



Vídeň, 8. června 2015

JASPERS/2015-434/PNR/ts

Metodické pokyny

Autoři: různí členové teamu JASPERS Vienna

Věc: *Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) - pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice*

Obsah



.....	1
1. Úvod a obecný kontext	2
1.1 Cíle tohoto dokumentu	2
1.2 Obecné principy pro přípravu kvalitního TMP	2
1.3 Národní, regionální a místní/urbánní požadavky, rozhraní	3
1.4 Geografický rozsah a tematické zaměření TMP	3
1.5 Evropské politiky: Bílá kniha o dopravě.....	4
1.6 Evropská pravidla: Pokyny k přípravě a implementaci Plánů udržitelné městské mobility (PUMM)	5
2. Kroky při přípravě TMP	6
Krok 1: Nastavení TMP	7
Krok 2: Sběr informací/dat a příprava dopravního modelu	9
Krok 3: Analýza a identifikace problémů a potenciálů.....	10
Krok 4: Definování Vize, Cílů a Klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI)	12
Krok 5: Identifikace a posouzení opatření	14
Krok 6: Implementační plán.....	16
3. Klíčové prvky k zohlednění v rámci TMP	19
3.1 Procedura SEA a konzultace s veřejností	19
3.2 Dopravní model	20
3.3 Institucionální organizování dopravy	21
3.4 Udržitelnost údržby a provozu	23
3.5. Typické hlavní údaje a informace, jež je nutné sesbírat	27
Příloha 1 – Kontrolní seznam pro analýzu mezer u existujících místních a regionálních dopravních plánů ...	27

1. Úvod a obecný kontext

1.1 Cíle tohoto dokumentu

Účelem tohoto dokumentu je poskytnout metodickou podporu pro města a/nebo kraje ČR, které vypracovávají plány udržitelného rozvoje dopravy (angl. *transport master plan*, dále jako TMP). Dokument má sloužit jako doplnění metodických dokumentů EU jako je PUMM¹ (Plán udržitelné městské mobility), instrukce ohledně polycentrických PUMM nebo metodologické instrukce JASPERS, např. dokumentu zaměřeného na Národní plány rozvoje dopravy.

Plán rozvoje dopravy zde chápeme v jeho nejširším smyslu slova, tedy jakýsi „zastřešující plán“ pokrývající celou škálu možných opatření (organizační/institucionální, provozní a infrastrukturní) zaměřující se minimálně na středně až dlouhodobý horizont (standardně 10-20 let).

Je možné, že budou požadovány oddělené úzeji zaměřené nebo krátkodobější plány/strategie, které by měly předcházet před TMP, podporovat/zdůvodňovat jej nebo jej následně sledovat, nicméně tyto by měly být sladěny pomocí příslušného metodologického postupu. Tento dokument slouží pouze jako podpůrná rámcová instrukce. Příslušné národní a místní úřady většinou budou chtít poskytnout podrobnější a strukturovanější informace v rámci jejich vlastního pracovního plánu na TMP, aby se zajistilo například zohlednění národních požadavků, dostatečně detailní pokrytí již známých místních témat a dostatečně definování zadávacích podmínek pro výběr a působení konzultanta.

Kapitola 1 představuje hlavní principy, parametry a pozadí TMP, Kapitola 2 obsahuje stručný nástin metodologické struktury a nejlepších postupů a praxe pro vytváření TMP, zatímco Kapitola 3 se do hloubky zabývá některými klíčovými aspekty přípravy plánu (modelování poptávky, proces SEA/konzultace, sběr dat) a některými společnými hlavními problémy/body v rámci zemí JASPERS (institucionální nastavení, udržitelnost údržby a provozu).

Příloha 1 obsahuje kontrolní seznam, který je základem pro posouzení současné kvality a obsahu existujícího dopravního plánu(ů) daného města/regionu a může dále sloužit jako základ pro aktualizace takového plánu s využitím práce, která již byla odvedena.

1.2 Obecné principy pro přípravu kvalitního TMP

Obecně by každý kvalitní TMP měl respektovat následující principy plánování:

Obecný přístup

- i. Poskytnout celkový plánovací rámec pro udržitelný rozvoj dopravního systému ve středně a dlouhodobém horizontu, jež zohledňuje širší rozvojové cíle a plány.
- ii. Být konzistentní a komplementární s plánovacími nástroji na národní úrovni a s ostatními relevantními plány daného odvětví.
- iii. Být transparentní a vycházet z dostatečně podložených a spolehlivých údajů.
- iv. Být součástí průběžného procesu dopravního plánování.
- v. Vycházet z relevantních očekávaných ekonomických, sociálních a environmentálních plánů a vývojů.
- vi. Snažit se identifikovat a vybírat synergická, přiměřená, nákladově efektivní a dostupná dopravní řešení, jež silně přispívají k Cílům TMP.
- vii. Být připravován a konzultován s odpovídající skupinou zainteresovaných stran.
- viii. Být připravován paralelně a komplementárně s příslušnou SEA a splňovat požadavky z ní

¹ angl. *SUMP*

vycházející.

Rozsah

- ix. Pokrýt všechny relevantní druhy dopravy a jejich interakce.
- x. Vzít v úvahu relevantní geografický rozsah dopravy související s aktuální dopravní funkcí.
- xi. Vzít v úvahu organizační, provozní a infrastrukturní aspekty zajišťování dopravy (včetně udržitelnosti provozu a údržby).

Základní metodologie

- xii. Sesbírat data, vypracovat analýzu a následně stanovit cíle na základě samotné analýzy a na základě souvisejících politik a strategií/plánů pro dopravní systém.
- xiii. Na základě informací zobrazených/prokázaných analýzou připravit, posoudit, vybrat a zavést organizační, provozní a infrastrukturní opatření, která efektivně řeší identifikované cíle, do TMP.
- xiv. V rámci dalšího, posledního kroku (může proběhnout buď v rámci samotného TMP, nebo následně) představit realistický plán implementace včetně kvalitně definovaného procesu monitorování a aktualizace plánu.

1.3 Národní, regionální a místní/urbánní požadavky, rozhraní

TMP by měl zohledňovat národní požadavky týkající se plánování a odpovídajícím způsobem reagovat na cíle a opatření jakýchkoli relevantních politik, strategií a plánů:

- Na vyšší geografické úrovni než je TMP (např. evropská, národní politiky/dopravní plány a strategie sousedících obcí).
- Na urbánní/místní/regionální úrovni: jakékoli místní/regionální dopravní politiky/strategie, plány městského rozvoje a územní plány, plány kvality ovzduší, zdravotní plány, vzdělávací plány, plány týkající se správy vod a odpadů, plány vodních cest, plány rozvoje turistického ruchu/komerčního sektoru/bydlení atd.
- Na provozní úrovni: podrobnější analýzy, zejména například otázka provozu a údržby (technické a finanční aspekty) v souvislosti s veřejnou dopravou (viz bod 3.4).

1.4 Geografický rozsah a tematické zaměření TMP

Tento dokument si klade za cíl být dostatečně obecný k pokrytí všech požadavků ze všech lokalit, kde je TMP potřebný. Potřebná míra detailnosti údajů a analýzy se bude lišit v závislosti na složitosti dopravního systému.

Geografický rozsah TMP

TMP většinou pokrývají větší území a populace a dávají tudíž smysl buď pro města/velkoměsta (v ideálním případě s aktivním zahrnutím regionální oblasti, odkud se do daného města dojíždí a komerční spádové oblasti) a/nebo pro komplexnější soubory propojených obcí s vysokou dopravně funkční interakcí v rámci regionu.

Z praktických důvodů jsou tyto plány často zadávány a řízeny (nebo požadovány) v rámci administrativních hranic (regionů nebo měst) s přeshraniční spoluprací dle požadavků, nicméně tento postup nemusí být vždy ideální a v některých případech je možné definovat zvláštní regionální TMP zaměřený na oblast se silně provázanou dopravní funkčností (dále dopravně funkční region).

Stanovení takových dopravně funkčních regionů může zasahovat mimo administrativní hranice regionu, být přeshraniční a ideálně vycházet z Národního plánu dopravy na základě identifikovaných přepravních relací vypracovaných za pomoci odpovídajícího dopravního modelu (podrobnější určení dle národní strategie, např. že dopravně funkční region je takový region, kam se soustřeďuje 80% zdrojů a cílů cest (O-D) v rámci určité oblasti). Viz také Krok 1.1 v Kapitole 2 pro posouzení geografického rozsahu při nastavování TMP.

Plány dopravního rozvoje se nedoporučuje vytvářet samostatně pro menší města (přibližně města menší než 50-100 tisíc obyvatel v závislosti na národních charakteristikách a hustotě populace), kde dominantní faktor v rámci dopravního chování nepředstavují cesty v rámci města. V těchto případech by se plány měly vytvářet na více agregované úrovni, např. metropolitní oblast, funkční aglomerace měst, regiony/dopravně funkční regiony. Jedná se o smysluplnější postup z perspektivy funkčního dopravního plánování a rovněž s ohledem na úspory z rozsahu při vypracovávání a schvalování poměrně složitěho dokumentu.

Při aplikaci přístupu zespona nahoru by výstupy z místních/regionálních plánů, které jsou relevantní v národním měřítku, měly sloužit jako jedny ze vstupů při přípravě Národního dopravního plánu, a to jako doplněk k národním sektorovým plánům a analýzám.

Tematické zaměření TMP

Hlavní zaměření TMP může přirozeně vyplynout v rámci procesu přípravy TMP (viz Kapitola 2) při identifikaci a následném řešení klíčových problémů, příležitostí a cílů regionu/města. Nicméně v praxi se často v rámci Kroku 1 procesu TMP (viz Kapitola 2) provádí počáteční expertní analýza, kde se identifikují v Pracovním plánu TMP již známé klíčové problémy/oblasti, které mají být dále podrobněji rozpracovány.

