

## **Veřejná doprava v plánech udržitelné městské mobility**

*Mgr. Michal Ulrich, Ing. Vít Sedmidubský*

Plány udržitelné městské mobility (známé rovněž pod zkratkou SUMP z angl. sustainable urban mobility plan) představují v současnosti hojně diskutovaný a stále více využívaný nástroj pro strategické uchopení problematiky městské mobility. Společnými znaky plánů udržitelné městské mobility jsou vazby na další politiky a strategie daného města (tedy vazby na urbanistické koncepce, na strategie v oblasti životního prostředí, v oblasti vzdělávání apod.), komplexní pojetí problematiky mobility, široké zapojení veřejnosti do tvorby a územní zaměření zahrnující nejen vlastní město, ale i dopravně navázané zázemí. Jedním z prioritních témat řešených ve všech plánech udržitelné městské mobility je rozvoj veřejné hromadné a aktivní dopravy, resp. vztah mezi veřejnou hromadnou dopravou, cyklo dopravou, pěší dopravou na straně jedné a individuální automobilovou dopravou na straně druhé.

Proces tvorby a schvalování plánů udržitelné městské mobility v České republice má několik specifík. Ze všeho nejdříve je potřeba zmínit skutečnost, že mnoho měst s počtem obyvatel nad 50 tis. přistoupilo k tvorbě plánů udržitelné městské mobility zejména z důvodu nutnosti podložit jimi projekty připravované pro spolufinancování z evropských strukturálních a investičních fondů (konkrétně se jedná o Operační program Doprava, specifický cíl 1.4 Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci a Integrovaný regionální operační program, specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy). Při vyjednávání programového období 2014-2020 se nicméně podařilo zástupcům Ministerstva dopravy ČR (MDČR) dojednat se zástupci Evropské komise možný kompromis spočívající ve skutečnosti, že města mohou pro strategické zdůvodnění projektů používat prozatím tzv. rámec udržitelné městské mobility (známý rovněž pod zkratkou SUMF z angl. sustainable urban mobility framework), který v podstatě představuje první fázi kompletního SUMP s důrazem na oblast veřejné dopravy. Je však oprávněně očekávat, že v programovém období po roce 2020 bude možné pro strategické zdůvodnění projektů používat výhradně plnohodnotný plán udržitelné městské mobility.

Za účelem verifikace SUMP i SUMF zřídilo MDČR Komisi pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM). V této komisi jsou zastoupeni nejen pracovníci MDČR, ale rovněž zástupce Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva životního prostředí, Centra dopravního výzkumu i akademického sektoru. Hlavním úkolem KPDMM je potvrdit, že vzniklé SUMP i SUMF splňují nároky na tento typ dokumentů kladené, zejména se jedná o soulad s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, která představuje základní metodický dokument v této oblasti.

Z hlediska budoucího vývoje v oblasti plánů udržitelné městské mobility je potřeba připomenout výzvy jak na straně MDČR, tak na straně měst a dalších zapojených aktérů. Na straně MDČR je oprávněně jako hlavní výzvu označit tvorbu nové Koncepce městské a aktivní mobility. Při zpracování tohoto materiálu bude potřeba reflektovat nejen zkušenosti získané v dosavadním průběhu tvorby a schvalování SUMP a SUMF, ale rovněž využít výsledků běžících mezinárodních projektů a odborných uskupení. Významným tématem bude i řešení udržitelné mobility v menších městech, u kterých není možné v některých ohledech aplikovat Metodiku pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky. Nedílnou součástí všech aktivit MDČR v oblasti udržitelné městské mobility musí být rovněž osvětové kampaně a práce se širokou veřejností. Vhodně pojatá publicita však patří i mezi úkoly na straně měst, přičemž prvořadým úkolem musí být zejména udržování povědomí o plánech udržitelné městské mobility mezi politickou reprezentací. Z hlediska vazby na další strategické dokumenty bude potřeba zvýšit propojenost s integrovanými strategiemi, což je záležitost, které je v současnosti ve většině případů spíše formální. Co se týká rozvoje veřejné hromadné dopravy, je třeba zdůraznit, že v českých

podmínkách města systémům veřejné hromadné dopravy věnují adekvátní pozornost a občasné jsou zvyklí ji využívat, což je skutečnost, na které je nutné stavět do budoucna. Bude však potřeba zvýšit zapojení krajů, které by měly zejména zastupovat zájmy menších obcí v zázemí, a to nejen v oblasti veřejné dopravy.