



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky ke Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030
Č. J.	106/2020
DATUM ZPRACOVÁNÍ	14. 12. 2020
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR vítá vznik Konceptu městské a aktivní mobility, která by se měla stát vodítkem pro definování priorit a budoucí směřování rozvoje městské a příměstské mobility v městských regionech i uvnitř urbanizovaných území.

Zároveň však upozorňujeme, že restriktivní přístup koncepce je potřebné nahradit podpurným opatřením / protipatřením. Automobilová doprava je v dokumentu považována víceméně za jednu kategorii IAD se všemi souvisejícími negativy, tedy prakticky bez reflexe nastupující elektromobility, která negativní externality částečně řeší. Zároveň je nutné více zohlednit problematiku železnice.

## OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

### 1. K problematice městské mobility

Upozorňujeme, že

- 1) V materiálu **není nikde zmiňována podpora pro udržitelnou bez/nízko-emisní mobilitu** (bez/nízko emisní vozy s SPZ EL do 50 g CO<sub>2</sub> dle EU nařízení 2019/631) ve městech, obcích **ve formě: *parkování zdarma případně zvýhodněného parkování pro bez/nízko emisní vozy (EL), sdílenou dopravu, car-pooling***
- 2) **Koncepce nepracuje s dalšími ekologickými řešeními** s malým záborem prostoru jako elektroskútry.
- 3) **Carsharingové služby** resp. jejich potenciál v urbánní mobilitě by měl být více akcentován v dokumentu.

**Tato připomínka je zásadní.**

### 2. K problematice železnice

Žádáme více zdůraznit roli železniční dopravy, která oproti např. cyklodopravě není v navrhované Koncepti výrazněji zmíněna.

#### Odůvodnění:

S ohledem na posilující úlohu železnice v hlavních urbánních aglomeracích a rostoucí význam integrace železnice do IDS považujeme za relevantní roli vlaků více zdůraznit.

Železnice navíc může sehrát velmi významnou úlohu v rozvoji vnitroměstské cyklo dopravy a to v kombinaci s dojížděním vlakem ze zázemí. Železniční doprava umožňuje přepravu jízdních kol, která následně ve městě nevyžadují využití návazné hromadné dopravy. Jde o koncept, který je v západní Evropě zcela běžný.

Tato připomínka je zásadní.

#### KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

##### **3. Ke kapitole 2.1.2 Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě (multimodální přístup)**

Navrhujeme doplnit nový odstavec týkající se železnice.

Nový text:

**„Suburbánní oblasti v ČR trpí nedostatečnou kvalitou železniční infrastruktury. To má za následek větší využívání IAD při dojíždění do center aglomerací. Z toho důvodu je potřeba rozvíjet železniční síť v okolí aglomerací, která umožní snadné dojíždění občanům za využití železnice, která je jednou z nejudržitelnějších, energeticky nejúčinnějších a nejbezpečnějších forem dopravy. K tomu, aby příměstská a městská železnice mohla plnit páteřní funkci veřejné dopravy je potřeba vytvořit systém hustou sítí dobře dostupných stanic a zastávek.“**

Tato připomínka je zásadní.

##### **4. Ke kapitole 2.1.2.1 – Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech, typová opatření**

Upozorňujeme, že navrhovaný bod ***V rámci legislativního procesu snížit požadavek při bytové výstavbě na minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku***, tedy menší počet parkovacích stání problém neřeší, způsobí naopak přetížení stávající infrastruktury a prohloubí ho.

Je potřebné přijmout podpůrné protiopatření (např. snížení venkovních parkovacích stání musí být kompenzované požadavkem na zvýšený počet parkovacích stání v podzemí apod.

Tato připomínka je zásadní.

##### **5. Ke kapitole 2.1.2.1 – Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech, typová opatření**

Upozorňujeme, že navrhovaný bod opatření ***Postupné snižování počtu parkovacích míst v centru města, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku*** by měl být nahrazen opatřením podpůrným – **parkovací domy, podzemní parkovací stání, zvýhodněné podmínky pro bez/nízko-emisní vozy, sdílenou dopravu, zachování řetězců kritické logistiky.**

Tato připomínka je zásadní.

##### **6. Ke kapitole 2.1.2.1 – Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech, typová opatření**

Navrhujeme doplnit nové body:

**Vytvoření kapacitního systému městské železnice s hustou sítí dobře dostupných stanic a zastávek, která vytvoří páteř veřejné dopravy**

**Preference veřejné dopravy na křižovatkách a vyhrazení jízdních pruhů pro vozidla MHD**

Zároveň navrhujeme doplnit existující opatření k MaaS:

Podpora a spolupráce na vývoji konceptu *Mobilita jako služba (MaaS)*.

Odůvodnění:

Železnice není vůbec zmíněna – viz obecná připomínka.

Preference MHD je důležitá pro dopravní obslužnost měst.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **7. Ke kapitole 2.1.2.2 – Zvýšení využívání VHD ve městech, typová opatření**

Navrhujeme bod týkající se železnice nahradit novým, přesnějším zněním:

***Zajistit a podporovat rozvoj a zkapacitnění železniční infrastruktury ve velkých aglomeracích a jejich okolí s cílem zvýšit popularitu a spolehlivost městské a příměstské železnice, v největších aglomeracích ideálně s oddělením příměstské a ostatní dopravy, včetně doplnění do bodů a shrnutí navazujících.***

Zároveň upozorňujeme, že vyhrazené pruhy by se měly týkat obecně hromadné dopravy, nejen autobusů.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **8. Ke kapitole 2.1.3 Uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy**

Navrhujeme doplnit nový odstavec týkající se železnice.

