JE NUTNÉ SE OBÁVAT VLIVU DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ?

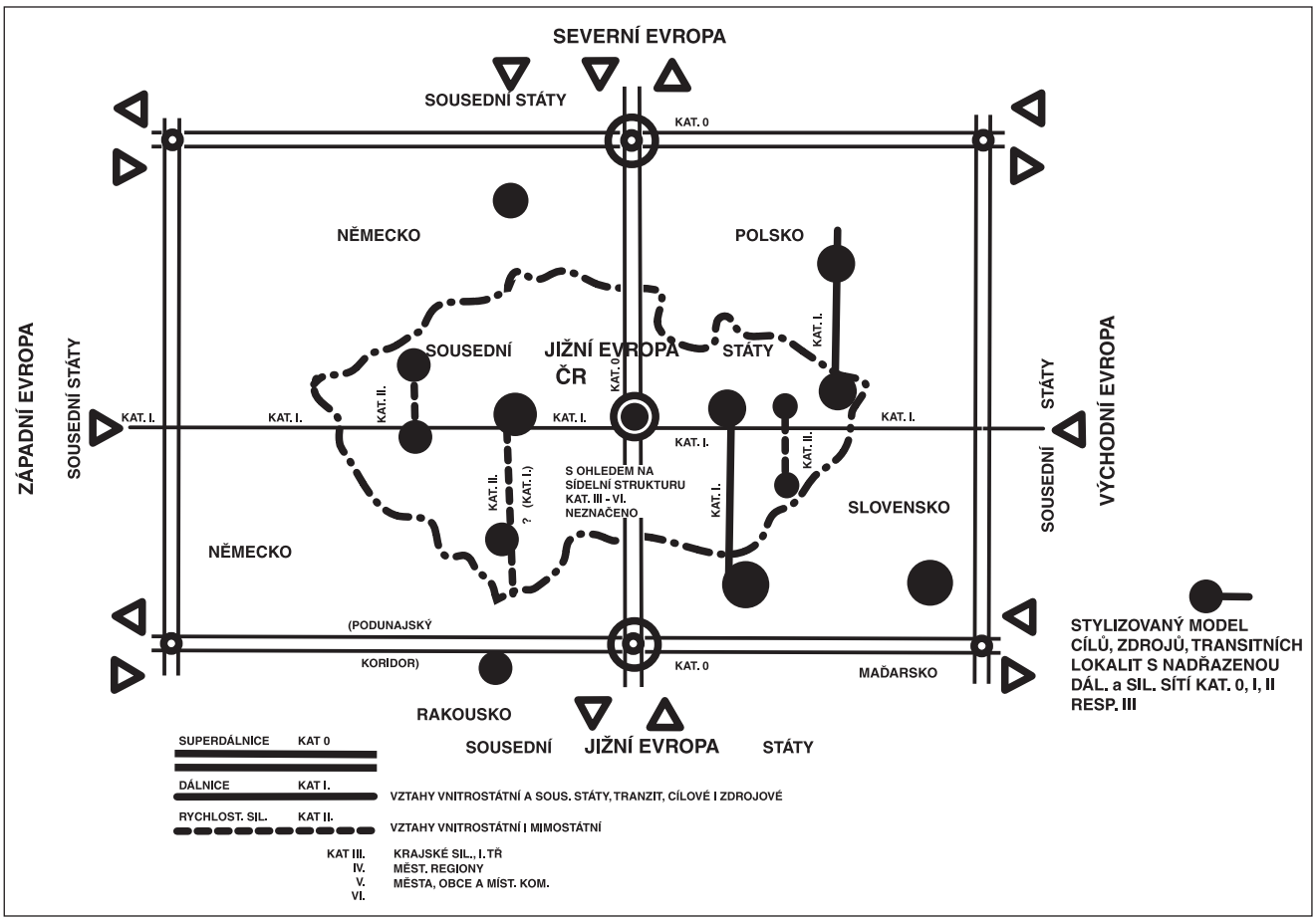
POZNÁMKY KE KONTROVERZNÍM POSTOJŮM EKOLOGICKÝCH AKTIVISTŮ A TECHNICKÝCH INŽENÝRŮ

