

Aktuality z oblasti strategického zakotvení udržitelné městské mobility v kontextu nařízení EU 2024/1679 o TEN-T



Ing. Vít Sedmidubský

Odbor strategie

vedoucí oddělení Dopravní politiky a čisté
mobility

Ministerstvo dopravy

Udržitelný plán městské mobility - SUMP

- **Koncepce městské a aktivní mobility a další metodiky (2021-2030)**
 - Současné SUMPy byly na MD hodnoceny Komisí pro posuzování dokumentů městské mobility dle schválené Koncepce městské a aktivní mobility
 - Ministerstvo dopravy ČR - [Ministerstvo dopravy ČR - Udržitelná mobilita](#)
 - Proběhne aktualizace z hlediska nařízení TEN-T
 - Návazné metodiky: [Ministerstvo dopravy ČR – Metodiky](#)
 - Tvorbu a proces zajišťuje město.
 - V ČR povinnost pro všechna města nad 40 tisíc obyvatel.
 - Zabývá se ovlivňováním poptávky po přepravě.
 - SUMP není legislativně zakotven.
 - Povinný pro čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření.

Revize nařízení TEN- T a SUMP

- Evropská úroveň: Nařízení EP a Rady (EU) č. 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Nařízení TEN-T) **schváleno 13. června 2024**
- Nová kategorie měst – tzv. **urban nodes** (čl. 40 - 42)
 - města nacházející se v centru každého městského uzlu TEN-T jsou uvedena v Příloze II Nařízení TEN-T: nejméně 100 000 obyvatel / nebo pokud v regionu NUTS 2 takový městský uzel neexistuje, jedná se o hlavní uzel tohoto regionu NUTS 2
 - 10 urban nodes / městských uzlů na území ČR
- čl. 41 a 42 stanovují konkrétní **požadavky a priority** pro **městské uzly**:
 - **úzká spolupráce** na národní úrovni mezi zástupci jednotlivých městských uzlů
 - národní koordinátor udržitelné městské mobility - **Ministerstvo dopravy**

Městské uzly

- výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v rámci TEN-T
- přestupní body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi
- **Městský uzel** zahrnuje zejména:
 - **dopravní infrastrukturu** městského uzlu, který je součástí TEN-T - vč. obchvatů
 - **přístupové body** k TEN-T přístupné všem provozovatelům a uživatelům nediskriminačním způsobem - zejm. přístavy, letiště, železniční nádraží, autobusové terminály, terminály multimodální nákladní dopravy

Požadavky na městské uzly (1)

(čl. 41 Nařízení TEN-T)

- dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv
- **do 31. prosince 2027**
 - přijetí a monitorování plánu udržitelné městské mobility (SUMP) pro každý městský uzel
 - shromažďování údajů o městské mobilitě podle městských uzlů a jejich předkládání Komisi v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti **podle stanovených ukazatelů (indikátorů)**

Požadavky na městské uzly (2)

(čl. 41 Nařízení TEN-T)

- „Při přijímání a monitorování plánů udržitelné městské mobility vynaloží místní orgány ve spolupráci s vnitrostátními orgány veškeré možné úsilí s cílem zajistit, aby plány udržitelné městské mobility byly v souladu s hlavními směry uvedenými v Příloze V Nařízení TEN-T a zároveň zohlednily dálkové transevropské dopravní toky.“
- **úzká spolupráce** všech zainteresovaných subjektů národní úrovně
 - SUMP města (odpovědnost - město)
 - Dopravní sektorové strategie (odpovědnost - MD)
 - Plán dopravní obslužnosti kraje (odpovědnost - kraj)
 - Plán dopravní obslužnosti města (odpovědnost - město)
 - částečně Plán dopravní obslužnosti státu (dálková železnice - odpovědnost: MD)
 - omezeně rovněž rozvoj silnic 2. a 3. třídy z úrovně kraje

Požadavky na městské uzly (3)

