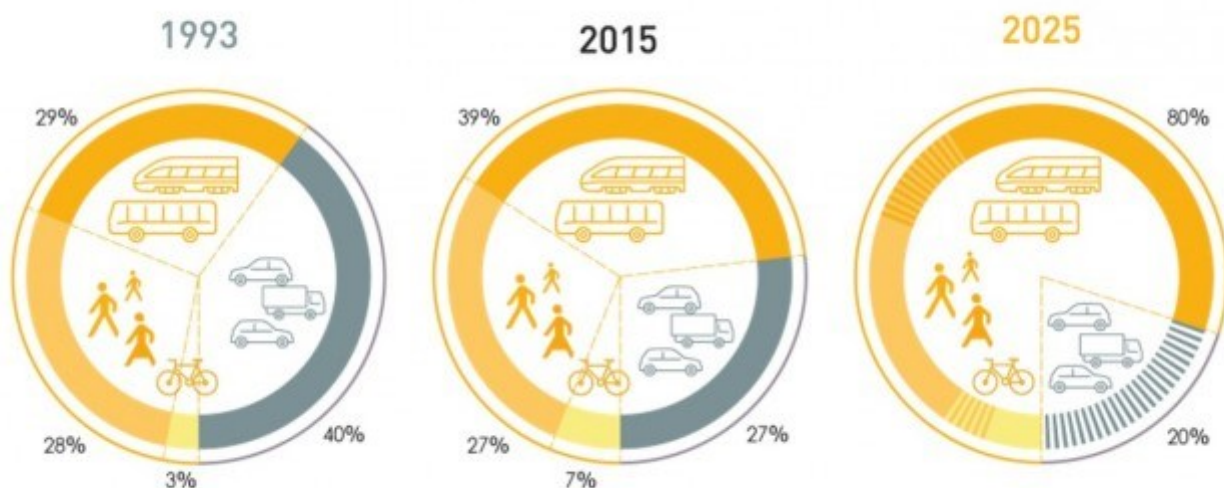


# VÍDEŇ

## Plán městské mobility Vídně

V Česku zatím města velmi opatrně stanovují vize, které by hovořily o stabilizaci, či konkrétním snížení automobilové dopravy. To je rozdíl mezi českými městy a např. nedalekou Vídní - která se ve světě již 9 x stala městem, kde se žije nejlépe. A kde se dobře žije, tam je i silná ekonomika. Někde přeci musíš utrácet... (Mimochodem z hodnocených 231 měst obsadila Praha 69. místo, což je nejlepší výsledek z měst střední a východní Evropy.)



Obrázek 1 Dělba přepravní práce města Vídně. Zdroj: město Vídeň

Mít vizi, určit směr, či postoj, je ale jen začátek cesty. Je třeba stanovit i nové, ambiciózní cíle směřujících k udržitelné mobilitě, které jsou spojené s konkrétními opatřeními, které jsou jednak realistické s ohledem na současnou situaci ve městě a jejím okolí, ale jsou také realizované ve prospěch pěší, cyklistické a veřejné dopravy. Ambiciózní plán se nebojí určit ulice, které se zklidní, nebo se dokonce zcela uzavřou automobilové dopravě. Bylo by ale velkou chybou, kdy se takové opatření zrealizovalo bez promyšleného plánu a bez diskuse s veřejností. V opačném případě by se jednalo o kontraproduktivní opatření, byť by bylo sebelepší a sebeudržitelnější. Je třeba vnímat Plán městské mobility jako celek, od vize až po nejmenší detail.



Obrázek 2 Ilustrační foto města Vídně. Zdroj: město Vídeň

„Mobilita potřebuje dopravu, která je humánní a ekologická. Město Vídeň se zavázalo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, protože tyto způsoby dopravy jsou nejohleduplnější k životnímu prostředí. Vídeň ztělesňuje politiku městské mobility, která je orientovaná na budoucnost a která není jen ekologická, ale i společensky a ekonomicky akceptovatelná, a tedy udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i celou lokalitu. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů Smart City Vídeň.“

Citace ze STEP 2025.