Erich Vrtiš

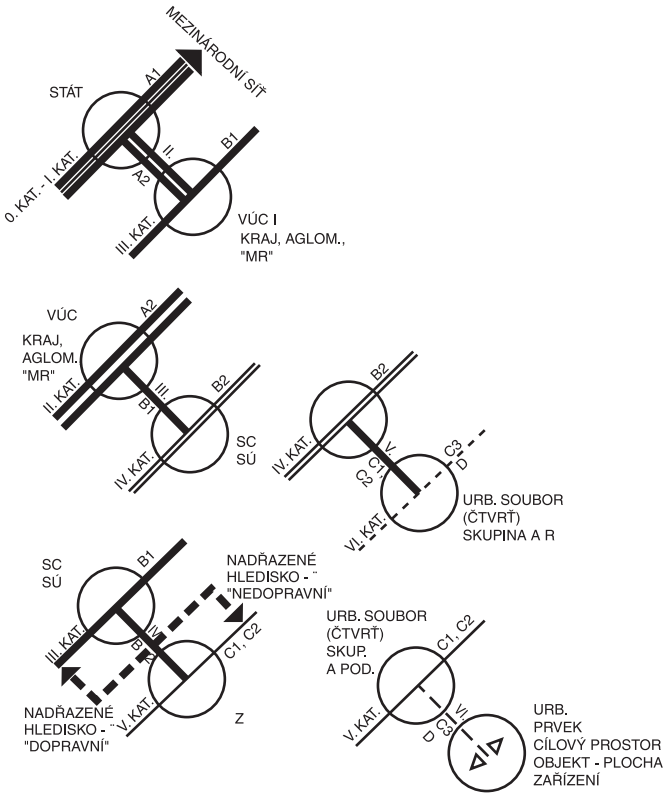
S rozvojem civilizačních procesů se zhoršuje i kvalita životního prostředí. Důsledky i technických činností v území se dostávají do popředí zájmu obyvatel. Objevují se kontroverzní postoje občanských iniciativ, ekologických aktivistů a orgánů veřejné správy. V řadě případů jsou dokonce kladně působící vývojové trendy - prospěšné civilizačnímu procesu - neuváženě ekologickými skupinami odmítány. Je to většinou z důvodů nízké informovanosti veřejnosti. Je nutné, aby veřejnost chápala daný problém v širších souvislostech, nejen úzce lokálně a profesně. Negativně se projevuje též subjektivní zaujatost některých extrémně zaměřených ekologických hnutí.

Chci se v této úvaze věnovat jedné ze složek negativního působení lidské činnosti na kvalitu životního prostředí - jak je níže uvedeno - vlivu dopravy na životní prostředí. Často dochází ke zbytečným konfliktům zájmů orgánů veřejné správy se stanovisky dílčích aktivit ve společnosti, působícími mnohdy v nekoordinovaných skupinách a ignorujících dokonce platnou legislativu. Zákony o referendech nebudou moci být, jak se mnozí naivně domnívají, zneužívány v případech spíše nadmístního a celostátního významu (viz např. srovnání přístupu k řešení lokální křižovatky a návrhu krajského členění ČR).