(čl. 41 Nařízení TEN-T)

➤ do 31. prosince 2030

- rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru - vč. usnadnění přístupu k infrastruktuře veřejné dopravy a aktivní mobility a vybavených alespoň jednou dobíjecí stanicí určenou pro obsluhu autobusů a autokarů (čl. 2, odst. 52, nařízení (EU) 2023/1804)

➤ do 31. prosince 2040

- rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí
- jeden terminál multimodální nákladní přepravy může obsluhovat několik městských uzlů a může být umístěn v městském uzlu samotném nebo v jeho blízkosti

Priority pro městské uzly (1)

(čl. 42 Nařízení TEN-T)

- **Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly se upřednostní:**
 - **spojení**, jako jsou metra nebo tramvaje, prvního a posledního kilometru mezi přístupovými body k TEN-T a do nich - s cílem **zvýšit výkonnost TEN-T**
 - **plynulé propojení** mezi infrastrukturou TEN-T a infrastrukturou regionální a místní udržitelné dopravy
 - **pro cestující** - možnost přístupu k informacím, rezervaci, placení jízd a získávání jízdenek prostřednictvím multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility s cílem umožnit optimalizované trasy pro vozidla, zlepšení řízení dopravních toků, bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce a znečištění ovzduší
 - **pro nákladní dopravu** - městská logistická zařízení s cílem zlepšit konsolidaci dodávek v městských oblastech, jako jsou mikrouzly a cyklistické logistické uzly, zejm. s napojením na železniční a vodní dopravní infrastrukturu

Priority pro městské uzly (2)

(čl. 42 Nařízení TEN-T)

- **udržitelné, plynulé a bezpečné** propojení infrastruktury
 - **pro přepravu cestujících** mezi železniční, silniční a příp. vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, včetně integrace infrastruktury pro aktivní druhy dopravy (zejména při budování nebo modernizaci dopravní infrastruktury)
 - **pro nákladní dopravu** mezi železniční, silniční a příp. vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, jakož i vhodné spojení s logistickými platformami a zařízeními
- zmírnění vystavení městských oblastí **nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy**
- podpora **efektivní dopravy a mobility** s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků pro přepravu cestujících i zboží

Priority pro městské uzly (3)

(čl. 42 Nařízení TEN-T)

- zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy
- podpora efektivního nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží ve městech
- zvýšení dostupnosti a propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi + přístup k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě
- přijetí konkrétních opatření na podporu širšího zavádění nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT) a inteligentních dopravních systémů s otevřeným přístupem pro všechny provozovatele

Současné SUMPy nestačí – návrh řešení

- „Integrovaný“ SUMP
- Úkoly pro stát (území města i FUA)
 - Železniční, silniční a vodní infrastruktura ve vlastnictví státu, podpora terminálů multimodální dopravy
 - Bezbariérové trasy a cyklostezky (SFDI, IROP), podpora infrastruktury MHD v elektrické trakci
- Úkoly pro města (území města)
 - SUMP
 - PDO města
 - Infrastruktura města, včetně cykloinfrastruktury
- Úkoly pro kraje ((nejen) území FUA)
 - PDO kraje
 - Infrastruktura kraje, včetně cykloinfrastruktury

Funkční městská oblast – FUA/GUA – k diskusi

➤ Vymezení funkční oblasti návrh pro URBAN NODES

- Příslušný kraj
- Vymezená ORP v okolí města
- Vymezení na úrovni obcí

➤ Co je nutné zohlednit

- Krajská úroveň nejvíce statistických dat pro indikátory SUMi, krajská úroveň řeší propojení mezi FUA a jádrovým městem (jádrové město nemá kompetence)
- Specifikem ČR velké množství obcí, svazky obcí jsou na dobrovolné bázi
- Vymezení aglomerací / ITI dle MMR (úroveň obcí)
- ORP je zaměřeno spíše na přenesenou působnost.

Děkuji za pozornost