Plán městské mobility ve Vídni reflektuje důslednou implementaci vize, ukotvené v plánu rozvoje města STEP 2025: mobilita ve Vídni musí být spravedlivá, zdravá, kompaktní, ekologická, spolehlivá a efektivní. „SPOLU V POHYBU“, o tom se dnes mluví. V nadcházejících letech bude dopravní politika Vídně nekompromisně cílit na podporu ekologické mobility. Vyjádřeno pomocí indikátorů rozdělení dopravy je cílem programu STEP 2025 poměr „80:20“. Tento poměr vyjadřuje, že obyvatelé Vídně na 80 % svých cest na území města použijí veřejnou, cyklistickou nebo pěší dopravu, zatímco podíl osobní automobilové dopravy by měl klesnout ze současných 28 % na 20 %. Chůze a jízda na kole jsou aktivní způsoby dopravy, příznivě tedy ovlivňují i lidské zdraví. Na eko-mobilitu se v této koncepci pohlíží jako na integrovaný systém – s optimalizovaným rozhraním mezi způsobem dopravy a dalšími službami městské mobility (např. mobilními kartami nebo systémy bike sharing a car sharing).

Veškeré další velkokapacitní dopravní komunikace, které je třeba vybudovat v nových městských částech, budou plánovány způsobem kompatibilním s životem ve městě – nabídnou tedy dostatek prostoru pro cyklisty a chodce i veřejnou dopravu, a jejich atraktivní design bude motivovat ke krátkému zastavení. Cílem je rozvíjet a využívat městskou dopravní infrastrukturu co nejefektivněji. Středem zájmu dopravní politiky města je „umožnit mobilitu bez vlastnictví osobního auta“. Míru motorizace obyvatel Vídně, tzn. počet motorových vozidel na osobu, se v posledním desetiletí podařilo snížit na 381 osobních aut na 1000 obyvatel – to dokazuje, že princip flexibilního kombinování jednotlivých způsobů dopravy podle potřeb obyvatel a podle situace už dobře funguje. Základním pilířem zůstává dobře fungující veřejná doprava, díky které se mohou jejich obyvatelé pohybovat jak po městě, tak mezi městem a okolními regiony.

Pro úspěch dopravní politiky města Vídeň je klíčová úzká spolupráce a koordinace problematiky dopravy a územního plánování s celým regionem východního Rakouska. Proto je vůbec poprvé součástí Plánu městské mobility ve Vídni i regionální plán mobility, který připravily tři provincie – Burgenland, Vídeň a Dolní Rakousko; je základem pro všechna místní i regionální opatření a myšlenku „Spolu v pohybu“ tak uvádí do reálného života. Přípravy Plánu městské mobility ve Vídni probíhaly prostřednictvím rozsáhlých diskuzí za účasti velkého počtu institucí a organizací. Do plánu byly zapracovány i výstupy z Rady

občanů města. Plán městské mobility ve Vídni přijala Rada města Vídeň v prosinci 2014 jako součást plánu rozvoje města STEP 2025. V návaznosti na STEP 2025 ukazuje plán městské mobility detailní kroky rozvoje udržitelné mobility ve Vídni – k definovaným cílům přidává 50 balíčků opatření, jejichž realizace by měla vést k dosažení stanovených cílů. Celý popis je uveden v příloze na konci textu.