V komplexní šíři nelze celou složitou problematiku životního prostředí rozpracovat; všímám si proto pouze otázek možnosti zvýšení efektivnosti a zlepšení životního prostředí při řešení vybraných vztahů



Obr. 1: Stylizace principů obecné hierarchie veškerého provozu - možno vztáhnout i na dopravu železniční, vodní, produktovody, resp. i energ. sítě



Východisko kategorizace dopravně urbanistických koridorů z hlediska soustav silniční motorové dopravy:

Každá kategorie nebo funkční třída má ve vztahu k danému stupni územního celku vždy dvě odlišné funkce, jednou funkci „nadřazenou“ a jednou funkci „obslužnou“
např.:

I.kat., A1: ve vztahu k mezinárodní síti má pro státní území funkci „nadřazenou“, pro vlastní státní území funkci „obslužnou“,

II.kat., A2: ve vztahu k sítím I.kat., A1, má pro VÚC, ACL., „MR“ funkci „obslužnou“,

III.kat.,B1: ve vztahu k sítím II. kat., A2, má PRO SC, SÚ funkci „nadřazenou“, pro vlastní SC, SÚ funkci „obslužnou“

atd.

SOUSTAVA	DOPRAVNĚ URBANISTICKÁ FUNKCE	FUNČ. TŘ. MK	KATEGORIE DOPRAVNĚ URB.KORIDORU	FUNKCE Z ČISTĚ URBANISTICKÉHO HLEDISKA
SILNIČNÍ MOTOROVÁ DOPRAVA	RYCHLOSTNÍ	A1	0., I.	DOPRAVNÍ
		A2	II	
	SBĚRNÁ	B1	III	
		B2	IV	SMÍŠENÁ
	OBSLUŽNÁ	C1, C2	V	OBSLUŽNÁ A SPOLEČ. POBYTOVÁ
		C3	VI	
NEMOTORISTICKÁ DOPRAVA	PĚŠÍ POHYB A CYKLISTICKÁ DOPRAVA	D1	PODLE KONKRÉTNÍ SITUACE	DOPRAVNÍ I SPOLEČENSKY POBYTOVÁ
		D2		
		D3		

Obr. 2: Kategorizace dopravních soustav a jejich vztah k území (vztah k funkčním třídám dle ČSN - proj. míst. komunikací)

v oblasti dopravních a urbanistických struktur. Jde o řešení složek sídelního provozu, včetně nástrojů a postupů, vedoucích při rostoucím stupni motorizace k relativnímu zpomalení a snižování konfliktů dopravního provozu s urbanizovaným územím - když absolutní řešení je prakticky nemožné.

1. VYMEZENÍ OKRUHU OTÁZEK A FAKTORŮ, OVLIVŇUJÍCÍCH SLEDOVANOU PROBLEMATIKU

1.1 Nejvýznamnější negativní účinky dopravy

Jedná se o ty účinky, na které je třeba zejména reagovat: hluk, exhalace, vibrace, nehodovost, psychické a estetické působení, dělící - bariérový - účinek dopravních ploch a plošné nároky vůbec.

Celkový postup při návrhu dopravních struktur musí již v úrovni územního plánu respektovat a uspokojovat přepravní potřeby v souladu s přijatelnou, ekonomicky akceptovatelnou kapacitou obsluhovaného území (včetně dělby mezi IAD a MHD). Brát vždy v úvahu jednak zvyšování komfortu a výkonu dopravy, jednak minimalizaci vedlejších účinků dopravy.

Dnes je vžito toto základní členění vztahů mezi dopravou a životním prostředím:

- **vztahy aktivní**, kdy doprava svou činností (přemísťováním osob, nákladů, surovin atd.) zabezpečuje dopravní potřeby a umožňuje rozvoj společnosti,
- **vztahy pasivní**, kdy interakce dopravy se životním prostředím toto poškozuje, popř. i ničí.

