

## Zápis z jednání Komise pro posuzování dokumentů městské mobility

ze dne 30. 10. 2018

Přítomni (bez titulů): Luděk Sosna (do bodu 6, dále jednání řídil místopředseda KPDMM), Michal Ulrich, Miloš Čermák (do bodu 6), Eva Straková, Vít Sedmidubský, Martin Janda, Vladimír Pušman, Marek Tögel

Omluveni: Josef Kocourek, Zbyněk Sperat, Michal Kokeš

1. Jednání zahájil předseda Komise pro posuzování dokumentů městské mobility (dále jen KPDMM) Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
2. KPDMM schválila účast hosta na jednání – Ing. Magdalény Burešové z Ministerstva životního prostředí ČR (Odbor ochrany ovzduší). KPDMM vzala na vědomí informace o probíhajícím dotačním programu na podporu tvorby Plánů udržitelné městské mobility, který se týká především menších měst a který je v gesci Ministerstva životního prostředí ČR. Pokud bude ze strany Ministerstva životního prostředí zájem, je KPDMM schopna zajistit hodnocení i těchto plánů udržitelné městské mobility s tím, že počet členů KPDMM by vzrostl na deset (přidán by byl jeden zástupce Ministerstva životního prostředí ČR a jeden zástupce Státního fondu životního prostředí).
3. Tajemník KPDMM poděkoval všem členům KPDMM za spolupráci při projednání Plánu udržitelné mobility Brna a Plánu udržitelné mobility Jihlavy na minulém jednání KPDMM a informoval, že oficiální dopisy primátorům Brna a Jihlavy se závěry tohoto jednání byly z úrovně 1. NM odeslány 24. 10. 2018. Rovněž informace k posouzení Akčního plánu k Plánu udržitelné mobility Českých Budějovic byly z úrovně 1. NM odeslány 24.10.
4. KPDMM projednala Plán udržitelné mobility Prahy. Tento dokument byl Ministerstvu dopravy ČR oficiálně doručen dopisem náměstka primátorky hl. města Prahy ze dne 12. 9. 2018 (č. j. MHMP1433772/2018). KPDMM konstatovala, že nebyl dodržen stanovený postup předkládání dokumentů (dokumenty jsou zasílány z úrovně primátora), nicméně tato skutečnost nebrání projednání dokumentu. Veškeré podklady dostali všichni členové KPDMM v dostatečném předstihu.
5. Po odborné rozpravě KPDMM konstatovala soulad dosud zpracovaných částí SUMP Praha se stanovenými požadavky, konkrétně:
  - Rozsah území – adekvátní
  - Princip partnerství – aplikován uspokojivě
  - Dopravní model – řešení spočívající v propojení dvou modelů (první ve správě TSK, druhý ve správě IPR) lze označit jako plně vyhovující
  - Soulad s nadřazenými dokumenty a ostatními koncepčními dokumenty – zajištěn dostatečně
  - Analýza hlavních problémů dopravy včetně širších souvislostí – vyhovující s dílčími výhradami

- není zřejmé, jakým způsobem byly stanoveny hodnoty úrovně automobilizace ve scénářích BAU 2030 a Návrh 2030. Studie uvádí (str. 10), že současná úroveň automobilizace činí 655 os. vozidel na 1000 obyv., přičemž ve scénáři BAU 2030 by se měl zvýšit na 772 os. voz. na 1000 obyv. a ve scénáři Návrh 2030 (to je po aplikaci všech opatření PUMM) se předpokládá navýšení na úroveň 714 os. vozidel na 1000 obyv. Není zřejmé, zda tyto údaje jsou v souladu se závěry šetření Energo 2015, které ukázaly, že v pražských domácnostech se nachází cca 360 tis. os. vozidel, což po přepočtu činí cca 284 os. vozidel na 1000 obyv.
- malá pozornost je věnována problematice citylogistiky, byť toto téma by mělo být řešeno samostatným koncepčním dokumentem
- Identifikace hlavních cílů a stanovení scénářů – vyhovující s výhradami;
  - Je třeba doplnit do dokumentu analytické výstupy srovnávající dosažené efekty vybraného scénáře se stavem, který by nastal v případě neexistence SUMPu (tj. scénář BAU 2030) a v případě realizace SUMPu a všech navržených opatření (tj. scénář Návrh 2030), a to nejlépe v podobě map intenzit provozu a případně dalších analytických map zjišťujících dopady dopravy (hlukové mapy, emisní bilance, imisní koncentrace).
  - Vzhledem k faktu, že k jednání KPDMM nebyly předloženy příslušné podklady kvantifikující dopady opatření scénáře Návrh 2030 a jediným podkladem pro vyhodnocení dopadů je stav indikátorů v tabulce „Indikátory dopravního systému ze statistik a průzkumů“ (str. 164 – 171), je třeba doplnit odkazy na konkrétní zdroje údajů ve sloupcích BAU 2030 a Návrh 2030, tak aby bylo možné dohledat konkrétní dokumenty či čísla stránek, které se vyhodnocení daných indikátorů týkají.
  - Do dokumentace je třeba doplnit konkrétní harmonogram realizace navržených opatření (akční plán po jednotlivých letech či víceletých periodách) včetně vysvětlení podmínek či závislostí mezi jednotlivými opatřeními (projekty) při jejich realizaci např. řešit v dokumentu situaci, co se stane, když se nepodaří zrealizovat podmiňující projekt)
  - co se týká jednotlivých cílů, tak KPDMM konstatuje, že cíle v oblasti nízkopodlažnosti tramvají se zdají být nastaveny málo ambiciózně (KPDMM se domnívá, že je reálným cílem zajistit stoprocentní nízkopodlažnost do roku 2030)
- Zajištění finančního rámce – v rozsahu odpovídajícím stádiu zpracování SUMP adekvátní, podrobnější harmonogram však dále bude předmětem posouzení u akčního plánu
- KPDMM konstatovala, že předložené části SUMP vyhovují metodickým požadavkům na ně kladeným, nicméně pro to, aby bylo možno potvrdit dostatečnost dokumentu jako strategického podkladu pro projekty předkládané do OPD a IROP, bude nutné, aby byl předložen kompletní SUMP včetně akčního plánu schváleného zastupitelstvem hl. města Prahy.

6. KPDMM pověřila tajemníka, aby v souladu se statutem připravil návrh dopisu 1. náměstka ministra dopravy na pražskou primátorku.
7. Mgr. Michal Ulrich a Mgr. Martin Janda podali stručnou informaci o aktuálním vývoji Operačního programu Doprava 2014-2020 a Integrovaného regionálního operačního programu 2014-2020 s důrazem na specifické cíle, v rámci kterých jsou podporovány projekty měst v oblasti udržitelné mobility.
8. Další jednání KPDMM bude svoláno podle potřeby.
9. Místopředseda KPDMM poděkoval všem přítomným za účast a zakončil jednání.

Zapsal: Mgr. Michal Ulrich, tajemník Komise pro posuzování dokumentů městské mobility