
| | | | |
|------------------------|---|---------------------|---------------|
| Projekt: | Strategie aktivní mobility v Praze | | |
| Naše reference: | 424 906 | | |
| Připravil: | Chris Karypidis, Renesha Khakh, Nigel Wilkinson, Yussuf Zachar | Datum: | 25. 11. 2021 |
| Schválil: | Ondřej Kokeš | Kontroloval: | Daniel Šesták |
| Předmět: | Rešerše | | |

Obsah

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Amsterdam | 2 |
| 1.1 | Vztah městských strategických dokumentů | 2 |
| 1.2 | Způsob navrhování a plánování aktivní mobility | 2 |
| 1.3 | Způsob implementace | 2 |
| 1.4 | Standardy navrhování | 3 |
| 1.5 | Metodika prioritizace opatření | 3 |
| 1.6 | Klíčové cíle a prioritní oblasti | 3 |
| 1.7 | Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů | 4 |
| 1.8 | Finanční rámec – rozpočet a cena implementace | 4 |
| 2 | Vídeň | 5 |
| 2.1 | Vztah městských strategických dokumentů | 5 |
| 2.2 | Způsob navrhování a plánování aktivní mobility | 6 |
| 2.3 | Způsob implementace | 7 |
| 2.4 | Standardy navrhování | 8 |
| 2.5 | Metodika prioritizace opatření | 8 |
| 2.6 | Klíčové cíle a prioritní oblasti | 8 |
| 2.7 | Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů | 12 |
| 2.8 | Finanční rámec | 13 |
| 3 | Brighton and Hove | 14 |
| 3.1 | Vztah městských strategických dokumentů | 14 |
| 3.2 | Způsob navrhování a plánování aktivní mobility | 15 |
| 3.3 | Způsob implementace | 16 |
| 3.4 | Standardy navrhování | 16 |

Tento dokument je vydán pro stranu, která si jej objednala a pouze pro specifické účely spojené s výše uvedeným projektem. Nesmí být využíván jinou stranou ani k jinému účelu.

Nepřijímáme žádnou odpovědnost za důsledky používání tohoto dokumentu jinou stranou nebo jeho používání k jinému účelu. Nepřijímáme žádnou odpovědnost za jakékoli chyby nebo opomenutí způsobená chybami nebo opomenutími v datech, které nám dodaly jiné strany.

Tento dokument obsahuje důvěrné informace a proprietární duševní vlastnictví. Bez našeho svolení a svolení strany, která si jej objednala, nesmí být poskytnut jiným stranám.

| | | |
|-----|--|----|
| 3.5 | Metodika prioritizace opatření | 17 |
| 3.6 | Klíčové cíle a prioritní oblasti | 20 |
| 3.7 | Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů | 22 |
| 3.8 | Finanční rámec | 22 |

1 Amsterdam

1.1 Vztah městských strategických dokumentů

Plán mobility Amsterdamu na rok 2030 (MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030) obsahuje širokou škálu opatření, která jsou sumarizována v Plánu implementace mobility (Mobility Implementation Plan). Dokument poznamenává, že ve městě není dostatek místa pro umístění všech druhů dopravy vedle sebe, a nastiňuje principy pro určení, který mód dopravy bude mít vyhrazený větší prostor, a to pro jednotlivé části města.

Plán mobility má tyto klíčové cíle:

- vytvoření většího prostoru v centru města,
- zlepšení plynulosti provozu na důležitých trasách,
- propojení centra Amsterdamu s jeho okrajovými částmi.

Bezpečnost dopravy je také zmíněna jako důležitý faktor napříč všemi opatřeními a metodami, které zahrnují poskytnutí většího prostoru chodcům a cyklistům a snížení rychlostních limitů vozidel.

Na stránce vlády je uveřejněných 6 oblastí politiky – pěší doprava, bezpečnost dopravy, taxi, veřejná doprava, cyklistika. Město Amsterdam nemá samostatnou politiku pro pěší dopravu, ačkoli toto téma je součástí městské dopravní politiky, ve které město určilo prioritní oblasti pro chodce a cyklisty. Město má zároveň vypracovaný **Dlouhodobý plán rozvoje cyklistiky 2017–2022** (Long-Term Bicycle Plan 2017–2022), který popisuje, jakými způsoby se cyklistika a parkování kol změní v následujících letech. Tento dokument navazuje na předchozí Dlouhodobý plán rozvoje cyklistiky 2012–2016 (Long-Term Bicycle Plan 2012–2026).

1.2 Způsob navrhování a plánování aktivní mobility

Podle toho, jak se Amsterdam rozrůstá a zvětšuje se jeho populace, se očekává, že cyklistika do roku 2025 v centru města vzroste přibližně o 10 %, což by tvořilo 35 % na celkovém podílu dopravy. Plán cyklistiky byl vytvořen pomocí výstupů z různých průzkumů, vyhodnocení formulářů názorů veřejnosti a participující se veřejnosti, proto strategie zohledňuje tento výhled a průzkumy a myslí na budoucí aktivní mobilitu. Dokument zároveň dodává, že některé části centra města jsou tak přetížené, že nedokážou současně sloužit autům, cyklistům a chodcům, v důsledku této situace město určilo prioritní oblasti pro chodce a cyklisty, kterými se chce zabývat, aby se v budoucnu již předešlo tomuto problému.

1.3 Způsob implementace

Za účelem implementace opatření Dlouhodobého plánu cyklistiky byl městem založen Programový tým pro cyklistiku (Bicycle Programme Team). Ten hraje hlavní roli při implementaci plánu a to následovně:

- zodpovídá za implementaci, například za menší opatření v infrastruktuře a pravidla pro rozvoj parkovacích hotspotů na území,
- poskytuje a přerozděluje finanční příspěvky z vyčleněného rozpočtu tak, aby je ostatní strany mohly využít pro implementaci opatření; u opatření, kde částka přesahuje 500 tisíc € již není dotčený

programový tým pro cyklistiku, ale městská rada, je na týmu, jak se rozhodne jednotlivé příspěvky mezi projekty rozdělovat, například finanční podpora opatření za rozšíření cyklostezek v městských částech,

- usnadňuje implementaci tím, že připravuje koordinaci, poskytuje poradenství a plánování kapacit lidských zdrojů,
- zajišťuje přidělení rolí, propojení oddělení (např. městských agend), zapojuje dotčené služby a agendy mezi vícerymi městskými částmi tak, aby byla zabezpečena jejich vzájemná spolupráce.

Programový tým pro cyklistiku zahrnuje stakeholdery (neboli zapojené subjekty) z vícero městských částí, business center a Amsterdamské regionální dopravy, kterým jsou blízka řešená témata. Tito stakeholdeři se také podílejí na jiných rozvojových plánech jako kvalita ovzduší nebo bezpečnost.

Městské části zabezpečují implementaci opatření ve svých částech, v případě potřeby urychlí nebo podpoří opatření, která jsou v souladu s Dlouhodobým plánem cyklistiky.

V některých případech je vytvořeno pilotní testování ve spolupráci s městskými částmi, což umožňuje testovat technologické inovace na trhu. Finanční prostředky jsou rezervovány pro iniciativy městských částí, které jsou v souladu s cíli Dlouhodobého plánu cyklistiky.

1.4 Standardy navrhování

I přestože plán cyklistiky se konkrétně nevěnuje standardům navrhování vozovek, tak cílem opatření plynulé cyklistiky je, aby uživatelé měli k dispozici cyklostezky o šířce minimálně 2,5 m, a to minimálně na 50 % sítě do roku 2025. Amsterdam nemá nějaké specifické standardy navrhování, avšak pro navrhování se obecně v Nizozemsku používá příručka pro cyklistickou dopravu CROW, která je mezinárodně uznávaná.

1.5 Metodika prioritizace opatření

Plán cyklistiky reaguje na vývoj adaptivním přístupem. Pro každý cíl a opatření uvedené v plánu je uvedena rozsáhlá analýza, proč jsou opatření požadována a hlavní principy jednotlivých kampaní. Každé opatření má také uvedeno plánované datum, či fáze implementace a měrné indikátory.

Z hlediska parkování kol jsou hotspoty popsány v plánu a místa s úzkými nevyhovujícími profily jsou uvedené podle městských částí. Prioritu mají buď místa, kde je tlak na parkování kol vyšší než 125 % a obsazenost vyšší než 85 % nebo místa, kde je tlak na parkování kol vyšší než 200 % anebo místa s vysokým podílem cyklistů na m². Tlak na parkování se počítá jako počet zaparkovaných kol ve veřejných prostorech vůči počtu parkovacích zařízení v okolí.

Z hlediska chůze bude místní samospráva zkoumat každou část, ulici a náměstí případ od případu (každý bude posuzován individuálně). V případě potřeby bude odstraněn městský mobiliář a překážky, aby se dosáhlo otevření prostoru a jeho zpřístupnění pro všechny skupiny pěších. V určitých částech dne může být nutné uzavřít některé ulice nebo odstranit parkovací místa na ulici.

1.6 Klíčové cíle a prioritní oblasti

Dlouhodobý plán cyklistiky má 3 hlavní cíle, a to vytvořit zdravé, přístupné a atraktivní město. Každý cíl má vlastní prioritní oblasti a ty jsou následně rozděleny na opatření. Prioritní oblasti pro každý cíl jsou následovné:

- Plynulá cyklistika – zahrnuje opatření na rozšíření tras, zrychlení tras, přímé trasy bez přerušování, zamezení zahuštěného provozu a lepší rozpoznatelnost tras
- Jednoduché parkování (řešení hlavních hotspotů pro parkování kol, v místech, kde je parkování kol silně přetížené se zajištěním dobré přístupnosti veřejného prostoru) – zahrnuje opatření na zjednodušení parkování, vhodnější dlažbu, lepší využití prostoru, více veřejných parkovacích míst, více soukromých parkovišť na kola a nové způsoby parkování kol

- Lepší jízda na kole (propagace změny chování se v provozu k dosažení větší bezpečnosti, osvěta správného chování se v provozu) – zahrnuje podporu rozhodnutí se začít s cyklistikou přes odměny a výhody, propagaci cyklistiky, zdůrazňování vhodného chování, kampaně a osvětu

Plán implementace mobility uvádí, že chodci a cyklisti v centru města dostanou více prostoru, zatímco automobily budou považovány jenom za hosty. Pokud jde o chůzi, větší části centra města a hlavní ulice budou upraveny, aby byly bezpečnější a atraktivnější pro chodce. Všude, kde to bude možné budou navíc pěší trasy odděleny od vozovek s větším a rychlejším provozem.