V mnohých ze zemí, kde JASPERS působí, je očekáváno výrazné zaměření na kvalitu veřejné dopravy včetně intervalů spojů, integraci a sociální dostupnost, dále na organizaci, finanční udržitelnost provozu a údržby dopravy a na financovatelný rozvoj infrastruktury. Je ale nutné vzít v úvahu i další základní problémy a témata odvětvových politik na vyšší úrovni, jako jsou například cíle související s životním prostředím.

Velikost a povaha regionu je obecně také důležitá:

- Větší města/aglomerace s vyšší hustotou obyvatelstva budou mít složitější dopravní systémy s více druhy dopravy, kde změna systému v jedné oblasti může mít velký dopad napříč celým systémem. Zde bude velmi často kladen důraz na podporu urbánních plánů rozvoje a na řešení environmentálních problémů.
- V menších městech a regionálních aglomeracích s nižší hustotou obyvatelstva mohou být dopravní sítě mnohem jednodušší, s omezeným rozsahem veřejné dopravy, kde se tudíž účinek jakýchkoli investic může projevit jen v určité části. Výzvy a problémy v tomto případě jsou často jiné a více se zaměřují na zajištění dostatečné dopravní obslužnosti z ekonomického i sociálního pohledu a s omezeným rozpočtem.

1.5 Evropské politiky: Bílá kniha o dopravě

V roce 2011 přijala Evropská komise Bílou knihu o dopravě², kterou zavádí následující požadavky:

² *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje: Evropská komise, 2011*

- Žádná další vozidla na konvenční pohon ve městech
- 40% využití udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví, snížení emisí z námořní lodní dopravy nejméně o 40%,
- Přesun 50% cest osob a nákladu mezi městy na střední vzdálenost ze silniční na železniční a vodní dopravu.
- Všechny tyto cíle přispějí ke snížení emisí z dopravy o 60% do konce první poloviny tohoto století.

Pro urbánní prostředí stanovuje Bílá kniha o dopravě kombinovanou strategii zahrnující územní plánování, cenová schémata, efektivní služby a infrastrukturu veřejné dopravy pro bezmotorovou dopravu. V dokumentu je doporučeno vypracování TMP pro města nad určitou velikostí, se začleněním všech uvedených aspektů, a který bude plně v souladu s Integrovanými plány rozvoje města.

Bílá kniha v části 'Integrovaná městská mobilita' stanovuje následující cíl:

Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících z pokynů EU.

Tento cíl zohledňuje vliv městské dopravy na udržitelnost dopravy na národní úrovni, čímž je zajištěna silná vazba mezi Bílou knihou o dopravě a přípravou městských plánů mobility.

1.6 Evropská pravidla: Pokyny k přípravě a implementaci Plánů udržitelné městské mobility (PUMM³)

Pokyny týkající se *Přípravy a implementace Plánů udržitelné městské mobility* byla zveřejněna Evropskou komisí v lednu 2014. Jejich cílem bylo poskytnout podporu a nasměrování expertům na městskou dopravu a mobilitu a dalším zainteresovaným stranám účastnícím se procesu přípravy a implementace PUMM.

Pokyny definují Plán udržitelné městské mobility jako strategický plán určený k pokrytí potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí udržitelným způsobem, což napomáhá zajistit dlouhodobou ekonomickou životaschopnost při respektování společenských a environmentálních potřeb. Zdůrazňují, že PUMM vychází z existujících plánovacích postupů a odpovídajícím způsobem zohledňuje principy integrace, účasti a evaluace. Podle Pokynů by se PUMM měl připravovat se zahrnutím následujících klíčových cílů:

- Zajistit pro všechny občany nabídku dopravních možností, které jim umožní přístup ke klíčovým destinacím a službám.
- Zlepšit bezpečnost.
- Snížit znečištění ovzduší, hluk, objem emisí skleníkových plynů a spotřebu energií.
- Zlepšit účinnost a nákladovou efektivitu přepravy osob a zboží.
- Přispět k posílení atraktivity a kvality městského prostředí a území ve prospěch občanů, ekonomiky a společnosti jako celku.

³ angl. SUMP

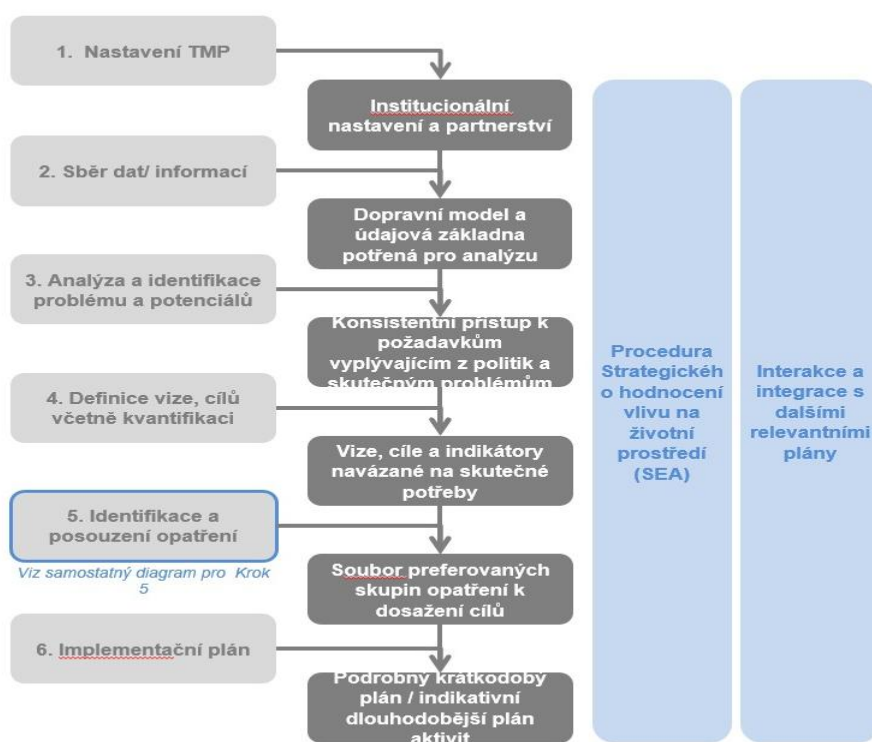
2. Kroky při přípravě TMP

Tato část dokumentu představuje doporučený postup při přípravě TMP; je vhodné zohlednit podrobnější instrukce ke klíčovým otázkám popsané v části 3.

Metodologie vychází z nejlepší mezinárodní praxe a postupů při přípravě dopravních plánů a je v souladu s Evropskými pravidly k PUMM, jež doplňuje. Metodologie je zde prezentována jako sekvence činností, které mají být při přípravě TMP provedeny.

1. Nastavení TMP
2. Sběr informací/dat a vypracování dopravního modelu
3. Analýza a identifikace problémů a potenciálů
4. Definice vize, cílů a klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI) / kvantifikovaných cílů
5. Identifikace a posouzení opatření
6. Plán implementace

Tyto kroky tvoří postupnou sekvenci, kdy výstup z každého kroku napomáhá logicky definovat následující krok, jak je patrné na následujícím diagramu. V praxi však samozřejmě dochází k přeskokování a/nebo opakování jednotlivých kroků z důvodu jejich vzájemné interakce.



Krok 1: Nastavení TMP

Tento krok popisuje klíčové počáteční úkoly při plánování a nastavení TMP, tak aby mohla být práce provedena efektivním způsobem. Je nutné:

- Zvolit odpovídající geografický rozsah a vytvořit ta správná institucionální partnerství pro TMP (krok 1.1).
- Vytvořit efektivní manažerskou strukturu pro TMP se zajištěním odpovídajících souborů znalostí a institucionálního pokrytí (krok 1.2). Rozsah, plán práce a nezbytné zadávací podmínky pro konzultanta jsou určeny na základě prvotní analýzy požadavků (kroky 1.3/1.4).

Navrhovaná referenční metodologie:

1.1 Nastavení a revize geografického rozsahu:

Jak je uvedeno v úvodu kapitoly 1.4 výše, při zvažování geografického rozsahu TMP je důležité provést rešerši dopravní funkce.

V ideálním případě referenční oblast představuje homogenní dopravní celek nebo dopravně funkční region, charakterizovaný vysokou mírou interakcí v rámci mobility (nejlépe dle definice v rámci Národního dopravního plánu a na základě analýzy dopravního modelu, např. 80% dojíždění nebo výchozích a cílových bodů cest se odehrává v této oblasti).

V některých případech se mohou objevit důkazy o významných překryvech dopravní funkce mezi jednotlivými administrativními celky, např. pokrytí metropolitní oblasti napříč institucionalizovanými celky, tedy zahrnující více než jeden administrativní městský celek nebo funkční aglomeraci měst atd. V některých případech tyto funkční regiony mohou být i přeshraniční.

V závislosti na konkrétní situaci mohou regiony nacházející se kolem „jádra“, které jsou součástí dopravně funkčního regionu, být zapojeny pouze pasivně (zohlednění poptávky) nebo v lepším případě aktivněji formou vytvoření oficiální dohody o spolupráci.

Pokud dojde k rozšíření geografického rozsahu, je nutné aktualizovat skupinu referenčních zainteresovaných stran a odpovídajícím způsobem pozměnit pracovní/řídící skupinu. Rovněž běžně bývá určena jedna „vedoucí“ organizace, která působí jako administrativní koordinátor procesu a např. jako rozhraní s národní/evropskou úrovní, zejména v případě, kdy je příprava TMP podpořena z národních zdrojů nebo zdrojů EU.

Smluvní nastavení v této fázi může představovat základ pro další integraci všech dopravních systémů (nebo jejich částí) a služeb pod společného institucionálního „Organizátora“ dopravy.

1.2 Vytvořit hlavní pracovní skupinu nebo skupiny, řídicí výbor a jmenovat projektového manažera

Pro přípravu TMP je nutné vytvořit pracovní skupinu nebo skupiny, jež budou připravovat analýzu relevantních sektorů. Pracovní skupina by do nejvyšší možné míry měla být sestavena z dostupných odborníků v rámci instituce se zohledněním rozsahu TMP a složitosti institucionálního nastavení (například z odboru strategického plánování/odboru rozvoje města, odboru dopravního plánování, úřadu městského architekta, odboru pro investice/správu komunikací, odborníků na provozní plánování městského dopravního podniku, odboru plánování regionální dopravy/ orgánu pro dopravu, atd.).

