

Koordinace plánování v oblasti dopravy

Jiří Jedlička

27. července 2010

Brno



Obsah



- ▣ Doprava ve strategických dokumentech ČR
- ▣ Doprava v dokumentech územního plánování
- ▣ Doprava v oblasti SEA a posuzování vlivů na udržitelný rozvoj
- ▣ Návrhy na možná řešení

Doprava ve strategických dokumentech



□ Základní strategické dokumenty:

- Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013
- Strategie udržitelného rozvoje České republiky
- Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky
- Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2008-2010 (2012)

Doprava ve strategických dokumentech



□ Výběr cílů:

■ Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013

- 1) dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu,
- 2) zajištění kvalitní dopravní infrastruktury,
- 3) zvýšení bezpečnosti dopravy,
- 4) podporu rozvoje dopravy v regionech,
- 5) snižování vlivu dopravy na kvalitu ovzduší (viz. samostatná kapitola Plánování v oblasti ovzduší).

Doprava ve strategických dokumentech



- Výběr cílů:
 - Strategie udržitelného rozvoje České republiky
 - 1) vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu osob a nákladů,
 - 2) podporovat rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy (veřejná doprava, podpora užívání alternativních pohonných hmot, cykloturistika), Zvýšení bezpečnosti dopravy,
 - 3) regulovat nepřiměřený růst městských aglomerací a při tvorbě územních plánů obcí dbát na větší podíl městské zeleně a vytvářet klidové zóny,
 - 4) v oblasti výstavby dopravní infrastruktury minimalizovat nutné zábory území a technickými opatřeními omezovat vliv liniových staveb na složky životního prostředí (již v přípravných stádiích),
 - 5) omezovat prostorovou a přepravní náročnost na úrovni státu, krajů a obcí,
 - 6) pokračovat v podpoře obnovy venkova

Doprava ve strategických dokumentech



- Výběr cílů:
 - Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky (11.1.2010)
 - 1) Společnost, člověk a zdraví,
 - 2) Ekonomika a inovace – 2.1. Podpora dynamiky národní ekonomiky a posilování konkurenceschopnosti (cíl 4. – Zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost)
 - 3) Rozvoj území – 3.3. – účinněji prosazovat strategické územní plánování
 - 4) Krajina, ekosystémy a biodiverzita,
 - 5) Stabilní a bezpečná společnost,

Doprava v dokumentech územního plánování



□ Základní dokumenty:

- Politika územního rozvoje České republiky
- Zásady územního rozvoje krajů
- Strategie rozvoje krajů
- Strategie rozvoje obcí

Doprava v dokumentech územního plánování



□ Výběr cílů:

■ Politika územního rozvoje

(Rozvojové oblasti a osy, Specifické oblasti, Koridory a plochy dopravní infrastruktury, Koridory, plochy a rozvojové záměry technické infrastruktury)

- 1) zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy,
- 2) hledání nejméně konfliktních řešení s ochranou přírody a krajiny

Úkoly

- 1) Kraje v ZÚR upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury,
- 2) příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch
- 3) příslušné kraje a obce postupují při pořizování ÚPD v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území
- 4) kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených koridorů a ploch

Doprava a územní plánování



Územní plánování se bez řešení problematiky dopravy neobejde. Dopravy bývá někdy omezena pouze směrem k zajištění dostatečné kapacity silniční sítě s ohledem na stávající stav území a ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy. Problematiku dopravy však je nutné vnímat daleko šířeji. Jedná se o proces, zahrnující několik okruhů:

- vznik a uspokojení potřeb uživatelů,
- dopravní infrastruktura,
- dopravní prostředky,
- organizace dopravního systému

Aby se doprava měla možnost rozvíjet udržitelným způsobem a mohly být za pomoci ÚPD vytvářeny podmínky pro naplňování priorit na lokální a regionální úrovni mělo by se při jejím vytváření dbát zejména na:

- Vhodné funkční a prostorové uspořádání území, které omezí potřebu dopravy obecně (např. hustotou zástavby, počtů žáků a studentů a míst ve školách, k omezení zbytné dopravy, dojížděky do obce a vyjížděky z obce i mezi jejími částmi),
- podpora městské hromadné dopravy oproti individuální automobilové v dopravě osob, podpora kolejové dopravy a elektrické trakce,

