

Rozvoj zaměřený na dopravu

Přednášející: Joachim Schneider

Co je to rozvoj zaměřený na dopravu?

Rozvoj zaměřený na dopravu (Transit-Oriented Development, TOD) je americký přístup k územnímu rozvoji, který soustřeďuje využití území do oblasti kolem přestupních stanic nebo do dopravního koridoru. Obvykle má tyto charakteristiky:

- Smíšené využití území
- Střední až vysoká hustota
- Orientace na pěší dopravu/návaznost
- Nabídka různých druhů dopravy
- Omezené parkování
- Velmi propracovaný design

Pojem „doprava“ (transit) vychází z americké definice systému veřejné dopravy, který zajišťuje „hromadnou dopravu“ (mass transport) ve městech, a to především pomocí kolejových vozidel – v rámci lehkých kolejových systémů a úrovně oddělených kolejových systémů (metro). Pojem byl rozšířen tak, že zahrnuje také tramvaje nebo vozy metrobuse s vyhrazeným právem přednosti v jízdě (Bus Rapid Transit).

Jednoduché pravidlo zní, že rozvoj zaměřený na dopravu je soustředěn do okruhu 300 až 400 m neboli pět až sedm minut chůze od přestupní stanice.

Rozvoj zaměřený na dopravu je přístup k územnímu rozvoji, který soustřeďuje využití území do oblasti kolem přestupních stanic nebo do dopravního koridoru. Rozvoj zaměřený na dopravu může být relevantní pro vnitřní části měst (v USA), největší uplatnění však nachází mimo vnitřní město jako takové, podél celého dopravního koridoru v dané městské aglomeraci. Tam, kde pozemky, na nichž má probíhat územní rozvoj, patří provozovateli dopravy, probíhá „společný rozvoj zaměřený na dopravu“ (Transit Joint Development).

Odůvodnění

Rozvoj zaměřený na dopravu je reakcí na aktuální situaci:

- Rostoucí ceny energií
- Dopravní zácpy
- Klimatické změny
- Pokles velikosti domácností

- Rostoucí poptávka po bydlení ve městě
- Zájem o zelené budovy a místa přívětivá k chodcům

Kupce domů, nájemce a zaměstnavatele ve stále větší míře lákají oblasti, které nabízejí pohodlně dostupnou dopravu a další občanskou vybavenost, např. obchody a služby. Nedávná studie v USA zjistila, že nejméně čtvrtina všech poptávek po bydlení v příštích 20 letech – asi 14,6 milionu domácností – bude směřovat na domy a byty v okruhu nejvýše půl míle od zastávky veřejné železniční dopravy. Vysoká poptávka se promítá do vyšších nájmu a hodnot pozemků v blízkosti veřejné dopravy po celé zemi.

Bude třeba, aby tato myšlenka padla na úrodnou půdu na úrovni státu, obcí i dopravních podniků. Vzhledem ke zvýšenému zájmu o územní rozvoj tohoto typu by se odmítavé postoje na straně veřejnosti měly objevovat jen minimálně; avšak v případech, kdy veřejná dopravní infrastruktura dosud chybí, mohou být počáteční náklady vysoké.

Přínosy

Díky větší výstavbě budov „městského měřítka“ s nižším podílem parkovacích ploch a blízkou dostupností veřejné dopravy rozvoj zaměřený na dopravu zlepšuje kvalitu ovzduší a snižuje kongesce automobilové dopravy. Studie ukazují, že rozvoj zaměřený na dopravu může snížit dopravní zácpy a znečištění ovzduší o 25 až 50 procent ve srovnání s typickým územním rozvojem cestou suburbanizace.

Rizika

Finanční rizika pro developera: Ačkoli rozvoj zaměřený na dopravu postupně nachází mezi urbanisty stále více zastánců, je i nadále často obtížné přesvědčit developery a financující subjekty, že rozvoj zaměřený na dopravu může být ziskový. Mnoho developerů a představitelů financujících subjektů je přesvědčeno, že rozvoj zaměřený na dopravu zahrnuje vyšší riziko a náklady než ostatní typy územního rozvoje. Některé konzervativní úvěrové instituce požadují, aby objekty, do nichž investují, měly navrženy prvky orientované na užívání automobilu, protože se domnívají, že si tak zajistí vyšší finanční návratnost.

Vysoké počáteční investiční náklady z veřejných zdrojů: Obecně panuje přesvědčení, že rozvoj zaměřený na dopravu může v dlouhodobém horizontu náklady na infrastrukturu snížit, avšak požadavky na počáteční infrastrukturu pro tento rozvoj mohou být značné a mohou vyžadovat rozsáhlé veřejné investice. Rozvoj zaměřený na dopravu nemá pouze jediný zdroj finančních prostředků; naopak je zapotřebí celá řada finančních zdrojů. Rozvoj zaměřený na dopravu mnohdy soupeří s dalšími projekty rozvoje obecní infrastruktury o prostředky ze stejných finančních zdrojů.

Nedostatečná podpora regulačního rámce: Jedním z největších problémů je skutečnost, že regulační rámec většiny obcí nepodporuje rozvoj zaměřený na dopravu. Je běžné, že města mají regulační plány a zásady územního rozvoje koncipované směrem k jednoúčelové suburbanizaci ve prospěch automobilové dopravy. Fyzické podmínky regulačních plánů často zakazují hustou výstavbu, která je pro rozvoj zaměřený na dopravu nezbytná, například tím, že stanovují maximální poměr podlahové plochy (podlahová plocha budovy děleno plochou pozemku), výšková omezení, minimální odstup čela budovy,

požadavky na terénní úpravy, maximální zastavěnou plochu pozemku a požadavky na minimální počet parkovacích míst.