V ideálním případě by měl být součástí i člen zpracovatele SEA, a po dokončení procesu jejich výběru se do skupiny mohou přidat i techničtí konzultanti za účelem jejího posílení.

Je možné jmenovat i řídicí výbor, který bude pracovní skupině poskytovat podporu z nejvyšší úrovně, řídit proces a revize/přijímání rozhodnutí k výstupům TMP z každého kroku celého procesu. Řídicí výbor by měl obsahovat zástupce hlavních „vlastníků“ TMP (např. politická reprezentace města/regionu, vysoce postavení úředníci).

Nakonec je nutné jmenovat projektového manažera pro řízení pracovní skupiny nebo skupin, konzultantů a pro komunikaci s řídicím výborem a dalšími zainteresovanými stranami. V ideálním případě je projektový manažer silný v komunikaci, má zkušenosti s přípravou TMP a je zaměstnancem odboru, jež má vypracování TMP za úkol.

Pro podporu projektového manažera a jeho role je možné najmout konzultanta, nicméně tato úloha by neměla být celá zadána externě, vyjma případů, kdy je to zcela nevyhnutelné, jelikož toto může vést k omezenému osvojení si TMP příslušnou administrativou a snížené kapacitě komunikace s řídicí skupinou.

1.3 Plán práce TMP

Při definování rozsahu práce na TMP je nutné zohlednit následující:

a) Je nutné specifikovat časový horizont TMP

Běžně se jedná o dobu 10 až 20 let pro strategickou část TMP (výstup z Kroku 5 a dlouhodobější indikativní část Kroku 6) a přibližně 3-5 let u krátkodobé detailní plánovací části Implementačního plánu (Krok 6).

b) Je nutné definovat rozsah práce TMP

Je nutné provést prvotní inventář/analýzu rozsahu a kvality dat/informací, analýz, dopravních modelů a jakýchkoli existujících dopravních plánů – typický rozsah sběru dat/informací v regionálním nebo místním/urbánním kontextu viz kapitoly 2 a 3 a kontrolní seznam v kapitole 3.5.

Na základě tohoto úvodního procesu inventarizace/analýzy jsou identifikovány nedostatky/mezery a vypracovány požadavky týkající se rozsahu práce na TMP.

V této fázi jsou velmi důležité následující dva úkoly:

Revize stávajících místních/regionálních dopravních plánů: důležitou část analýzy mezer tvoří revize stávajícího relevantního místního/regionálního plánu mobility/dopravy na základě metodologie uvedené v tomto dokumentu, aby bylo zřejmé, co je možné použít v novém TMP (kontrolní seznam zaměřený na rozsah a kvalitu pro analýzu mezer se nachází v Příloze 1). Jedná se rovněž o důležitý úkol v rámci prokázání nutnosti posunout plán na vyšší úroveň.

Požadavky na dopravní modelování: Mezi klíčové prvotní úkoly spadá identifikace požadavků na dopravní model včetně geografického rozsahu/rozsahu sítě, komplexnosti modelování a vstupů dat/průzkumů, a dále definování způsobu, jakým bude model opatřen – zda v rámci organizace nebo přes zadávací řízení. V mnoha případech již existují částečné modely, jež je možné dopracovat, nebo úplné modely ve vlastnictví třetích stran, které je možné pro TMP pořídit. Modely in-house již mohou existovat, ale je nutné si zajistit čas příslušných expertů (pro více instrukcí viz Krok 2 a Kapitola 3.2)

V tomto bodě je také možné pomocí expertního posouzení identifikovat klíčové problémy/oblasti, které má Plán podrobněji řešit.

- c) **Vytvořit seznam zainteresovaných stran**, se kterými bude během přípravy TMP konzultováno /spolupracováno. Může se jednat o skupiny obyvatel, podnikatelské skupiny, nevládní organizace, skupiny uživatelů dopravy nebo o jiné interní administrativní zainteresované strany. Na závěr je nutné identifikovat i skupiny klíčových hráčů, aby bylo možné během přípravy TMP sesbírat celou škálu potřebných názorů.
- d) **Plánování SEA a konzultací**: procedura SEA a konzultační aktivity tvoří nedílnou součást jakéhokoli TMP a mohou být poměrně časově náročné. Práce na SEA a konzultace musí být naplánovány a explicitně zahrnuty do jakýchkoli zadávacích podmínek (viz Kapitola 1.4 níže) na konzultanta (více informací o SEA a souvisejících konzultacích a o konzultacích samostatně v kapitole 3.1).

1.4 Zadávací podmínky na technickou pomoc

Pracovní skupina posoudí, která část této práce by měla být provedena konzultanty externě, s přihlédnutím ke vlastním kapacitám organizace a dostupným zdrojům. Tato část pomocných prací by měla být dále rozpracována do podoby zadávacích podmínek na technickou pomoc a vysoutěžena.

Hlavní výstupy Kroku 1:

- Jasně a efektivní institucionální nastavení a dohoda o spolupráci mezi zapojenými subjekty/administrativami.
- Jasná a efektivní manažerská struktura pro TMP.
- Celkový plán práce na přípravu TMP.
- Vysoutěžená technická pomoc pro TMP na základě jasných zadávacích podmínek.

Krok 2: Sběr informací/dat a příprava dopravního modelu

Po dokončení Kroku 1 je k dispozici jasný plán práce, pracovní skupina je připravená a případná požadovaná technická pomoc byla vysoutěžena.

V rámci Kroku 2 může začít skutečná práce na TMP, kdy je nutné sesbírat všechny zbývající potřebné údaje a vytvořit základ dopravního modelu dle současného stavu, což je dále klíčové pro analytickou fázi (Krok 3).

2.1 Sběr dat/informací

Všechna relevantní data/informace o strategickém kontextu (včetně souvisejících nadřazených nebo paralelních strategií všech dalších relevantních odvětví), organizaci, provozu (poptávka a nabídka) a infrastruktury daného dopravního systému by měly být sesbírány a dokumentovány formou strukturovaného inventáře, přičemž relevantní části budou použity jako součást analýzy v rámci Kroku 3. Typický nezbytný rozsah sběru dat/informací viz Kapitola 3.5.

V tomto kontextu je kladen zvláštní důraz na sběr dat a informací z jiných plánů/odvětví, jako jsou plány územního rozvoje, plány socioekonomického rozvoje, odpadové hospodářství, zdravotnictví atd.

Ve vztahu k SEA by se v této fázi měly sbírat informace o současném stavu v otázkách životního prostředí (informace o politikách a pravidlech, současném stavu populace, zdraví, biodiverzity, fauně,

flóře, půdě, vodách, kvalitě ovzduší, klimatu, hmotných statcích, kulturním dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví, hodnotě krajiny a chráněných oblastí).

2.2 Příprava dopravního modelu současného stavu

V rámci tohoto kroku by měl být vypracován/aktualizován dopravní model současného stavu, včetně zpracování požadovaných dat/průzkumů.

Dopravní model tvoří zásadní část každého TMP a umožňuje:

- Provést mapování a analýzu současné a budoucí nabídky/poptávky a souvisejících současných a budoucích potřeb, problémů a potenciálů.
- Provést kvantifikaci a otestování dopadu navrhovaných budoucích opatření a TMP jako celku.

Dopravní model představuje nabídku a poptávku dopravního systému, který by měl pokrývat oblast, na kterou bude mít TMP významný dopad. Více podrobností o dopravním modelu se nachází v Kapitole 3.2.

Hlavní výstupy Kroku 2:

- Podrobný strukturovaný inventář dat/informací sloužící pro analytickou fázi.
- Fungující dopravní model současného stavu.
- Identifikovaný základní stav v oblasti životního prostředí.

Krok 3: Analýza a identifikace problémů a potenciálů

Analýza pro TMP vychází z informační základny vytvořené v rámci Kroku 2 a může být rozdělena na „Strategickou“ analýzu a konkrétnější Podrobnou analýzu problémů a potenciálů místního/regionálního dopravního systému.

3.1 „Strategická“ analýza

„Strategická“ analýza propojuje TMP s ostatními plánovacími dokumenty a legislativou (doprava a další odvětví), čímž výrazně přispívá k rozvoji vize a cílů vyšší úrovně (viz Krok 4). Plánovací dokumenty mohou například obsahovat principy, strategické cíle, závazky a analýzy relevantní pro plán.

Cílem je vybrat a syntetizovat relevantní obsah z následujících typů souvisejících plánů za účelem vytvoření uceleného pohledu na strategické otázky a směřování v souvislosti s rozvojem dopravy ve městě/regionu: místní/regionální strategie rozvoje, dopravní politiky na různých úrovních, současné dopravní plány, územní plány, zdravotnictví, vzdělávání, odpadové hospodářství, sociální inkluze/dostupnost, ekonomická efektivita a rozvoj příznivý pro podniky/průmysl/cestovní ruch/občany, environmentální politiky, bezpečnost, krizové řízení atd.

Výstup z této strategické analýzy je možné použít jako pomůcku k Podrobné analýze problémů a potenciálů (viz níže) a k rozvoji vize a cílů vyšší úrovně.

3.2 Podrobná analýza problémů a potenciálů

Primárním cílem Podrobné analýzy problémů a potenciálů je:

- a) Definice základního rozvoje dopravního systému za standardních podmínek („Business as Usual“) jako referenčního příkladu pro analýzu a posouzení opatření a plánu.

