

Veřejná doprava v plánech udržitelné městské mobility

Public transport in sustainable urban mobility plans

Mgr. Michal Ulrich, Ing. Vít Sedmidubský



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

www.OPD.cz

Základní východiska

- **Plán udržitelné městské mobility – SUMP** (Sustainable urban mobility plan) - dokument strategické povahy, který řeší na území města a jeho zázemí problematiku dopravy komplexním způsobem a je provázán s dalšími strategickými dokumenty (ať už na úrovni daného města, tak i na úrovni národní i EU); první fází SUMPu (s důrazem na veřejnou dopravu) může být **Rámec udržitelné městské mobility – SUMF** (Sustainable urban mobility framework)
- Základním metodickým dokumentem je Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky zpracovaná Centrem dopravního výzkumu



Důvody pořízení SUMP/SUMF

- **Primárním důvodem** je potřeba řešit problematiku dopravy ve městě komplexním způsobem (včetně zajištění všech návazností)
- Téma strategického zdůvodnění projektových záměrů prostřednictvím SUMP/SUMF – důležité téma při vyjednávání Operačního programu Doprava 2014-2020; EK trvala na nutnosti strategického zdůvodnění prostřednictvím SUMP v SC 1.4
- Protiargumentem MD byla značná časová náročnost přípravy plnohodnotného SUMP, podařilo se prosadit **kompromisní řešení**
- Povinnost strategického podložení projektů se vztahuje i na Integrovaný regionální operační program – SC 1.2



Tvorba a schvalování SUMP/SUMF

- Tvorba SUMP je **plně v kompetenci města**
- Schválení, resp. verifikaci hotových SUMP/SUMF zajišťuje **Komise pro posuzování dokumentů městské mobility**
- Členy Komise jmenoval první náměstek, celkem má Komise 7 členů, v čele stojí předseda – ředitel Odboru strategie, členy jsou rovněž zástupci MMR, CDV a akademického sektoru
- Komise zasedá podle potřeby - podle předložených SUMP/SUMF
- KPDMM zkoumá primárně soulad s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, **ambicí Komise není rozporovat konkrétní navržená řešení**



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Posuzované SUMP/SUMF

- Časová náročnost posouzení SUMP od oficiálního odeslání dopisu primátora na náměstka do odeslání odpovědi cca 1-2 měsíce
- Časová náročnost schvalování na straně města – většinou podstatně delší
- Doposud schváleno (resp. verifikováno) 7 SUMPů a 7 SUMFů (z toho tři předloženy jako SUMPy)
- Často se jednalo o dokumenty, které byly v pořádku z formálního hlediska, ale hlavní nosné pilíře a principy SUMP nebyly obsaženy (či pouze v malé míře)
- Často velmi „technický“ přístup bez provázání jednotlivých částí



Metodické pojetí schvalovaných SUMP

- **Časový rámec** – SUMF koncipovány spíše jako krátkodobé dokumenty (počítá se s dopracováním na plnohodnotný SUMP), SUMPy mají většinou základní horizont 10-15 let (+dlouhodobý výhled)
- **Územní rozsah** – problémem je často zapojení obcí v zázemí města, otázka spojování blízkých měst do jednoho SUMP/SUMF
- **Participace** – značný rozdíl v metodách zapojování veřejnosti, až na výjimky zájem veřejnosti spíše nízký
- **Propojení s dalšími politikami** – opět velký rozdíl mezi jednotlivými SUMPy, často spíše snaha „napasovat“ jednotlivé cíle SUMP na obecnější dokumenty (plány rozvoje města)



Metodické pojetí schvalovaných SUMP (2)