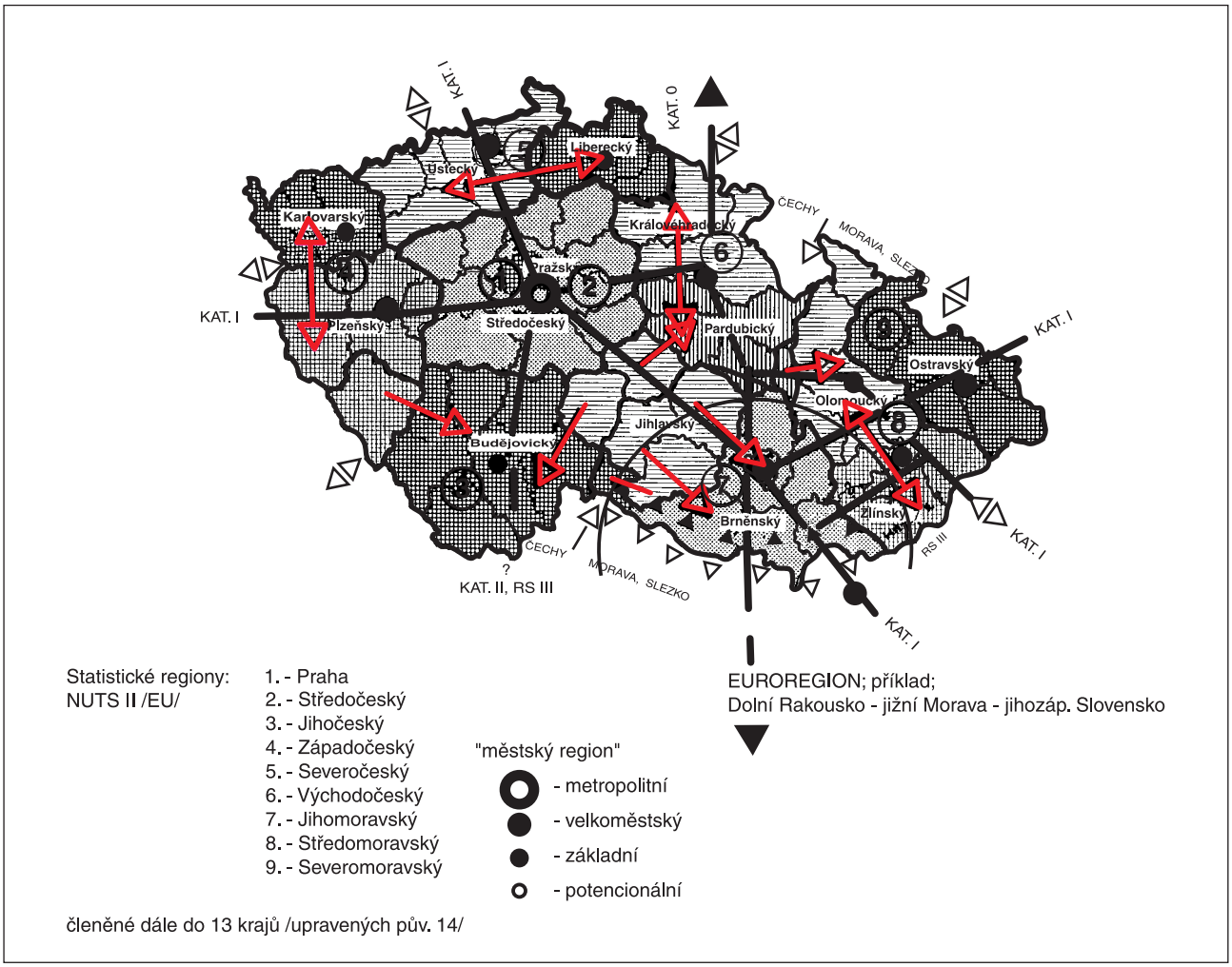
Kladných účinků dopravy využívá většina obyvatel, negativní účinky působí přímo jen na část obyvatel v území. Z tohoto pohledu lze celkové vztahy hodnotit z hlediska dopravy kladně.

1.2 Základní kategorie urbanistických struktur

Z hlediska řešení koncepce i regulace v zastavěném i nezastavěném území existují tyto základní kategorie rozvojového potenciálu urbanistických struktur:

- funkční organizace území,
- využití území, vyjádřené hustotou a intenzitou,
- prostorové uspořádání území,
- sídelní provoz, v němž zpravidla dominuje provoz dopravní.