Dopravní model budoucího rozvoje za standardních podmínek vychází z Kroku 2 a dopravního modelu současného stavu a je postaven na očekávaném standardním rozvoji sítě (např. situace kdy neproběhnou žádné doposud nezazávkované dopravní intervence) doplněném o různé hypotézy ohledně vývoje poptávky (běžně se dále rozděluje na scénáře nízkého/středního/vysokého rozvoje na základě identifikovaných předpokladů ohledně budoucího vývoje hlavních externích faktorů – jako je např. ekonomický rozvoj, prognózování ohledně nové průmyslové/komerční/rezidenční výstavby atd.). Více podrobností o dopravních modelech v Kapitole 3.2 a také v metodických pokynech JASPERS k dopravnímu modelování.

- b) Identifikace hlavních konkrétních současných a budoucích problémů dopravního systému (problémy/potenciály) na základě analýzy a podpůrných faktů (týkajících se celkového systému, sítě, provozu, uživatelů nebo dotčených třetích stran).

Může se jednat např. o celkové modely organizace a provozu, konkrétní problémy související s kvalitou infrastruktury a vozového parku, hlavní úzká místa z pohledu kapacity, hlavní koridory se špatnou dostupností/dlouhými cestovními dobami v osobní dopravě, oblasti sociální izolace kvůli nedostatečné obsluhovanosti osobní dopravou, citlivé oblasti s vysokými emisemi, místa častých nehod.

Příslušné vrstvy analýzy bude proto nutné rozpracovat na různých odpovídajících úrovních agregace území/sítě (např. celkovou analýzu pro oblast jako takovou, dále pro radiální koridory, centrum města, klíčové uzly atd.) za účelem identifikace významných/klíčových otázek. Dopravní model představuje důležitý nástroj pro převážnou část tohoto úkolu.

Níže je uveden indikativní seznam (detailnost a zaměření analýzy v jednotlivých oblastech bude samozřejmě záviset na složitosti/povaze dopravního systému, na výstupu ze „strategické“ analýzy a na současných praktických problémech relevantních pro město/region):

Poptávka, provoz, organizace a infrastruktura

- i. Plány/vzorce demografické, územní a ekonomického rozvoje (související s generováním dopravy), ostatní faktory působící na dopravní chování.
- ii. Posouzení současných a budoucích objemů dopravní poptávky a dopravní funkce (zejména na základě účelu/typu, druhu dopravy a struktury výchozích a cílových míst) podle oblastí/koridoru pro osobní a nákladní dopravu.
- iii. Organizace/provoz dopravního sektoru celkově a pro jednotlivé druhy (včetně institucionálního nastavení, principů integrace, financování, požadavků na udržitelnou údržbu a provoz, nabídky služeb osobní dopravy, řízení osobní a nákladní dopravy a poptávky po ní včetně ITS, otázky parkování, organizace nákladní dopravy ve městech atd.)
- iv. Dostupnost podle jednotlivých druhů dopravy (na základě času/nákladů/pokrytí službami)

- v. Kvantita a kvalita infrastruktury podle jednotlivých druhů dopravy (včetně spolehlivosti, dostupnosti, udržitelnost, bezpečnosti (RAMS) a souladu s ERA TSI, pokud je to relevantní).
- vi. Kvantita a kvalita vozového parku podle jednotlivých kategorií a druhů dopravy (včetně RAMS)
- vii. Dopravní kapacita. Úzká místa a úroveň služeb (kvantita a kvalita – dostupnost a potřeby).

Životní prostředí, bezpečnost a sociální otázky

- viii. Bezpečnost dopravního systému.
- ix. Rovný přístup pro cestující, zejména pro osoby se sníženou mobilitou a z důvodů sociální inkluze.
- x. Emise, hluk/vibrace, zdroje energie/účinnost.
- xi. Zmírňování vlivů na životní prostředí (obecně a konkrétněji u oblastí chráněných environmentální legislativou EU, např. oblasti Natura 2000, oblasti chráněné podle zákonů o vodách, ovzduší nebo hluku).
- xii. Zmírňování klimatických změn a adaptace, ohrožení katastrofami a odolnost vůči nim.

V rámci procedury SEA se v této fázi provádí analýza sesbíraných environmentálních údajů, což umožňuje nastavení cílů v oblasti životního prostředí, určení budoucích trendů (bez TMP), a rovněž silných a slabých stránek a příležitostí, zejména těch týkajících se jakýchkoli oblastí zvláštního environmentálního významu jako jsou například oblasti určené v souladu se Směrnicemi 79/409/EHS a 92/43/EHS. Toto by mělo být provázáno a v souladu s analýzou environmentálních otázek provedenou v rámci TMP.

Hlavní výstupy Kroku 3

- Shrnutí předpokladů k rozvoji dopravního systému za standardních podmínek a dopravní model budoucího stavu při rozvoji za standardních podmínek.
- Analýza hlavních stávajících politik/plánů, ze kterých by měl TMP vycházet.
- Soubor konkrétních hlavních problémů/potenciálů dopravního systému na základě analýzy.
- Budoucí environmentální trendy (bez TMP), silné a slabé stránky a příležitosti, soubor cílů pro oblast životního prostředí.

Krok 4: Definování Vize, Cílů a Klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI)

Na základě analýzy (k dispozici z kroku 3) současných a budoucích problémů a potenciálů dopravy a sociálních, ekonomických a politických podmínek, ve kterých je dopravní systém ukotven, se sestaví soubor cílů pro rozvoj systému.

Cíle, zejména cíle vyšší úrovně (viz níže) by měly být do nejvyšší možné míry nezávislé na konkrétních řešeních (opatřeních), což umožní navrhnout a posoudit celou škálu opatření vedoucích k cílům. Obecně jsou cíle více zaměřeny na požadované výsledky a dopady případných akcí/opatření.

Takový rámec bude tvořit strategickou kostru TMP, jelikož poskytuje hlavní pravidla a směry, v rámci kterých se systém může rozvíjet, a nastavuje kvantifikované cíle, ke kterým bude směřováno pomocí konkrétních opatření připravených v Kroku 5. Za tímto účelem by měla být vypracována Vize a (dle našeho doporučení) dva soubory provázaných cílů:

4.1 Vize a cíle vyšší úrovně

Je nutné definovat celkovou vizi, která stručně a poměrně obecně představuje základní podmínky dopravního systému, jichž chtějí příslušné instituce dosáhnout.

V souladu s vizí a s výstupy analýzy z Kroku 3 by měl být rozpracován i omezený počet klíčových cílů vyšší úrovně – zohledňujících priority politik vycházející ze „Strategické“ analýzy, ale také z „Podrobné“ analýzy skutečných problémů. *Některé hlavní cíle vyšší úrovně jsou doporučené v metodických pokynech k PUMM, např. „Snížení znečištění ovzduší a hluku, emisí skleníkových plynů a spotřeby energie“ viz úvodní kapitola 1.6.*

4.2 Specifické cíle

Je možné rovněž rozpracovat specifické cíle, které budou vycházet především z Podrobné analýzy problémů a potenciálů s logickou vazbou na Cíle vyšší úrovně. Stanovení specifických cílů zaručí zohlednění individuálních potřeb daného regionu/města díky vytvoření hmatatelné vazby mezi politikami/problémy na vyšší úrovni a reálnými detailnějšími problémy identifikovanými analýzou (včetně modelování a průzkumů).

Specifickým cílem může být například významné zkrácení cestovních dob veřejné dopravy z některé hlavní příměstské rezidenční oblasti do centra města (*kde analýza poptávky ukazuje na velký podíl automobilové dopravy na celkové objemu dopravy na daném koridoru a analýza dostupnosti ukazuje na špatné výkony osobní dopravy z hlediska cestovních dob*).

4.2 Indikátory a dílčí cíle TMP (KPI)

Klíčové ukazatele výkonnosti (KPI) by obecně měly být definovány pro nejdůležitější měřitelné cíle relevantní na úrovni celého plánu (většinou na základě cílů vyšší úrovně), a související kvantifikace cílů (nebo škála) by měly být stanovovány, pokud je to proveditelné (často nejprve ve vztahu ke kvantifikovatelným cílům sektorové politiky jako je snižování počtu nehod), s očekávaným časovým rámcem pro jejich dosažení (tyto kvantifikované cíle mohou projít další revizí v průběhu Kroku 5 a 6 po podrobnější analýze potenciálních vlivů).

Kvantifikovaný KPI je možné použít pro celkové hodnocení TMP jako takového (viz Kroky 5 a 6). Dosažení těchto dílčích cílů by mělo být monitorováno v rámci průběžného procesu evaluace.

V rámci problematiky SEA se posuzuje soulad mezi environmentálními cíli a cíli TMP (je možné použít charakterizaci, škálu silný/střední/slabý/neutrální/negativní). Je nutné identifikovat environmentální charakteristiky, které by mohly být významně ovlivněny.

Hlavní výstupy Kroku 4

- Hierarchická struktura propojující celkovou vizi, cíle vyšší úrovně a specifické cíle.
- Soubor stanovených klíčových ukazatelů výkonnosti pro vybrané klíčové cíle.
- Soubor dílčích cílů pro klíčové ukazatele výkonnosti.
- Sladění environmentálních cílů SEA s cíli TMP (jakým způsobem byly cíle ochrany životního prostředí a jakékoli další environmentální aspekty zohledněny v cílech TMP).

Krok 5: Identifikace a posouzení opatření

V rámci tohoto kroku se určuje odůvodněný soubor opatření k cílům identifikovaným v Kroku 4.