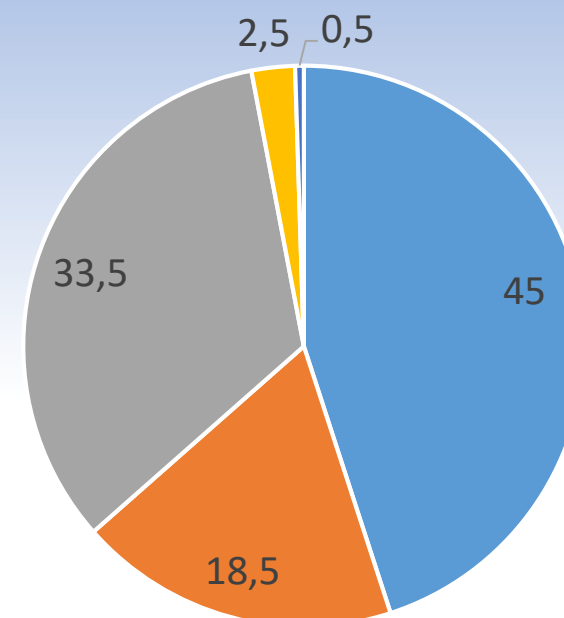
- **Měřitelné cíle** – klíčové se v tomto ohledu ukazuje zejména provázání se zvoleným scénářem a vzájemná doplňkovost jednotlivých cílů
- **Investiční priority** – opět značné rozdíly mezi jednotlivými SUMP, častým problémem je, že prioritizace úplně chybí nebo (v lepším případě) není jasné, jak se k ní dospělo
- **Finanční rámec** – všechny SUMP bez výjimky počítají s využitím dotací z fondů EU, problémem některých SUMP je, že nedostatečně zohledňuje problematiku provozních nákladů
- **Plánovací týmy** – rozdílný přístup jednotlivých měst, obecně je možné konstatovat, že nejhorší je model zadání SUMP „na klíč“ s tím, že město nemá odborníka, který by se této problematice věnoval



Veřejná doprava v SUMP/SUMF

- **Města do 25 tisíc obyvatel**
- Přestupní uzel Citadela (Litvínov)
- Preference tramvajové dopravy na vybraných křižovatkách (Litvínov)
- Modernizace a bezpečnostní prvky v ulici Podkrušnohorská (Litvínov)

Průměr módů dopravy pro velikostní kategorie měst do 25 tis. obyvatel (Litvínov, Litoměřice)



■ IAD % ■ VHD % ■ Pěší % ■ Cyklo % ■ Ostatní %



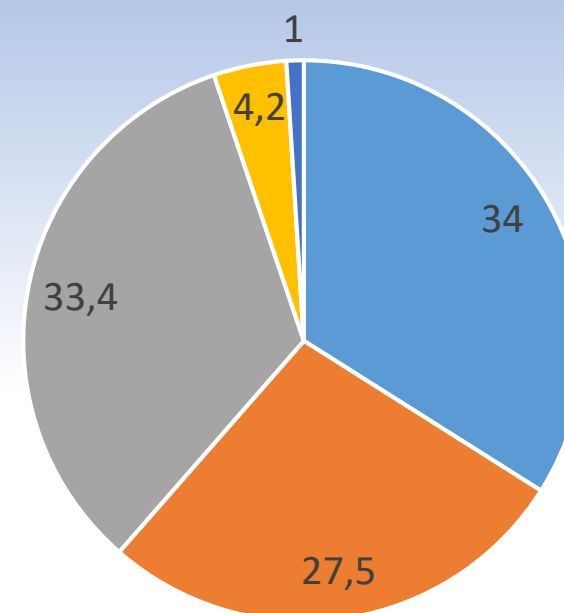
EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy

Veřejná doprava v SUMP/SUMF

- **Města do 75 tisíc obyvatel**
- Centrální dopravní terminál (Jihlava)
- Trolejbusová trať Bedřichov (Jihlava)
- Výstavba pěších zón v centru (Přerov)

Průměr módů dopravy pro velikostní kategorie měst
42-75tis. obyvatel (Přerov, Opava, Most, Jihlava)



