



Územní a dopravní plánování ve Vídni

Srpen 2013

Obsah

Územní a dopravní plánování ve Vídni	1
1. Úvod a shrnutí studie	3
1.1. Proč Vídeň?	3
1.2. Vybrané postřehy z dopravního fungování města	3
1.3. Klíčové parametry a zajímavosti územního a dopravního plánování	3
2. Základní informace o městě a dopravním systému	4
2.1. Stručné informace o městě	4
2.2. Základní dopravní data	4
2.3. Řešení automobilové dopravy	5
2.4. Parkování	5
2.5. Veřejná doprava	5
2.6. Cyklistická doprava	6
2.7. Rozvojové záměry	7
3. Koncepční, územní a dopravní plánování ve Vídni	8
3.1. Strategický plán – Strategieplan Wien 2004	8
3.2. Územní plán 1994 – Stadtentwicklungsplan 1994 (STEP 94)	8
3.3. Územní plán 2005 – Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 2005)	9
3.4. Regulační plány	9
3.5. První dopravní masterplán (Wiener Verkehrskonzept 1994; do r. 2003)	10
3.6. Dopravní masterplán 2003 – Masterplan Verkehr Wien 2003 (-2014)	10
3.7. Naplňování masterplánu	10
3.8. Vyhodnocení masterplánu v roce 2008 a následná opatření	11
3.9. Územní a zároveň dopravní masterplán 2014	11
3.10. Plán rozvoje cyklistické dopravy	11
3.11. Další plány	12
3.12. Participace	12
4. Dílčí dopravní strategie a jak se s nimi pracuje	13
4.1. Veřejná doprava	13
4.2. Cyklistická doprava	13
4.3. Pěší doprava	13
5. Závěr	14
Zdroje	15
Přílohy	19
Podrobnější informace o dopravním masterplánu	19
Preference veřejné dopravy	19
Místní referendum z března 2013	19
Další informace	
Realizační tým	21

1. Úvod a shrnutí studie

Držíte v ruce další z rešerší integrovaného dopravního a územního plánování ve vybraných západoevropských městech. Cílem série těchto studií je seznámit veřejnost s přístupy k plánování ve městech, která realizují aktivní dopravní politiku, mají dopravní masterplán, ve svých plánech si stanovují posílení vybraných druhů dopravního chování a snaží se mít v souladu územní a dopravní politiku.

1.1. Proč Vídeň?

Vídeň se v žebříčcích hodnocení kvality života světových metropolí umísťuje pravidelně na čelních místech. V letech 2009 až 2012 byla první čtyřikrát za sebou v hodnocení Mercer. ¹ Má po sobě již období naplňování dvou dopravních masterplánů a aktuálně připravuje třetí. Vídeň je městem vývojem i kulturně v minulosti propojeným s Prahou a z evropských metropolí duchem Praze asi nejbližší.

1.2. Vybrané postřehy z dopravního fungování města

Vzájemný poměr automobilové a veřejné dopravy je podobný Praze, Vídeň má ale o deset procent vyšší podíl bezmotorové dopravy. Vídeňské metro má pět linek se 101 stanicemi a je dlouhodobě rychle rozvíjeno (16 nových stanic od roku 2000). Roční předplatné na veřejnou dopravu bylo nedávno sníženo na 365 Eur, jednorázová jízdenka stojí 2 Eura. Existuje předplatné na P+R, roční stojí 550 Eur, s celoroční jízdenkou na MHD méně (468 Eur). Širší centrum pokrývají parkovací zóny, rezidenti platí ročně 130 Eur.

Cyklodoprava tvoří asi 6 % cest a je neustále na vzestupu. Původní obousměrné cyklostezky jsou doplňovány sofistikovanějšími řešeními. Rozsáhlá je ve Vídni síť cykloobousměrek (216 km), které umožňují projíždět na kole většinou vedlejších ulic. Při návrhu cykloobousměrky se přitom zpravidla nesnižuje počet parkovacích stání.

1.3. Klíčové parametry a zajímavosti územního a dopravního plánování

Vídeň pracuje na postupné přeměně dopravního chování svých obyvatel. Od roku 1993 se podařilo snížit podíl automobilové dopravy o 13 procentních bodů, zároveň navýšit MHD o 10 procentních bodů a zdvojnásobit cyklistickou dopravu. Počet kilometrů najetých auty v ulicích by se neměl zvyšovat.

Územní plán z roku 2005 slouží jako spojovací článek více strategických dokumentů (Dopravní masterplán 2003, Strategický plán 2004, High-Rise Construction Concept 2002, Climate Protection Programme). Vídeň má pro celé své území kvalitní regulační plány.

První dopravní masterplán schválila Vídeň v roce 1994, současný je z roku 2003. Po pěti letech bylo plnění masterplánu vyhodnoceno a byla přijata doplňková opatření.

Po volbách v říjnu 2010 se k tradičním Sociálním demokratům přidali do koalice Zelení, což vedlo k určitým změnám ve stanovení cílů i v naplňování aktuálního dopravního masterplánu. Na neurčito byl odložen záměr dostavby vnějšího okruhu, včetně tunelu pod Dunajem, a zvýšily se cíle na podporu cyklistické dopravy. V současnosti se připravuje nový územní plán (STEP 2014), který v sobě přímo zahrnuje dopravní masterplán. Je to reakce na rychle se měnící dopravní chování ve městě.

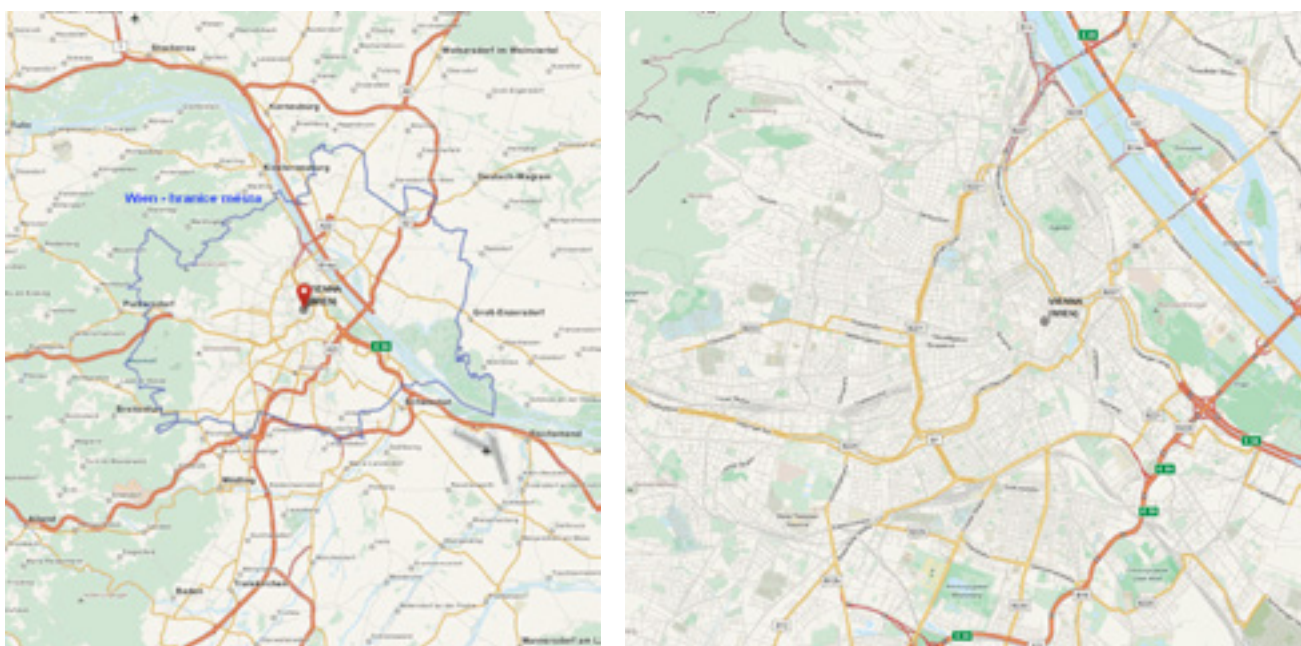
Vídeň má specifikovaná zvláštní kritéria kvality sítě pro pěší, jako například: minimální šířku chodníku 2 metry, čekací doby na přechodech, přímost tras a pocit bezpečí na nich.