V Dlouhodobém plánu cyklistiky je do konce roku 2022 vyčleněn rozpočet na rozšíření 20 nejlepších drobných cyklistických spojení, ty byly vybrány na základě nástroje pro prioritizaci. Byl zároveň proveden průzkum, který pomohl vygenerovat 150 potenciálních nových cyklistických spojení. Nástroj pro prioritizaci byl vytvořen za účelem vytvořit nejpřínosnější cyklistické vazby, umožňuje zároveň zjistit, která cyklistická spojení jsou mezi sebou důležitější, a to na základě počtu potencionálních uživatelů nového cyklistického spojení, ušetřeného času u jednoho cyklistu a obecných nákladů. Programový tým pro cyklistiku se rozhoduje na základě seznamu, který je každoročně aktualizován. Nástroj pro prioritizaci je také každoročně aktualizován díky čemu zůstává stále aktuální s novými daty.

1.7 Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů

Dlouhodobý plán cyklistiky uvádí indikátory pro každou prioritní oblast a to následovně:

- Plynulá cyklistika
 - alespoň polovina cyklotras musí mít do roku 2025 šířku minimálně 2,5 m, což bude představovat nárůst o 34 % od roku 2016
 - monitorování spokojenosti cyklistů s kvalitou cyklistické sítě, v roce 2018 byla míra spokojenosti 30 %, tato hodnota se počítá na základě hodnocení bezpečnosti, rychlosti, pohodlí, komfortu a atraktivity
- Jednoduché parkování kol
 - dosažení spokojenosti cyklistů s parkováním na úroveň 7 z 10 do roku 2025, v roce 2015 to bylo 5,8 z 10
 - dostatečné možnosti parkování kol pro parkoviště, aby byla maximální obsazenost parkovišť 85 % do roku 2025, v současné době je průměr obsazenosti 90 %
 - přístupné veřejné prostranství s cílem dosažení 125 % tlaku na parkování kol u veřejných hotspotů, v roce 2016 to bylo 195 %
- Lepší jízda na kole
 - zvýšit podíl cyklodopravy na celkové dopravě alespoň na 35 % do roku 2025, v roce 2020 byl již podíl cyklodopravy 36 % (čímž se stala nejpoužívanějším dopravním prostředkem)
 - zvýšit spokojenost s jízdou na kole na 7,5 do roku 2025, v roce 2015 byla 7,1

Monitorování cyklistů se vykonává pravidelně každý rok, obsahuje zprávu o současném pokroku a budoucím výhledu, předkládá se městské radě. Data o cyklistech včetně průzkumů spokojenosti se budou nadále sbírat, monitorování cyklistů je založené na bázi adaptivního přístupu a reaguje na aktuální vývoj.

1.8 Finanční rámec – rozpočet a cena implementace

Celkové náklady na Dlouhodobý plán cyklistiky 2017–2022 se odhadují na 54 milionů €, avšak předpokládá se spolufinancování soukromým sektorem a spolupráce s externími partnery, např. Amsterdamská regionální doprava (VAR), správce železnic (ProRail) a Nizozemské dráhy (NS). Jak již bylo zmíněno, tak opatření, u kterých jsou nutné vyšší finanční prostředky se předkládají samostatně radě města, tyto projekty nejsou součástí tohoto plánu, jedná se převážně o velké projekty jako jsou mosty a parkovací domy pro kola. Celkové výdaje města a externích partnerů vynaložených na realizaci opatření v období 2017–2021 se odhadují na 351 milionů €.

Z rozpočtu 54 milionů € na Dlouhodobý plán cyklistiky má každá prioritní oblast přidělenou částku na provádění opatření a to následovně:

- Plynulá cyklistika – 24,9 milionů €, z toho 14,1 milionů € příspěvek od magistrátu hlavního města Amsterdam a 10,8 milionů € příspěvek od Amsterdamské regionální dopravy a ProRailu
- Jednoduché parkování – 22,1 milionů €, z toho 14,6 milionů € příspěvek od magistrátu hlavního města Amsterdam a 7,5 milionů € příspěvek od Amsterdamské regionální dopravy a ProRailu
- Lepší jízda na kole – 4,4 milionů €, z toho 2,5 milionů € příspěvek od magistrátu hlavního města Amsterdam a 1,9 milionů € příspěvek od Amsterdamské regionální dopravy a ProRailu

Zbýlé 3 miliony € byly vyčleněny na organizaci, a to jako příspěvek od magistrátu hlavního města Amsterdam. Částka nezahrnuje investice do probíhajících projektů a cyklistické infrastruktury v nových městských oblastech, které se řeší mimo tento dokument.

2 Vídeň

2.1 Vztah městských strategických dokumentů

STEP 2025 Rozvojový plán města Vídně (STEP 2025 Urban Development Plan Vienna)

Základní rozvojový dokument připravilo město Vídeň v letech 2011 až 2014 jako podklad po koordinaci městského rozvoje, včetně zapojení vládních, společenských a ekonomických aktérů. STEP 2025 má převážně strategický charakter a namísto podrobného plánu (můžeme říci generelu) poskytuje mnohostranný přehled opatření v oblastech bydlení, zeleně, veřejných prostranství, lokální ekonomiky a infrastruktury. Z tohoto důvodu byl STEP 2025 formulován v intenzivním procesu dialogu, do kterého se zapojilo velké množství odborníků jak plánovacích orgánů, tak i exekutivy, včetně zapojení aktérů mimo vídeňskou městskou správu.

STEP 2025 Plán městské mobility Vídně (STEP 2025 Vienna Urban Mobility Plan)

Plán městské mobility Vídně navazuje na Rozvojový plán města Vídně (STEP 2025 Urban Development Plan Vienna), představuje kvalitní a ambiciózní strategický plán, který splňuje evropské požadavky Plánu udržitelné městské mobility. Podmínky na tyto plány byly stanoveny Balíčkem městské mobility z roku 2013, který jasně podporuje přechod z plánování měst pro auta na města s vyrovnanými vztahy ke všem dopravním prostředkům bez upřednostňování automobilů, což v konečném důsledku zajistí lepší kvalitu života. Kromě toho město najalo externí tým pro zajišťování kvality, aby podpořilo vypracování plánu městské mobility a provedlo první strukturované hodnocení založené na přístupu Plánu udržitelné městské mobility (SUMP), jaký kdy byl v Evropě proveden.

Vídeňský cyklistický manifest – 8 strategií na podporu cyklistiky ve Vídni (The Vienna Cycling Manifesto – Eight Strategies for Promoting Cycling in Vienna)

Vídeňský cyklistický manifest (2013) shrnuje cíle uvedené v Pravidlech rozhodování o Vídeňské cyklistice (Policy Decision on Cycling in Vienna) a rámec know-how, které vzešly na konferenci Velo-city 2013. Poznává, že intermodální mobilita a cyklistika jsou již objevenou kulturou mobility a jsou klíčové pro dosažení adaptace urbánních trendů, jako je digitalizace, diverzita, nové životní styly, veřejné zdraví, ochrana klimatu a efektivita využívání energií. Vídeňský cyklistický manifest taktéž zmiňuje cíl města a to dosáhnout, aby 85 % všech cest do Vídně spočívalo ve využití módů šetrných k životnímu prostředí (chůze, jízda na kole, veřejná doprava) a to do roku 2025.

Strategický dokument pěší doprava 2014 (Strategy Paper – Pedestrian Traffic 2014)

Tento strategický dokument sumarizuje strategie, které jsou potřebné pro propagaci chůze, nejenom s ohledem na péči o vlastní zdraví, ale přeneseně také pro zlepšení životního prostředí ve městě. Chodci přidávají veřejnému prostoru určitou atmosféru, živost a podporují chod kamenných obchodů a služeb v těchto prostorech. Chůze podporuje setkávání se s jinými osobami, či už náhodně nebo plánovaně, čímž může docházet ke komunikaci, tedy sociální interakci, o kterou stojí každé město, které chce posilovat vztahy svých obyvatel. Oproti předešlým dokumentům se výhradně zaměřuje na pěší dopravu.

Vídeňská zpráva o mobilitě 2019 (Vienna Mobility Report 2019)

Zpráva o mobilitě je každoročně publikovaný dokument, který obsahuje výsledky z komplexního dotazníku zaměřeného na Vídeňské obyvatelstvo ohledně cyklistiky a chůze. Zmiňuje, že hlavním cílem je redukce emisí skleníkových plynů a následně díky tomu dosáhnout zpomalení globálního oteplování. Cílem je, aby v roce 2025 bylo alespoň 80 % všech cest do Vídně realizováno chůzí, kolem nebo veřejnou dopravou, jedná se o obdobnou myšlenku jako u cyklistického manifestu, avšak nověji uvádí nižší procento.