- Vhodné funkční a prostorové uspořádání území
 - 1) podporu mnohostranného využití území, které k sobě přiblíží **zdroje a cíle dopravy** (tj. obytné zóny a možnosti zaměstnání, občanskou vybavenost a v neposlední řadě také možnosti volnočasových aktivit) ,
 - 2) vysoce nevhodná se jeví rozsáhlá území s jedinou funkcí (např. satelitní městečka), rozsáhlé průmyslové zóny budované na zelené louce a rozsáhlá nákupní centra stavěná mimo ucelenou zástavbu města.
 - 3) pro průmyslové a komerční aktivity by se přednostně měly využívat již existující, avšak nevyužívané, opuštěné nebo zchátralé areály (brownfields) které bývají obvykle svou polohou již do města funkčně začleněny (napojeny na dopravní i technickou infrastrukturu a obsluhu)

- Podpora druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí
- 1) vytvoření podmínek rozšíření ekologicky příznivých druhů dopravy pro zlepšení dělby poměru přepravy osob i nákladů,
- 2) rozsáhlý soubor vzájemně působících opatření, z nichž některá lze realizovat i za pomoci strategického a územního plánování:
 - vytvoření prostoru pro linky veřejné dopravy, např. formou návrhu dostatečné šířky komunikací pro vytvoření vyhrazeného pruhu,
 - návrh ploch pro budování kombinovaných dopravních uzlů s možností komfortního a krátkého přestupu mezi různými druhy dopravy,
 - umožnění rychlého průjezdu vozidel veřejné dopravy ulicemi i při dopravních zácpách (minimalizace křížení s automobily, úpravy plánů řízení světelného signalizačního zařízení, vyhrazené pruhy),
 - vytváření prostředí příznivého pro využívání pěší a cyklistické dopravy (budování pěších zón s vyloučením automobilů, souvislých cyklostezek kopírujících hlavní přepravní proudy ve městě, možnosti půjčování nebo bezpečného uložení bicyklů, apod.)

- Podpora druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí
 - v oblastech s méně hustou sítí zastávek veřejné dopravy podpora takového systému, kdy cestující dojede úsek cesty z bydliště k zastávce veřejné dopravy na kole, které zde může bezpečně uložit a pak pokračuje vlakem nebo autobusem k cíli své cesty),
 - pro snížení automobilové zátěže v centrech měst poslouží systém záchytných parkovišť na okrajích v blízkosti terminálů MHD (např. s parkovným kombinovaným s jízdenkou na MHD),
 - dostatečný prostor pro oživení regionálních železničních tratí a jejich integrace do přepravy osob jako součásti MHD a regionální integrované dopravy (RID), v žádném případě jejich rušení

- Při zpracování územně analytických podkladů a územních plánů lze pro kontrolu vhodného zpracování problematiky dopravy využít následující otázky:
 - Usiluje územní plán o podporu polyfunkčního využití území?
 - Přibližuje územní plán k sobě zdroje a cíle dopravy (obytné zóny x plochy vytvářející nabídku zaměstnání, občanská vybavenost, plochy pro sport a rekreaci)?
 - Jsou přednostně využívány nevyužívané či opuštěné areály?
 - Usiluje územní plán o podporu či rozvoj veřejné dopravy?
 - Navrhuje územní plán plochy pro stavbu přepravních uzlů?
 - Vytváří územní plán předpoklady pro rozvoj infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu?

Shrnutí



- ❑ Doprava – klíčová složka ekonomického pilíře UR
- ❑ Cíle v dopravě lze nalézt ve všech strategických a ÚPD dokumentech
- ❑ Ve strategických materiálech jsou většinou pouze obecné cíle
- ❑ Samotné ÚPD nedefinují vlastní strategické cíle, pouze uvádí seznam klíčových akcí
- ❑ Téma doprava zaměřeno pouze v rámci funkčního využití území (kapacita, bezpečnost),
- ❑ Je opomenuta organizační složka (vznik a uspokojení potřeb uživatelů, infrastruktura, prostředky, organizace)

Děkuji za pozornost

Ing. Jiří Jedlička

jiri.jedlicka@cdv.cz

<http://sur.cdvinfo.cz/>