Důležité informace o Vídni:

Městský plán rozvoje: STEP 2025:

STEP 2025 - short

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379d.pdf>

STEP 2025 – full

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379b.pdf>

Různé tematické oblasti:

E-Mobility Strategy – short

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008465.pdf>

Green and Open Spaces – short

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008439.pdf>

full

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008440.pdf>

Urban Mobility Plan Vienna – short

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008444.pdf>

full

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008443.pdf>

Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>

- **SUMP podle Vídně - víc cyklistů, více se využívá veřejná doprava a méně se používá aut.** O plánech udržitelné městské mobility se toho hodně napovídá. Achilovou patou v České republice je návrh indikátorů. Které město u nás postupuje stejně, jako například Vídeň, kde se nebáli říci, že chtějí snížit využívání aut na 15% do roku 2050 a k tomu zavést konkrétní opatření? Proč se to ve Vídni daří a u nás ne?
- **Cíle Vídně do roku 2030 a 2050.** V konceptu měst stále hovoříme o dlouhodobé vizi, dlouhodobém koncepčním plánování atp. Města si vytyčují cíle, aby podložila svou politiku rozvoje nejen dokumenty a texty, ale také čísly.
- **Vídeň má městský plán rozvoje STEP 2025.** Pokud uvažujete o strategickém plánování rozvoje města v konceptu smart city, pak se lze inspirovat postupy, které zavádí Vídeň ve svém novém rozvojovém plánu STEP 2025.
- **Vídeň: cyklistická a pěší doprava v číslech.** Ve spolupráci se zahraniční kanceláři města Vídně zveřejňujeme vybrané odkazy a příklady informací týkajících se pěší a cyklistické dopravy. 1) Agentura pro mobilitu (Mobilitätsagentur) poskytuje 12 bezplatných veřejných pumpiček na kolo, které jsou u vybraných stojanů napříč městem.
- **Vídeň podporuje vznik zelených oáz v ulicích** - Loni 15, letos bezmála 30 a město jich chce ještě víc. Malá zelená oáza přímo před domovními dveřmi, místečko k odpočinku na venkovním vzduchu, prostor na setkávání nebo pro hry – to vše může být takzvaný parket. Nyní se objevují i v ulicích Vídně. Co přesně je parket?
- **Appka WienMobil: najde nejlevnější, nejekologičtější i nejrychlejší cestu ve městě.** Vídeňský dopravní podnik Wiener Linien spustil novou apku – WienMobil. Aplikace najde nejlevnější, nejekologičtější i nejrychlejší cestu, podle toho, jaká je preference uživatele. Do vyhledávače ovšem není integrována pouze městská hromadná doprava, ale i systém sdílení kol a aut a dokonce i taxi.
- **Vídeň: Grätzelräder? – Nákladní kola, která Vídeň půjčuje zdarma.** Vyzvednout děti ze školky, jet na větší nákup či vyzvednout rozměrný balík na poště. Většina lidí by

na vyřízení těchto aktivit využila vůz. Ve Vídni existují ale tzv. Grätzelräder, nákladní kola, která představují ekologičtější a také levnější variantu. K vypůjčení jsou zdarma.

- **Řekni to Vídni: aplikace na podněty obyvatel** Vídeň v rámci digitální strategie spustila v únoru 2017 aplikaci, která obyvatelům umožňuje během půl minuty poslat jakýkoli podnět. Zasláné návrhy přímo na místě vyřeší zásahová skupina a případ v aplikaci označí za vyřešený. Podobnou aplikaci má i Praha. Vídeňané mohou prostřednictvím této aplikace posílat podněty přímo městské správě.
- **Vídeň dá svým občanům až 800 € na nákup nákladních kol.** Město Vídeň začalo od března 2017 finančně podporovat své obyvatele a zaměstnavatele při nákupu nákladních kol. V případě nákupu běžného cargokola přispěje město částkou až 800 €, maximálně ale do 50 % ceny bicyklu. Podmínkou je nákup nového kola a nutnost kolo dále vlastnit alespoň po dva roky.

