

## Doprava jako environmentální riziko

## NÁSTROJE a STRATEGIE

1. Problematiku dopravy je nutné chápat jako **dynamický systém**. S tímto vědomím pak hledat i možné nástroje řešení environmentálních aspektů dopravní problematiky. Zdá se, že dílčí řešení či samostatně použité nástroje nepřinášejí optimální výsledky. Dopravní problematika vyžaduje **interdisciplinární a systémový přístup** přizpůsobený konkrétním podmínkám. Situace se různých místech liší. Proto se budou lišit i způsoby použití nástrojů. Řada z nich vychází ze skutečnosti, že řízením nabídky lze modelovat poptávku.

## 2. Nástroje a strategie:

**Informovanost**

Informovanost o vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví lidí, společně s rozšiřováním povědomí o možných alternativách či kampaně vedoucí ke změně vnímání různých druhů dopravy je pomyslným pojivem, které umožňuje zefektivnit fungování dalších opatření, o nichž bude řeč níže.

**Výhodou** je jejich bezproblémové přijetí veřejností, pro jejich nerestriktivní charakter.

**Nevýhodou** pak minimální účinnost. Hrají však důležitou roli doplňkového nástroje.

**Územní plánování**

Jeví se jako jeden z nejdůležitějších nástrojů dopravní politiky. Má zásadní vliv na objem dopravy. Potřeba mobility je ovlivněna umístěním obytných a obchodních částí měst. Zatímco v minulosti směřoval trend spíše k oddělení oblastí bydlení a práce, dnes jsme svědky opaku. Základním principem je **spojení mobility s funkčním rozdělením území**. To zahrnuje umístění obytných, obchodních a rekreačních zařízení uvnitř obytných čtvrtí tak, aby vzdálenosti mezi jednotlivými složkami byly co možná nejmenší. Nová zástavba se buduje v těsné blízkosti stávající.

Nákupní centra postavená na zelené louce způsobují nárůst objemu dopravy.<sup>1</sup> Lze jej vysvětlit efektem tzv. dopravní indukce. Jde o schopnost komunikace přitahovat dopravu. Je-li postavena nová vozovka, je velmi nepravděpodobné, že by zůstala nepoužívána. Zároveň se zvýší objem dopravy i na komunikacích okolních.

Územní plánování může také účinně řešit utváření infrastruktury, která upřednostňuje ekologicky příznivé formy dopravy, např. bezpečné a pohodlné sítě cyklostezek, trasy veřejné dopravy atd.

Řekli jsme, že nabídkou lze regulovat poptávku. Tento poznatek lze aplikovat i v souvislosti s územním plánováním, a to jak ve směru ke zvýšení objemu dopravy, tak ve směru snížení. Vytváříme-li podmínky pro rozmach automobilismu ve městech, poskytujeme prostor, můžeme s jistotou očekávat že jej auta zaujmou. Neposkytneme-li jej, pak jej auta nemohou pochopitelně zaujmout.

Významný se zdá i údaj o vlivu územního plánování na snížení emisí, a to až o 16% během 20 let.<sup>2</sup>

**Chůze a cyklistická doprava**

Má-li dojít k nárůstu cest konaných na kole nebo pěšky, je důležité aby infrastruktura určená pro pěší a cyklisty byla koncipována ve prospěch pohodlí a bezpečí, tedy pokud možno přímé

<sup>1</sup> Ekologická dopravní politika ve městech (1996; s. 18)

<sup>2</sup> Tamtéž s. 20 (cit. dle Bozeat (1993; Planning in the United Kingdom s. 3)

cesty bez zajižděk, systém cyklistických pruhů a stezek, chodníků, nadchodů a podchodů, vhodná řešení křížení vozovek a cyklostezek apod.

Z dalších opatření lze jmenovat vytváření parkovacích míst pro cyklisty, zejména u zastávek veřejné dopravy, uzpůsobení veřejných dopravních prostředků k přepravě kol., otevření některých pěších zón pro kola, v jednosměrkách umožnit cyklistům průjezd v obou směrech. V některých Evropských městech se uplatňuje systém nájemních kol. Kola jsou zamknuta podobně jako vozíky v samoobsluhách.

„Cyklistika a chůze jsou problematické z hlediska mentality a image. V mnoha zemích a městech si vedoucí činitelé nedovedou představit, že by do zaměstnání cestovali jinak než vozem, zatímco jinde jsou pro politiky a ředitele cyklistická doprava a chůze těmi nejpopulárnějšími způsoby, jak se dostat do práce.“<sup>3</sup>

Důležitá je také podpora ze strany zaměstnavatelů, kteří mohou zaměstnancům využívajícím tohoto druhu dopravy poskytnout některé výhody jako pojištění, poukaz na servis, místo v kolárně, sprchy či dílny k opravám.

### **Řízení provozu**

Omezení vjezdu a dostupnosti – uzavírání center automobilové dopravě vede k revitalizaci středu, rozvoji maloobchodu, vytvoření bezpečného prostředí.

Omezení rychlosti vede jednak ke zklidnění dopravy a jednak k zvyšování konkurenceschopnosti veřejné dopravy.