2. Základní informace o městě a o jeho dopravním systému

2.1. Stručné informace o městě

Hlavní město a zároveň jedna ze spolkových zemí Rakouska čítá 1,714 milionu obyvatel. Nachází se ve východní části země. Rozkládá se na 415 km² a je členěna na 23 městských okresů. V aglomeraci zasahující do sousedních spolkových zemí Dolní Rakousy a Burgenland žije celkem 2,4 miliony obyvatel.

Vídeň leží na Dunaji, který protéká severozápadně od centra. Většina území je rovinatá s průměrnou nadmořskou výškou 200 m n. m., ale na západě město ohraničují až 500 metrů vysoké kopce Vídeňského lesa. Podnebí je podobné Praze, tedy středoevropské. Sněhové srážky v zimě jsou nepravidelné. Sněhová pokrývka vyšší než 20 cm není častá.



Obr. 1 a 2: vlevo Vídeň a okolí (aglomerace roste převážně na jih), vpravo širší centrum a hlavní komunikace pro IAD (zdroj: openstreetmap.org)

2.2 Základní data o dopravě

Dle oficiálních údajů města² bylo v roce 2012 vykonáno 27 % cest autem, 39 % veřejnou dopravou, 28 % pěšky a 6 % na kole. Vzájemný poměr automobilové a veřejné dopravy je tedy podobný Praze (auta 33 %, veřejná doprava 43 %), Vídeň má ale o deset procent vyšší podíl bezmotorové dopravy. Vývoj podílů vykonaných cest v jednotlivých letech naznačuje, že se dopravní chování ve Vídni skutečně daří měnit. Od roku 1993 se podařilo snížit podíl automobilové dopravy o 13 procentních bodů, zároveň navýšit MHD o 10 procentních bodů a zdvojnásobit cyklistickou dopravu. Počet aut na tisíc obyvatel je nízký - 391. Hlavními faktory úspěchu je rozšiřování sítě metra a zón placeného parkování.^{3,4}

rok	autem	MHD	pěšky	na kole
stav 1993	40 %	29 %	28 %	3 %
stav 2003	35 % (1 % moto)	34 %	27 %	3 %
stav 2012	28 %	39 %	28 %	6 %
vize 2020*	25 %	40 %	27 %	10 % (2015)

Tabulka 1: Podíly jednotlivých druhů dopravy na vykonaných cestách.

* U vize pro rok 2020 byl dodatečně navýšen cíl pro podíl cyklo dopravy z 8 % na 10 % v roce 2015, přičemž nebylo rozhodnuto, jak bude tato změna rozdělena mezi ostatní druhy dopravy.

2.3 Řešení automobilové dopravy

Současná síť rychlostních komunikací na území města je rozsahem i charakterem podobná Praze. Liší se však v plánech na další rozvoj. Blízkostí centra prochází rychlostní jihovýchodní tangenta (Südosttangente), charakterem odpovídající pražské Jižní Spojce, s tím rozdílem, že dodnes převádí tranzitní kamionovou dopravu. V tomto ohledu má Praha výhodu spočívající v otevřené jižní části Pražského okruhu. Západní, hornatější částí města vede ulicemi povrchově řešená okružní komunikace Gürtel. V její jižní části se lokálně překládají krátké úseky pod zem, jako podjezdy frekventovaných křižovatek.⁵

Ve východní části vnějšího (polo)obchvatu byly v posledních letech otevřeny nové úseky, ale k dostavbě posledního z nich, kvůli sporům o význam záměru a o poškození okolního prostředí, zřejmě nedojde. Cena stavby by se kvůli tunelu pod Dunajem měla vyšplhat až na dvě miliardy Eur (přes 50 mld. Kč). Radní se navíc obávají, že okruh by přinesl výstavbu skladů a hypermarketů do svého okolí, tedy do oblasti, kterou nelze snadno obsloužit kvalitní hromadnou dopravou. Realizace dalších rychlostních komunikací se ve městě v nejbližší době nechystá, jednak z důvodu nedostatku peněz, jednak proto, že město dává přednost jiným alternativám.⁶



Obrázek 3: Ringstrasse kolem historického centra, jeden směr pro IAD (3 pruhy) a tramvaj, zdroj: archiv Auto*Mat

V roce 2010 bylo uspořádáno referendum o mýtném pro motorová vozidla za vjezd do centra. 70 % respondentů se vyjádřilo proti.⁷

2.4 Parkování

Parkovací zóny pokrývají historické centrum a dále první věnec okresů po okružní třídě Gürtel. Na severovýchodě je hranicí Dunaj. Místní obyvatelé platí ročně 130 Eur. Kdokoliv může v celé zóně parkovat vždy 10 minut zdarma, což je výhodné pro některé řemeslníky a ty, kteří potřebují jen něco vyložit. Ostatní mají možnost parkovat za 60 centů za půl hodiny či 1,2 Eura za hodinu, maximálně však po dobu dvou hodin. Za poplatek si mohou sjednat paušál na delší dobu. Zóny nerozlišují mezi rezidenty a nerezidenty v tom, kde kdo smí parkovat. Zpoplatnění se vztahuje na denní dobu.

Výsledkem zavedení zón je, že lidé do těchto okresů dojíždějí autem za prací podstatně méně než dříve. Výhodou tohoto řešení je nový zdroj finančních prostředků do rozpočtu města. Parkovací zóny fungují v devíti okresech a plánuje se jejich rozšíření. Zavedení je v pravomoci starostů jednotlivých okresů. Město se snaží přesvědčit další starosty, aby zóny zavedli.⁸ Výstavba podzemních parkovišť není obvyklá z důvodu nedostatku peněz na takto drahá řešení.⁹

2.5 Veřejná doprava¹⁰

Vídeňské metro čítá pět linek se 101 stanicemi na 74 km síť. Rozvoj sítě metra je velmi rychlý. Od roku 2000 bylo zprovozněno 16 nových stanic* a počítá se s dalšími úseky (prodloužení U1 na jihu a U2 na obou koncích). Nové úseky financuje napůl Vídeň a Rakousko. Každý zaměstnavatel ve Vídni týdně odvádí speciální daň ve výši 2 Eur za jednoho zaměstnance. V městské pokladně se tak objevují miliony eur ročně určené na rozvoj metra.¹¹

* V Praze se síť o stejný počet 16 stanic rozrostla od roku 1994.