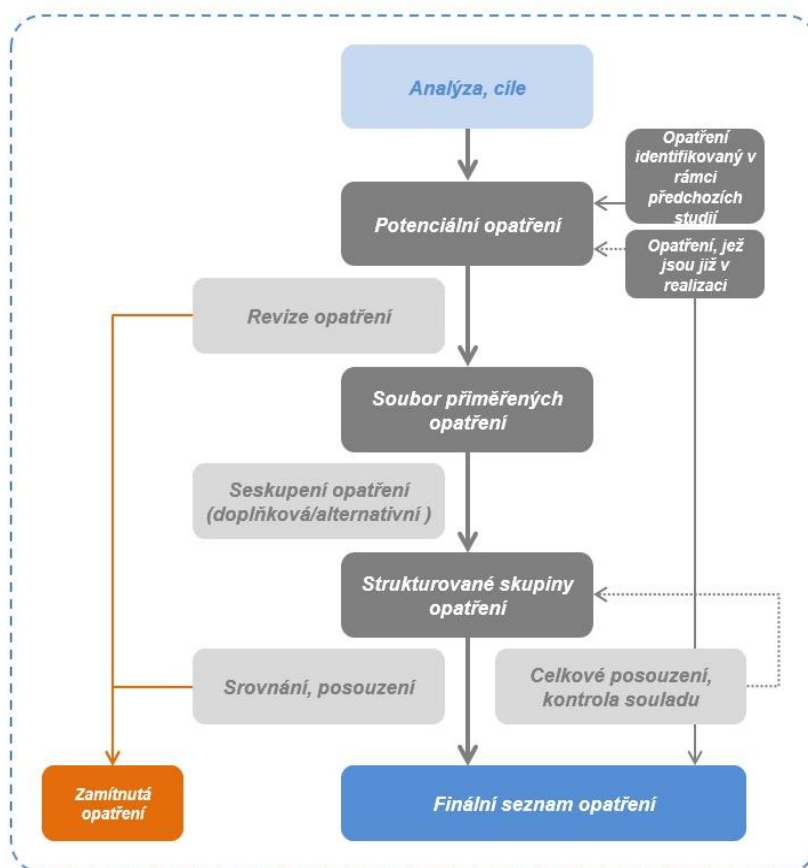
Pro každý cíl je navržena a otestována série možných řešení (opatření nebo skupiny opatření, které přispívají k cílům). U kompletního TMP pokrývají opatření celý dopravní sektor. Očekává se, že se bude jednat o řešení oblastí pomoci:

- Organizačních/institucionálních opatření, což zahrnuje změny struktur provádějících dohled nad realizací, financováním a provozováním dopravních řešení, a které je možné implementovat na institucionální úrovni nebo uvnitř konkrétních orgánů/agentur.
- Provozních opatření, jež popisují dané akce pro zlepšení provozování dopravy (např. frekvence osobní dopravy/obslužnost/vylepšení jízdního řádu, měkká opatření k řízení poptávky jako cestovní plány na pracovištích, dopravní informace, integrace jízdenek, prioritní jízda tramvajů, řízení dopravy, systémy sdílení vozidel - car sharing, nízkoemisní zóny s omezeným přístupem, zvýšení financování na údržbu).
- Infrastrukturních opatření (např. prodloužení trolejbusových linek ke zlepšení obslužnosti, nové uspořádání zastávek a stanic, nové tramvajové linky ke zlepšení cestovních dob a kapacity atd.), což bude ve většině případů vyžadovat kapitálové investice do fyzických prací.

Při definování opatření je důležité rozlišovat mezi opatřeními a projekty. Opatření mohou představovat širší koncept, jenž ještě nebyl zcela dokončen v očekávání dalších konkrétních podrobnějších a zacílených analýz/šetření (např. zlepšení veřejné dopravy poskytované na konkrétním koridoru).

Opatření se většinou vyvinou v projekty po detailnější přípravě a definování projektu, na základě přesnějších strategií trasování/řešení uzlů, kapacity a platebních mechanismů (pokud je to relevantní).

Navrhovaná referenční metodologie



Nejprve je nutné identifikovat realistický soubor opatření, jež mohou řešit stanovené cíle:

- Opatření by měla být identifikována/rozpracována s jasnou logickou a funkční vazbou a odpovídajícími řešeními v závislosti na výstupech analýzy a určených cílech. Opatření mohou rovněž vycházet z předchozích úvah. Opatření/projekty, které jsou již v realizaci, si většinou nevyžadují další hodnocení a mohou být zahrnuty do scénáře vývoje za standardních podmínek.
- Opatření mohou být podrobena revizi a filtrování v závislosti na míře plnění cílů a případně i dalších funkčních/praktických kritériích. Ta opatření, jež nedostatečně přispívají k cílům nebo jsou vůči některým cílům protichůdná či nesplňují další kritéria, mohou být z dalšího uvažování vyřazena nebo pozměněna.
- Je nutné identifikovat další postupy nezbytné k rozpracování koncepcí opatření (např. požadované studie proveditelnosti).

Konečným výsledkem této fáze procesu by měl být soubor potvrzených, rozumných opatření. Tento soubor opatření je dále možné podrobit další syntéze a analýze:

- Pro každý cíl nebo skupinu cílů je možné opatření rozdělit do doplňkových skupin opatření včetně skupin alternativních, pokud je to relevantní (tedy různé soubory řešení pro naplnění cílů). V této fázi je důležité docílit vyrovnaného, komplexního a vyčerpávajícího souboru strukturovaných skupin opatření.
- Tyto skupiny opatření mohou potom být podrobeny alespoň kvalitativnímu porovnání mezi alternativami za účelem identifikace preferovaných opatření. Hodnotící kritéria by měla zohledňovat

relevantnost skupin opatření vůči cílům. Zvolené alternativy, tedy ty, které nejlépe splňují kritéria, jsou poté vybrány pro zahrnutí do TMP.

Pracovní skupina může navrhnout a odsouhlasit podrobnější metodologii pro toto konkrétní hodnocení.

- f) Konečným výsledkem výše uvedeného procesu bude seznam potenciálních skupin opatření, jež mohou výrazně podpořit cíle účinným a efektivním způsobem a je proto možné uvažovat o jejich zahrnutí do dopravního plánu.
- g) Celý soubor preferovaných opatření je možné sloučit do scénáře, kdy jsou provedena všechna, a ten potom podrobit modelování v dopravním modelu (nebo pomocí jiného druhu analýzy vlivu u těch opatření, jež nemohou být modelována), čímž se stanovuje indikativní hodnota vybrané skupiny KPI pro celý soubor preferovaných skupin opatření. Tam, kde tyto KPI nedosáhnou stanovených hodnot, je nutné provést buď revizi hodnot, nebo zahrnout jiná opatření a zopakovat předběžné hodnocení alternativních skupin opatření.

Pro usnadnění tohoto kroku mohou být v případě potřeby opatření více konkretizována v souladu s následujícími hlavními principy:

- U opatření, která již mají adekvátní studii proveditelnosti, by charakteristiky měly být v souladu s výstupy vybrané varianty, která vzešla ze studie.
- U opatření, jež ještě nebyla odpovídajícím způsobem rozpracována ve studii proveditelnosti, je možné technické charakteristiky nejprve nastavit na minimální hodnoty vycházející z předběžného „inženýrského“ hodnocení na základě dostupných údajů (např. výběr dopravního systému a hlavní výkony dle dostupných údajů o očekávaných přepravních tocích atd.).

V rámci SEA by měla být posouzena opatření TMP (a jejich skupiny a alternativy) co se týče očekávaných vlivů navrhovaných alternativ včetně druhotných, synergických, kumulativních, krátko, středně a dlouhodobých, trvalých a dočasných, pozitivních a negativních efektů). Potřebné úpravy, zmírňující opatření a monitorovací plán jsou následně navrženy podle výstupu hodnocení. Výsledky procesu konzultací by měly být do výše uvedeného rovněž zapracovány.

Hlavní výstupy Kroku 5

- Identifikace informačních nedostatků, u kterých je nezbytné další podrobné posouzení (např. studie proveditelnosti pro významný koridor osobní dopravy).
- Soubor přijatelných preferovaných skupin opatření vhodných pro TMP.
- Závěr procedury SEA/Environmentální opatření a monitorovací plán.

Krok 6: Implementační plán

Tento závěrečný krok může být proveden buď jako součást samotného TMP nebo následně v návaznosti na něj, a to k zajištění realistického implementačního plánu včetně správně nastaveného procesu monitorování/aktualizace.

Implementační plán přebírá celkový soubor přijatelných opatření z Kroku 5 a rozpracovává praktický rámec pro skutečnou realizaci preferovaných skupin opatření stanovených v Kroku 5. Nejbližší období pěti let by obecně mělo být naplánováno podrobně, přičemž následné období může být pokryto indikativněji.

Implementační plán je možné aktualizovat častěji než ústřední strategickou část TMP vyplývající z Kroků 2 až 5.

Implementační plán by měl zahrnovat alespoň:

- a) Plán realizace opatření (pro jeden nebo více scénářů) se zohledněním
 - Očekávané dostupnosti financování a lidských či jiných zdrojů v porovnání s potřebami, zvážení možnosti získání dodatečných prostředků (pokud je to nutné).
 - Výběru preferovaných opatření, prioritizace, posouzení scénářů (pokud je to nutné).
 - Logické vazby a čas potřebný na přípravu.
 - Zodpovědnosti za aktivity.
- b) Podrobné plány pro další rozpracování opatření (např. nezbytné další podrobné studie) s jasným určením zodpovědností a načasování.
- c) Plány revize/aktualizace TMP a pokračování plánovacího procesu.
- d) Konečný soubor KPI s upravenými hodnotami dílčích cílů, pokud je to nutné.
- e) Plány monitorování a evaluace realizace TMP včetně metody pro měření indikátorů. Správným postupem je zavést průběžné monitorování (např. čtvrtletní/pololetní/roční stručné zprávy) a rozsáhlejší revize/monitorovací zprávy provést jednou za několik let.
- f) Analýza hlavních rizik souvisejících s načasováním implementace a proveditelnosti spolu se zmírňujícími opatřeními/nouzovými opatřeními.