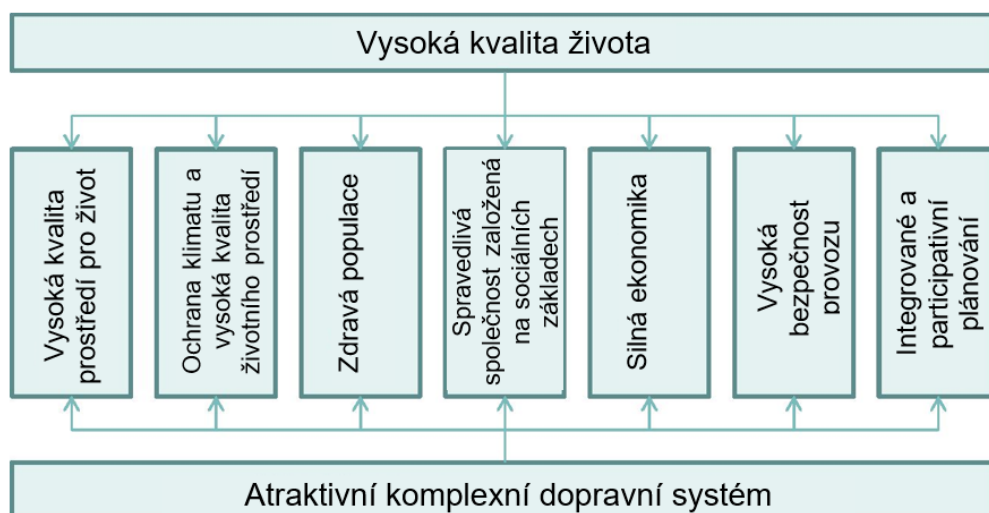
2.2 Způsob navrhování a plánování aktivní mobility

V rámci dokumentu **STEP 2025 Rozvojový plán města Vídně** (STEP 2025 Urban Development Plan Vienna) se uvádí, že městský plánovači si uvědomují, jak velmi se Vídeň rozvíjí, a proto bude nutné zajistit inovace, které podpoří kvalitní rozvoj s omezenými zdroji, kterých potřeba však stoupá. Oproti jiným městům Vídeň dost staví svoje strategie na podporu udržitelnosti, šetrnému využití zdrojů. V plánování se také zmiňuje efektivita využívání veřejných finančních prostředků. Stanovilo se, že všechny projekty zaměřené na bydlení, byznys a infrastrukturu, které budou realizované v období 2025–2035 budou muset být realizovány tak, aby bylo předtím věnováno dostatečné množství času vysoce kvalitní přípravě samotného plánu, čímž se dosáhne úspora zdrojů, sladění naplánování přílehlé infrastruktury (např. lépe provedené pěší propojení se stanicemi metra, nové zastávky MHD).

Ačkoliv byl STEP 2025 vytvořen na velice robustním základu, nenašel potřebné široké uplatnění v praxi dopravního plánování. Konkrétních myšlenek plánu se v oblasti dopravy realizovalo pomálu, neboť STEP 2025 nedokázal nakreslit čitelnou mapu k propojení strategických cílů a konkrétních opatření v ulicích. Město proto nyní pracuje na určitém zjednodušeném pojetí, které se pracovně nazývá STEP 2030.

Dokument **Hlavní plán pro chůzi** (Masterplan Gehen) byl vytvořen na národní úrovni v roce 2015. Má za cíl zlepšit pozici pěší dopravy a ve větší míře zohlednit potřeby chodců při politickém rozhodování, podpořit vytváření strategií i samotný proces plánování rozvoje chůze na úrovni spolkových zemí, měst a obcí. Vzhledem k absenci strategického dokumentu pro chůzi přímo ve Vídni lze oporu čerpat právě z národní úrovně.

Graf 2.1: Cíle podpory pěší chůze



Zdroj: Spolkový úřad pro životní prostředí (Umweltbundesamt)

Na Hlavní plán pro chůzi je od roku 2020 navázáno financování projektů skrze **Akční plán Klimaaktiv Mobil** (Aktionsprogramm Klimaaktiv Mobil), kde je pro rakouská města a obce rezervováno z vládních prostředků celkem 40 milionů € ročně. Podmínkou kofinancování konkrétních opatření z dotací je vytváření lokálních Plánů pro rozvoj chůze (např. na úrovni městské části), které jsou ve Vídni vytvářeny povětšinou externími subjekty a garantovány městským plánovacím oddělením z hlediska strategického souladu a kvality provedení. První úspěšná žádost o kofinancování vídeňských projektů z národních zdrojů byla schválena již v letošním roce 2021.

2.3 Způsob implementace

V porovnání s Amsterdamem se u Vídne do implementování opatření zapojuje samotné město, u rozvojových strategií to bývá často oddělení magistrátu 18 – Rozvoj města a územní plánování, které mnohokrát spolupracuje s Vídeňskou technickou univerzitou – oddělením Prostorového plánování.

Zapojování skupin do implementace opatření je individuální, město by však chtělo, aby byly vždy při rozvoji infrastruktury přítomné skupiny soukromého sektoru. Město Vídeň zapojuje vlastní lidské zdroje, a proto u strategií představuje manažera, koordinátora a mediátora. Síla v implementaci u Vídne spočívá ve spolupráci mezi jednotlivými útvary magistrátu, městskými částmi a dalšími aktéry.

Vídeň se také staví k implementaci adaptivně. Postupnou realizací projektů a zkoušením si našli způsoby, jak co nejlépe zapojit strany do procesu implementace. Město aktivně řídí proces, avšak zdůrazňuje, že stanoveným koordinátorům poskytuje dostatečný prostor v případě, že se jedná o projekty, kde je nutné zapojit více stran (např. vícero městských částí). Koordinátoři poskytují informace, spravují procesy, formují skupiny, doporučují městu reakci, zahajují práci na klíčových strategických plánovacích dokumentech a vždy myslí na prostorové a časové priority.

U projektů, které zasahují do městských částí v periferiích Vídne nebo v satelitech se město v minulosti rozhodlo úzce spolupracovat s okolními obcemi, městy a spolkovou zemí Dolní Rakousy, čímž se dosáhla regionální spolupráce s lepšími výsledky a zlepšením vztahů.

Městské části Vídne, tvořené obdobně jako v Praze volenými zástupci, nemají příliš prostoru pro financování dopravní infrastruktury. U cyklistických opatření jsou tedy závislé na financování magistrátu, zatímco magistrát samotný zase vytváří páteřní cyklistickou síť za podpory federálního financování. Přípravu opatření pro chůzi neprovází žádný formální proces, postupuje se tedy projekt po projektu. V poslední době mohou

městské části čerpat magistrátní rozpočet pro veřejný prostor, pouliční výsadbu a zmírňování změny klimatu, kde je vyhrazeno 20 mil. EUR ročně.

2.4 Standardy navrhování

V porovnání s Amsterdamem Vídeň staví důkladně svou strategii na podporu pěší dopravy a nesoustředí se výhradně na cyklistiku, jelikož ve Vídni má chůze již historicky své zastoupení, v roce 2019 tvořila 30 % podíl z veškeré dopravy, cyklistika tvořila jen 7 % a v roce 2020 tvořila chůze 37 % podíl z veškeré dopravy a cyklistika 9 %.

Plán městské mobility Vídně STEP 2025 navrhuje pěší promenády, které zatraktivňují veřejný prostor a propagují chůzi jako rovnocennou formu mobility. Při plánování tras promenád je několik kritérií, které musí splňovat, musí spojovat místa, která jsou důležitá pro každodenní život jako trhy, obchodní korza, hlavní náměstí, důležité přestupní uzly apod. V rámci promenád jsou chodníky modernizovány tak, aby byly vnímány jako pohodlné a atraktivní trasy. Na trasách se zároveň zlepšují možnosti sezení, rozšiřují se chodníky a mění se jejich povrch za kvalitnější, splňují tudíž vysoké standardy pro chodce. Pozornost je věnována také bezpečnosti silničního provozu, například semaforey jsou intervalem optimalizovány pro chodce a je zajištěno lepší osvětlení. V praxi se však od záměru pěších promenád ustoupilo, protože idea „prestižních pěších tras“ nenašla dostatek pochopení u městských částí, která na realizaci participují.

Standardy navrhování sledují také jednotný nový orientační systém umístěný ve veřejném prostoru. Ten spočívá v označení důležitých destinací a poskytnutí informací o okolí, jako je veřejná doprava, cyklistika nebo parkoviště. Orientační naváděcí systém pro Vídeň je založen na konceptu čitelného města, který byl vyvinut v Anglii.

Koncepční dokumenty na lokální úrovni (např. městských částí) jsou vytvářeny tak, že je pro městské části vytvoří centrální plánovací oddělení magistrátu, často za pomoci externích konzultantů a plánovačů. Městská část zde tedy figuruje jako „skrytý zákazník“, zatímco plánovací oddělení v roli „oficiálního zákazníka“ garantuje obsahovou náplň a soulad s celoměstskými záměry a politikami.

2.5 Metodika prioritizace opatření

Pravidelné průzkumy týkající se spokojenosti obyvatel s chůzí a cyklistikou ve městě hrají klíčovou roli při stanovování priorit navrhovaných opatření. Výsledky průzkumů poskytují nasměrování pro město v otázkách, co zlepšit jako první, zároveň se zmiňuje prioritizaci opatření, které budou zaměřené na zklidnění dopravy a veřejnou dopravu.

Systém prioritizace zavedený na systému indikátorů konkrétních opatření se ve Vídni neuvžívá.

2.6 Klíčové cíle a prioritní oblasti

Vídeň nemá žádnou ucelenou strategii chůze, plánování, stavbě a údržbě pěší infrastruktury se věnuje několik oddělení magistrátu. Od roku 2013 Vídeňská agentura pro mobilitu (Mobilitätsagentur Wien) propaguje chůzi přes kampaně a komunikační kanály.

Relevantní strategie týkající se pěší dopravy jsou však součástí komplexnějších dokumentů, kde jsou ale zároveň i strategie rozvoje cyklistiky, městské mobility a dopravy.