Tramvaje zde na rozsáhlé síti 172 km dvoukolejných tratí plní funkci místní obsluhy. Převážně méně cestujících než metro. Většina linek je ukončena u metra na okraji centra, což nutí cestující přestupovat. Na tramvajové síti zcela chybí preference před ostatními vozidly na světelných křižovatkách. Plány nadále počítají s částečným nahrazováním tramvají novými úseky metra (U1). K tomu docházelo v druhé polovině dvacátého století (podpovrchová tramvaj v úseku Schottentor – Karlsplatz byla přestavěna na metro U2), i po roce 2000. Aktuálně se staví krátké prodloužení u nového Hlavního nádraží a počítá se s výstavbou nové tramvajové tangenty za Dunajem.¹²

Z Vídně vede do města Baden meziměstská tramvajová trať. Místní obsluhu především v okrajových částech zajišťují autobusy. Severozápadní částí města prochází linka S-Bahnu s desetiminutovým intervalem. Hlavní svazek příměstských linek vede jihovýchodně od centra v úseku dlouhém třináct kilometrů, kde spolu všechny linky vytváří interval pět minut. Všechny druhy MHD jsou spojeny v integrovaném dopravním systému VOR. Železniční stanice v regionu jsou obvykle vybaveny parkovišti P+R a B+R. Parkoviště jsou v aglomeraci u 200 stanic a odstavení aut je možné zdarma.

Kapacita P+R na území města je 5300 parkovacích míst, většina relevantní kapacity P+R se nachází u železničních stanic mimo město. V deseti lokalitách nabízejí parkování za tři eura na den, což často vede k parkování v okolních ulicích. Přesto jsou P+R plná a plánuje se jejich rozšiřování. Roční předplatné stojí 550 eur, s celoroční jízdenkou na MHD 468 eur.¹³ Existuje i měsíční a týdenní předplatné.

Roční kupon na MHD stál před tarifní reformou v květnu 2012 449 eur a základní přestupní jízdenka 1,80 eur. Za rok se nově platí 365 eur, jednorázová jízdenka naopak zdražila na 2 eura. Byla zvýšena pokuta za jízdu na černo ze 70 eur na 100 eur. Cyklisté již místo jednorázové jízdenky za 0,90 eur převáží kolo zdarma. Primátor Michael Häupl říká, že cílem tarifní reformy je nalákat více lidí do MHD. Za rok 2009 došlo k meziročnímu nárůstu počtu cestujících o 3,3%.¹⁴

2.6 Cyklistická doprava¹⁵

První cykloopatření, prosté obousměrné cyklostezky, začala ve Vídni vznikat v osmdesátých letech. Díky nim se zvýšil podíl cyklo dopravy na 3 % a neměnil se až do konce století. Po roce 2000 vedly stojany, nové stezky, pouliční půjčovny kol a ve Vídni velmi obvyklé zobousměrnění bočních ulic ke zvýšení podílu zhruba na 6 %. Současná strategie bere tento druh dopravy velmi vážně. Město zvýšilo svůj cíl z 8 % v roce 2020 na 10 % podílu cest v roce 2015. Původní obousměrné cyklostezky v centru už kapacitně nestačí, jsou doplňovány řešeními v provozu, která stezky vzájemně propojují.

Cykloobousměrky umožňují projíždět plošně vedlejšími ulicemi. Zatím je jich vyznačeno 216 kilometrů.¹⁶ Při návrhu cykloobousměrky se zpravidla snižuje počet parkovacích stání. To je možné i díky nepřilíh přístným požadavkům na šířky jízdních pruhů.



Obrázek 4: Z Schéma rychlé kolejevé dopravy - metro, S-bahn a příměstská tramvaj. (zdroj: wien-konkret.at)



Obrázek 5: Historie výstavby metra. Trasy U4 a U6 v centrální Vídni vedou převážně po tělese městské železnice z 19. století. (zdroj: wienerlinien.at)



Obrázek 6: Při dostatku prostoru se staví metro levněji na estakádě (vpravo stanice), zdroj: archiv Auto*Mat

V ulicích je od roku 2003 k dispozici automatizovaná půjčovna kol Citybike Wien. Výměnou za reklamní plochy ji provozuje firma J.C.Decaux. Služba je chápána jako doplněk veřejné dopravy, ale není příliš rozšířená.

2.7 Rozvojové záměry

Od roku 2009 přestavuje Vídeň své hlavní nádraží. Na místě dvojice přilehlých koncových stanic Südbahnhof a Südbahnhof – Ost vzniká nové průjezdné nádraží pro dálkovou dopravu (S-Bahn je zde už veden pod zemí). Na uvolněných drážních pozemcích vznikne nová čtvrť s 5000 byty a 30 000 pracovními příležitostmi.¹⁷ Celé nádraží má být zprovozněno v roce 2015, výstavba má probíhat do roku 2019.

Druhým velkým projektem je nová čtvrť Aspern na pozemcích bývalého letiště. Území má 240 hektarů, vznikne na něm 8 500 bytů pro 20 000 obyvatel a vytvořeno zde bude 20 000 pracovních příležitostí. Na místo bude prodloužena trasa metra U2 dvěma stanicemi.¹⁸

Od roku 2009 ve Vídni také vznikají první bytové projekty pro obyvatele bez aut.¹⁹



Obrázek 7: Cykloobousměrka a zóna 30 ve vnitřní Vídni.
zdroj: archiv Auto*Mat

3. Koncepční, územní a dopravní plánování ve Vídni

Spojovacím článkem několika strategických dokumentů schválených od roku 2000 (Dopravní masterplán 2003, Strategický plán 2004, High-Rise Construction Concept 2002, Climate Protection Programme) je Stadtentwicklungsplan 2005, územní plán z roku 2005.

První dopravní masterplán schválila Vídeň v roce 1994. Současný je z roku 2003. Připravuje se nový územní plán, STEP 2014, který v sobě přímo zahrnuje dopravní masterplán. Je to reakce na rychle se měnící dopravní chování ve městě.

Vídeň pracuje na postupné přeměně dopravního chování svých obyvatel. V roce 2003 přijala Dopravní masterplán, který umocňuje význam šetrnějších druhů dopravy. Pěší, cyklistická a hromadná doprava mají narůstat a nahradit část cest autem. Plán si klade za cíl v roce 2020 dosáhnout podílů: 25 % cest autem, 40 % veřejnou dopravou, 27 % pěšky a 8 % na kole. Dohromady by tři čtvrtiny cest měly být vykonány jinak než autem. Počet kilometrů najetých auty v ulicích by se neměl zvyšovat.^{20, 21} Už dnes se daří v centru množství aut snižovat.

