



## MODELOVÉ HODNOCENÍ ZÁMĚR – SJEDNOCENÍ POSTUPŮ A DATOVÝCH PODKLADŮ

Zpracovali: Ing. Jiří Jedlička, Mgr. Ivo Dostál (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.)

### Souhrn

V posledních několika desetiletích dochází k masivnímu nárůstu dopravy, především automobilové, a to jak v rozvinutých, tak i rozvojových zemích světa. Zdrojem takto narůstající dopravy je především masová výstavba obytných a průmyslových objektů, skladovacích a komerčních areálů, často tzv. na zelené louce, tedy mimo klasické intravilány měst a obcí, které nejsou dopravně napojeny. Typickým příkladem jsou nově vzniklé satelitní soubory u velkých měst (tzv. urban sprawl), týká se to ale prakticky všech, i menších obcí. Průmyslové a komerční areály vznikají především v okolí velkých měst, což s sebou do krajiny přináší potřeby doprovodné dopravní infrastruktury a dalších prvků.

Celkově zde dochází k roztažení pozitivní závislosti: výstavba sídel s sebou přináší nové požadavky na dopravu, které pak následně umožňují zpestření dalších lokalit pro výstavbu. Tento rychlý proces urbanizace a suburbanizace s sebou přináší veškeré možné negativní dopady na krajinu a životní prostředí.

Zatímco jednotlivé záměry jsou povinně posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí v procesu EIA (Environmental Impact Assessment), jejich systémové posouzení z hlediska vlivů na dopravu (z hlediska změn v dopravních zátěžích, plynulosti a bezpečnosti dopravy, požadavků na novou výstavbu dopravní infrastruktury, atd.) zde chybí. Přitom právě optimalizace dopravního řešení se dále výrazně odráží jak na ekonomických přínosech dopravy, tak na negativních vlivech na životní prostředí a zdraví obyvatel. Dílčí podkladové materiály, bez sjednocené struktury a způsobu projednávání (tzv. dopravní studie), nejsou rovnocenným partnerem v procesu EIA. Jako řešení se nabízí systémový nástroj používaný v zahraničí, označovaný jako Hodnocení vlivů na dopravu – TIA (Transport Impact Assessment). Absence TIA se negativně odráží na plánování a přípravě celé dopravní infrastruktury v ČR.

TIA je formalizovaný postup, který hodnotí vlivy koncepcí a záměrů na dopravu. Rozvinutý je v mnoha zemích světa, v Evropě především ve Velké Británii. Cílem je připravit pro rozhodovací proces odborný podkladový materiál o vlivu hodnocených variant na dopravu. Při konečném rozhodování o povolení záměru se zvažují kritéria ekologická, zdravotní, územní, ekonomická a další a je tedy třeba, aby součástí byla i doprava. V zahraničí je doprava chápána jako celospolečensky velmi důležitý faktor a vliv na dopravu musí být jedním z rozhodovacích kritérií. Jako podklad zde slouží právě TIA.

### Oblast použití

Získané poznatky budou sloužit jako podklad pro návrhy podkladů k novele zákona a pro podporu rozhodování v hodnocení dopadů dopravy na životní prostředí. Výstupy jsou dále určeny jak zpracovatelům studií vlivů dopravy na životní prostředí, tak dopravním inženýrům, projektantům dopravních staveb, vlastníkům a správčům pozemních komunikací, speciálním stavebním úřadům, ostatním účastníkům výstavby pozemních komunikací a dalším odborným pracovníkům.

### Metodika a postup řešení

Investiční příprava záměrů probíhá podle procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V následující části bude průběh této přípravy dokumentován na příkladu dopravních komunikací.

Investiční příprava pozemních komunikací je složitý proces navazujících kroků, ve kterém se řeší uskutečnění technických i organizačních záměrů od koncepcí až po vlastní realizaci.

Jedná se o následující etapy, hierarchicky od nejvyšší, strategické:

- Etapa celostátní koncepce.
- Etapa dopravních koridorů a územního plánování.
- Etapa výběru trasy a procesu EIA.
  - Etapa územního řízení.
  - Etapa stavebního řízení.
  - Etapa realizace.

V podkapitolách zprávy jsou jednotlivé etapy stručně popsány a rámcově jsou vymezeny možnosti na zajištění procesu TIA.

