



dopady opatření na:



veřejné
finance

Popis opatření:

Fond mobility je samostatný fond, do něhož plynou výnosy z parkovacích poplatků a případně další výnosy z využívání silniční infrastruktury či motorové dopravy. Fond mobility pak slouží k transparentnímu financování opatření na podporu udržitelné mobility. Smyslem fondu mobility je učinit parkovací poplatky a další zpoplatnění motorové dopravy a silniční infrastruktury přijatelnější, protože je zřejmé a jednoznačné, že vybrané parkovací poplatky jsou využity na podporu udržitelné mobility.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Možnost propojit s transparentním rozpočtem města nebo participativním rozpočtem města
- * Marketing a propagace environmentálně příznivých druhů dopravy

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Hlavní dopady opatření:

Nástroj, který posiluje akceptovatelnost zpoplatnění motorové dopravy a silniční infrastruktury. Podporuje tak možnost prosadit regulační opatření a zviditelňuje téma udržitelné městské mobility.



Dopady na
modal split

Snížení podílu individuální automobilové dopravy



Dopady na
životní prostředí

Pozitivní v důsledku snížení objemu individuální automobilové dopravy



Dopady na dopravní nehody

Pozitivní v důsledku snížení objemu individuální automobilové dopravy



Dopady na zdraví

Pozitivní v důsledku snížení objemu individuální automobilové dopravy



Sociální a ekonomické dopady

Zvýšení akceptovatelnosti regulačních opatření (především parkovacích poplatků a zpoplatnění silniční infrastruktury)

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Opatření podporuje efektivní využívání výnosů z poplatků spojených s motorovou dopravou. Souvisí tudíž s nastaveným systémem zpoplatnění parkování ve městě a zpoplatnění užívání místních komunikací atd.

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Prioritou je vynaložit prostředky z Fondu mobility na podporu pěší a cyklistické dopravy, nejlépe takové, které se těší všeobecné podpoře.

Situace v ČR:

V České republice zřídilo Fond mobility **statutární město Brno** (viz <https://www.parkovanivbrne.cz/fond-mobility>). Jedná se o účelový peněžní fond, který byl zřízen spolu se zavedením nového systému parkování v roce 2018. Fond vznikl především s cílem účelného a efektivního využití finančních prostředků vybraných v souvislosti s regulací parkování nebo jinými dopravními opatřeními. Má finančně podporovat projekty zlepšující bezpečnost silniční dopravy, opatření pro cyklistickou dopravu či výstavbu nových parkovacích kapacit. O fond se stará Odbor dopravy Magistrátu města Brna. Na rozhodovacích procesech týkajících se fondu se pak podílí Rada města Brna, její komise a městské zastupitelstvo.

Příklady dobré praxe:

Amsterdam

Pokud jde o řešení městské dopravy, mobility a cyklistiky, umísťuje se Amsterdam na jednom z předních míst mezi městy celého světa. Jedním z úspěšných nástrojů dopravní politiky města bylo také zřízení Fondu mobility (Amsterdam Mobility Fund), z něhož město přispívá na projekty udržitelné městské mobility a cyklistické dopravy. Obecným cílem zřízení fondu bylo ovlivnit dopravní politiku města tak, aby se obyvatelé a návštěvníci Amsterdamu mohli po ulicích pohybovat účelně a bezpečně a město bylo přístupné, atraktivní a čisté. Fond mobility se zaměřil především na regulaci parkování v ulicích města. Parkování totiž do značné míry rozhoduje o tom, jak se významná část pozemků města využívá.

Celoměstské hrubé příjmy z placeného parkování za rok 2012 činily téměř 160 milionů euro a zpoplatněno bylo 156 tisíc parkovacích míst z celkových 250 tisíc v Amsterdamu. Přibližně 38 % z této částky zaměřilo na management placeného parkování a některé související obecné výdaje. Přibližně čtvrtina peněz (37 milionů euro, tedy 23 %) pak směřuje do Fondu mobility sedmi městských částí a 23 % do centrálního Fondu mobility. Značná část financí z centrálního Fondu mobility (asi 31 procent) se používá na cyklistické projekty. 18 % je vynaloženo na zlepšování veřejné dopravy a 13 % na zvyšování bezpečnosti silničního

provozu. Velká část parkovacích poplatků, které jsou považovány za daň z využívání pozemku, takto směřuje na zlepšování infrastruktury pro pěší, cyklisty a veřejnou dopravu. Město argumentuje, že čím kvalitnější služby budou tyto druhy dopravy nabízet, tím více lidí zvolí chůzi, kolo a veřejnou dopravu nebo využije služeb záchytných parkovišť. Snižují se tak dopravní kongesce a ti, kteří opravdu musejí cestovat autem, se mohou dostat k cíli efektivně.

Za každé nové garážové parkovací stání vystavěné s využitím prostředků z Fondu mobility musí město zrušit jedno parkovací místo na ulici, což vede k vylepšení veřejných prostranství. Bylo vyhodnoceno, že kombinace všech opatření za posledních 20 let vedla ke snížení využívání automobilů v centru města o 30 % a díky tomu podíl cyklistické dopravy již převýšil podíl automobilové.



Foto: Parkování v ulicích Amsterdamu / Zdroj: Marjolein de Lange (2014)

Použitá literatura:

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2009). Doprava a společnost. *Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Karolinum.

DE LANGE, M. (2014). The Amsterdam Mobility Fund. REPORT September 2014, *MLAdvies on behalf of TUB Trafikutredningsbyrå AB*. Dostupné z: https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Use_of_Revenues/CS24_Amsterdam_mobility_fund_final.pdf.

SLOMAN, L.; CAIRNS, S.; GOODMAN, A.; HOPKIN, J.; TAYLOR, I.; HOPKINSON, L.; RICKETTS, O.; HIBLIN, B.; DILLON, M. (2018). *Impact of the Local Sustainable Transport Fund: Synthesis of Evidence*. Report to Department for Transport, London. Dostupné z: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/738264/evaluation-and-synthesis-of-lstf.pdf.