Vídeňský cyklistický manifest – 8 strategií na podporu cyklistiky ve Vídni (The Vienna Cycling Manifesto – Eight Strategies for Promoting Cycling in Vienna)

Vídeň si vytýčila za cíl implementovat následujících osm strategií, aby byla v souladu s Pravidly rozhodování o vídeňské cyklistice (Policy Decision on Cycling in Vienna) a také s Velo-city 2013:

- Propagování klidné koexistence – spravedlivé sdílení vozovky a interpersonální komunikace, protože u cyklistů dochází k sociální interakci, k čemuž v autě nedochází

- Lepší a početnější infrastruktura – zaměření se na budoucí veřejné prostory a posílení městské cyklistické infrastruktury ve prospěch aktivní mobility
- Regulace rychlosti jako faktor pro zvýšení bezpečnosti – snížení rychlosti v silničním provozu zajistí větší bezpečnost pro všechny, podpoří cyklistiku a pomůže zlepšit kvalitu života místních obyvatel
- Účinná ochrana proti krádeži kola – ochranu před krádeží jízdních kol je třeba zlepšit pomocí integrovaných víceúrovňových bezpečnostních řešení
- Kolo jako spojovací prvek – cyklistika je zásadním prvkem pro efektivní integraci různých druhů dopravy a proto se Vídeň zavázala k ještě silnějšímu propojení veřejné dopravy s cyklistikou, má se podpořit bezproblémový a rychlý tranzit
- Oslovování nových cílových skupin – jízdní kola by měly být využívány co nejvíce lidmi pro nejrůznější každodenní výlety po městě, zdůrazňuje se osvěta dětí přes edukaci, aby budoucí dospělí Vídeňané byli úplně zvyklí na používání kola
- Rozvoj městského prostředí pro kola – zlepšení kvality veřejného prostoru bude kombinováno se zlepšením cyklistické infrastruktury, zmenšením počtu parkovacích míst pro auta ve veřejných prostorech, zavést povinnost zabezpečit parkování pro kola u každé novostavby nebo zakomponování do stávajících budov
- Vídeň jako průkopník – město by chtělo být příkladem v propagaci cyklistiky, úředníci nebo osoby, které budou potřebovat navštívit úřady by měly mít možnost přijet na kole a jednoduše ho zaparkovat na atraktivním místě v blízkosti nebo přímo v prostorech úřadu, jedná se o podobný přístup jak má město Bratislava, kde je od roku 2013 u veřejných budov (úřady, školy, apod.) povinnost zabezpečit parkovací prostory pro kola

Vídeňská zpráva o mobilitě 2019 (Vienna Mobility Report 2019)

Změna dopravních návyků je klíčovým faktorem pro redukcí emisí skleníkových plynů a následně díky tomu dosáhnout zpomalení trendu globálního oteplování. Dokument je primárně zaměřen na motorovou dopravu, která je zodpovědná za tvorbu skleníkových plynů a snaží se docílit ochranu klimatu, což je důležitý faktor pro výběr relevantních dopravních prostředků pro pohybování se městem. Mezi hlavní cíle patří:

- zvětšování počtu ulic příjemných a vhodných pro chůzi,
- v souvislosti s rozrůstáním města a zvětšováním dálek nutnost zabezpečit vhodný mobiliář, stínící stromy, hřiště a místa pro kola,
- delší a častější intervaly na semaforech pro chodce,
- více bezpečnostních prvků na přechodech,
- bezpečnost mladých chodců,
- zvyšování bezpečnosti žáků na cestách spočívající také v urbánní bezpečnosti (chybějící poklapy, tmavé podchody, chybějící orientační prvky v ulici apod.),
- doplňování infrastruktury pro cyklisty a cargo kola,
- regulace kol a koloběžek v prostoru pěších,
- zvyšování počtu pěších a cyklistů.

Vídeň je městem krátkých vzdáleností, které nabízí vhodnou kombinaci bydlení, kanceláří a venkovního volného prostoru. Obchody, školy a jiné každodenní cíle mohou být jednoduše dosažené chůzí. Délky cest by však neměly být jediným faktorem, který bude zohledňován při plánování trasy nebo cesty, ale rovněž by měla být zohledňována estetika a přitažlivost prostoru. To lze dosáhnout zakomponováním většího množství laviček, stromů, vybavení dětských hřišť a parkovacích míst pro kola do standardů městského plánování.

Strategický dokument pěší doprava 2014 (Strategy Paper – Pedestrian Traffic 2014)

Město Vídeň chce docílit propagaci udržitelné mobility prostřednictvím následovných strategií:

- Dobrý návrh pro dobrou atmosféru
 - veřejný prostor je jako obývací pokoj města, proto je nutná integrace stromů, zeleně, mobiliáře a vhodné dlažby do veřejného prostoru
 - zlepšení vizuální kvality veřejného prostoru jako motivace pro pěší
 - individualita a originalita ve veřejném prostoru by měla zajistit, že každá ulice bude chápána jako individuální místnost s originálním uměním, čímž pěší nabydou ochotu zkoumat ulice
 - vytvoření nekomerčních prostorů podle specifických potřeb jednotlivých částí – zóny setkávání, pěší zóny, dočasné veřejné zahrady nebo volné veřejné sezení pro zvýšení a zintenzívnění vnímání svého okolí
 - plánování veřejných prostorů na vysoké úrovni tak, aby si z nich brali příklad v zahraničí
- Strategický rozvoj infrastruktury
 - strategické trasy – pěší promenády, jejich strategické plánování s propojením důležitých bodů a uzlů
 - pěší promenády a síť chodníků musí být propojeny bezbariérově a s dostatečnou šířkou profilu
 - infrastruktura a mobiliář musí být použitelné během celého roku, musí být také obstarávány
 - mobiliář musí mít atraktivní dizajn, být použitelný a odolný počasí, jen tak se docílí, že veřejný prostor bude využíván a oceňován
 - městské části mají prostor k realizaci svých nápadů týkajících se veřejných prostorů, město pro ně vyčleňuje finanční prostředky
- Vynikající bezpečnost provozu
 - „Vize 0“ představuje dlouhodobou vizi dosažení nulového počtu nehod chodců
 - zklidňování provozu prostřednictvím zón s omezenou rychlostí na 30 km/h
 - eliminace míst s nejvyšší relativní nehodovostí přes pravidelné monitorování přechodů, vhodně navržené veřejné prostory a mapy bezpečných cest pro základní školy
 - propagování kooperace mezi účastníky provozu
- Cílené zaměření na specifické skupiny
 - zacílení na skupiny – mladší, starší, osoby s pohybovým omezením a rodiny
 - zlepšení veřejného vnímání chůze jako zdravého způsobu dopravy
 - kampaně zacílené na chůzi pro školy a školky
- Orientační prvky, systémy a plánování tras
 - rychlé, bezpečné, tiché a atraktivní, takové mají být trasy, kterými naviguje orientační systém města
 - unikátní orientační systém jako vizitka Vídně
- Bezbariérový návrh
 - odstraňování bariér, a to včetně urbanistických bariér
 - zvukové a hmatové orientační systémy pro nevidomých
- Datová základna a management založený na vědomostech
 - zlepšování kvality dat sbíraných pro plánování
 - počítačidla uživatelů veřejných prostorů a dopravní počítačidla
 - zájem města o inovace

Plán městské mobility Vídně (Vienna Urban Mobility Plan STEP 2025)

Plán městské mobility Vídně představuje balík opatření navržených městem Vídeň za účelem zlepšení kvality ovzduší, snížení hluku, redukce výfukových plynů z vozidel a více zelených ploch v následujících 10 letech. Na základě úspěchu v realizaci opatření v minulosti se město zaměřilo na následovné strategie:

- Výrazné snížení ceny ročního předplatného kupónu pro veřejnou dopravu
- Lepší správa parkovacích míst
- Projekty na zklidňování dopravy
- Podpora cyklistiky a veřejné dopravy

Klíčová slova, která byla zformulována jako reprezentující Vídeňskou mobilitu jsou následující:

- Férová – veřejný prostor je určen pro všechny a musí i zůstat pro všechny
- Šetrná k životnímu prostředí (eco-friendly) – udržitelná mobilita snižuje počet emisí, sdílené služby podporují ekomobilitu
- Robustní – mobilita je spolehlivá a odolná krizi, mobilita může fungovat u jedince i bez nutnosti vlastnění dopravního prostředku
- Efektivní – zdroje jsou využité efektivnějším způsobem a to za pomoci inovování technologií a procesů,
- Kompaktní – vzdálenosti mezi prací, domovem a procházkami jsou co nejkratší
- Zdravá – podíl aktivní mobility na celkovém množství dopravy se zvyšuje, čímž se snižuje i počet nehod

Plán městské mobility Vídně staví svou strategii na těchto opatřeních:

- Veřejný prostor – sdílení prostoru férově s dostatečným prostorem pro veřejnou dopravu, cyklisty a pěší a to prostřednictvím lepší správy dopravního prostoru a zajištěním aktivní a bezpečné mobility pro ty nejmladší
- Správa – působnosti a pravomoci, vzhledem k novým výzvám jsou zapotřebí nové přístupy, zapojení veřejných a soukromých subjektů do spolupráce výrazně přispěje k úspěšné implementaci plánu městské mobility
- Efektivní mobilita – lepší management mobility, lepší tok informací o módech dopravy a konzultování mobility
- Sdílení před vlastněním – auta a kola by měly být k dispozici pro krátkodobé využívání
- Organizace dopravy – zjednodušení pravidel a regulací týkajících se mobility
- Dopravní infrastruktura – expanze veřejné dopravy, motivování obyvatel, aby chodili více a to za pomoci nových pěších promenád a cyklotras vytvořených pro každodenní aktivitu
- Byznys v pohybu – větší efektivita byznysu s menším podílem emisí a kratší doba jízdy
- Inovace v mobilitě – inovace jsou důležité pro dosažení nových efektivních zdrojů, změny procesů nebo tvoření nových městských pravidel

Hlavní plán pro chůzi (Masterplan Gehen)

Cílem je posílit komplexní dopravní systém splňující tato kritéria:

- prioritní postavení pěší dopravy,
- zlepšení pěší dostupnosti a zvýšení kvality života a životního prostředí v obytných částech měst,
- podpora zdraví obyvatelstva ve zdravém prostředí,
- posílení maloobchodního prodeje a poskytování služeb na místní úrovni v obcích a městech,
- zajištění spravedlivých příležitostí v oblasti mobility,
- umožnění integrovaného a participativního plánování a
- ochrana nejslabších účastníků silničního provozu.