## Výsledky

Cílem procesu TIA je být jedním ze základních preventivních nástrojů k zajištění udržitelné dopravy. Cílem udržitelné dopravy je funkční dopravní systém při souasném zajištění environmentální přijatelnosti, bezpečnosti a ekonomické efektivity. TIA tedy vychází z cíle udržitelné dopravy a zajišťuje, aby veškeré koncepce a záměry, které mohou mít významný vliv na dopravu, byly komplexně posuzovány podle toho, jak tento cíl naplňují.

Ve vazbě na definovaný cíl jsou tyto i základní kritéria, podle kterých jsou posuzovány všechny dotčené koncepce a záměry:

- Funkčnost – zahrnuje všechny parametry, které se týkají vlastního fungování dopravního systému. Jedná se především o přepravní kapacitu, plynulost dopravy a dostupnost dopravy.
- Environmentální přijatelnost – pod tento pojem se patří i vlivy na zdraví obyvatel. Představuje hodnocení výstupů z dopravy do životního prostředí. Základní výstupy jsou znečištění ovzdušným prostředím, hluk, emise ze spalování pohonných hmot, vody z vozovek a pevné odpady. Tyto výstupy představují vstupní podklady pro hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) a hodnocení vlivů na zdraví (HIA). TIA nehodnotí dopady těchto výstupů na cílové objekty životního prostředí a neduplikuje procesy EIA a HIA. Avšak již samotná bilance výstupů z dopravy je vhodným ukazatelem při porovnávání variant dopravních řešení.
- Bezpečnost – zahrnuje parametry bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Jedná se především o dopravní nehody a jejich důsledky (usmrcení, zranění, hmotné škody). Dopravní nehody souvisí s výstupy do životního prostředí (environmentální havárie).
- Ekonomická efektivita – zahrnuje parametry ekonomické efektivity dopravních staveb. Základní je rozdělení na investiční a provozní náklady. Samostatným hodnocením je řešení efektivity dopravy u jejích uživatelů.

Z hlediska zajištění procesu TIA do investiční přípravy koncepcí a záměrů je možné uvažovat o několika potenciálních variantách. Základní a doporučenou variantou je zajištění procesu TIA jako samostatného procesu. TIA je zde koncipována jako odborný pracovní materiál a její projednání probíhá především příslušným dopravním orgánem. Tím je příslušný odbor dopravy na té úrovni, na které bude probíhat následné schvalování dané koncepce, ZÚR, ÚP nebo územní řízení daného záměru. Součástí TIA není obecné zveřejnění výstupů, ani veřejná projednání. Práce s veřejností je zahrnuta v procesu EIA (kam TIA předává podklady) a v rámci územního plánování a územního řízení. Dopravní orgán vydává rovněž závěrečné stanovisko.

Hlavní výhodou varianty zajištění procesu TIA jako samostatného procesu je jeho systémové řešení, doprava se stane rovnoprávným kritériem v rámci rozhodovacích procesů. Základní nevýhodou je pak nejdelší cesta k legislativnímu ukotvení.

## Závěr

Přestože doprava představuje klíčové hospodářské i společenské odvětví, chybí v rámci územního plánování i schvalování investičních záměrů jednotný systém, který by vliv na dopravu posuzoval komplexně a systematicky. Hodnocení vlivů na dopravu se nachází v podobné situaci, jako bylo hodnocení vlivů na životní prostředí před zavedením procesu EIA. Nejednotným a nestandardizovaným způsobem se hodnotí dílčí části, ale nikoliv celek. Tyto nedostatky mohou vést k zavedení procesu TIA.

Proces TIA celkově sjednotí dosavadní postupy a zajistí, aby u každé aktivity, která může významně ovlivnit dopravu, byly souhrnně zhodnoceny vlivy na funkčnost dopravy, její environmentální přijatelnost, bezpečnost a ekonomickou efektivitu. Příspěvek je tak k celkové optimalizaci navrhovaných řešení, k vyšší bezpečnosti provozu, lepší ochraně zdraví obyvatel a životního prostředí a vyšší efektivitě vynakládaných finančních prostředků.

## Literatura

- [1] Jedlička, J., Andl, P., Belková, H. et Dostál, I. (2012): Podklady pro zavedení právní úpravy k ochraně a zajištění migrační propustnosti krajiny v oblastech spadajících pod gesci ministerstva dopravy. – Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.