



Plánovací proces – synergie s dalšími plány a aktivitami

Ing. Jan Spousta, CDV



Dopravní politika

Dopravní politika ČR

Dopravní politika EU, Akční plán pro mobilitu ve městech

Územní plánování

Politika územního rozvoje

Zásady územního rozvoje

Územní plán

Plánování udržitelné mobility

Generel dopravy

Plán dopravní obslužnosti

Plán udržitelné mobility



Dopravní politika

je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti.

Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013

je komplexním materiálem, který stanovuje strategické a koncepční cíle v oblasti dopravy a dopravních sítí; návrh na další období (do r. 2020 s výhledem do 2050) by měl být zpracován letos.

Dopravní politika ČR ve vztahu k městům:

Priorita 1 – dosažení vhodné dělby přepravní práce,

Priorita 2 – zajištění kvalitní dopravní infrastruktury,

Priorita 5 Rozvoj dopravy v regionech:

5.1 Rozvoj a budování IDS

5.2 Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech,

5.3 Využití možností nemotorové dopravy



Dopravní politika EU

- **Bílá kniha Evropské dopravní politika pro rok 2010: Čas k rozhodnutí**
(2001, revize 2005-2006)

- **Akční plán pro mobilitu ve městech** (EP, EK 2009)

Návrh krátko- a střednědobých akcí, zaměřených na specifické otázky městské mobility. EK nabízí dobrovolné partnerství místním, regionálním a národním úřadům při spolupráci ve vybraných oblastech společného zájmu ... **princip subsidiarity** (městská mobilita v pravomoci města/regionu)

- **Bílá kniha 2011 + Itinerář do roku 2050**

Cíle do roku 2050:

- žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech;
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě;
nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy;
- 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu;
- uvedená opatření do roku 2050 přispějí k 60% snížení emisí z dopravy



Územní plánování

Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon), hlava II

§ 18 Cíle územního plánování

(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

Základní dokumenty:

Stát (MMR/vláda): Politika územního rozvoje

Kraj: Zásady územního rozvoje

Obec: Územní plán a regulační plán pro území obce

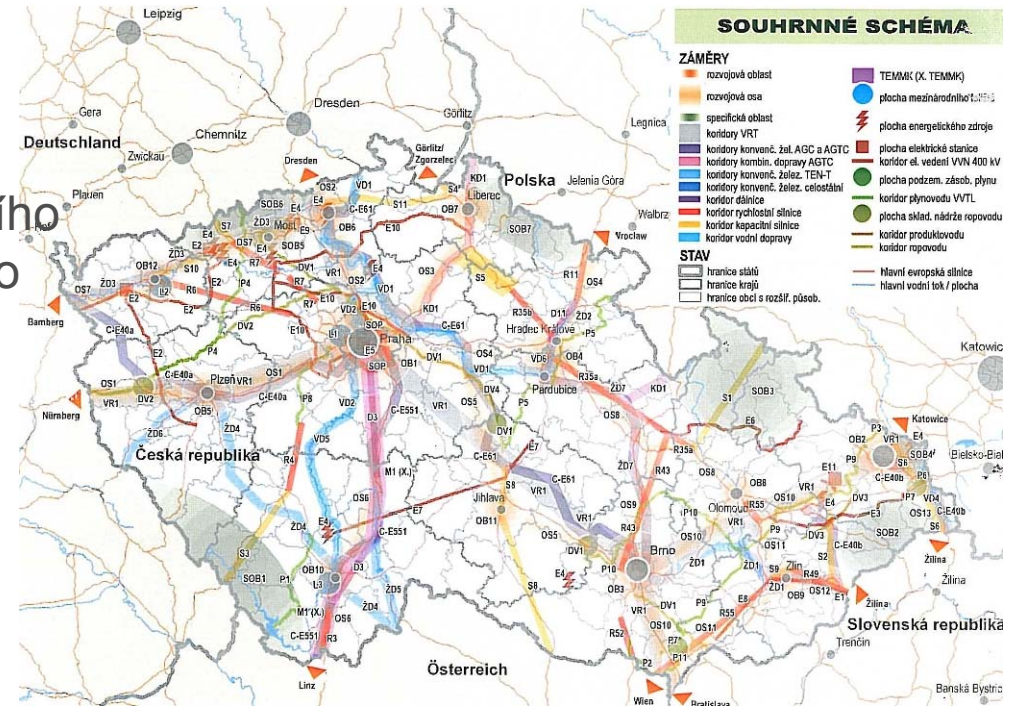


Územní plánování

Politika územního rozvoje stanoví republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

Zásady územního rozvoje řeší komplexně problémy kraje z hlediska ochrany ŽP a zdraví, zohledňují ekonomické hledisko a sociální souvislosti (infrastruktura, školy, zdravotnická zařízení, veřejná doprava)

Územní plán obce (města) stanoví základní **koncept** rozvoje území obce, jeho **plošného a prostorového uspořádání**, uspořádání krajiny a **konceptu veřejné infrastruktury**; vymezí zastavěné území, plochy a koridory





Plánování udržitelné mobility

Generel dopravy: využívány v ČR dlouhodobě, dnes především pro konkrétní problémy nebo druhy dopravy (výběr podle konkrétních podmínek města)

Plán dopravní obslužnosti území: povinný dokument na úrovni státu (MD) a krajů (**zákon č.194/2010 Sb.**), na nižší úrovni dobrovolný – řeší zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejné hromadné dopravy

Plán udržitelné mobility: je součástí městského plánování. Zahrnuje jak rozvoj dopravní infrastruktury (převzatý z územního plánu, popř. rozpracovávající do větších podrobností), tak způsob zajištění mobility (tj. procesy) na jeho „území“.