Nový text:

***„V suburbánních oblastech je potřeba rozvíjet železniční síť, která umožní snadné dojíždění občanům za prací, službami a volnočasovými aktivitami při využití železnice. K vytvoření spolehlivého a dostatečně kapacitního systému, který bude pro občany atraktivní je potřeba investovat do budování husté sítě železničních zastávek, které budou provázány s dalšími druhy VHD. Ve velkých aglomeracích typu Praha, Brno, Ostrava nebo Plzeň je potřeba z kapacitních důvodů, aby infrastruktura městské a příměstské železnice byla oddělena od dálkové osobní dopravy. Jen tak bude možné vytvářet krátký interval spojů.“***

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **9. Ke kapitole 2.1.3.1 – Zlepšení kvantitativních standardů VHD, typová opatření**

Navrhujeme doplnit nový bod: ***Fungující propojení (návaznosti) mezi páteří (zpravidla železniční) příměstskou dopravou a návaznou MHD.***

Odůvodnění:

Existují města, zejména ta středně velká/menší, kde MHD plánují městské odbory dopravy a nikoliv koordinátor, kde MHD z různých důvodů na vlaky ne zcela navazuje, což se může projevat v menším počtu cestujících na obou stranách.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **10.Ke kapitole 2.1.3.3 – Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD, typová opatření**

Navrhujeme doplnit nový bod:

***Výstavba nových vlakových zastávek na místech s potenciálem vysokého obratu cestujících; popř. přesun vzdálených zastávek (zejména na lokálních tratích) blíže sídlům.***

Odůvodnění:

Koncepce se zabývá zejména MHD s preferencí busů a napojení velkých komerčních zón, bez zmínění železnice. To je třeba napravit.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **11.Ke kapitole 2.1.3.5 – Snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, typová opatření**

Navrhujeme upravit text prvního opatření:

***„Podpora zavádění alternativních paliv v IAD (podpora nákupu vozidel ze strany státní správy a samosprávy, rozvoj sítě veřejných dobíjecích a plnicích stanic).“***

Dále žádáme doplnit nové opatření:

***Podpora pořizování vozidel na alternativní paliva do flotil komunálních podniků provozujících vozidla svozu komunálního odpadu a obdobné činnosti při správě veřejného prostoru (např. úprava zeleně, odklizení sněhu atp.).***

Odůvodnění:

Pro rozvoj nízko- a bezemisní mobility je třeba i dalších opatření mimo podpory rozvoje veřejné infrastruktury na alternativní paliva, i když ta samozřejmě patří mezi klíčové podpůrné nástroje. Současně bereme na vědomí, že podpora alternativních paliv ve VHD je uvedena v jiné části dokumentu, i když by mohla být zmíněna i zde.

K druhému opatření dodáváme, že daná vozidla mají velký denní časový nájezd, mohou tak významně přispět ke snížení emisí znečišťujících látek ve městech/obcích, navíc mají nízkou hlučnost, která rovněž přispěje k větší kvalitě života občanů. Jedná se o jedno z opatření aktualizovaného NAP CM. Nejedná se pouze o vozidla kat. N, ale rovněž podkategorie SS (pracovní stroje, např. multikáry).

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **12.Ke kapitole 3.3 – Financování**

Upozorňujeme, že je nutné doplnit kapitolu o další možnosti financování. Měly by být doplněny další zdroje, jako je Modernizační fond, Fond pro spravedlivou transformaci a Národní plán obnovy, případně též OP TAK. Ty by měly rovněž podporovat rozvoj nízko- a bezemisní mobility.

**Tato připomínka je zásadní.**

### **13.Ke kapitole 3.3.1.2 – Integrovaný regionální operační program (IROP) 2021 – 2027**

Upozorňujeme, že přestože je v textu zmíněno, že prostředky půjdou použít v ČR s výjimkou hl. města Prahy, dle našich informací by však v oblasti podpory pořízování vozidel pro veřejnou přepravu osob na alternativní paliva a budování souvisejících neveřejných dobíjecích a plnicích stanic měly být prostředky z IROP využitelné i na území hl. m. Prahy. Proto je třeba upravit text.

**Tato připomínka je zásadní.**

### **14.Ke kapitole 3.6 – Připravované návazné metodiky – manuály**

Navrhujeme doplnit vytvoření *Metodiky pro zvýhodněné parkování bez/nízko-emisních vozů*.

Zároveň je třeba upřesnit, čeho se týká *Metodika pro zavádění běžných dobíjecích míst pro elektromobilitu*.

**Tato připomínka je zásadní.**

### **15.K příloze – Kategorie měst, body 1.1.1 a 1.1.2**

Navrhujeme k cíli *Zvýšení využívání VHD ve městech* doplnit nový bod: ***Podpora dalšího rozvoje a propagace systému městské železnice (linky S)***.

**Tato připomínka je zásadní.**

### **16.K příloze – Kategorie měst, body 1.1.3 až 1.1.6 – Menší města**

Navrhujeme k cílům *Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech* doplnit bod:

*Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora car-poolingu, řešení parkovacích míst pro tento účel, **motivace zaměstnanců k využívání VHD s podporou státu, ...**).*

Odůvodnění:

Nevidíme důvod, proč nepodporovat VHD.

**Tato připomínka je zásadní.**