Zavedení zvláštních pruhů pro veřejnou dopravu, cyklisty, privilegované pruhy pro vozidla s větším počtem cestujících. (Zvýšení průměrného počtu osob přepravovaných ve voze z 1,1 na 1,2 os. vede ke snížení objemu provozu o 9%)<sup>4</sup>

Světelné řízení provozu zahrnuje synchronizaci semaforů tak, aby byla zajištěn pokud možno co nejplynulejší provoz. Světelným řízením lze také použít jako nástroj pro zvýhodnění cyklistiky. Kratší intervaly mezi „zelenými“.

### **Politika veřejné dopravy**

Potýká se s problematikou rozpočtu. Aby byla veřejná doprava konkurence schopná, je třeba zajistit rychlost (větší počet spojů = kratší doba čekání) a pohodlí, vytvářet další nabídky jako jsou expresní linky či příměstské vlaky.

I v tomto případě lze využít efektu indukce - se zvýšením kapacity veřejné dopravy lze počítat se zvýšením počtu jejich uživatelů.

Vhodné je zlepšovat vybavenost zastávek a přístup k veřejné dopravě, např. používání komunikačních nástrojů jako jsou vyhledavače spojení, ukazatele jízdnic řádů, informační centra atd. Lze využívat také spolupráce s dalšími podniky jako jsou muzea (jízdenka jako vstupenka apod.)

Programy na zrychlení veřejné dopravy jako je průjezd křižovatkami či již zmiňované speciální pruhy.

### **Propagace alternativních dopravních programů**

„Carsharing“

Jde o krátkodobý pronájem aut. Společnosti, které tuto službu provozují, jako např. Stattauto v Berlíně, vychází z předpokladu, že využití služby znamená pro zákazníka zajištění požadované mobility, ale také snížení nákladů s ní spojených. „V Brémách vychází při průměrném výkonu 500 km měsíčně provoz soukromého automobilu na 654 německých marek, zatímco společný vůz stojí každého uživatele pouze 375 DM.“<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Tamtéž s. 21

<sup>4</sup> Tamtéž s. 22

<sup>5</sup> Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. (2002; s. 53)

Uživatelé z řad soukromých osob, firem či skupin platí registrační poplatek a dále za použití automobilu. Vozy jsou k dispozici na stanovištích, které jsou většinou v centrech měst. Cesta k nim zabere průměrně 10 minut. Automobil si mohou členové zamluvit kterýkoli den a kteroukoli denní či noční dobu. Klíče jsou uloženy ve speciálních schránkách k jejichž otevření slouží čipová karta, kterou členové obdrželi. Vozy jsou vybaveny tankovací kartou. Firma Stattauto se podílí na snížení výkonu individuální automobilové dopravy o 510 000 vozokm, což snižuje bilanci CO<sub>2</sub> v německých městech o 80 tun ročně.<sup>6</sup>

### **Politika parkování**

Další s významných nástrojů.

Platí pravidlo, že čím jsou lepší podmínky pro parkování, tím roste počet aut, zplodin, hluku... Nutné je propojení s dalšími nástroji – např. zaměstnanecké výhody (zajištění parkovacího místa pro vozidla s vyšším počtem cestujících), zvýšení kapacity veřejné dopravy. Zákaz či zavedení omezené délky parkování pro dojíždějící v obytných oblastech vede k zajištění míst pro rezidenty. Situaci komplikují soukromá parkoviště.

Snížením počtu povrchových stání v centrech vzniká prostor pro jiné aktivity – cyklostezky, zeleň, komerční objekty... Zároveň to přispívá k zvýšení rychlosti veřejné dopravy, neboť se nemusí potýkat s vozidly hledajícími místo na parkování či již zaparkovanými vozy.

Poplatky za parkování – jejich úroveň bývá odvozena od nákladů na opravy a čištění parkovacích míst, přičemž příjmy obvykle nezaplátí ani všechny náklady na pořízení parkovacího místa. V takovém případě je parkovací poplatek jako nástroj velmi slabý až téměř neúčinný.<sup>7</sup>

Poplatky by měly vést k:

- menšímu užívání auta, lidé se budou snažit omezit počty svých jízd
- zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a alternativních způsobů jako chůze či cyklistika
- zvýšené obsazenosti vozidel
- zkrácení parkovacích časů, čímž klesá vzácnost místa

Park and ride – jde o systém parkovišť především v okrajových částech měst, kde je možné zaparkovat vůz a dále pokračovat veřejnou dopravou či na kole.

### **Poplatky za komunikace**

Silniční poplatky jsou nejlepší cestou jak shromažďovat prostředky na výstavbu a údržbu silnic. To ovšem přináší nevýhodu v tom, že peníze investované do rozvoje infrastruktury produkují další dopravu. Dále pak mohou snižovat provoz na silnicích a stupeň kongesce (ucpání). Mohou také přimět obyvatelstvo používat alternativy. Důležité je i využití poplatků k hrazení externích nákladů.

### **Literatura:**

*Ekologická dopravní politika ve městech.* Český a Slovenský dopravní klub, Brno : 1996  
Kurfürst, P.: *Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky.* Centrum pro dopravu a energetiku. Praha : 2002

Robeš, M. *Město, prostor, doprava. O rozdělení uličního prostoru a bezpečnosti dopravy z pohledu uživatele.* Český a Slovenský dopravní klub. Brno : 2002

---

<sup>6</sup> Tamtéž s. 53

<sup>7</sup> Ekologická dopravní politika ve městech, s. 29