Z toho následně vyplývá, že proces zkvalitňování životního prostředí může vést ke zdárnému cíli pouze za předpokladu týmové spolupráce při nezbytné vzájemné toleranci zainteresované společnosti, při všech současně probíhajících a syntetizujících pracovních etapách, ve všech zmíněných kategoriích.



Obr. 3: Kraje ČR - po korekturách s ohledem na NUTS II., vazby na nadřazené sil. sítě kat. 0., I., II. (ev. RS - III.)

1.3 Obecné postuláty vztahů urbanistické a dopravní struktury

Rozhodujícím, obecně platným postulátem správného vztahu urbanistické a dopravní struktury je, že v každém, hierarchicky odstupňovaném a ohraničeném územním celku, lze připustit realizaci pouze té dopravy, která v něm má svůj cíl či zdroj a které odpovídá jeho postavení v rámci funkční organizace a prostorového uspořádání. Nejen jeho, ale i v území celku nadřazeného. Transitní - průjezdovou - dopravu je třeba vyloučit a řešit ji od počátku ve správném postavení a organizaci území (ve městě např. vymezováním zón).

V konkrétním území je nutno pevně stanovit a přesně vymezit prvky urbanistické koncepce (a je také nutno vymezit kompetenční pravomoce pro stanovení těchto prvků s respektováním vztahu státu a občanů).

Takovým přístupem lze včas podchytit reakce veřejnosti a identifikovat zpětné působení koncepčních principů.

(Příklad: demokratické zájmy obyvatel na lokální úrovni jsou opomíjeny a nejsou promítnuty do případných korekcí při vymezování krajů).

Z předchozích poznámek vyplývá, že, nejenom v dopravě (silniční, železniční, lodní, produktovody aj.), lze definovat kategorizaci soustav členění území jak na úrovni celostátní, tak na úrovni celoevropské (tj. euroregionů, regionů, krajů, velkých územních celků, městských regionů, okresů, obcí, částí obcí až po kategorii základní (VI.), kterou jsou celky zajišťující přístup k plochám a zařízením. (obr.č.1)

1.4 Hierarchie územní struktury

Jednotlivé velikostní stupně územní struktury v jejich hierarchické řadě jsou vždy integrovány do celků nadřazených. Dle systematiky, ve smyslu ohraničení, pak můžeme zavést sedm stupňů celků **0. - VI**. Když označíme Evropu jako celek územní kategorie 0., pak státní území má kategorii **I**., velký územní celek (NUTS II, kraj, aglomerace, příp. euroregiony) **II.**, sídelní útvar (městský region, město, obec, ev. i euroregion) **III.**, část obce, sídelní zóna **IV**., urbanistický soubor **V.** a objekt, stavba, plocha, zařízení sítě kategorii **VI**.

Této kategorizaci odpovídají, případ od případu, krajinné celky, volná území, území neurbanizovaná, v řadě 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6. Takto řešené územní celky - z hlediska provozních a technických parametrů, resp. kvality „volného území“ - jsou vázány na odpovídající kategorii dopravních sítí: u dálkových sítí **0.** - superdálniční síť, **I.** - dálniční síť - D, **II.** - rychlostní komunikace - RS, **III. - VI**. - státní silnice - S I., II., III. třídy a místní komunikace. Každá kategorie plní vlastně vždy dvě funkce:

– vazby nižších územních celků na nadřazené sítě a tím i nadřazené územní celky,
– „obsluhu“ vlastního předmětného územního celku s vazbami na jeho nižší části. (obr.č. 2, obr.č. 3)

2. RACIONALIZACE PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNÍCH SOUSTAV A JEJÍ VZTAH KE KVALITĚ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

