firmu s názvem KORDIS JMK. Teď bude následovat práce na realizaci projektu, systém bude spuštěn od 1. ledna 2004. První etapa zahrnuje celkem 112 obcí, velmi zjednodušeně zhruba v okruhu 20 kilometrů od Brna a s počtem občanů převyšujícím půl milionu.