Strategieplan Wien 2004	Strategický plán 2004
Stadtentwicklungsplan 1994 (zkráceně STEP)	Územní plán 1994
Stadtentwicklungsplan 2005	Územní plán 2005
Bauordnung für Wien – BO für Wien	Vídeňský stavební řád (zákon)
Bauregelungsplan	Regulační plány pro výstavbu
Wiener Verkehrskonzept 1994	Dopravní masterplán 1994
Masterplan Verkehr Wien 2003	Dopravní masterplán 2003
Stadtentwicklungsplan 2025	Územní a zároveň dopravní masterplán 2014
Freiraum Stadtraum Wien	plán na rozvoj veřejného prostoru
High-Rise Construction Concept 2002	koncepce pro výstavbu vysokých budov
Climate Protection Programme 2003	program pro ochranu klimatu
Business development concept	Koncepce rozvoje obchodu
Green areas development concept	Koncepce zelených ploch

Tabulka 2: Vybrané strategické a plánovací dokumenty města Vídně

3.1 Strategický plán – Strategieplan Wien 2004

Strategieplan Wien 2004 je aktuální strategický plán přijatý roku 2004. Navazuje na předchozí strategický plán a přizpůsobuje se novým podmínkám vzniklým s rozšířením EU. Obsahuje vizi a širokou škálu úkolů pro nadcházející roky. Jde o rozvoj ekonomického a pracovního trhu, sociální a kulturní inovace nebo rozvoj města a bydlení. Akční plán Dopravního masterplánu 2003 je včleněn do Strategického plánu. Strategický plán poskytl strategické směřování pro Územní plán STEP 2005.²²

3.2 Územní plán 1994 – Stadtentwicklungsplan 1994 (STEP 94)

Územní plány definují celkový územní rozvoj města. STEP 94 sledoval cíl podnitit transformaci v hustě zastavěných čtvrtích a zároveň uspokojit poptávku po bytech v kvalitně navržených rozvojových lokalitách s nejlepším možným napojením na veřejnou dopravu. Pozvolná obnova v hustě zastavěných oblastech je základním kamenem vídeňského městského plánování. Dalším stavebním kamenem v územním plánu je udržení velkých a propojených zelených ploch. 52 % povrchu Vídně jsou zelené plochy, což by mělo zůstat zachováno pro další generace.

Podstatné opatření k zlepšení kvality z architektonického pohledu je pořádání veřejných architektonických soutěží. Zvláštní pozornost je vedle výstavby sociálního bydlení věnována sociální infrastruktuře, jako je dostupnost škol a školek.²³

3.3 Územní plán 2005 – Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 2005)^{24, 25}

STEP 2005 stanovuje rozdělení ploch dle jejich využití. Určuje, kde budou Vídeňané v budoucnu žít, pracovat a trávit svůj čas, kde mají vzniknout nové městské čtvrti, jak mohou být zelené plochy a rekreační oblasti chráněny. Určuje umístění společné infrastruktury, tedy sítě ulic, S-Bahnu, metra a tramvají. Plán je vodítkem pro ty, kteří jsou zodpovědní za detailní plánování rozvoje infrastruktury.

STEP 2005 je spojovací článek více strategických dokumentů, které byly vytvořeny v nedávných letech (Dopravní masterplán 2003, Strategický plán 2004, High-Rise Construction Concept 2002, Climate Protection Programme). Cíle a naplňování STEPu 2005 jsou vyhodnocovány každých pět let. Na základě vyhodnocení je připraven rámeček úprav a dalšího vývoje.

Hlavní principy při vývoji plánu, tedy zapojení veřejnosti, rovné příležitosti pro muže a ženy, udržitelnost a rozmanitost, jsou považovány za samozřejmé.

Hlavní cíle STEP 2005 jsou (zkráceně):

1. Vytvořit atraktivní lokality a infrastrukturu pro investice.
2. Zajistit pestrost a kvalitu životního prostoru rozšiřováním zeleného pásu ve spolupráci s Dolními Rakousy i na jejich území.
3. Soustředit rozvoj k sítím kapacitní veřejné dopravy, efektivně využívat prostor, prosazovat smíšené využití prostoru, zabránit oddělení bydlení, obchodu, průmyslu a sociálních skupin.
4. Zvýšit podíl dopravy ohleduplné k životnímu prostředí a zároveň snižovat podíl automobilové dopravy.
5. Garantovat kvalitu života rovnými příležitostmi v přístupu do kulturních, sociálních, zdravotních a vzdělávacích zařízení.
6. Posílit pozici Vídně jako metropole vědy.

Vlastní výstavba se ve Vídni řídí Vídeňským stavebním zákonem (poslední aktualizace v roce 2012).²⁶ Podle něj není územní plán (na rozdíl od ČR) pro stavebníky závazným dokumentem. Povinnosti pro charakter zástavby jsou právně stanoveny až na úrovni regulačního plánu (viz dále).

3.4 Regulační plány

Jakkoliv se nejedná přímo o dopravní plánování, je žádoucí zmínit, že Vídeň má velmi kvalitní regulační plány. Regulační plány znázorňují, zda a případně jak jsou plochy v územním plánu zastavitelné, respektive jaká práva a povinnosti plynou z regulačních pravidel pro jednotlivé vlastníky. Závazná pravidla pro stavebníky jsou definována zde, na úrovni regulačního plánu, aby se tak dělo s dostatečnou přesností.²⁷ Regulační plány se vyhotovují předem i pro nově budované čtvrti, jako je například Aspenn.

3.5 První dopravní masterplán (Wiener Verkehrskonzept 1994; do r. 2003)

První dopravní masterplán byl navržen a zastupitelstvem města schválen společně s novým územním plánem v roce 1994. Už tehdy byl stanoven cíl zvýšit podíl šetrných druhů dopravy,²⁸ včetně jasněho závazku prosazovat cyklistickou dopravu.²⁹ V jeho rámci se naplnila řada opatření, jako hospodaření s parkovacími místy a další rozšíření sítě metra a cyklostezek.³⁰

3.6 Dopravní masterplán 2003 – Masterplan Verkehr Wien 2003 (-2014)

Druhý dopravní masterplán byl schválen zhruba po deseti letech platnosti prvního plánu.^{31.32} Nový plán si klade za cíl udržet vysokou kvalitu života,³³ snížit do roku 2020 podíl cest autem o deset procentních bodů na 25 %, zvýšit podíl veřejné dopravy z 34 % na 40 % a co nejrychleji zvýšit podíl cyklo dopravy na 8 % (v roce 2010 byl cíl dokonce změněn na 10 % v roce 2015). Tři čtvrtiny cest mají být v roce 2020 vykonány jinak než autem. Dobré zkušenosti s hospodařením s parkovacími místy ve vnitřních čtvrtích od roku 1994 předznamenávají pokračování této politiky. Prostředkem k nárůstu užívání veřejné dopravy je rozšiřování metra a tramvajových tratí tam, kde se staví nové čtvrtě.³⁴ Plán nových tramvajových tratí byl navržen podle hlavních rozvojových lokalit v územním plánu.³⁵

Vídeň proklamuje, že pokud mají být naplněny cíle změny dopravního chování, je nutné stanovit priority a rozdělení uličního prostoru. Nezáleží na tom, zda jde o hlavní nebo boční ulice; požadavky pěších, cyklistů a veřejné dopravy mají být naplněny, v co největším rozsahu.³⁶