## Vídeňané od loňska častěji volí cestu pěšky než automobilem. O čem to svědčí?

28. 02. 2018

Zahraniční kancelář města Vídně v Praze informovala o tom, že obyvatelé Vídně ve třech ze čtyř případů využijí MHD, kolo nebo jdou pěšky. Aktuální statistiky z roku 2017 navíc poprvé ukázaly, že Vídeňané častěji zvolí chůzi než usednutí za volant automobilu. Otázka zní, co nám tato čísla chtějí říci o našich městech? Pokud dnes je podíl automobilové dopravy 28%, kdo ví, že kdysi byl 40%? Kdo za tuto změnu může? Jistě za to mohou dva faktory. Promyšlená vize a strategie města, která opravdu chce snížit podíl automobilové dopravy a tomu odpovídají i realizovaná opatření a na druhé straně ochota lidí samotnou změnu udělat. Oba pilíře jdou ruku v ruce. U nás je situace takové, že dnes je podíl v našich městech cca mezi 35 - 45%. Zásadní problém je ale v tom, že když si města definují vizi pro rok 2030, opět vychází podíl 35 - 45%. Jak je to možné? Je to jednoduché. ŘSD předpokládá, že automobilová doprava bude stále růst, lidi nezmění své chování. Jakákoliv opatření, která města udělají, jen zastaví předpokládaný růst. Vypadá to tedy tak, že i nadále se budeme informovat o tom, jak se mění svět, jen u nás zůstane vše při starém.

Vídeňský modal split 2017

MHD 38 % | Chůze 28 % | Cyklo 7 % | Automobil 27 %

Vídeňský modal split 2025

MHD + Chůze + Cyklo 80 % | Automobil 20 %

Další informace o Vídni jsou zveřejněné [zde](#).

[Detaily ke zprávě zveřejněné zahraniční kanceláři města Vídně v Praze.](#)

Vídeňský dopravní podnik vydal před pár dny přehled dopravních výkonů osobní dopravy v rakouské metropoli za rok 2017. Přímo na vídeňskou veřejnou dopravu vychází v rámci takzvaného modal splitu 38 procent. Metro, tramvaje a autobusy Wiener Linien přepravily za uplynulý rok 961,7 milionů pasažérů, nejvíce v historii.

V porovnání s předchozím rokem vzrostl i podíl pěších cest, a to o procentní bod na 28 procent. Díky tomu v roce 2017 lidé ve Vídni absolvovali více pěších cest než jízd automobilem. Automobilová doprava vloni vydala na 27 procent všech cest a její podíl dlouhodobě klesá. Pěší cesta na zastávku nebo parkoviště se do statistik chůze nezapočítává. Cyklistická doprava se na loňském modal splitu podílela stabilními sedmi procenty, podobně jako v předcházejících letech.

MHD, pěší a cyklistická doprava v roce 2017 ve Vídni představovaly 73 procent všech cest. Město chce přitom podíl do roku 2025 zvýšit na 80 procent. Tento cíl si rakouská metropole uložila ve svém strategickém plánu rozvoje schváleném v roce 2014. Město proto plánuje vylepšit infrastrukturu pro pěší i cyklisty, přímo do MHD letos Vídeň investuje 407 milionů eur. Část z nich poputuje na [prodloužení 83 kilometrů dlouhé sítě metra](#), v ulicích se začnou objevovat nové nízkopodlažní tramvaje i ekologické autobusy.



[https://www.seznamzpravy.cz/clanek/s-timhle-nic-nenadelate-auta-ve-mestech-budou-luxusem-pribyva-jich-rychleji-nez-novych-parkovist-48189?utm\\_source=www.seznam.cz&utm\\_medium=denni-tisk](https://www.seznamzpravy.cz/clanek/s-timhle-nic-nenadelate-auta-ve-mestech-budou-luxusem-pribyva-jich-rychleji-nez-novych-parkovist-48189?utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=denni-tisk)

<http://www.dobramesta.cz/aktuality/702/slovo-experta-dopravniho-klubu>

<https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-live-zpravy/576900/ve-vidni-je-zajem-o-casove-uzavirky-provozu-v-ulicich-u-skol.html>

Článek je sestaven z různých zdrojů Cykloměst ČR, v detailech vždy nemusí souhlasit, ale ukazuje celkový vývojový trend.

P. Uzel

cyklokoordinátor