■ IAD % ■ VHD % ■ Pěší % ■ Cyklo % ■ Ostatní %



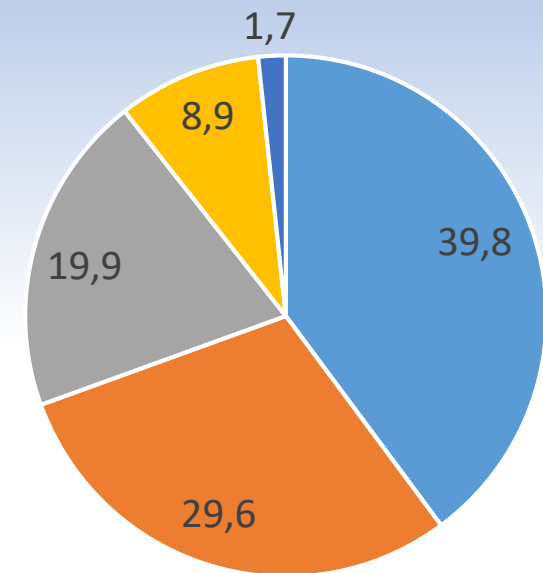
EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy

Veřejná doprava v SUMP/SUMF

- **Města do 150 tisíc obyvatel**
- Zavedení MHD do historického centra (České Budějovice)
- Přestupní uzly (České Budějovice)
- Nová tramvajová vozovna (Olomouc)

Průměr módů dopravy pro velikostní kategorie měst
75 – 150 tis. obyvatel (Pardubice, Hradec Králové,
České Budějovice, Olomouc, Liberec, Zlín)



■ IAD % ■ VHD % ■ Pěší % ■ Cyklo % ■ Ostatní %



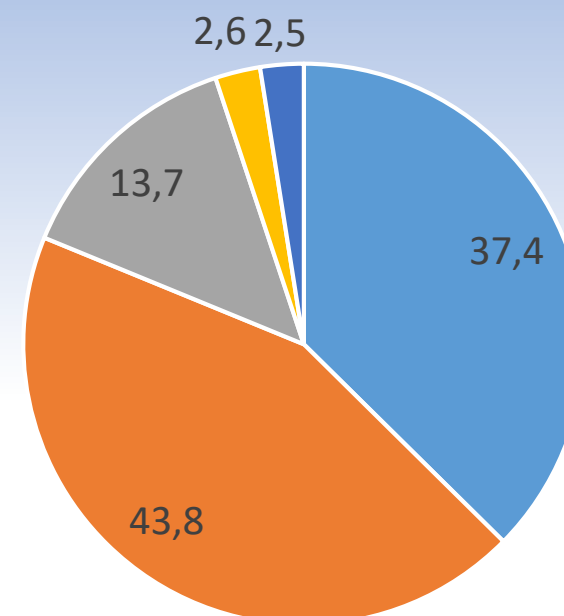
EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy

Veřejná doprava v SUMP/SUMF

- **Města do 500 tisíc obyvatel**
- Tramvajová trať Borská Pole (Plzeň)
- Bateriové technologie v trolejbusích a autobusech (Plzeň)
- Tramvajová trať Vítkovice – Karolina – výstaviště (Ostrava)

Průměr módů dopravy pro velikostní kategorie měst 150 - 500 tis. obyvatel (Brno, Ostrava, Plzeň)



■ IAD % ■ VHD % ■ Pěší % ■ Cyklo % ■ Ostatní %



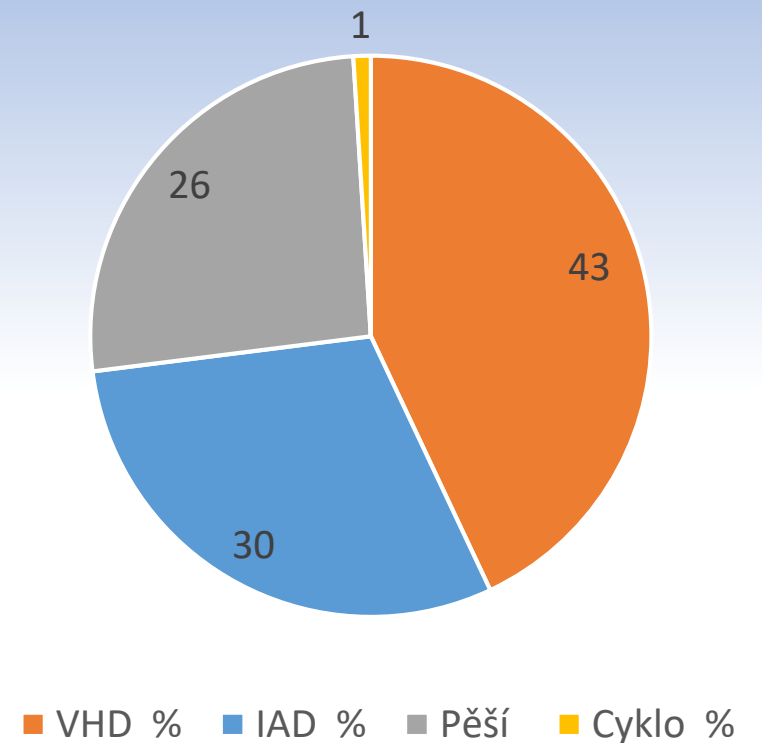
EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy

Veřejná doprava v SUMP/SUMF

- **Hlavní město Praha**
- Rekonstrukce kolejové infrastruktury
- Rekonstrukce přestupních bodů
- Preferenční osy veřejné dopravy
- Metro D úsek Pankrác - Depo Písnice
- Metro S a nové tramvajové tratě
- Parkoviště P+R a B+R
- Pražský mýtný systém
- Integrované služby v mobilitě

Módy dopravy pro velikostní kategorie měst nad 500 tis. obyvatel (Praha)



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Problémy a další výzvy v oblasti SUMP

- Výzvou do budoucnosti zůstává větší provázání SUMP/SUMF s integrovanými nástroji (integrované teritoriální investice (ITI) a integrované plány rozvoje území (IPRÚ), v budoucnu pouze ITI)
- Permanentní výzvou je udržení povědomí o schváleném SUMP mezi klíčovými aktéry v daném městě – významná je v tomto ohledu i provázanost s rozpočtem města
- Z hlediska fondů EU je oprávněné očekávat, že v programovém období 2021+ již bude ke strategickému zdůvodnění akceptován pouze SUMP



Problémy a další výzvy v oblasti SUMP (2)

- V současnosti proběhlo první kolo zpracování SUMP, ve kterém města i MD sbírají zkušenosti
- U všech zpracovaných SUMP / SUMF se ukazuje jako nedostatečné zapojení krajů; kraje by měly zastupovat obce ze suburbánní oblasti
- Některé plány se snaží zajistit rozvoj všech oblastí, může se tedy vytrácet řešení hlavního problému: prostorové náročnosti individuální automobilové dopravy



Problémy a další výzvy v oblasti SUMP (3)

- Návrhy SUMP podporují systémy VHD, což je dáno současnou vazbou SUMP na OPD – pozitivní vliv
- Návrhy SUMP podporují aktivní mobilitu
- V českých podmínkách města pečují o veřejnou hromadnou dopravu a občasně jsou zvyklí ji využívat – na tom je nutné i do budoucna stavět a systém VHD je proto nutné modernizovat a rozvíjet, podmínkou je zajistit dostatečné financování



Jak dál postupovat?

- Využít výsledků mezinárodních projektů:
 - PROSPERITY
 - Partnerství pro městskou mobilitu
- Pracovní skupiny:
 - Meziresortní pracovní skupina v rámci projektu PROSPERITY
 - Platforma pro městskou mobilitu (expertní skupina)
 - Pracovní skupina MD se zástupci měst



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy 

Specifika menších měst

Problematiku městské mobility je nutné řešit i v případě menších měst, ve kterých jsou identifikovány specifické problémy.