Analýzy ukázaly, že přibližně 37 % všech cest autem ve Vídni může být vykonáno bez ztráty kvality pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou. Masterplán proto počítá s propagačními kampaněmi ke změně dopravního chování. Mezi další opatření másterplánu patří zlepšení organizace provozu systémem řízení provozu, flexibilními dopravními značkami, nepřetržitě aktualizovanými dopravními informacemi a naváděním řidičů na volnější komunikace. Vedle rozvoje veřejné dopravy patří mezi nejdůležitější opatření vnější východní polookruh ze severu na jih (ten byl ale v úseku přes Dunaj později pozastaven), terminály pro nákladní dopravu, několik různých dálničních projektů a vytvoření kapacitního spojení na vídeňské letiště.³⁷ Vysokou prioritu má zdvoukolejnění a elektrifikace železnice do Bratislavy se zbudováním stanice v rozvojové lokalitě Aspern.³⁸

3.7 Naplňování masterplánu

Na naplňování masterplánu se podílejí různé subjekty. Oddělení správy města zahrnuje principy rozumného dopravního plánování do své práce. Provozovatelé veřejné dopravy uzavřeli dohody s výrobcí vozidel o spolupráci s cílem zvýšit pohodlí cestujících a omezit emise. Každý krok k naplnění cílů musí brát v úvahu tři hlavní zásady masterplánu: zapojení veřejnosti, udržitelnost a rovné příležitosti žen a mužů.³⁹

Každých pět let se vyhodnocuje, v jakém rozsahu jsou cíle plněny a jestli mohou být s existujícím plánem uskutečněny. Případně jsou do plánu přidána nová opatření, přizpůsobená novým podmínkám, doplněná zprávou, co a kde lze doplnit a zlepšit.

3.8 Vyhodnocení masterplánu v roce 2008 a následná opatření

Dopravní masterplán z roku 2003 byl v roce 2008 vyhodnocen s následujícími výsledky:

- Cíl snížit podíl cest automobilem na 25 % je již naplněn v oblasti uvnitř okružní třídy Gürtel. Intenzita dopravy na hlavních komunikacích poklesla od roku 1990 do roku 2005 asi o 9 %.
- Počet kilometrů ujetých autem na jednoho obyvatele klesl od roku 2003 z 6,3 na 6,1 km.
- Nepodařilo se dosáhnout stanovených cílů na ochranu klimatu. Namísto 5-ti procentního snížení emisí CO₂ na hlavu v porovnání s rokem 1990 došlo k nárůstu o 15 až 25 %, především kvůli postupnému zvyšování hmotnosti vozidel v posledních letech.
- Nepodařilo se naplnit stanovené cíle pro NO₂. Důvodem je rostoucí používání diesellových motorů.⁴⁰

Hospodaření s parkovacími místy ve vnitřních čtvrtích od roku 1994 dle města přineslo dobré výsledky a bude se v něm pokračovat.⁴¹

V plánu pak byly učiněny změny, probíhající opatření byla upravena dle aktuálních podmínek.⁴² Nejvyšší prioritu získalo zkvalitnění železnice na Marchegg (elektrifikace, zdvoukolejnění) jako rychlé páteřní spojení mezi Vídní a Bratislavou, s novou železniční stanicí v budované čtvrti Aspern. Plán rozšíření tramvajových tratí z roku 2003 byl upraven podle aktuálního vývoje v územním plánu.⁴³

3.9 Územní a zároveň dopravní masterplán 2014

V září 2012 se začal připravovat nový územní plán STEP 2014. Ten je rovnou sloučen s dopravním masterplánem. Je to reakce na rychle se měnící dopravní chování ve městě. Jeden a půl roku se bude přepracovávat obsah stávajících územních plánů. Do tohoto procesu také budou obyvatelé zapojeni.⁴⁴ Plán počítá s výhledem do roku 2025. Bude schválen zastupitelstvem města v roce 2014. Prezentuje hlavní rozvojové perspektivy Vídně a určuje strategický rámec rozvoje města v období do roku 2025.

Hlavními tématy plánu jsou:

- rozvoj města,
- rozvoj důležitých center a lokalit pro obchod,
- veřejný prostor,
- zelené a rekreační plochy,
- městský systém dodávky energií se speciálním zaměřením na nové technologie,
- problematika efektivní kontroly procesu územního plánování.⁴⁵

3.10 Plán rozvoje cyklistické dopravy

Rozvoj cyklo dopravy je řešen v rámci Dopravního masterplánu 2003. Jedním z cílů s nejvyšší prioritou bylo zvýšení podílu cyklo dopravy do roku 2020 na 8 %. V listopadu 2010 ale podepsali primátor Michael Häupl a radní Maria Vassilakou dohodu, kterou tento cíl zvýšili na 10 % v roce 2015.⁴⁶

Mezi cíle v Dopravním masterplánu 2003 pro cyklodopravu patří:

- rozšíření sítě hlavních tras,
- zvýšení kvality stávající sítě,
- zvýšení objektivní a vnímané bezpečnosti,
- dobré spojení s metrem a linkami S-Bahnu pomocí Bike & Ride, především v rozvojových lokalitách,
- vytváření příležitostí k parkování odolných proti počasí a krádežím.

3.11 Další plány

Počet usmrcených a vážně zraněných v dopravě by měl být snížen o 50 % do roku 2020. Proto budou zesíleny a rozšířeny různé projekty. Bezpečností audits v průběhu plánování, uspořádání ulic beroucí v potaz děti a starší lidi, informační kampaně a prosazování rovných příležitostí mužů a žen, tomu všemu bude věnována zvýšená pozornost.⁴⁷ Existuje plán na rozvoj veřejného prostoru.⁴⁸ Další plány utvořené v nedávné době je koncepce pro výstavbu vysokých budov a program pro ochranu klimatu.⁴⁹

Součástí územního plánu STEP 2005 jsou další dílčí dokumenty Koncepce rozvoje obchodu vytyčují rozvojové lokality strategické důležitosti (například Hlavní nádraží a čtvrť Aspern). Koncepce zelených ploch vymezuje hranice chráněných území, například podél Dunaje či Vídeňského lesa. Přesně určuje oblasti, kde je výstavba zakázána kvůli zájmům přírody a ochraně prostředí. To je doplněno koncepcí pro důležité zelené plochy malého a velmi malého rozsahu, pro rekreační oblasti v hustě zastavěných čtvrtích, které mají na zachování stejné právo. Koncepce výstavby usiluje o kompletně nový přístup v plánování. Ukazuje hrubý náčrt, kde bude zastavění možné, jaká maximální hustota využití je dovolena, jaké části Vídně musí být vymezeny pro účely ochrany přírody a kde jsou hlavní rozvojové lokality.⁵⁰

3.12 Participace

Zapojení veřejnosti získalo na důležitosti v posledních dvaceti letech a stalo se neoddelitelnou součástí jakéhokoliv velkého projektu. K tradičním účastníkům, tedy investorům, úředníkům a politikům, byli přizváni ještě obyvatelé a zúčastněné osoby.⁵¹

Zapojení veřejnosti je jednou ze tří hlavních zásad masterplánu 2003. Ve všech městských částech se k němu konaly veřejné debaty. Město přizvalo k diskusi různé zájmové skupiny a zřídilo webovou stránku, kde každý mohl vyjádřit svůj názor. Zřídilo skupinu, která přípravu plánu koordinovala.⁵² Byli zapojeni experti z různých odborů správy města a externí konzultanti z neziskových organizací, komory práce, komory obchodu a výzkumných ústavů. Zapojení obyvatel byla věnována speciální pozornost. Příprava masterplánu byla největším projektem zapojení veřejnosti ve Vídni.⁵³