Hlavní plán pro chůzi má řešit všechny úrovně podpory pěší dopravy. Níže jsou shrnuty oblasti ke zlepšení podmínek pro pěší chůzi a zvýšení podílu pěší dopravy:

- Užší spolupráce a koordinace subjektů odpovědných za pěší dopravu na spolkové, zemské a místní úrovni v oblastech celkové koordinace, celkové koncepce, rozpočtu a informací a jejich propojení na celostátní úrovni
- Podpora řízení mobility na podporu chůze (akční a poradenské programy, programy financování)
- Zlepšení infrastruktury a rozsáhlé investice pro pěší (hustá a plynulá síť komunikací pro pěší (hustá a plynulá síť komunikací pro pěší, přímé trasy, funkční a atraktivně řešené pěší zóny, bezbariérová přístupnost a větší ohledy na zájmy skupin osob, které chodí nejčastěji pěšky (např. děti))
- Plánování dopravy, sídel a rozvoje měst, které bude přívětivé k chodcům (v dopravních koncepcích na všech úrovních zachovat/podporovat struktury krátkých cest, zohledňovat potřeby chodce vyváženým způsobem v souladu s ostatními druhy dopravy)
- Organizace dopravy, která vychází vstříc pěším, a zvýšení bezpečnosti silničního provozu (vyvážené zohlednění pěší dopravy při tvorbě právních rámcových podmínek, zvýšení bezpečnosti pěší dopravy, posílení pocitu sociální bezpečnosti chodců)
- Optimalizace propojení s ostatními druhy dopravy (kvalitní propojení s ostatními druhy dopravy – zejména s jízdou na kole a veřejnou dopravou)
- Informační systémy a zvyšování povědomí (zlepšování informovanosti, motivace a image, zvyšování důležitosti a přítomnosti pěší dopravy u veřejnosti)
- Výzkum (zintenzivnění výzkumu pěší dopravy)
- Vzdělávání (posílení nabídky na vzdělávání v oblasti mobility a její rozpočtové zajištění)
- Soubor dat a monitoring (vytvoření kvalitního souboru dat, shromažďování ukazatelů týkajících se pěší dopravy a zavedení referenčních hodnot)

Hlavní plán pro chůzi v rámci těchto 10 kategorií vymezuje 26 opatření, zároveň pro každé opatření uvádí doporučení, kdo bude opatření realizovat na úrovni stát, spolková země a obec, finanční náročnost na úrovni nízká, střední, vysoká, využití na úrovni nízké, střední a vysoké a časový horizont na úrovni krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý.

2.7 Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů

Vídeňská zpráva o mobilitě 2019 (Vienna Mobility Report 2019)

Cílem Vídeňské zprávy o mobilitě je vyhodnotit a pravidelně vyhodnocovat spokojenost cyklistů a chodců ve Vídni prostřednictvím průzkumů, a to buď na místě, telefonicky nebo přes online formuláře.

Plán městské mobility Vídně (Vienna Urban Mobility Plan STEP 2025)

Plán městské mobility počítá se směřováním dopravní politiky Vídně k ekologické mobilitě. Cílem je dosáhnout modal split v poměru 80:20, což znamená, že obyvatelé budou využívat šetrné módy dopravy (chůze, kolo, VHD) v podílu 80 % a podíl aut na celkové dopravě klesne ze současných 28 % na 20 %.

Rámcová strategie Smart City Vídeň (Smart City Wien Framework Strategy 2019–2050)

Tento strategický dokument zahrnuje množství cílů určených k dosažení udržitelné mobility a současně k zajištění pohodlné, bezpečné, bezbariérové a cenově dostupné dopravy, a to vše s přihlédnutím na fakt, že osoba nemusí disponovat vlastním motorovým vozidlem. Hlavní cíle dokumentu jsou následující:

- snížit emise CO₂ v dopravě na obyvatele o 50 % do roku 2030 a o 100 % do roku 2050 prostřednictvím přechodu na prostředky šetrné k životnímu prostředí (chůze, kolo, veřejná doprava),
- snížit spotřebu energií v dopravě na obyvatele o 40 % do roku 2030 a o 70 % do roku 2050 prostřednictvím regulace o snížení počtu vozidel komerčního vozového parku (dodávky, nákladní

vozidla), což sníží počet emisí CO₂ z komerce na polovinu a přechodem od soukromých motorových vozidel k prostředkům šetrným k životnímu prostředí (cargo kola místo dodávek),

- zvýšit podíl cest vykonaných způsobem šetrným k životnímu prostředí na 85 % do roku 2030 a přes 85 % do roku 2050, Vídeň implementuje atraktivní schémata a širokou škálu opatření na propagaci chůze, cyklistiky a veřejné dopravy jako klíčových způsobů dopravy po městě a strategicky propojuje síť VHD tak, aby byla zabezpečena nejvyšší efektivita jejího provozu,
- docílit podíl vlastnictví automobilů na 1 automobil na 4 obyvatele (250 automobilů na 1 000 obyvatel) do roku 2030, v roce 2018 byl poměr 370 automobilů na 1 000 obyvatel
- abychom vytvořili město krátkých vzdáleností, tak Vídeňská politika městského rozvoje stanovuje, že klíčová každodenní veřejná infrastruktura a vybavenost jako jsou školy, nákupní centra a parky by měly být poblíž obytných oblastí a jednotlivé čtvrtě, stavební komplexy a městské části by měly mít dobrou kombinaci bydlení, kanceláří a venkovního volného prostoru,
- snížit objem dopravy překračující hranice města o 10 % do roku 2030, opatření zahrnují koordinované rozšiřování sítě veřejné dopravy a nové atraktivní možnosti mobility, ale také vhodná opatření pro regulaci soukromých vozidel.

2.8 Finanční rámec

Strategický dokument pěší doprava 2014 (Strategy Paper – Pedestrian Traffic 2014)

Vídeňské městské části významně přispívají k rozvoji pěší infrastruktury. Příspěvky poskytované z městského rozpočtu mají právě podpořit městské části, aby mohly zavádět vhodná opatření na podporu pěší dopravy.

Akční program Klimaaktiv mobil – Cyklistika a management mobility 2021 (Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement 2021)

Investice do pěší infrastruktury, konkrétně k vytvoření příjemného prostředí pěších tras jsou financovány výhradně v případě, že městská část nebo municipalita má již vytvořený strategický dokument zaměřený na chůzi. Důraz při těchto opatřeních je kladen na strukturální, územní a sídelní plánování a činnosti zvyšující informovanost, které přispívají k posílení provozu chodců. Kromě toho je žádoucí kombinace několika opatření a zapojení dalších aktérů, což má pozitivní vliv na výši financování ze soukromého sektoru. Je také možné žádat o dotaci na nehmotné služby související s investičními a provozními náklady, jako jsou plánovací a poradenské služby, studie a zprávy.

Financování dosahuje až 50 % oprávněných nákladů, žádost se podává před provedením opatření. Předpokladem na získání dotace je již zmíněný jestvující strategický dokument, který zajistí plynulou a rozsáhlou síť chodníků, např. koncepce pěší dopravy. Na to, aby bylo možné poskytnout dotaci na realizaci opatření je nutné, aby se tento strategický dokument věnoval následujícím tématům:

- Stavební a doplňková opatření
 - změna ulic na pěší zóny,
 - změna ulic na rezidenční zóny,
 - zlepšení pěší infrastruktury v citlivých lokalitách (úprava chodníků v okolí škol, domovů důchodců) a zlepšení spojení s veřejnou dopravou,
 - výstavba infrastruktury, která podpoří chůzi a propojí vybavenost jako jsou muzea, turistická zařízení, konferenční centra, vlaková nádraží a autobusové zastávky,
 - rozšíření šířky profilu chodníku na větší šířku než 2 m, což je dle aktuální normy RVS 03.02.13,
 - informační a orientační systémy v uličním prostoru,
 - zlepšení osvětlení nebo návrh zeleně v uličním prostoru.
- Urbánní rozvoj
 - koncepce „krátkých vzdáleností“ v sídelních strukturách k zajištění dostupnosti důležitých cílů,

- akční plán revitalizace centra města,
- plán koncentrace (zahuštění) obyvatelstva pro oblasti se smíšeným využitím území jako prostředek k předcházení urban sprawlu (rozdívání města do šířky),
- zajištění přímých, dostupných pěšin, aby se předešlo nutnosti úprav územního plánu.
- Opatření zajišťující informování a zvyšování povědomí o pěší dopravě, např. školní programy, akce, kampaně, informování chodců apod.

3 Brighton and Hove

3.1 Vztah městských strategických dokumentů

V roce 2014 byl schválen **Místní plán dopravy 4** (Local Transport Plan 4, zkratka LTP 4) městské rady Brighton and Hove (BHCC), který zavádí opatření k zlepšení dopravy do roku 2030. Samostatná strategie aktivní mobility však nebyla zformulována a dokument LTP 4 může být v některých oblastech zastaralý, což je i důvod, proč město pracuje na novějším dokumentu LTP 5.

Dokument je založený na stávajících znalostech a informacích, schválených plánech a strategiích, evidenci a datech nejen z města Brighton and Hove, ale také z celé této metropolitní oblasti (Greater Brighton City Region). Co se týče aktivní mobility, tak opatření uvedená v LTP4 se zaměřují na zlepšení identifikovaných problémů v cyklistické síti na dvou koridorech od východu po západ, schématu půjčování kol a projektech veřejného sektoru. Městská rada také dala vytvořit online cyklomapu, která má cyklistům v Brightonu a Hove pomoci s výběrem vhodných tras pro jejich cesty, přičemž kromě obchodů a parkování pro cyklisty barevně znázorňuje cyklistické pruhy a cyklostezky. Plán zlepšení veřejných práv na cestu také nastiňuje priority pro roky 2017–2027 v Brighton and Hove, jeho cílem je, že propojená síť pěších a cyklistických tras by měla být veřejným právem osob, tyto trasy by zároveň měly být napojeny na zelenou a modrou infrastrukturu po celém území města.

BHCC v současné době pokračuje v rozvoji svých pěších a cyklistických sítí. **Místní plán dopravy 5** (LTP 5), který je zákonným požadavkem britské vlády, se v současné době zpracovává v návaznosti na **Plán místní cyklistické a pěší infrastruktury** (Local Cycling and Walking Infrastructure Plan, zkratka LCWIP) a bude publikován v roce 2022, oba dokumenty se v současnosti projednávají s veřejností. Verzi LTP 5 a LCWIP, vydanou v říjnu 2021 za účelem veřejného projednání, nabízíme v příloze tohoto dokumentu.

Historicky se dopravní politika v BHCC snažila spojit různé druhy dopravy prostřednictvím místního dopravního plánu. Možnosti financování jsou však často vydávány způsobem, který může představovat problémy.

V minulosti se BHCC snažila dávat přes Místní plán dopravy dohromady všechny módy dopravy a pro ně všechny formulovat strategie spolu, což nebylo úplně vhodné vzhledem k jejich odlišným charakterům. Proto by měl budoucí LTP 5 poskytnout jednotný rámec, který by nastínil vizi města a podpořil jednotlivé módy dopravy za pomoci „dceřiných“ dokumentů (dokumenty zpracované z primárních zdrojů, avšak doplněné o vlastní poznatky) jako studie aktivní mobility apod. I přes to, že se jedná o inovaci oproti historickým plánům, tak řešení konceptu koexistence jednotlivých módů není stále jasné, když si uvědomíme, že disponujeme omezeným prostorem, ale umístit do něj potřebujeme všechny potřeby uživatelů.