Navrhovaná referenční metodologie pro výběr realistického souboru preferovaných opatření pro období TMP (hlavně bod b výše)

V rámci přípravy implementačního plánu je možné definovat scénáře implementace pro období TMP se zohledněním skutečné kapacity implementace TMP. Při definování je možné použít následující postup:

- i. Současné možnosti dopravního systému (organizační/institucionální a provozní hlediska) s ohledem na přípravu projektů a realizaci. Může se jednat o omezení technická, právní, související s trhem, současnou pracovní kapacitou atd.
- ii. Dostupné realistické odhady CAPEX a OPEX rozpočtu na jednotlivé roky rozdělené podle zdrojů financování, pokud možno ve variantách nízká/střední/vysoká, sloužící zároveň jako podklad pro politické úvahy o dopravním rozpočtu.
- iii. Je možné provést výběr prioritních preferovaných opatření pro scénáře pro různé časové horizonty, zejména na základě principu identifikace pozitivního potenciálu a účinnosti s ohledem na plnění cílů, a následnou transpozici do časového plánu implementace po zvážení připravenosti jednotlivých opatření.
V rámci pracovní skupiny je možné prodiskutovat transparentní postup při identifikaci preferovaných opatření.
- iv. Na základě výše uvedených dat a informací je možné pro každý z identifikovaných scénářů vypracovat dopravní model (nebo jiný druh analýzy dopadu u opatření, jež nemohou být takto modelovány) a vypočítat očekávané hodnoty KPI. Míra naplnění KPI se následně posuzuje pro jednotlivé scénáře.
- v. Pokud modelované hodnoty KPI nedosahují očekávaných minimálních hodnot pro scénáře, je nutné buď provést revizi hodnot, nebo přistoupit k další práci za účelem zlepšení výkonnosti systému, a to jak co se týče opatření (návrat ke Kroku 5), ale pokud je to možné, rovněž pomocí identifikace lepších řešení z pohledu financování.

Hlavní výstupy Kroku 6

- Indikativní soubor preferovaných opatření/projektů, jež by měly být reálně implementovány v průběhu různých realizačních horizontů v rámci období TMP.
- Priority pro přípravu dalších opatření/projektů.
- Podrobný krátkodobý plán.

3. Klíčové prvky k zohlednění v rámci TMP

Tato část dokumentu představuje podrobnější rozbor/informace o některých klíčových tématech relevantních pro TMP, která většinou vyžadují podrobnější prozkoumání s ohledem na kontext zemí čerpajících z kohezních fondů.

Jedná se o následující témata:

- 3.1 SEA a konzultace s veřejností
- 3.2 Dopravní modelování
- 3.3 Institucionální organizování dopravy
- 3.4 Udržitelnost údržby a provozu
- 3.5 Hlavní údaje a informace o nabídce a poptávce, jež je nutné sesbírat (podrobnosti týkající se nákladní dopravy nejsou zahrnuty)

3.1 Procedura SEA a konzultace s veřejností

Procedura SEA je zásadní jak pro splnění požadavků Směrnice EU č. 2001/42 (např. konzultace s veřejností atd.), tak i jako podpora při rozhodovacím procesu a pro zajištění odpovídajícího zohlednění aspektů souvisejících s životním prostředím (včetně problematiky Natura 2000) v TMP.

Aby byla efektivní, musí SEA začít už v raných fázích přípravy TMP (hned jak začnou práce na TMP) a musí se jednat o průběžný proces, běžící paralelně s přípravou TMP, považovaný za součást mezioborového hodnocení prováděného v průběhu přípravy. Upozorňujeme, že podle směrnice o SEA je možné pro plány definující využití malých území na lokální úrovni použít proceduru screeningu za účelem stanovení pravděpodobnosti významných vlivů a potřeby dalšího posouzení z hlediska životního prostředí.

Pokud je použita screeningová procedura, měla by být zahájena po kroku 4 a poté, co je k dispozici hrubý nástin zamýšlených opatření, aby bylo možné co nejlépe zohlednit kritéria z Přílohy II Směrnice o SEA.

Environmentální zpráva by měla odrážet požadavky Přílohy I Směrnice o EIA a národní legislativy. Jednotlivé kroky při sestavování environmentální zprávy jsou popsány v části 2.

Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi TMP a také v rozhodnutí o schválení TMP.

Následně je nutné monitorovat skutečnou realizaci TMP a měřit výstupy/vlivy, aby bylo možné v rané fázi identifikovat jakékoli nepředpokládané negativní efekty a provést odpovídající nápravné akce.

Pozornost je nutné věnovat obzvláště následujícímu:

- Požadavky čl. 6, bodu 3 Směrnice Rady č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (Směrnice o stanovištích)
- Požadavky čl. 7 Směrnice o SEA týkající se těch strategií, kde se vlivem implementace mohou projevit významné přeshraniční efekty.
- Zamýšlení se na vlivem TMP na klima a klimatické změny, a také vliv měnícího se klimatu na TMP a jeho realizaci.

Konzultace SEA

Návrh TMP a environmentální zpráva musí být přístupné veřejnosti a orgánů určeným dle čl. 6 odst. 3 Směrnice o SEA (tedy orgánům ochrany životního prostředí).

Všechny členské státy ve svých národních legislativách upravily mechanismy pro poskytování informací a konzultací s veřejností, v souladu s čl. 6 odst. 5 Směrnice o SEA.

Další konzultace

Odpovídající míra konzultací s další veřejností a zainteresovanými stranami, nesouvisející přímo s procedurou SEA, může rovněž probíhat v různých okamžicích přípravy plánu na základě posouzení potřeb a příslušných národních požadavků. Tyto konzultace mohou například sloužit k identifikaci dalších témat a získání názorů na navrhovaná řešení.

3.2 Dopravní model

Složitost a rozsah dopravního modelu závisí na složitosti posuzované dopravní sítě a také na povaze opatření, jež jsou v rámci TMP zvažována. Podrobnější pokyny k dopravnímu modelování jsou uvedeny ve zvláštním dokumentu JASPERS⁴.

Je důležité zajistit odpovídající odborníky, kteří pomohou s přípravou modelu, aby výsledný produkt odpovídal svému účelu a aby se zabránilo zbytečnému nadměrnému nebo naopak nedostatečnému rozpracování modelů.

Jedná se o následující **hlavní akce**:

1. Provést stanovení rozsahu dle **Kroku 1 TMP** pro určení analyzované oblasti, míru podrobnosti v rámci modelu a analyzovat, jak je zahrnuta dopravní poptávka a které roky má model představovat. Tato aktivita si vyžaduje zamyšlení nad tím, jaká řešení budou uvažována, aby bylo možné jejich vliv posoudit v rámci připravovaného modelu. Při stanovování rozsahu je obvykle nutné využít pomoci a znalostí odborníka.
2. Provést **sběr dat** podle stanoveného rozsahu (Krok 2). Jedná se o sběr informací o přepravních proudech, poptávce po veřejné dopravě, trasování a stavu dopravní sítě a existujících dopravních modelech, pokud jsou k dispozici. Může se rovněž jednat o data týkající se populace a ekonomických výhledů dané oblasti.
3. Vytvořit a kalibrovat **dopravní model současného stavu**. Pomocí sesbíraných údajů se vytvoří komplexní obraz současných podmínek na dopravní síti, což představuje vstup do analýzy (v Kroku 3).
4. Vytvořit **Dopravní model budoucího stavu za standartních podmínek vývoje** (v kroku 3) pro různé časové rámce na základě vývoje nabídkové sítě ve variantách bez úprav/s minimálními úpravami, a pro různé předpoklady ohledně růstu/změny poptávky (většinou nízký/střední/vysoký nárůst poptávky včetně již potvrzených změn v rámci socio-ekonomického/produktivního a územního kontextu).
5. Model je potom možné upravit (v Krocích 5 a 6) pro prezentaci a testování budoucích scénářů z hlediska změn/vylepšení nabídkové sítě a souvisejících vlivů (včetně podílu jednotlivých druhů dopravy, zlepšené dostupnosti atd.).

⁴ Použití dopravních modelů v dopravním plánování a hodnocení projektů: JASPERS: 2014

Různé požadavky na dopravní modely

Níže jsou uvedena běžná minimální očekávání pro dopravní modelování pro různé typy TMP, které je ale vhodné v rámci stanovování rozsahu v Kroku 1 více rozpracovat v závislosti na konkrétní situaci.

Úroveň 1 – TMP pokrývající velké městské oblasti se složitými dopravními sítěmi (většinou města nad 100 000 obyvatel)	Úroveň 2 - Ostatní TMP
Model variabilní poptávky (dynamický, 4 fáze)	Model přidělování + jednoduchý model dělby přepravní práce
OBSAH MODELU:	OBSAH MODELU:
SILNIČNÍ SÍŤ	SILNIČNÍ SÍŤ
SÍŤ VEŘEJNÉ DOPRAVY + DOPRAVNÍ SLUŽBY	SÍŤ VEŘEJNÉ DOPRAVY + DOPRAVNÍ SLUŽBY
GENERALIZOVANÝ MODEL NÁKLADŮ PODLE UŽITEČNOSTI/IMPEDANCE	GENERALIZOVANÉ NÁKLADY NEBO UTILITNÍ FUNKCE NA ZÁKLADĚ CESTOVNÍCH DOB
MODEL GENEROVÁNÍ A PŘIDĚLOVÁNÍ CEST – SEGMENTACE PODLE POPTÁVKY	MATICE PRO JEDNOTLIVÉ DRUHY PODPOŘENÉ EMPIRICKÝMI ÚDAJI O O-D
CELKOVÉ (GENEROVANÉ) MATICE POPTÁVKY	ODDĚLENÉ MODELY PŘIDĚLOVÁNÍ PRO IAD A VEŘEJNOU DOPRAVU
MODEL DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE APLIKOVÁN NA CELKOVÉ MATICE	JEDNODUCHÝ MODEL DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE NA TESTOVÁNÍ OPATŘENÍ
PROVÁZANÉ MODÁLNÍ MODELY PŘIDĚLOVÁNÍ CEST	
STANDARDNÍ MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA DATA	STANDARDNÍ MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA DATA
Sčítání pokrývající všechny relevantní druhy	Sčítání pokrývající všechny relevantní druhy
Statistické údaje o populaci a podnikatelské sféře	Statistické údaje o populaci a podnikatelské sféře
Průzkumy zdrojových a cílových míst (O-D) včetně podrobných dotazníků zaměřených na dopravní chování	Průzkumy zdrojových a cílových míst (O-D) – jednoduché, prováděné na síti – např. zastavování vozidel, krátké rozhovory ve stanicích
Prognózy růstu populace a územní distribuce, strukturální změny aktivit v oblasti, prognózy hospodářského růstu	Prognózy růstu populace a územní distribuce, strukturální změny aktivit v oblasti, prognózy hospodářského růstu

3.3 Institucionální organizování dopravy

Institucionální organizování dopravního odvětví se týká pravidel upravujících fungování různých institucionálních orgánů zodpovědných za plánování, řízení a poskytování dopravní infrastruktury, dopravních služeb a opatření souvisejících s dopravou veřejnosti. Institucionální nastavení proto ovlivňuje samotné fungování celého odvětví a je velmi důležité pro umožnění udržitelného, efektivního a spolehlivého dopravního systému.