Ve stále probíhajícím procesu zapojení veřejnosti Vídeň 2025 – moje budoucnost, mohou Vídeňané sdílet své nápady a vize města a jeho rozličných čtvrtí. Nová webová stránka⁵⁴ poskytuje platformu pro diskusi a participaci. Nabízí informace o místních a regionálních strategiích, konceptech rozvoje, ale také příklady z Rakouska a zahraničí. Kdo má zájem, může sdílet texty, videa a fotky na facebookové stránce, flickru či twitteru.⁵⁵

V roce 2010 bylo uspořádáno referendum o mytném pro motorová vozidla za vjezd do centra. 70 % respondentů se vyjádřilo proti.⁵⁶ V březnu 2013 se konalo místní referendum s otázkami ohledně parkovacích zón, kandidatury na olympijské hry, městských službách a energetické politice.⁵⁷

Byla zřízena „schránka na cyklistická přání“. Oficiální stránky cyklistiky ve Vídni ji propagují slovy: „Jestliže chybí při cestě kus stezky nebo stavba přerušila stezku bez vyznačené objížďky, sem lze poslat připomínky.“⁵⁸ Stránky města nabízejí petiční platformu, lidé zde mohou spouštět vlastní petice.⁵⁹

4 Dílčí dopravní strategie a jak se s nimi pracuje

Dopravní masterplán, strategické a územní plány jsou nezbytným rámcem pro dílčí strategie, které jsou často také jejich přímou součástí. Plány jsou spolu také vzájemně propojeny. Plán nových tramvajových tratí v dopravní masterplánu 2003 byl navržen podle klíčových, rozvojových lokalit v územním plánu.⁶⁰ Akční plán Dopravního masterplánu 2003 je včleněn do Strategického plánu. Strategický plán poskytl schéma směřování pro Územní plán STEP 2005.⁶¹ STEP 2005 je pak spojovacím článkem několika strategických dokumentů, které byly vytvořeny posledních letech (Dopravní masterplán 2003, Strategický plán 2004, High-Rise Construction Concept 2002, Climate Protection Programme).⁶²

4.1 Veřejná doprava

Rozvoj veřejné dopravy nemá zvláštní strategie a je řešen přímo v rámci masterplánu. Jedním z nejdůležitějších infrastrukturních projektů masterplánu 2003 je nové Hlavní nádraží (popsáno dříve), rozšíření metra, tramvajových linek a parkovišť P+R.⁶³

4.2 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava se řeší také v rámci masterplánu. Rozhodnutí urychlit zvyšování podílu cyklo dopravy (z cíle na 8 % pro rok 2020 se v roce 2011 stalo 10 % pro rok 2015) vedlo k dopracování soustavy opatření na podporu cyklistické dopravy.⁶⁴ Mezi tato opatření patří další rozvoj cyklo dopravní sítě s jednotnými standardy:

- investice 6 mil. Euro ročně (cca 160 mil. Kč) do výstavby chybějících částí sítě a vylepšování existující cykloinfrastruktury,
- důsledné zprůjezdňování jednosměrných ulic pro cyklisty v protisměru,
- další rozšiřování Bike & Ride s vysokou kvalitou,
- zákonné předpisy pro zřizování parkování pro kola při stavbách a rekonstrukcích budov,
- výrazné navýšení kapacity stojanů na kola ve veřejném prostoru,
- zrušení povinnosti cyklistů použít jim určenou infrastrukturu v Zákoně o provozu na pozemních komunikacích,
- pokračování půjčovny kol Citybike Wien.⁶⁵

V roce 2011 byla délka infrastruktury pro cyklisty 1 206 km, na začátku 90. let to bylo pouhých 190 km. Síť bude postupně dokončena programem na zaplňování jejích mezer. Měla by být atraktivnější díky sjednoceným standardům výstavby.⁶⁶ Kromě dostavby sítě a infrastruktury město připravuje balíčky dalších procyklistických opatření,⁶⁷ včetně iniciativ propagujících cyklistickou dopravu.

4.3 Pěší doprava

V rámci Dopravního masterplánu 2003 byla zřízena koordinační kancelář pro záležitosti chodců.⁶⁸ Dopravní masterplán 2003 mluví o tom, že chůze bude zatraktivněna prostřednictvím vymáhání minimální šířky chodníku dva metry, odstranění bariér, instalace hmatových a akustických naváděcích systémů a prodloužení doby zelené na přejití. Semafory pro pěší před začátkem červené zobrazí blikající zelenou, což snižuje nejistotu chodců při přecházení.⁶⁹ Dále se provádělo:

- posilování pocitu bezpečí, cesty prostředím s lidmi, nikoliv opuštěnými nebezpečnými podchody
- zajištění dobré viditelnosti a dostatečného osvětlení na zastávkách veřejné dopravy,
- zlepšení orientace lidí s omezenými možnostmi pohybu a orientace ve spolupráci s odborníky.

Vídeň má specifikována zvláštní kritéria kvality sítě pro pěší. Přechod mezi hlavní a boční ulicí má být jasně rozpoznatelný pomocí zvláštních stavebních opatření - například zvýšením přechodu v úrovni chodníku. Na přechodu se světelnou signalizací by měl být průměrný čekací čas chodců snížen na maximálně 40 vteřin. Cesty se staví tak, aby byly použitelné bez zbytečných oklik. Překonávání výškových rozdílů bude zajištěno rampami u již existujících schodů pro vozíčkáře a lidi s kočárky. Zastávky veřejné dopravy a frekventované podchody či nadchody budou vždy vybaveny výtahy. Zásadní je bezpečnost cest v obydlených čtvrtích ve dne i v noci. V kritériích se dále myslí na chování chodců, zachování existujících průchodů, dostatečné osvětlení či minimální výšku 2,2 metry pro eliminaci rizika zranění hlavy.⁷⁰

5 Závěr

Ve Vídni rostl podíl automobilové dopravy mezi roky 1970 a 1990 (z 33 na 40 %). Od roku 1990 se tento trend podařilo zvrátit.⁷¹ Za 19 let se podařilo snížit podíl automobilové dopravy o 13 procentních bodů, zároveň navýšit MHD o 10 procentních bodů a zdvojnásobit cyklistickou dopravu. Hlavními faktory úspěchu jsou rozšiřování sítě metra a zón placeného parkování.^{72, 73}

Vídeň postupuje podle svého dopravního masterplánu, faktická dopravní politika jej ale přizpůsobuje politickým prioritám města. Po volbách v říjnu 2010 se k tradičním Sociálním demokratům přidali do koalice Zelení. To vedlo k jistým změnám ve stanovení cílů i v naplňování aktuálního dopravního masterplánu. Na neurčito byl odložen záměr dostavby vnějšího okruhu, včetně tunelu pod Dunajem, a zvýšila se podpora cyklistické dopravy. V současnosti není zřejmé, do jaké míry nový územní plán vzniká proto, že ten původní již zastaral, nebo na základě většího politického důrazu na udržitelnost a životní prostředí ve městě.⁷⁴