LTP 4 zahrnuje plány realizace a pravidelné roční zprávy o monitorování, které obsahují několik schémat cyklů, avšak není jasné, na základě čeho byly opatření prioritizována, jaká evidence byla použita na jejich vyhodnocování nebo jak budou reagovat na změny. Proto si dokument LTP 5 klade za cíl být proaktivnější s dostatečnou evidencí a daty ohledně pěších a cyklistů a lépe stanovovat cíle.

3.2 Způsob navrhování a plánování aktivní mobility

BHCC současně pracuje na dokumentu LCWIP za účelem strategického plánování pěší a cyklistické sítě. Pohledy na plánování se liší podle módu, u cyklistiky se zaměřuje na klíčové koridory a trasy, ale u chůze se zaměřuje na zlepšení podmínek v celé čtvrti nebo městské části. Vizí LCWIP je vytvořit lépe propojené město, kde je aktivní mobilita první volbou, jak se dostat do cíle své cesty. To má být podporované vysoce kvalitní infrastrukturou, díky níž bude aktivní cestování snadné, bezpečné a dostupné pro každého. LCWIP bere v úvahu pouze infrastrukturu (opatření, která mají prostorový průmět), přičemž širší podpora aktivní mobility je součástí LTP5 a dalších plánů a strategií.

Proces LCWIP umožní městské radě přezkoumat, zohlednit a prioritizovat infrastrukturu, která musí být naplánována na to, aby se zlepšila městská síť aktivní mobility. Plyne to z rozhodnutí britské vlády, která stanovuje upřednostňování chůze a jízdních kol. V návaznosti na toto rozhodnutí se očekává, že LCWIP bude posuzovat existující síť a prvotně navrhovat jejich zlepšení.

LCWIP se stane jakýmsi technickým manuálem, který stanoví doporučený postup pro místní úřady k plánování pěších a cyklistických sítí. Jak už bylo zmíněno, vytvoření takového dokumentu vyplývá z rozhodnutí vlády k tomu, aby byla prvořadá chůze a cyklistika. Avšak dokument LCWIP je zaměřen víceméně na podporu cest s využitím chůze a cyklistiky, které mají určitý účel (např. cesta do práce), jeho primárním cílem není věnování se rekreačním trasám, tomu se věnuje Strategie zlepšení práv na cestu (Rights of Way Improvement Strategy 2018–2028). Jedná se o dokument, který už názvem vyjadřuje, že každý by měl mít právo na cestu nebo trasu za využití aktivní dopravy a to v jakékoli části území (i na venkově) a bez bariér.

Plány LCWIP se stanou dokumenty se strategickým přístupem k identifikování možností zlepšení pěší a cyklistické infrastruktury na lokální (místní) úrovni. Plány LCWIP budou asistovat místním úřadům následovně:

- identifikování možností zlepšení pěší a cyklistické infrastruktury pro budoucí investice v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu,
- zajištění, že chůze a cyklistika budou zohledňovány v místním plánování, dopravních zásadách a strategiích,
- nastínění způsobů financování pěší a cyklistické infrastruktury.

Klíčové výstupy LCWIP jsou:

- plán sítě chůze a cyklistiky, který identifikuje prioritní trasy a jádrové zóny pro další rozvoj,
- prioritní program zlepšení infrastruktury pro budoucí investice,
- report, který uvádí prováděnou analýzu a poskytuje vysvětlení podpory identifikovaných možností zlepšení a celkové sítě.

Proces LCWIP zahrnuje 6 etap, které jsou popsány v následující Tabulka 3.1.

Tabulka 3.1: Etapy LCWIP

| Etapa | Název | Popis |
|-------|-----------------------------|---|
| 1 | Stanovení rozsahu | Stanovení územního rozsahu LCWIP a opatření pro řízení a přípravu plánu |
| 2 | Shromáždění informací | Identifikace existujících modelů chůze a cyklistiky a potencionálních nových tras. Hodnocení aktuálních podmínek a identifikace pěších a cyklistických bariér. Přezkoumání relevantních dopravních a územních zásad a programů. |
| 3 | Plánování sítě pro cyklisty | Identifikace zdrojových a cílových bodů a toků mezi nimi. Konverze toků na síť tras a stanovení nutných vylepšení. |
| 4 | Plánování sítě pro chodce | Identifikace klíčových generátorů chůze, jádrových zón a tras chůze, revize existujících opatření a stanovení nutných vylepšení. |
| 5 | Prioritizace zlepšování | Prioritizace zlepšování pro vytvoření postupného programu pro budoucí investice. |

| Etapa | Název | Popis |
|-------|----------------------|--|
| 6 | Integrace a aplikace | Integrace výstupů do místních plánovacích a dopravních zásad, strategií a plánu realizace. |

Zdroj: Department for Transport (2017) Local Cycling and Walking Infrastructure Plans: Technical Guidance for Local Authorities

3.3 Způsob implementace

Dokument LCWIP vede k 10letému programu priorit pro zlepšení chůze a cyklistiky na období 2022-2032.

Opatření pro zlepšení cyklistických tras jsou rozdělena do 3 skupin dle doby realizace:

- krátkodobé – méně než 3 roky,
- střednědobé – méně než 5 let,
- dlouhodobé – více než 5 let.

Zbývající trasy, které nebudou součástí opatření budou také zařazeny do zásobníku projektů pro možnou budoucí realizaci a jak se bude LCWIP časem vyvíjet, tak budou seznamy postupně revidovány a aktualizovány. Opatření (např. návrhy určitých linií cyklotras) s nižší prioritou by mohly být realizována dříve, pokud budou dostupné finanční prostředky nebo dojde k překrývání s jinými opatřeními.

Městská rada bude dohlížet na návrh a vývoj cyklistických tras (resp. bude to v jejich gesci), nicméně tam, kde se plánují nové rezidenční oblasti zastupitelstvo požádá developera, aby zimplementoval do tohoto návrhu hned i prvky aktivní mobility nebo ať přispěje městu na to, aby to mohlo navrhnout a zrealizovat samo.

3.4 Standardy navrhování

BHCC nevydala nějaké konkrétní standardy navrhování a zároveň je málo dokumentů na národní úrovni, které by se věnovaly chůzi. Existují však usměrnění na lokální úrovni, která navíc stanovují určité normy, např. městské standardy pro novostavby, která zmiňují, že každá novostavba musí mít určitý počet míst pro kola, nejedná se však o metodiky, které by se výhradně věnovaly chůzi a cyklistice. Město tedy dodržuje státní požadavky stanovené v Listu lokální dopravy – Návrh cyklistické infrastruktury (Local Transport Note 1/20 – Cycle Infrastructure Design). List lokální dopravy je hlavně zaměřen na cyklistiku a uvádí pokyny v následovných tématech:

- Plánování cyklistiky a cyklistické infrastruktury
- Prostor pro cyklistiku na silnicích
- Přejechy mezi vozovkami, cyklostezkami a cyklotrasami
- Uzly a křižovatky
- Parkování kol a ostatní vybavení
- Plánování a navrhování komerční cyklistiky
- Dopravní značky a orientační značení
- Konstrukce a údržba

Pokud jde o šířku cyklopruhu, tak standardy se liší podle typu cyklotrasy a intenzity cyklistů za hodinu dle následující Tabulka 3.2. Úplně minimální šířky cyklopruhů se doporučují pouze na úsecích, kde je na stávající vozovce výrazné fyzické omezení. Prostor nad rámec se vyžaduje tam, kde existuje určité omezení, např. vyvýšené obrubníky při kraji cyklostezky nebo k vytvoření prostoru mezi cyklisty a motorovými vozidly, potřebný prostor k oddělení se však liší podle rychlostních limitů. Chráněným vyčleněným prostorem pro cyklistu v tabulce níže je myšleno buď oddělení cyklisty ve vozovce pomocí vodorovného značení doplněného o zvýrazňující prvky, nebo vedení na vyvýšené cyklostezce podél vozovky, nebo po cyklostezce oddělené obrubníkem na okraji.

Tabulka 3.2: Cyklotrasy a doporučené délky

| Druh cyklistické trasy | Směr | Počet cyklistů ve špičce za hodinu (u obousměrky dohromady) | Potřebná minimální šířka* (m) | Absolutní minimální šířka při omezení (m) |
|---|---------|---|-------------------------------|---|
| Chráněný vyčleněný prostor pro cyklistu | 1 směr | <200 | 2,0 | 1,5 |
| | | 200-800 | 2,2 | 2,0 |
| | | >800 | 2,5 | 2,0 |
| Chráněný vyčleněný prostor pro cyklistu | 2 směry | <300 | 3,0 | 2,0 |
| | | >300-1000 | 3,0 | 2,5 |
| | | >1000 | 4,0 | 3,0 |
| Cyklopruh | 1 směr | Prakticky bez omezení, protože cyklisti, kteří chtějí předjíždět mohou využít vozovku | 2,0 | 1,5 |

* na bázi provozu 1 cyklistu za sekundu na m² prostoru, pro lepší komfort cyklistů se doporučuje nižší hustota provozu, extra prostor je nutný při fyzických omezeních prostoru (např. vysoké obrubníky, žlaby apod.)

Zdroj: LTN 1/20

List lokální dopravy zároveň poznamenává, že tam, kde je trasa využívána také pěšími (smíšená stezka nebo křížení chodníku s cyklostezkou) je nutné zajistit vhodnou separaci těchto dvou skupin. Smíšené stezky by měly být použity podél meziměstských rušných ulic, kde je malý počet chodců, doporučené šířky smíšených stezek jsou zobrazeny v následující Tabulka 3.3.

Tabulka 3.3: Doporučené minimální šířky pro smíšené stezky

| Počet cyklistů ve špičce | Potřebná minimální šířka (m) |
|--------------------------|------------------------------|
| do 300 za hodinu | 3,0 |
| nad 300 za hodinu | 4,5 |

Zdroj: LTN 1/20

Rada města také přijala vlastní standardy pro parkování pro nové obytné budovy, které musí developři dodržovat. Celostátní normy pro pěší infrastrukturu nejsou tak aktualizovány a není jim věnována taká pozornost jako normám pro cyklistiku a prakticky neexistují pěší metodiky na národní úrovni, které by jednoznačně objasnily důležité principy a metody navrhování kvalitních pěších tras.