Následující kapitola představuje ideální stav, ke kterému se některým příkladům nejlepší praxe podařilo přiblížit, a je zřejmé, že ve většině zemí JASPERS toto není okamžitě proveditelné.

Pravidla upravující dopravní odvětví pokrývají provozní, organizační, finanční a ekonomické otázky a dotýkají se široké škály oblastí: administrativní právo, rozpočtové právo, regulace, soutěžní právo atd. Institucionální organizace musí především splňovat principy účinnosti a efektivity, ale rovněž respektovat různé legislativní požadavky – mnohé společné pro země EU, ale i specifické pro danou zemi (či dokonce region/město). Celkové nastavení navíc musí zohledňovat mnohá praktická omezení způsobená konkrétními okolnostmi v posuzované oblasti.

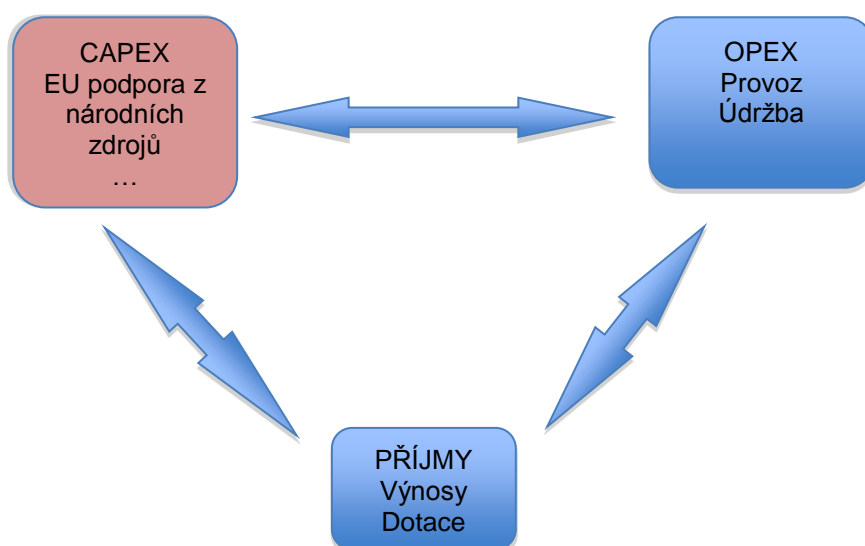
V důsledku toho je organizování dopravního systému komplexním, multi- a inter-disciplinárním úkolem s širokým záběrem, ke kterému je nutné přistupovat s odpovídajícími zdroji a dlouhodobým časovým rámcem, a zároveň na základě pevného politického i společenského konsenzu. Je tedy důležité najít odpovídající řešení na míru, ale zároveň respektovat obecná doporučení:

- Mělo by dojít k vytvoření efektivního, nezávislého a technicky vybaveného Orgánu pro dopravu, který by zodpovídal za plánování a řízení dopravního systému v dané oblasti. Ta by měla být v ideálním případě definována na základě analýz mobility provedených v souvislosti s národními a místními/regionálními dopravními plány. Tento nezávislý Orgán pro dopravu by zodpovídal za realizaci dopravní politiky skrze integrovaný proces plánování a za řízení/koordinaci různých druhů dopravy. Měl by na starost všechny aspekty související s mobilitou, od místních/regionálních komunikací přes parkovací systém a související systém poplatků/mýtného až po nabídku veřejné dopravy a systém jízdného/cen. Tento orgán by měl rovněž mít na starosti plánování a zadávání služeb veřejné dopravy formou závazku veřejné služby, v souladu s Nařízením 1370/2007 a s principy efektivity, účinnosti, transparentnosti atd. Mimo jiné by se Orgán měl zabývat otázkami a problémy v důsledku zadávání veřejných zakázek.
- Je nutné zajistit dostupnost dlouhodobého spolehlivého a stabilního finančního základu pro poskytování dopravních služeb, výstavbu, údržbu a obnovu dopravní infrastruktury a provedení/implementace dalších opatření souvisejících s dopravou. Jedná se mimo jiné o vhodný model vlastnictví dopravní infrastruktury. V kontextu zdravého finančního řízení a podpory udržitelných dopravních řešení a politik hraje důležitou roli parkovací systém a související politika ohledně jízdného. V ideálním případě by Orgán pro dopravu měl být rovněž zodpovědný za celé plánování parkovacího systému a jeho řízení, pokud možno v celé dané oblasti. Nicméně finanční toky ze všech spravovaných aktivit musí zůstat transparentní a nezávislé.
- V otázce veřejné dopravy by mělo být dosaženo jasného oddělení rolí - co se týče řízení/koordinace služeb (Orgán pro veřejnou dopravu) a realizací služeb (dopravci), důležité je zejména následující:
 - Orgán je zodpovědný za definování kvantity a kvality služeb na základě stanovených cílů a principů politik a v souladu s dostupným financováním a za monitorování/řízení poskytování služeb.
 - Dopravci nesou technickou a ekonomickou zodpovědnost za dodávku služeb a jsou motivováni ke zvyšování výkonnosti.
 - Poskytování služeb musí být upraveno smlouvou o závazku veřejné služby – v souladu s Nařízením 1370/2007/ES (ve znění pozdějších úprav), což pouze neodráží status quo, ale zvyšuje nákladovou efektivitu a kvalitu. Například kompenzace je nutné počítat na základě příslušné ekonomické analýzy, a ne pouhým opakováním historických hodnot.
- Konečně vzájemné vztahy mezi zúčastněnými stranami je nutné strukturovat odpovídajícím způsobem se zohledněním některých aspektů:

- Je nutné mít přesné, důvěryhodné a pevné smluvní dohody. Zároveň je ale nutné počítat s dostatečnou mírou flexibility k podpoře výkonnosti a kompenzaci špatného fungování (pravidla bonusu/malus, pokuty, možnosti ukončení atd.). Jakékoli vztahy, včetně těch mezi administrativními orgány, by měly být podloženy odpovídajícími ověřitelnými dokumenty.
- Při navrhování organizačních struktur je nutné věnovat důkladnou pozornost otázkám souvisejícím se státní podporou. I když by možný nesoulad s Nařízením o státní podpoře měl být identifikován dostatečně včas, aby se dalo zabránit jakýmkoli problémům (nebo bylo možné je vyřešit předem formou notifikace/oznámení), u některých typů institucionálního nastavení se problémy se státní podporou vyskytují častěji.

3.4 Udržitelnost údržby a provozu

Jak bylo již několikrát v tomto dokumentu uvedeno, jedním z hlavních účelů TMP je vytvoření základů pro finančně udržitelný rozvoj dopravního odvětví ve středně a dlouhodobém horizontu – CAPEX / OPEX.



Toto by mělo zahrnovat rovněž udržitelnost ve vztahu k životnímu prostředí, společenské přijatelnosti, klimatickým změnám atd.

Z technického a finančního pohledu se jedná o nastavení adekvátní plánovací a řídicí struktury pro celý dopravní systém, se zajištěnou odpovídající mírou financování, a to na základě společně odsouhlasených objektivních dat a cílů.

Doporučuje se zejména, aby se analýza podrobněji zaměřila na aktuální poskytování/provozování služeb veřejné dopravy, a to jak v kontextu plánu mobility nebo pomocí paralelní doplňující studie:



Výše uvedené schéma upozorňuje, že je důležité mít možnost takovou analýzu provést: na jedné straně by toto mělo zajistit lepší organizování a účinnost/efektivitu provozu a údržby veřejné dopravy a na druhé straně poskytnout městu/regionu/orgánu pro dopravu jasná a transparentní data a informace pro lepší pochopení dopadu na každoroční rozpočet, jež mohou mít potenciální investice do dopravního systému. Tyto údaje dále představují jasný objektivní základ pro vyjednávání smlouvy o závazku veřejné služby. Může se jednat o velký krok vpřed v rozhodovacím procesu a v povědomí státní správy o udržitelnosti systému.

Uvedená analýza provozu a údržby veřejné dopravy zahrnuje následující kroky:

1. Sběr relevantních údajů o technické a institucionální organizaci systému veřejné dopravy v dané oblasti a o hlavních položkách nákladů/příjmů/dotací.

Sběr dat a analýza

Institucionální/finanční analýza

▪ Zapojení klíčoví hráči

- Stát
- Kraj
- Město
- Dopravní podnik
- Další instituce
- Soukromí dopravci
- ...

- Institucionální/technická rozhraní ?
- Především v rámci města/regionu (např. parkování, správa silnic, oddělení dopravy, ...)