Plán udržitelné mobility je východiskem a podkladem pro aktualizaci dopravních generelů a územních plánů



Generel dopravy

Základní dokument na úrovni kraje nebo obce, specifikující realizaci opatření a projektů plynoucích z dopravních politik a koncepcí. Podkladem pro jejich zpracování jsou demografická, socio-ekonomická a dopravně inženýrská data získaná ze statistik i vlastních průzkumů. Cílem Generelu dopravy je rozpracovat Zásady rozvoje dopravy do konkrétní podoby v řešeném území a tím zakotvit konkrétní řešení výhodná pro dopravu do procesu rozhodování státní správy o podobě města. Generel slouží jako podkladový dokument pro územní plánování.

Obsah:

- vymezení rozsahu problematiky (zejména trasy celoměstského významu, trasy významné z hlediska více městských částí nebo velkého počtu uživatelů)
- vymezení spolupráce mezi různými úrovněmi veřejné správy a s odbornou i všeobecnou veřejností
- návrh hlavních tras (zdroje – cíle, problematické oblasti)
- analýza současného stavu, požadované cíle ... stanovení měřitelných ukazatelů a jejich sledování



Plán dopravní obslužnosti území

Obsah (dle § 5, odst. 3 Zákona č.194/2010 Sb):

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících
 - předpokládaný rozsah poskytované kompenzace
 - časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv
 - harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících
- Platnost plánu nejméně 5 let

Plány dopravní obslužnosti jsou v současnosti finalizovány – různá úroveň (v některých krajích do detailů, jinde jen velmi rámcový dokument). Problémem objem prostředků na financování na úrovni státu i krajů, nejasněná výše podpory státu do železniční přepravy



Plán udržitelné mobility

(Akční plán EK pro městskou mobilitu, 2009)

Plány mobility jsou nástrojem integrovaného územního plánování. Účelem plánů udržitelné mobility je posílení souvislosti mezi územním rozvojem a dopravní politikou. Zodpovědné úřady musí identifikovat cíle a najít způsoby, jak omezit negativní vlivy automobilové dopravy. Plány musí zahrnovat potřeby všech oblastí městského života, spojené s dopravou a musí být konzultovány se všemi činiteli procesu i občany.

Mobilita se týká všech - obyvatel města i dojíždějících do města za prací nebo studiem, aktivních pracujících, seniorů, návštěvníků – turistů. Mobilita může určovat nejdůležitější rozhodnutí v životě: výběr místa k bydlení, místa pracoviště nebo studia. Jednotlivá opatření i plán jako celek posuzován odborníky, zastupujícími celou řadu oborů, výsledek musí být dosažen jako konsensus s co nejširším okruhem veřejnosti. Dnešní rozhodnutí tak zabezpečí mobilitu zítřka.



Plán udržitelné mobility – doporučené postupy:

- Potřeby: shoda na tom, že dopravní situace potřebuje řešení
- Cíle: udržitelná doprava, ekonomická konkurenceschopnost
- Ukazatele: pro plánování, monitoring, vyhodnocení
- Řešení: podpora MHD/VHD, zelené zóny, zpoplatnění parkování a vjezdu, městská logistika, nemotorová doprava
- Integrované strategie: musí zahrnovat všechny druhy dopravy, navazovat na územní plán, uvažovat se sociálními otázkami
- Měření a hodnocení: rovnováha mezi sociálním, environmentálním a ekonomickým dopadem
- Bariéry: stanovit zodpovědnost, přijatelnost pro veřejnost, informovanost, financování
- Opatření a jejich úspěšnost: institucionální, akceptovatelnost pro veřejnost, osvědčené postupy a technologie, financování i v budoucnosti
- Partnerství a zapojení veřejnosti: úřady, občané, podnikatelé, média
- Implementace: viditelnost výsledků, dlouhodobá stabilizace



Vztah Územní plánování – Dopravní plánování

- **Územní plánování** řeší využití příslušného území
- **Dopravní plánování** řeší (dopravní) procesy, které obvykle přesahují rámec území, ale netýkají se přitom území vyšší úrovně

Je nutná dohoda mezi obcemi (+ krajem) na komplexním dopravním řešení; v mnoha případech dlouhodobý a obtížný proces

Realita:

- obce se snaží získat obyvatele i podnikatele = vyčlenění a následně výstavba rezidenčních čtvrtí a průmyslových zón, bez ohledu na možnosti dopravní infrastruktury (nekapacitní, technicky nevyhovující) i zajištění udržitelných forem dopravy (neúnosné náklady na MHD/VHD při relativně nízké využitelnosti), důsledkem prudký nárůst IAD a silniční nákl. dopravy
 - spádová města nemají legislativní možnost tomuto jevu zabránit, přitom nesou značnou část finančních i společenských nákladů
 - postoj krajů k potřebám zlepšení infrastruktury i dopravní obslužnosti se liší
- >> viz automobilky Kolín, Žilina, „paneláky naležato“ u krajských měst, nový silniční obchvat obce Třemošná vedle nově postavené obytné zástavby



Plán udržitelné mobility – realita:

- **Analýza stávajícího stavu:** aktuálnost podkladů – pracujeme s výsledky sčítání před 10 lety, průzkumy se zaměřují na vybraný druh dopravy (Chceme znát skutečnost nebo získat argumenty pro námi navržené řešení nebo podporu jednoho druhu dopravy? Kdy budou výsledky otázek 22-24 Sčítání obyvatel 2011? Sčítání provozu 2010-pokles na většině sítě i uvnitř velkých měst pokles – přesun mezi páteř.trasami)
- **Integrované strategie:** musí zahrnovat všechny druhy dopravy, navazovat na územní plán i plán kraje, uvažovat se sociálními otázkami
- **Komplexnost** - udržitelná doprava pro většinu obyvatel – *vylučování určitého druhu dopravy nevede ke konsensu*
- Plán musí řešit celou atrakční oblast (bez ohledu na administrativní hranice) – *dopravní plánování zatím jen dohání vzniklé problémy* (nekontrolovaná suburbanizace, krácení státního a krajských rozpočtů na dopravní infrastrukturu)
- Udržitelná doprava musí podporovat rozvoj a **konkurenceschopnost** (vůči okolním městům, nediskriminovat jednotlivé městské části > stěhování drobných podnikatelů mimo parkovací zóny)
- **Ukazatele** – měřitelné, jednoduché na sběr dat, srovnatelné pro všechny druhy dopravy i celé území



Plán udržitelné mobility – realita:

- **Podpora MHD/VHD** – *musí se stát atraktivní alternativou pro většinu obyvatel* (doba trvání cesty, intervaly přiměřené potřebám i ekonomickým možnostem, spolehlivost, bezpečnost, pohodlí, čistota)
- Objektivní **posouzení možností MHD** – *Ize očekávat zvýšení podílu MHD na přepravních výkonech při jeho současné výši* (v ČR je podíl MHD +50 % ... při podílu +80 % (před 1990) byla kvalita MHD minimální)? *Je reálné atraktivní MHD zaplatit?*
- **Zpoplatnění** parkování a vjezdu – *posouzení dopadů na místní ekonomiku* (přesun zákazníků mimo centrum, pokles obyvatel v centru, přesun ekonomiky do „atraktivnějších“ míst, snížení zájmu turistů)
- Zelené **nízkoemisní zóny** – *jednotné podmínky pro všechny* (emisní parametry IAD, ND-zásobování, MHD)
- **Městská logistika** – *Ize najít optimální řešení v tržních podmínkách?*
- **Nemotorová doprava** – *objektivní posouzení potřeb a možností* (skutečný zájem veřejnosti, náklady, klimatické podmínky)



Plán udržitelné mobility – realita:

- **Akceptovatelnost** pro veřejnost - *do procesu plánování udržitelné mobility musí být zapojeni všichni, kdo mají zájem*
- **Partnerství** a zapojení veřejnosti: úřady, občané, podnikatelé, média
- **Zodpovědnost** – *jasné pravomoci a zodpovědnost všech zúčastněných*
- **Informování** – *veřejnost by měla být informována o dílčích krocích při přípravě (viz velký zájem a připomínky při aktualizaci územních plánů velkých měst) ... úloha tisku (pravidelný „monitoring“)*
- **Financování** – *objektivní analýza nákladů, nalezení a zajištění zdrojů (vč. Fondů EU, státu, PPP) na delší období*
- Plán musí být politickým i občanským konsensem – **opatření musí platit bez ohledu na změnu vedení „radnice“** ...
... dlouhodobá stabilizace, viditelnost výsledků



Příklad místo závěru

Komunikace s občany, pozitivní propagace, inovativní technologie a design, zdůraznění kladů a přínosů ...

Bordeaux (tram od r. 2003)

248 tis. cestujících/den (62 % výkonů MHD)

Modal split	1999	2008
IAD	64 %	59 %
MHD	9 %	10 %
pěší	19 %	24 %
cyklisté	4 %	4 %



Bordeaux - 750 tis. obyvatel: 400 tis. cestujících MHD/den = 100 mil./rok

Investice € 1,25 mld. (= 35 mld. Kč (ceny 2005))

Plzeň - 170 tis. obyvatel: 100 mil. cestujících MHD/rok)



Děkuji za pozornost

jan.spousta@cdv.cz