

Koordinace plánování v oblasti dopravy v ČR - návrhy

Jiří Jedlička

29. června 2010

Praha



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 dojde 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?

Děkuji za pozornost

Ing. Jiří Jedlička

jiri.jedlicka@cdv.cz

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