1. Quality of living - Vienna remains no. 1. In: [Http://www.wien.gv.at/](http://www.wien.gv.at/) [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/english/politics-administration/mercero-study.html>
2. Daseinsvorsorge - ÖPNV. Wiener stadtwerte [online]. © 2011 [cit. 2013-07-25]. Dostupné z: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerte.at/daseinsvorsorge/oepnv/modal-split.html>
3. TRANSPORT MASTER PLAN VIENNA 2003 Abridged Version [online]. 2006[cit. 2012-02-16]. ISBN 3-902015-58-6. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/mpv2003-kurzfassung-englisch.pdf>
4. Osobní konzultace, Gregor Stratil-Sauer, odbor plánování dopravy města Vídně
5. Wien - ASFINAG. [Asfinag.at](http://www.asfinag.at/) [online]. [cit. 2012-02-13]. Dostupné z: <http://www.asfinag.at/strassennetz/wien>
6. Osobní konzultace, Rüdiger Maresch, mluvčí pro dopravu a životní prostředí z vídeňské Strany zelených
7. Osobní konzultace, Rüdiger Maresch, mluvčí pro dopravu a životní prostředí z vídeňské Strany zelených
8. Dopravní plánovač G. Sauer na odboru plánování dopravy prohlašuje doslova: „Město je příliš malé, než aby měl každý právo na zaparkování před svým domem.“
9. Osobní konzultace, Rüdiger Maresch, mluvčí pro dopravu a životní prostředí z vídeňské Strany zelených
10. Osobní konzultace, Gregor Stratil-Sauer, odbor plánování dopravy města Vídně
11. U-Bahn-Taxe und Gastgärten teurer. In: Wiener Zeitung Online [online]. 14.12.2011 [cit. 2012-02-16]. Dostupné z: http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/chronik/418854_U-Bahn-Taxe-und-Gastgaerten-teurer.html
12. TRANSPORT MASTER PLAN VIENNA 2003 Abridged Version [online]. 2006[cit. 2012-02-16]. ISBN 3-902015-58-6. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/mpv2003-kurzfassung-englisch.pdf>
13. P + R Tarife. Park and Ride in Wien [online]. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.parkandride.at/Tarife.html>
14. Jahreskarten werden billiger – wien.ORF.at. [Wien.ORF.at](http://www.wien.orf.at/) [online]. 11.10.2011 [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.wien.orf.at/news/stories/2505046/>
15. Osobní konzultace, Gregor Stratil-Sauer, odbor plánování dopravy města Vídně
16. Dle slov dopravního plánovače G. Sauera jsou nejen hrdí na tento přístup, dokonce jej pokládají za velmi bezpečné opatření. Za 30 let měli v těchto ulicích jen 3 závažné dopravní nehody (z toho jednu smrtelnou), ale nebyla zde prokázána příčinná souvislost s legalizací protisměrného provozu jízdních kol.
17. Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien - mehr als ein Bahnhof. In: www.hauptbahnhof-wien.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Projekte/index.jsp>
18. [Https://smartcity.wien.at](https://smartcity.wien.at) [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <https://smartcity.wien.at/site/en/themen/verkehr-stadtentwicklung/aspern-seestadt/>
19. [Https://smartcity.wien.at](https://smartcity.wien.at) [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <https://smartcity.wien.at/site/en/themen/verkehr-stadtentwicklung/autofreies-wohnen-in-der-stadt/>
20. TRANSPORT MASTER PLAN VIENNA 2003 Abridged Version [online]. 2006[cit. 2012-02-16]. ISBN 3-902015-58-6. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/mpv2003-kurzfassung-englisch.pdf>
21. Osobní konzultace, Gregor Stratil-Sauer, odbor plánování dopravy města Vídně
22. Strategieplan Wien 2004 - Wien hat Visionen. In: [Wien.at](http://www.wien.at/): Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/strategieplan/>
23. New Strategies. In: [Wieninternational.at](http://www.wieninternational.at/) [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/new-strategies-en>
24. STEP 05 – Defining key coordinates for the future. In: [Wieninternational.at](http://www.wieninternational.at/) [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/step-05-defining-key-coordinates-for-the-future-en>
25. Stadtentwicklungsplan 2005 - STEP 05. In: [Wien.at](http://www.wien.at/): Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/index.html>
26. Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien). In: [Wien.at](http://www.wien.at/): Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/html/b0200000.htm>
27. Vídeň, Mnichov nebo Berlín – evropský urbanismus vychází ze společných kořenů. In: [Uppraha.cz](http://www.uppraha.cz) [online]. 2012 [cit. 2013-07-28]. Dostupné z: <http://www.uppraha.cz/clanek/115/viden-mnichov-nebo-berlin-evropsky-urbanismus-vychazi-ze-spolecnych-korenu>

28. New Strategies. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/new-strategies-en>
29. Politische Zielsetzungen - Generelle Radverkehrsplanung. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/rad-ziele.html>
30. Masterplan Verkehr Wien 2003. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/index.html>
31. Daseinsvorsorge - ÖPNV. Wiener stadtwerte [online]. © 2011 [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerte.at/daseinsvorsorge/oepnv/modal-split.html>
32. STADTENTWICKLUNG WIEN, Magistratsabteilung 18. Masterplan Verkehr Wien Positionspapier [online]. Wien, 2002 [cit. 2013-08-28]. ISBN 3-902075-37-3. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007372.pdf>
33. Traffic Master Plan 2003 - Goals for 2012. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>
34. The 2003 Transport Master plan for Vienna. In: RAUTER, Andreas. Polisnetwork.eu [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Vienna%20_PILOT%20good%20practice_.pdf
35. Fortschreibungsergebnisse - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/fortschreibungsergebnis>
36. Verkehrsberuhigung. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/verkehrsberuhigung/index.html>
37. Traffic Master Plan 2003 - Goals for 2012. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>
38. Fortschreibungsergebnisse - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/fortschreibungsergebnisse.html>
39. Developing an integrative, gender sensitive Transport Master Plan as a participatory process. In: Best-practices.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: http://www.bestpractices.at/main.php?page=vienna/best_practices/administration/transport_mas
40. Ergebnisse der Evaluierung - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/evaluierungsergebnisse.html>
41. The 2003 Transport Master plan for Vienna. In: RAUTER, Andreas. Polisnetwork.eu [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Vienna%20_PILOT%20good%20practice_.pdf
42. Evaluierung und Fortschreibung - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/index.html>
43. Fortschreibungsergebnisse - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/fortschreibungsergebnisse.html>
44. STEP 05 – Defining key coordinates for the future. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/step-05-defining-key-coordinates-for-the-future-en>
45. Vienna 2025 – ideas for the future. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/aktuell/vienna-2025-ideas-for-the-future-en>
46. Politische Zielsetzungen - Generelle Radverkehrsplanung. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/rad-ziele.html>
47. Traffic Master Plan 2003 - Goals for 2012. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>
48. Freiraum Stadtraum Wien - Leitbild für den öffentlichen Raum. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/freiraum-stadtraum-wien.html>