3.5 Metodika prioritizace opatření

Do procesu LCWIP byla zapojena řada zúčastněných stran, patří sem zástupci zájmových skupin aktivní mobility, skupin zdravotně postižených, starší a mladší lidé, místní zájmové skupiny, jako jsou sdružení obyvatel, poskytovatelé dopravy (dopravci), radní okrsků a sousední místní úřady. V průběhu procesu LCWIP bylo provedeno následující zapojení zúčastněných stran do prioritizace:

Tabulka 3.4: Zapojení stakeholderů v rámci procesu LCWIP

| Etapa | Název | Zapojení stakeholderů | Metody |
|-------|--|---|---|
| 2 | Shromažďování informací | Zapojení místních a strategických stakeholderů k pochopení klíčových problémů sítě pro pěší a cyklisty a návrhy ke zlepšení | Workshopy se stakeholdery, průzkumy a dotazníky na stakeholdery |
| 3,4 | Plánování sítě pro cyklistiku a pěší dopravu | Zapojení místních a strategických stakeholderů k přezkoumání formující se a připravované sítě | Workshopy se stakeholdery, průzkumy a dotazníky na stakeholdery |

| Etapa | Název | Zapojení stakeholderů | Metody |
|-------|-----------------------|--|--|
| 5 | Prioritizace opatření | Zapojení stakeholderů k přezkoumání návrhu stanovení priorit zlepšení před tím, než bude návrh dokumentu předán k veřejné konzultaci | Workshop se strategickými stakeholdery |

Zdroj: Department for Transport (2017) Local Cycling and Walking Infrastructure Plans: Technical Guidance for Local Authorities

Kromě toho existuje pracovní skupina pro vývoj LCWIP. Jedná se o nestrannou skupinu radních, kteří zajišťovali dohled nad vývojem dokumentu LCWIP.

Jak už bylo zmíněno, tak proces LCWIP se skládá ze šesti etap, které jsou součástí devíti kapitol. Druhá etapa spočívá ve shromažďování informací k identifikování a pochopení stávající sítě, včetně problémů a potenciálu, které by mohly pomoci zlepšit síť. Kromě přezkoumání klíčových pravidel byla také shromážděna a zmapována data. Mezi analyzované zdroje dat patří:

- údaje ze sčítání lidu,
- místní a národní dopravní sčítání,
- počet nehod na silnicích,
- předchozí konzultace, kde byla navržena a doporučena zlepšení,
- předchozí studie, kde byly problémy přezkoumány, a navržena možná řešení,
- lokace generátorů chůze a cyklisticky (zdroje a cíle),
- vnímání existujícího vybavení.

Toto počáteční mapování dat pomohlo určit, které jsou klíčové zdrojové a cílové trasy pro cyklistiku, aby bylo možné následně zformovat vhodnou síť. Ve třetí části byly cyklistické zdroje a cíle napříč městem zaznačeny k silniční síti, aby se stanovila strategická cyklistická síť. Poté byly upřednostněny ty trasy, kde se předpokládá, že investice do jejich vybudování by přinesly největší společenské přínosy. Kritéria na stanovení prioritních tras v síti použitá v počátečních fázích LCWIP pro Brighton and Hove jsou následující:

- dlouhodobé a významné postrádání trasy,
- zlepšení aktivní mobility a přístupnosti škol a pracovišť,
- kvalita ovzduší,
- ekonomické faktory,
- rozvoj řešeného území.

Poté co jsou potencionální trasy na cyklistické síti ohodnoceny dle zmíněných kritérií jsou seřazeny sestupně (dle nejvyššího skóre) a municipalita tak ví, kterými trasami se má prioritně zaobírat, v tomto případě to vedlo k 17 prioritním strategickým trasám a 39 trasám celkem. Ostatní trasy byly zařazeny do zásobníku projektů pro možnou budoucí realizaci.

Metodika identifikace míst pro zlepšení chůze je založena na plošných úpravách a liniových trasách, které zlepší chůzi a budou realizovány současně s opatřeními pro cyklistickou síť. Účelem plošných úprav je zlepšit prostředí aktivní mobility zredukováním motorové dopravy, čímž se vytvoří bezpečnější a příjemnější prostředí. Oblasti, které byly pro tyto účely identifikovány, obklopují vzdělávací zařízení nebo železniční nádraží a poskytují k nim přístup. Lineární trasy ke zlepšení byly identifikovány tak, že byly vymezeny oblasti s vysokým počtem chodců s omezeným prostorem (takzvané trychtýře, lidi se z vícero zdrojových směrů sbíhají do jednoho místa) a byly vymezeny klíčové koridory, které buď pravděpodobně v budoucnu budou mít význam nebo už mají potenciál k tomu, aby se jejich význam naplnil. Takto bylo identifikováno celkem 33 oblastí pro zlepšení chůze a 32 tras.

Podobně jako u prioritizace cyklistických opatření byly také u pěších opatření upřednostňovány městské čtvrti s největší potřebou zlepšení a kde by zlepšení mělo největší přínos. Kritéria a zdroje dat používané pro proces stanovení priorit jsou následující:

- oblasti s vysokou deprivací (indexy vícenásobné deprivace jsou ve Velké Británii široce používanými datovými soubory ke klasifikaci relativní deprivace malých oblastí),
- oblasti se starší populací (obyvatelé starší než 75 let),
- oblasti s mladší populací (obyvatelé mladší než 18 let),
- oblasti s vysokým počtem kolizí chodců a cyklistů (vlastní sbíraná data města).

Kromě toho byly přezkoumány také následující zdroje:

- umístění vzdělávacích zařízení (včetně základních, středních, vysokých škol a univerzit),
- místa strategického rozvoje,
- lokální cílové lokality (např. nákupní centra),
- umístění volnočasových zařízení, včetně turistických tras a zelených ploch,
- oblasti řízení kvality ovzduší

Bylo identifikováno deset prioritních čtvrtí, kde jsou nutné plošné úpravy a 31 pěších tras bylo seřazeno dle priority.

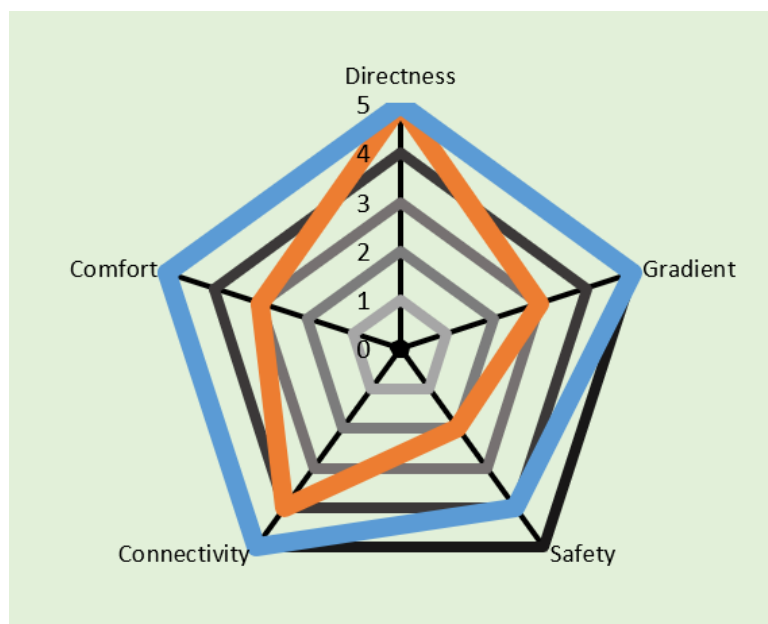
Prioritní síť je následně podrobněji rozvíjena jako součást LCWIP prostřednictvím základního posouzení za pomoci Nástroje na výběr trasy (Route Selection Tool, zkratka RST) pro cyklistiku a Nástroj pro revizi pěších tras (Walking Route Audit Tool, zkratka WRAT) pro chůzi.

Primární funkcí nástroje RST je posoudit vhodnost trasy na základě sady výsledků návrhu, RST porovnává trasu s jejím potenciálním budoucím stavem, pokud se plánovalo její zlepšení. RST používá řadu kritérií k posouzení, jak dobře trasa splňuje výsledky návrhu a zaznamenává se na trase počet kritických křižovatek definovaných jako charakteristiky, které jsou nebezpečné pro cyklisty. Bodování se pohybuje od 5 (nejvyšší) až po 0 (nejnižší). Kritéria pro hodnocení jsou:

- přímost (nejkratší cesta),
- sklonitost,
- bezpečnost,
- propojení,
- komfort.

Nástroj následně ze zadaných hodnot vytvoří paprskový graf. Čím je trasa vhodnější, tím je výsledná linie v grafu větší. Např. trasa 1 (modrá linie) na **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** je vhodnější než trasa 2 (oranžová linie).

Obrázek 3.1: Grafický výsledek nástroje na výběr trasy (RST)



Zdroj: Department for Transport (2017) Planning local cycling and walking networks

Primární funkcí nástroje WRAT je posoudit aktuální stav a vhodnost pěší trasy. WRAT je určen k použití během návštěvy na místě nebo po něm a poskytuje možnosti k zajištění toho, aby byly zohledněny všechny faktory. WRAT využívá řadu kritérií k posouzení, jak dobře trasa splňuje základní výsledky návrhu, bodování se pohybuje od 2 (nejvyšší) až po 0 (nejnižší).

WRAT hodnotí vhodnost trasy v porovnání s pěti návrhy pro chodce, a to dle těchto kritérií:

- atraktivita,
- komfort,
- přímost (nejkratší cesta),
- bezpečnost,
- propojení.