- Osobní auto se využívá na kratší vzdálenosti než ve větších městech
- Menší přepravní proudy neumožňují zavádět MHD na bázi alternativy k dopravě individuální, ale jen jako sociální službu
- Je nutná úzká spolupráce s objednatelem krajské dopravy



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy 

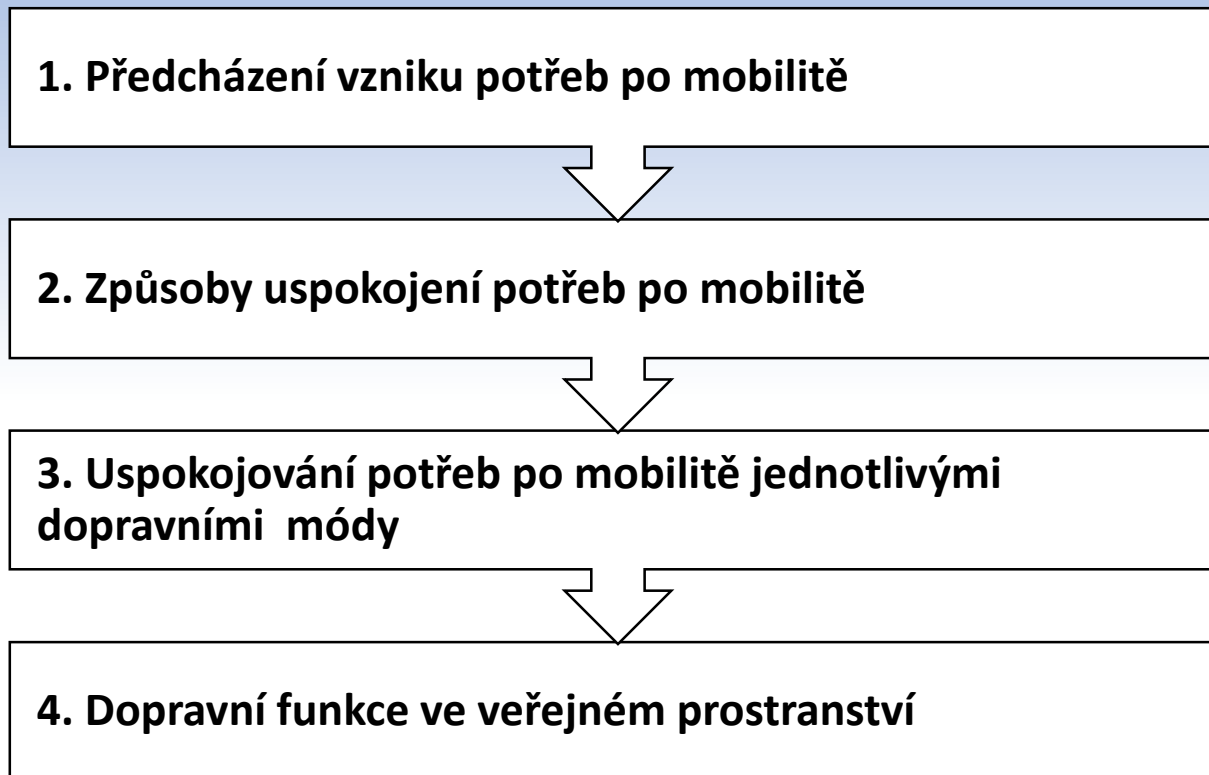
Koncepce městské a aktivní mobility

- Nová koncepce pro městskou a aktivní mobilitu (návazný proces na Dopravní politiku, nahradí současnou Národní cyklostrategii)
- Prvotní návrh struktury:
 1. Východiska – dosavadní stav a zkušenosti s procesem SUMP (analytická část)
 2. Věcná náplň SUMP ve čtyřech hlavních krocích, dle kategorií měst
 3. Implementační část včetně hodnocení SUMP, legislativních a finančních nástrojů apod.
 4. Metodická část – souhrn metodik pro dílčí oblasti



Koncepce městské a aktivní mobility

Čtyři kroky návrhu městské mobility:



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy 

Kategorie měst

- Velikost města
- Velikost aglomerace
- Postavení města v rámci aglomerace
- Geomorfologie města
- Typ zástavby



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Osvětové kampaně

- Politické reprezentace měst
- Policie ČR
- Sedmá velmoc (žurnalisté)
- Veřejnost



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy 

Děkujeme za pozornost

Ministerstvo dopravy ČR
Odbor fondů EU, Odbor strategie
www.OPD.cz



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