49. STEP 05 – Defining key coordinates for the future. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/step-05-defining-key-coordinates-for-the-future-en>
50. STEP 05 – Defining key coordinates for the future. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/step-05-defining-key-coordinates-for-the-future-en>
51. New Strategies. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/new-strategies-en>
52. Developing an integrative, gender sensitive Transport Master Plan as a participatory process. In: Best-practices.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: http://www.bestpractices.at/main.php?page=vienna/best_practices/administration/transport_mas
53. The 2003 Transport Master plan for Vienna. In: RAUTER, Andreas. Polisnetwork.eu [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Vienna%20_PILOT%20good%20practice_.pdf
54. [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <https://www.wien2025.at/>
55. Vienna 2025 – ideas for the future. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/aktuell/vienna-2025-ideas-for-the-future-en>
56. Osobní konzultace, Rüdiger Maresch, mluvčí pro dopravu a životní prostředí z vídeňské Strany zelených, duben 2011
57. Results of Vienna's municipal referendum in 2013. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/aktuell/results-of-viennas-municipal-referendum-in-2013-en>
58. Fahrrad Wunschbox. [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.fahrradwien.at/fahrrad-wunschbox/>
59. Petitionsplattform. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/petition/online/>
60. Fortschreibungsergebnisse - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/fortschreibungsergebnisse.html>
61. Strategieplan Wien 2004 - Wien hat Visionen. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/strategieplan/>
62. STEP 05 – Defining key coordinates for the future. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/step-05-defining-key-coordinates-for-the-future-en>
63. Traffic Master Plan 2003 - Goals for 2012. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>
64. Hauptradverkehrsnetz Wien. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>
65. Politische Zielsetzungen - Generelle Radverkehrsplanung. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/rad-ziele.html>
66. Traffic Master Plan 2003 - Goals for 2012. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>
67. Generelle Radverkehrsplanung. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/index.html>
68. Developing an integrative, gender sensitive Transport Master Plan as a participatory process. In: Best-practices.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: http://www.bestpractices.at/main.php?page=vienna/best_practices/administration/transport_mas
69. Traffic Master Plan 2003 - Goals for 2012. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>
70. Fußgängerkehr - Planungsergebnis Masterplan Verkehr Wien 2003. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/ergebnis/fussgaenger.html>

71. Evaluierung und Fortschreibung - Masterplan Verkehr 2003/2008. In: Wien.at: Magistrat der Stadt Wien, Rathaus, A-1082 Wien [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/index.html>
72. TRANSPORT MASTER PLAN VIENNA 2003 Abridged Version [online]. 2006[cit. 2012-02-16]. ISBN 3-902015-58-6. Dostupné z: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/mpv2003-kurzfassung-englisch.pdf>
73. Osobní konzultace, Gregor Stratil-Sauer, odbor plánování dopravy města Vídně, duben 2011
74. Osobní konzultace Rüdiger Maresch, mluvčí pro dopravu a životní prostředí vídeňské Strany zelených, duben 2011
75. Results of Vienna's municipal referendum in 2013. In: Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-22]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/aktuell/results-of-viennas-municipal-referendum-in-2013-en>
76. Wieninternational.at [online]. [cit. 2013-07-29]. Dostupné z: <http://www.wieninternational.at/en/content/vienna-is-different-city-and-federal-province-in-one-en>

Přílohy

Podrobnější informace o dopravním masterplánu

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/index.html>

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/evaluierung/evaluierungsergebnisse.html>

Preference veřejné dopravy

Vídeň si je vědoma nízké preference veřejné dopravy a snaží se tento stav změnit. Pod heslem: „Stavět jen na zastávkách!“ se aplikuje řada opatření pro preferenci tramvají a autobusů:

- prostorové oddělení veřejné a individuální automobilové dopravy (tramvajové pásy, vyhrazené pruhy),
- počítači řízené sledování polohy ke zvýšení přesnosti jízdy,
- dynamická preference na signalizovaných křižovatkách,
- je definován cíl zvýšit cestovní rychlost na více než 20 km/h ve městě a na více než 15 km/h v zastavěné oblasti města,
- bude zvýšen komfort cestujících na zastávkách: lavičky, ochrana před počasím, bezbariérový přístup, jsou stanoveny standardy pro informační systém (jízdni řády, mapy sítě, dynamické displeje).

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/index.html>

Místní referendum z března 2013

V březnu 2013 probíhala místní referenda k parkování, olympijským hrám a privatizaci veřejných služeb.

Všechny kromě první otázky mají odpověď Ano, či Ne.

Co má být vykonáno pro zlepšení dostupnosti parkovacích míst a kvality života obyvatel v městských částech? hospodaření s parkovacími místy by mělo být zavedeno ve všech městských částech mělo by se najít řešení pro městskou část (s přihlédnutím k zájmům sousedních městských částí)

Má se město ucházet o pořádání letních Olympijských her v roce 2028?

Má město vyvíjet další projekty udržitelné energie, následující příklad solární elektrárny obyvatel, které jsou kofinancovány obyvateli?

Místní podniky poskytují důležité služby pro obyvatele, jako dodávky vody, kanalizaci, odvoz odpadu, dodávky energie, nemocnice, sociální bydlení a veřejnou dopravu. Jste pro ochranu těchto podniků před privatizací?⁷⁵

Volební lístky při volbách i referendu bylo možné místo návštěvy volební místnosti posílat poštou.⁷⁶

Další informace

Komentáře k bezpečnosti jednosměrných ulic zobousměrněných pro cyklisty:

In the 1990s, the Salzburg Road Safety Board (KFV) investigated all registered road accidents featuring bodily injury over a period of three years. Around 20% of the accidents involved cyclists, but only 0.3% occurred in one-way streets. Even if it is not known in which direction the cyclists involved were travelling, it is clear that there are hardly any accidents in one-way streets – and Salzburg isn't exactly famous for its wide avenues.

This brings us to the next question: how wide should a one-way street be to ensure optimum safety for oncoming cyclists? Guidelines established by the City of Graz in 1997 recommend an absolute minimum cycle path width of 1.2m, with 1.5m seen as being perfectly adequate, as well as 2.5m for cars. Matters are complicated by issues such as speed limits, bends, parking spaces and room for avoiding obstacles. Then there are plenty of other details, such as how everything should be marked and separated. In summary, however, a street width of 3.7m is considered the minimum and four metres is thought to be satisfactory in Graz (and elsewhere) for a cycle path against the direction of traffic on a one-way street.

At the end of the day, both experience and statistics show that motorists also drive more carefully and slowly in one-way streets with oncoming cyclists and that this leads to reduced risks for pedestrians too.

<http://www.wieninternational.at/en/aktuell/one-or-two-way-streets-en>

Vídeň slíbila snížení celkové emise CO2 mezi lety 1990 a 2010 o 14 %. Ovšem emise se zvýšily a doprava je za to zodpovědná v nepoměrné míře.

<http://www.wieninternational.at/en/content/traffic-master-plan-2003-goals-for-2012-en>

Rozhovor s ředitelem Integrovaného dopravního systému

<http://www.wieninternational.at/en/aktuell/realising-that-it-is-smarter-to-decide-against-a-car-en>

Projekty rozšíření tram a metro

<http://www.wieninternational.at/en/aktuell/viennese-rails-en>

System navádění na parkovací místa

<http://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrsmanagement/parken.html>

Jak plánujeme metro, participace i u výstavby metra

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/planungsprozess.html>

60 procent pěších cest vykonají ženy, jen 40 procent muži

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/ergebnis/fussgaenger.html>

<https://www.wien2025.at/site/>

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/index.html>

Dopravní management

<http://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrsmanagement/vema/index.html>

Realizační tým

- Vratislav Filler
- Martin Fleischmann
- Matěj Gloser
- Kristina Karasová
- Václav Kříž
- Renata Lomnická

Vydání této studie finančně podpořil Fond Otakara Motejla.