2.1 Vztahy území a dopravy v podmínkách ČR

V širším slova smyslu spočívá proces racionalizace dopravy - a tím též urbanistických struktur - v minimalizaci dopravních výkonů. Tato je nezbytnou premisou efektivních prognóz, jakož i plánů, projektů a realizací. V budoucnosti nelze počítat s absolutním poklesem celkové hybnosti v osobní dopravě (včetně pěšího pohybu) ani snížením výkonů v dopravě nákladní. Lidé a celá společnost vyžadují rok od roku více dopravy. Chtějí dosahovat stále větších dopravních výkonů. Dopravní specialista - urbanista se dostává do těžké situace, nemůže obecné tendence násilně potlačovat, ale musí naopak v mezích možností požadavkům společnosti vyhovovat. Vystižení společensky a ekonomicky nejvýhodnější míry uspokojování dopravních potřeb je nejobtížnějším problémem celé jeho činnosti. Za dané situace je tudíž nezbytné zaměřit úsilí směrem k relativnímu snižování hybnosti v osobní motorové dopravě i dosažení příznivějších relací mezi výkony v nákladní dopravě a objemem výroby. S tím souvisí dále krácení přepravních vzdáleností i vytváření efektivních výrobních kooperací z hlediska prostorového rozložení zdrojů a cílů dopravy.

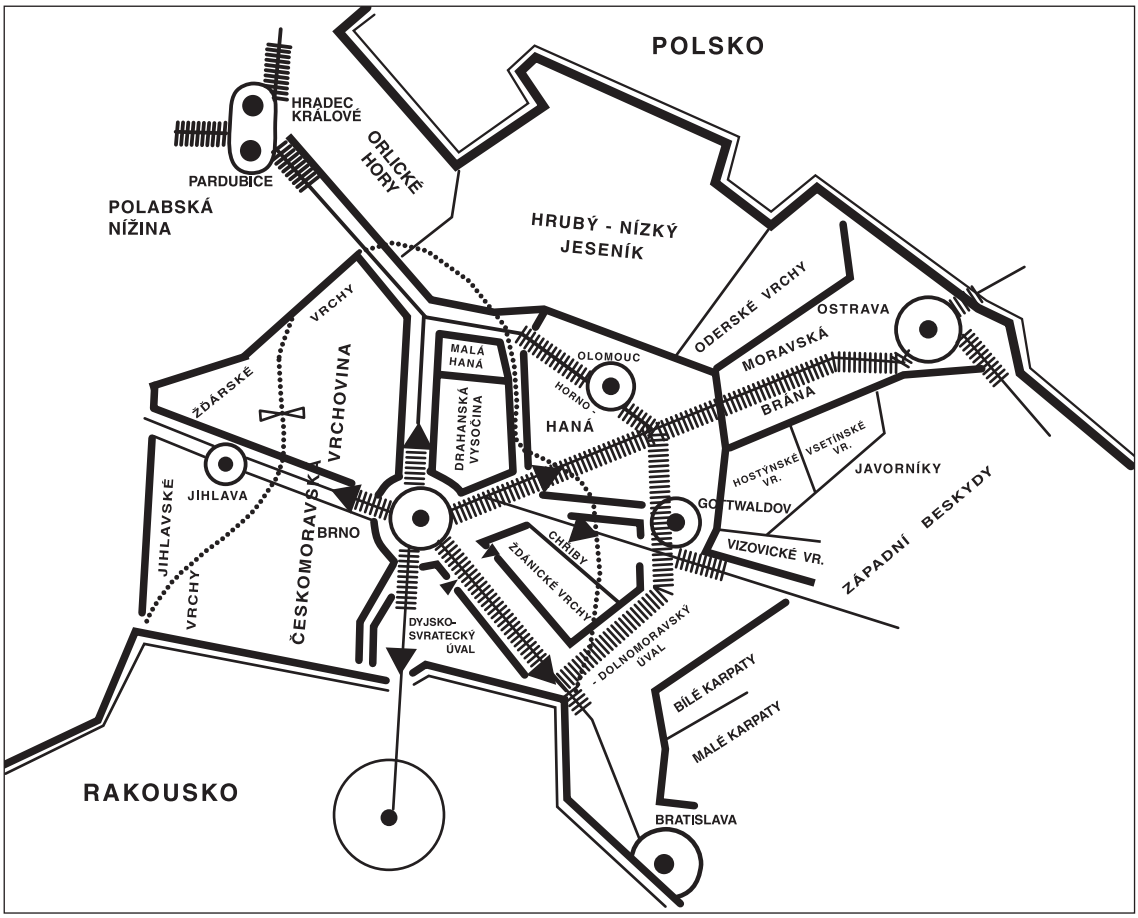
Proces koncentrace dopravy do vybraných os je jev trvalý a zákonitý. Podle mého názoru se jedná o jeden z nejvýznamnějších rozvojových a současně racionalizačních faktorů územního rozvoje, o kterém lze hovořit jako o „koridorovém fenoménu“. Rozsah vlivu „koridorového fenoménu“ pro rozvoj dopravních i urbanistických struktur je obsáhlý a různorodý. Projevuje se především vlivem na uspořádání dopravních sítí.