Odpor veřejnosti: Realizace rozvoje zaměřeného na dopravu může narazit na odpor místní veřejnosti, a to mezi obyvateli stávajících lokalit, kterých se mají úpravy dopravního systému dotknout. Ti se často obávají, že rozvojem zaměřeným na dopravu ztratí lokalita svůj charakter, začnou se tvořit lokalizované dopravní zácpy nebo poklesne hodnota nemovitostí. Odpor k myšlence rozvoje zaměřeného na dopravu se však může objevit také u nových obyvatel, kteří jej vyjádří svým rozhodnutím pořídit si raději dům na předměstí než v lokalitě budované podle zásad rozvoje zaměřeného na dopravu.

Hlavní instituce, které mají podporovat rozvoj zaměřený na dopravu

- Stát (a dále instituce na úrovni EU) – prostřednictvím daňových zákonů, zákonů o územním plánování a prostřednictvím dotací
- Obce, města, městské aglomerace, kraje: prostřednictvím územních plánů, plánů městské mobility, investic do veřejné dopravy, veřejných prostranství, správních a jiných veřejných budov atd.
- Provozovatelé dopravy, kteří vlastní a/nebo provozují stanice a/nebo pozemky v okolí stanic

Náklady

Rozvoj zaměřený na dopravu je v porovnání s alternativní možností, tedy suburbanizací, nenákladný. Suburbanizace zvyšuje náklady na rozvoj, protože vyžaduje rozšiřování veřejné infrastruktury, např. pozemních komunikací, vodovodní a kanalizační sítě a elektrického vedení. Náklady na veřejné služby rovněž stoupají v důsledku zvýšených požadavků na služby (např. požární ochrany, policie, údržby silnic apod.), které rostou s přibývajícím kilometry vozovek. Naopak rozvoj zaměřený na dopravu využívá již existující infrastruktury a komunální služby pro takto koncipované lokality lze často zajistit jen s malými dodatečnými investicemi. V nové, hustší zástavbě kolem stanic veřejné dopravy mohou obce při nových investicích do infrastruktury realizovat úspory z rozsahu. Omezením závislosti na automobilu navíc rozvoj zaměřený na dopravu snižuje dopravní zácpy a s ním spojené náklady, které obcím vznikají. Rozvoj zaměřený na dopravu má podle zkušeností také pozitivní dopad na hodnotu nemovitostí. Výzkum důsledně ukazuje, že hodnota obytných i komerčních nemovitostí stoupá s blízkostí stanic veřejné dopravy. Tato skutečnost dále napomáhá růstu výnosů městské daně z nemovitosti, která je pro americká města hlavním zdrojem příjmů, a umožňuje tyto prostředky vracet přímo do lokalit, kde jsou v důsledku zvýšené hustoty zástavby náklady na veřejnou infrastrukturu a veřejné služby nižší. Mnoho amerických států nabízí na podporu rozvoje zaměřeného na dopravu finanční pobídky. Ve státě Massachusetts má program název „Transit Oriented Development Infrastructure and Housing Support Program – TOD Bond Program“ (Podpora rozvoje infrastruktury a bydlení se zaměřením na dopravu – Program projektových dluhopisů pro financování rozvoje zaměřeného na dopravu). Mezi způsobilé projekty patří vylepšení pěší infrastruktury, cyklistické vybavenosti, předběžné návrhy projektů pro cyklisty a chodce, projekty bydlení (čtvrtina musí být finančně dostupná pro osoby s 80 % mediánu příjmu) a parkoviště. Dotace se pohybují v rozmezí od 50 000 USD v případě návrhů projektů do 500 000 na projekty vylepšení cyklistické a pěší infrastruktury až po částku 2 milionů USD na projekty bydlení a parkování.

Příklady

Washington DC, WMATA (dopravní podnik washingtonské metropolitní oblasti) – společný rozvoj zaměřený na dopravu – nákup pozemků podél dopravních koridorů a využití/komeracionalizace pozemků v okolí stanic veřejné dopravy

Portland (Oregon), rozvoj systému lehké kolejové dopravy metropolitního expresu MAX – dynamika díky zapojení soukromých investorů a systematickému územnímu rozvoji v okolí zastávek metropolitního expresu MAX v průběhu několika desetiletí

Přehled relevantních případů z celých Spojených států amerických, Evropy a ukázky z jiných částí světa

Význam pro evropská města a městské aglomerace

Výraz „rozvoj zaměřený na dopravu“ jako pojem vzniklý v USA nachází uplatnění v Evropě málokdy, ačkoli řada opatření, která tento přístup obhájí, je zde rovněž zdůrazňována. Mnohá evropská města jsou již dlouho budována kolem dopravních systémů, a proto mnohdy neexistuje žádná nebo jen malá potřeba odlišit tento typ územního rozvoje pomocí zvláštního termínu, jak tomu je ve Spojených státech.

Přibližně od začátku nového tisíciletí vědečtí a techničtí pracovníci jeví o tuto koncepci zájem, protože přináší:

- relevantní případy úspěšných procesů trvajících desítky let, a to v prostředí silně závislém na automobilech
- podnětné formy zapojení podnikatelské sféry a místních obyvatel
- inovativní nástroje financování, projektové dluhopisy a úvěrové nástroje