Hodnocení by mělo zohlednit potřeby zranitelných skupin chodců, mezi něž patří starší lidé, zrakově postižení, pohybově postižení, sluchově postižení, s poruchami učení, uživatelé kočárků a děti. Hodnocení 28 z 40 (70 %) by mělo představovat minimum. Trasy, které mají skóre nižší a kritéria, které jsou hodnoceny jako nula, by měly být použity k identifikování toho, co je nutné zlepšit. Jelikož hodnocení je někdy kvalitativní, tak nástroj také umožňuje zpracovateli přidat komentáře vysvětlující přidělení konkrétního skóre. Sloupec aktivit umožňuje zpracovatelům zaznamenat řešení jakýchkoli problémů, které byly identifikovány na trase, např. odstranění odpadu na ulici, aby se zlepšila jeho atraktivita. Výstupem z WRAT je tabulka, která pro každou variantu trasy obsahuje vyhodnoceny zmíněná témata, poznámky, doporučené aktivity a ve shrnutí uvádí výsledný počet bodů, čímž je možné zjistit, která varianta je nejvhodnější.

3.6 Klíčové cíle a prioritní oblasti

Britská vláda chce, aby chůze a cyklistika byly přirozenou volbou pro kratší cesty nebo jako součást delších cest. Národní cíle byly nastíněny v **Investiční strategii pro cyklistiku a chůzi** (Cycling and Walking Investment Strategy 2017) a zahrnovaly:

- zdvojnásobit počet cest s jízdním kolem z 0,8 miliardy v roce 2017 na 1,6 miliardy do roku 2025,

- zvětšit počet chůzí na osobu na 300 cest za rok do roku 2025,
- zvětšit podíl dětí ve věku 5 až 10 let, které chodí do školy z 49 % v roce 2014 na 55 % do roku 2025.

Národní ambice do roku 2040 má pomocí této strategie zajistit:

- Lepší bezpečnost – bezpečný a spolehlivý způsob cestování na krátké vzdálenosti
 - ulice, kde cyklisti pociťují, že do tohoto místa patří a jsou v bezpečí, lépe propojené komunity, bezpečnější a tedy nižší povolená rychlost ve vybraných lokalitách a možnosti cyklo kurzů pro děti
- Lepší mobilita – více lidí jedoucích na kole a využívajících chůzi – je to snadné, normální a příjemné
 - více kvalitních zařízení a vybavení pro kola, více městských oblastí, ve kterých bude možná chůze, zvýšení bezpečnosti na cestách na venkově k podpoře chůze a cyklistiky, více pěších a cyklistických tras v okolí přestupních uzlů veřejné dopravy a městských center s bezpečným vedením u frekventovaných silnic, lepší napojení na školy a pracoviště, technologické inovace
- Lepší ulice – místa, které budou mít cyklistiku a pěší v srdci
 - správné navržení a umístění uličního mobiliáře pro všechny kategorie osob, více komunitně zaměřených aktivit, více zeleně a otevřeného prostoru

Dokument **Přeřazení: jasná vize pro cyklistiku a chůzi** (Gear Change: A bold vision for cycling and walking 2020) také stanovuje cíl do roku 2030, že polovina cest v městech by měla být vykonána prostřednictvím chůze nebo kola a aby do roku 2040 byla celá národní cyklistická síť vedena mimo provoz pozemních komunikací, a tedy i dopravně zklidněna.

LTP 5 přinese opatření k dopravní vizi na rok 2030 pro Brighton and Hove, která zní: „Lepší propojení pro rezidenty, byznys a turisty, lepší kvalita života v zdravějším, inkluzivním a uhlíkově neutrálním městě“. Tento dokument stanoví požadované výsledky a priority pro dopravu a cestování do roku 2030 a co bude zapotřebí k dosažení těchto výsledků a priorit. V celém dokumentu jsou 3 hlavní principy:

- Snížení potřeby cestovat – předcházení nebo redukování frekvence cestování a zkrácení délky cest autem
- Změna způsobů cestování – prioritizace chůze a cyklistiky na krátké vzdálenosti, a veřejné dopravy na delší vzdálenosti
- Čistá jízda vozidly – vozidla by měla být s nulovými nebo nízkými emisemi, poháněna obnovitelnými zdroji energie

V LTP 5 je rovněž identifikováno 6 prioritních oblastí v dopravě, z nichž každá má za cíl následující:

- vytvořit inkluzivní a integrovaný dopravní systém,
- rozvíjet ulice a místa, aby podpořily a umožnily aktivní mobilitu
- zvýšit podíl využití veřejné dopravy,
- redukování využití motorových vozidel,
- propagace a usnadnění používání vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi,
- propagace a používání technologií, které pomůžou snížit počet potřebných cest a lépe je plánovat.

I přes to, že **LCWIP** neobsahuje nějaké specifické cíle, tak alespoň nastiňuje lokální a národní strategické směry, kterým se bude snažit pomáhat a podporovat je. To zahrnuje:

- Národní cíl – cyklistika a chůze bude první volbou pro velké množství cest a to minimálně pro polovinu cest v městech do roku 2030
- Národní cíl – zdvojnásobení počtu cyklistů do roku 2025, zvýšení aktivit s chůzí, snižování nehod a kolizí cyklistů, zvýšení počtu dětí využívajících chůzi do školy jako dopravní prostředek
- Regionální cíl – podpora Jihovýchodní Anglie v rozšiřování tras oddělených cyklostezek a zvyšování podílu cest realizovaných pěšky nebo na kole, snížení oxidu dusíku a síry v ovzduší a snížení znečištění

částicemi v městských sídlech a v dopravě snížení spotřeby energie, která byla vyrobena neobnovitelnými zdroji

- Lokální cíl – Brighton and Hove budou mít čistou uhlíkovou stopu do roku 2030
- Lokální cíl – dosažení bezpečných, zdravých a přívětivých ulic a čtvrtí, dostupné město s dopravní sítí, kterou může využívat každý, zlepšená kvalita vzduchu a snížení emisí
- Lokální cíl – podporovat více lidí v aktivní mobilitě a upřednostňovat chůzi a jízdu na kole jako prostředek k získání fyzického a duševního zdraví
- Lokální cíl – propagace a usnadnění používání vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi

3.7 Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů

LCWIP je živý dokument (tzn. bude stále aktualizován, přehodnocován) a bude úplně aktualizován každé čtyři roky. Metody pro evaluaci plnění cílů a indikátorů v LTP 5 doposud známe nejsou.

3.8 Finanční rámec

LCWIP zmiňuje, že municipalita ucházející se o finanční prostředky na realizaci opatření by měla mít dobré předpoklady na jejich realizaci a předpoklad, že dojde ke zlepšení cyklistických a pěších podmínek na území, trasy mají být také začleněné do nových obytných zón. Nové trasy budou financovány centrální vládou, pouze v případě, že budou splňovat nové standardy stanovené v národní politice.

Existuje řada zdrojů financování k realizaci opatření, která již byla zmíněna v dokumentu LCWIP. Mezi potenciální zdroje patří:

- Fond pro integrovanou dopravu a údržbu – fond každoročně předkládá ministerstvo dopravy s cílem umožnit investice do různých dopravních a dálničních projektů
- Fond na dosažení uhlíkově neutrální stopy a opatření proti změně klimatu – rozpočet fondu je vyčleněn na projekty, které pomůžou snížit emise a jsou v souladu s opatřeními, která navrhla skupina městského klimatického shromáždění (jedná se o skupinu občanů, která formuluje doporučení pro zlepšení klimatu)
- Vládní granty – místní úřady mají často možnost ucházet se o finanční prostředky na realizaci opatření, vláda uveřejňuje granty na různé témata, s různými možnostmi financování (obdobně jak v Česku, kde některé granty umožňují financování na báze spolufinancování v stanoveném podílu nebo jednorázové příspěvky, kterých předmětem není financovat většinou část projektu)
- Financování za pomoci třetích stran (developerské spolufinancování) – municipality se mohou dohodnout s developery, že jim umožní některé projekty za podmínky, že budou spolufinancovat některé opatření (např. udělení kladného rozhodnutí pro umístění staveb stavebním úřadem v případě, že developer zabezpečí a zafinancuje tramvajové napojení těchto zón s centrem)
- Příjem z parkování – přebytečné finanční prostředky, které byly shromážděny z placeného parkování, je možné využít na investice do dopravy a silnic (přebytečné prostředky představují stav kdy město těmito prostředky již uhradilo správu parkování, vymáhání pokut za parkování a provoz technologie)
- Financování LEP (Local Enterprise Partnership) – lokální partnerství úřadů a podniků po celé Anglii, má ústřední roli při rozhodování o místních ekonomických prioritách a provádění činností, které vedou k hospodářskému růstu a vytváření místních pracovních míst, v rámci LEP existuje několik fondů a grantů, které jsou specifické pro regiony, od svého založení LEP zajistil víc než 300 milionů liber do veřejných investic
- Centrální vláda vytvořila v reakci na pandemii Covid-19 Fond pro aktivní mobilitu, ten podporuje místní úřady při zabezpečování zařízení pro cyklistiku a chůzi a je jedním z několika zdrojů finančních prostředků poskytnutých centrální vládou v souvislosti s aktivní mobilitou, v první fázi bylo vyčleněno 650 tisíc liber a v druhé fázi 2,3 milionů liber. Financování se uděluje na základě předložení nabídek centrální vládě a místní úřady se mohou ucházet o financování bez ohledu na jejich úspěch v předchozích nabídkách.

4 Přílohy

- Příloha 1** **Plán mobility Amsterdamu na rok 2030**
MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030, Amsterdam
- Příloha 2** **Amsterdam – Dlouhodobý plán rozvoje cyklistiky 2017–2022**
Long-Term Bicycle Plan 2017–2022, Amsterdam
- Příloha 3** **STEP 2025 Plán městské mobility Vídně**
STEP 2025 Vienna Urban Mobility Plan, Vídeň
- Příloha 4** **Vídeňský cyklistický manifest – 8 strategií na podporu cyklistiky ve Vídni**
The Vienna Cycling Manifesto – Eight Strategies for Promoting Cycling in Vienna, Vídeň
- Příloha 5** **Vídeň – Strategický dokument pěší doprava 2014**
Strategy Paper – Pedestrian Traffic 2014, Vídeň
- Příloha 6** **Vídeň – Vídeňská zpráva o mobilitě 2019**
Vienna Mobility Report 2019, Vídeň
- Příloha 7** **Místní plán dopravy 5**
Local Transport Plan 5, Brighton and Hove
- Příloha 8** **Plán místní cyklistické a pěší infrastruktury**
Local Cycling and Walking Infrastructure Plan, Brighton and Hove