„Koridorový fenomén“ přispívá k postupnému formování území do dopravně urbanistických koridorů. Tyto mají své uzlové body a jsou hierarchicky odstupňovány do šesti, resp. sedmi kategorií (0.), I. až VI., (viz též shora) vyhovující všem velikostním stupňům území, od měřítka makroprostoru, významu celostátního i nadstátního, až po měřítko mikroprostoru, jednotlivý urbanistický prvek, objekt, plochu či zařízení. Dopravní soustava je tedy jednotná v zastavěném území i extravilánu, pouze hustota sítí se mění.

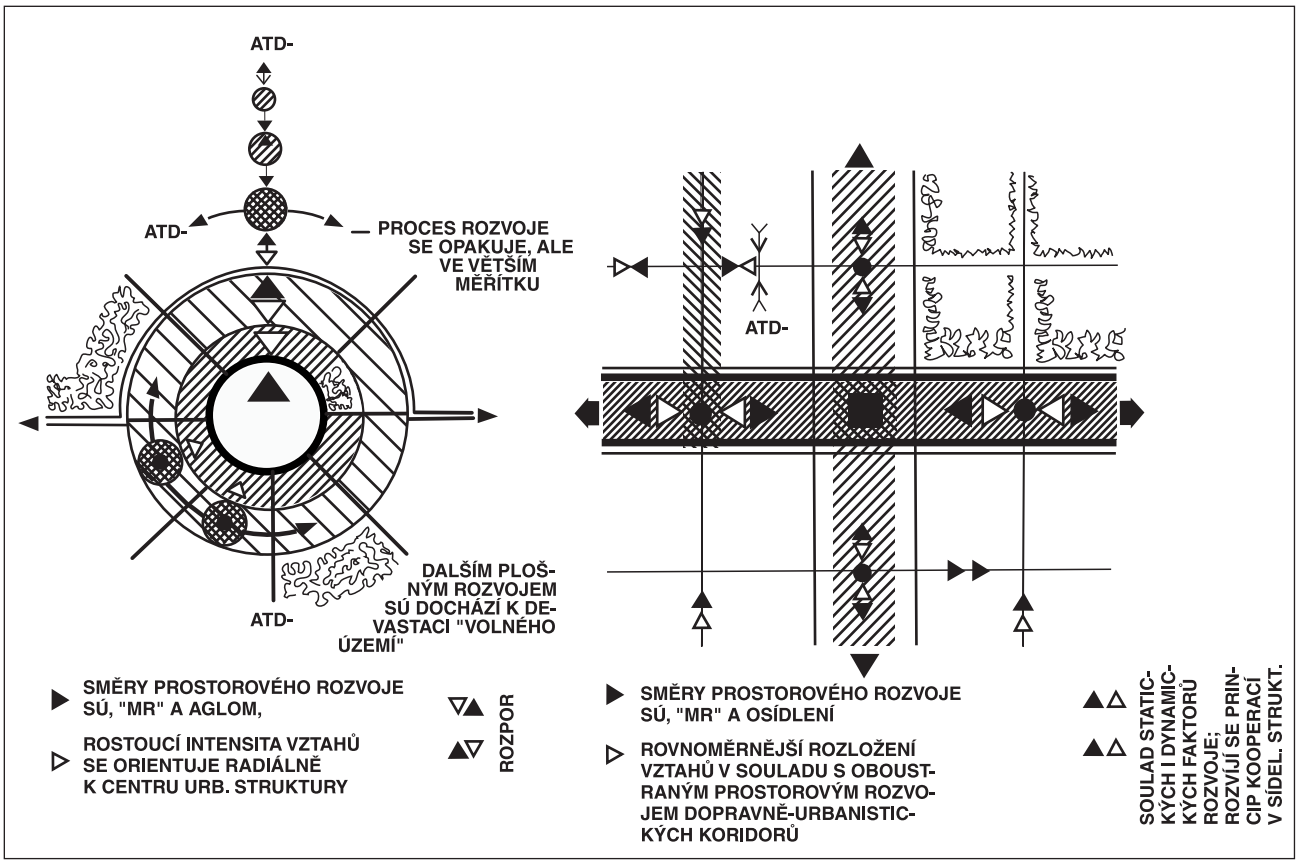
Koridorový princip, uplatněný při formování dopravní struktury, je též logickou základnou k rozvíjení a renesanci uličního parteru měst a sídlišť v kvalitativně nových podmínkách segregace jednotlivých druhů doprav.