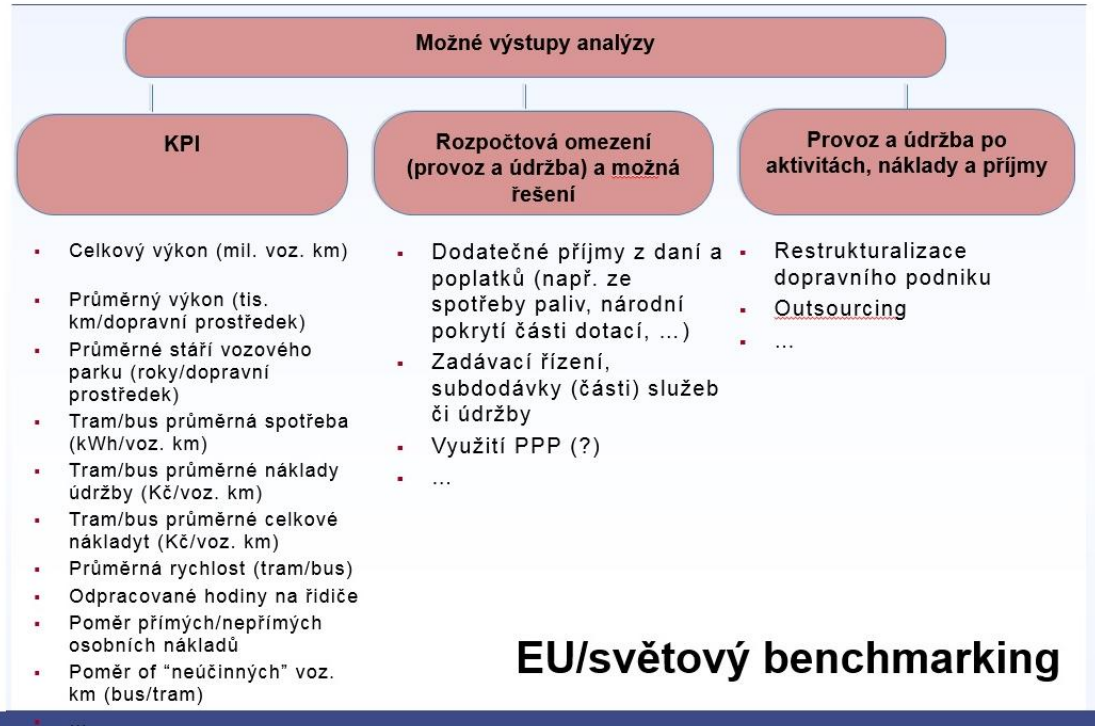
▪ Financování

- Jízdné
- Dotace
- Další příjmy

Identifikace současného zdroje dotací (národní / regionální / lokální) a Institucionální nastavení

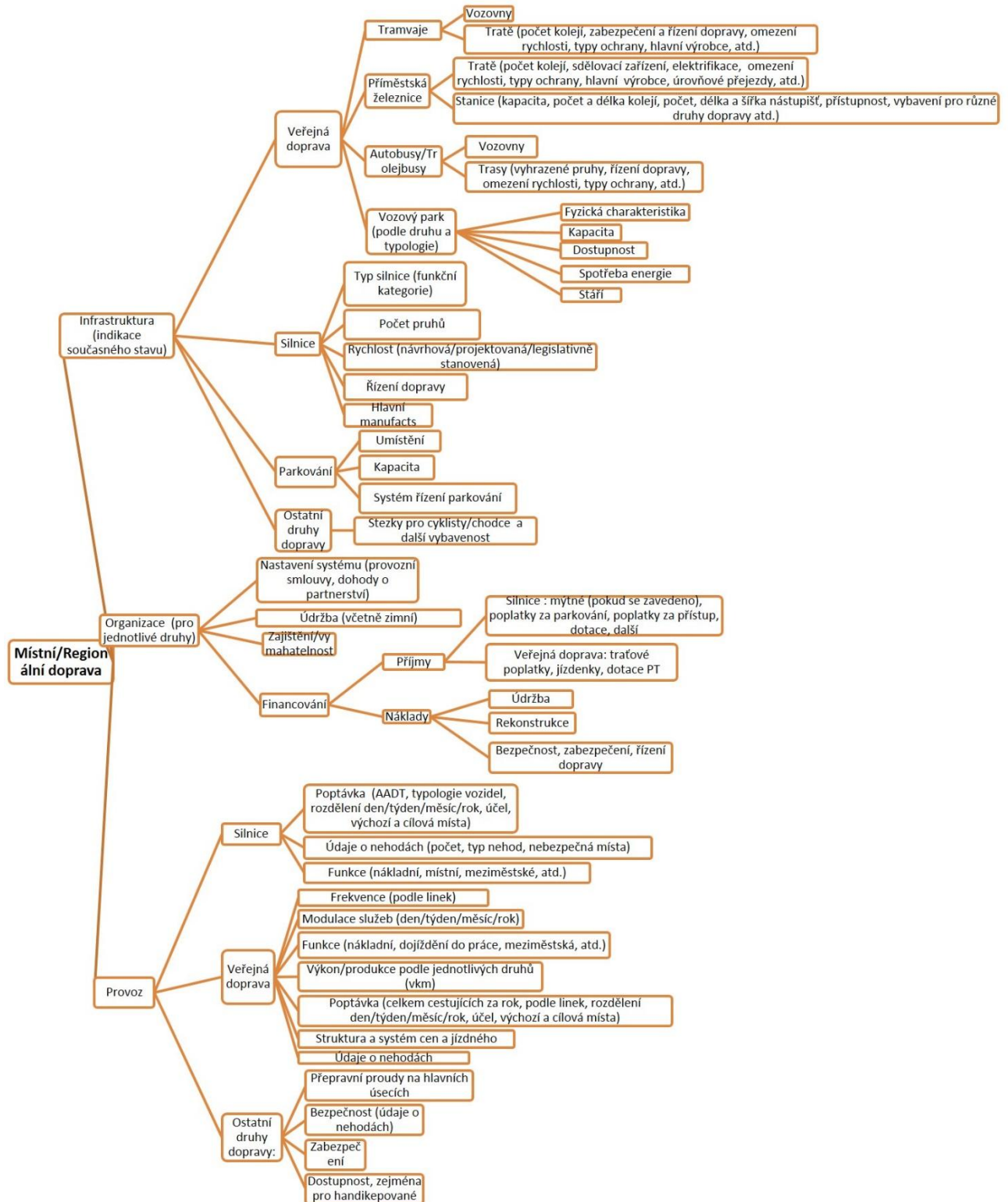
ZVS

Zpracování sesbíraných údajů a vypracování syntézy KPI. Toto bude použito pro mezinárodní srovnání, tedy jako podpůrný nástroj pro určení oblastí ke zlepšení v rámci systému (např. výše dotací, potřeba privatizace veřejné dopravy atd.), u dopravců (např. potřeba upravit pracovní směny, vylepšení vozového parku atd.) a u jiných externích faktorů (např. rozhraní s dalšími systémy veřejné dopravy jako mimoměstská/železniční atd.).



2. Údaje z výše uvedených aktivit by v ideálním případě měly tvořit zvláštní kapitulu TMP; představují jednu z hlavní částí organizační analýzy a hlavní zdroj údajů a informací pro stanovení nákladů plánu na provoz a údržbu v různých časových horizontech a jejich udržitelnost/potřebu dalšího financování provozu a dotací.

3.5. Typické hlavní údaje a informace, jež je nutné sesbírat



Příloha 1 – Kontrolní seznam pro analýzu mezer u existujících místních a regionálních dopravních plánů

	A/N	Poznámka
--	-----	----------

Obecná část		
Přístup		
	Být konzistentní a komplementární s plánovacími nástroji na národní úrovni a s ostatními relevantními plány daného odvětví se zohledněním širších rozvojových cílů a plánů.	
	Zahrnutí dostatečného souboru zainteresovaných stran a vytvoření inkluzivní pracovní skupiny	
	Soulad a doplňkovost s procedurou SEA dle požadavků	
	Soulad s relevantními národními a evropskými politikami	
	Odpovídající geografický rozsah	
Rozsah		
	Pokrytí všechny relevantní druhy dopravy a jejich interakce	
	Vhodný časový a geografický rozsah (nastavený na základě funkčnosti)	
	Dostatečné zohlednění organizačních, provozních a infrastrukturních aspektů zajišťování dopravy (včetně udržitelnosti provozu a údržby).	
2. Sběr informací/dat a příprava dopravního modelu		
Sběr dat		
	Dostatek dostupných údajů o infrastruktuře (kvalita, kvantita atd.)	
	Dostatek dostupných údajů o organizování, provozu a údržbě (kvantita a kvalita služeb veřejné dopravy podle druhů dopravy atd.)	
	Dostatek dostupných údajů o poptávce po dopravě/mobilitě z různých průzkumů/sčítání	
	Dostatek dostupných demografických a ekonomických dat (včetně prognóz)	
Příprava modelu		
	Kvalitní model vhodného geografického a modálního rozsahu (struktura, podpůrná data a kalibrace)	
3. Analýza a identifikace problémů a potenciálů		
	Provedení dostatečné „strategické“ analýzy	
	Provedení dostatečné analýzy problémů a potenciálů se zaměřením přinejmenším na:	
	- <i>Organizování, poptávka, provoz, infrastruktura a údržba</i>	
	- <i>Poptávka, kapacita a úroveň služeb (pro různé druhy dopravy) pro osobní a nákladní dopravu</i>	
	- <i>Otázky související s životním prostředím, bezpečností a sociálními aspekty</i>	
4: Definice vize, cílů a dílčích cílů		
	<i>Jasně formulované a jednoznačně identifikované cíle:</i>	
	- <i>Multimodální</i>	
	- <i>Navázané na analýzu</i>	
	KPI pro vybrané cíle se stanovenou hodnotou	
5. Identifikace a hodnocení opatření		
Charakteristika		
	Opatření jasně navázaná na cíle/analýzu	
	Strukturování / seskupování opatření do skupin doplňkových a alternativních opatření	
	Vyhodnocení opatření alespoň vůči cílům	
Pole působnosti		
	Dostatečné pokrytí Organizačních opatření	
	Dostatečné pokrytí Provozních opatření	
	Dostatečné pokrytí Infrastrukturních opatření	
6. Implementační plán		
	Plán dalšího rozpracování opatření	
	Plán a načasování implementace opatření	
	Plán monitorování a evaluace	
	Analýza hlavních rizik pro načasování implementace a proveditelnost plánu zmírňujících opatření	