Sídla přestávají být izolovanými prvky osídlení a naopak se stávají jeho integrální částí rozvojem svých specifických funkcí.

V rámci vývojového procesu osídlení je dalším, zatím opomíjeným, avšak velmi závažným problémem společensky i ekologicky únosná kapacita funkčních ploch území. Tato totiž ovlivňuje přípustný objem cílové dopravy, pakliže tranzitní dopravu apriori vylučujeme.



Obr. 4: Model rozvojových principů v rámci „DER“ ve východní části ČR



Obr. 5a: Formy rozdílného prostorového rozvoje SÚ, „MR“ a osídlení vůbec

V minulých letech se zabýval problematikou ekologizace URBION Bratislava ve výzkumném úkole, kde pojetí úlohy dopravy bylo zaměřeno na soustavu opatření k racionalizaci urbanizačního procesu a důraznější význam ekologie pro teorii formování osídlení. V úkole byl zaváděn pojem demoekologický region (DER), představující v systému prognózování takové území, ve kterém se sledují vlivy formování osídlení na přírodu a krajinu a měnící se kvalitu životního prostředí. Není územním celkem statisticky sledovaným, ale prostorem bilancování kladného a záporného vlivu přírodního a civilizačního prostředí na obyvatelstvo, prostorem, ve kterém se sledují snahy o dosažení ekologické rovnováhy z kvalitativně nových pozic.

(Např. vztah mezi standardem Jihlavy a jí přiřazenou oblastí „volného území“, kterou je Českomoravská vysočina, a mezi standardem brněnské aglomerace a přiřazenou oblastí „volného území“, kterou je tatáž Českomoravská vysočina, je určitě poznamenán rozdílem, se kterým je nutno se v rámci celé oblasti vyrovnat.)

Z předchozí úvahy vyplývá, jako námět dalšího zkoumání, potřeba zavádění nové hodnotové stupnice standardů či ukazatelů, odpovídajících integraci různorodě kategorizovaného a využívaného území.

Rozborem konkrétních územních podmínek makroprostoru lze prokázat, že existují oblasti „volného území“ (viz též shora) s převažující přírodní, krajinnou či zemědělskou funkcí, zpravidla vždy ohraničené předěly, přechodovým územím, kam se koncentruje převážná část osídlení. Předěly mají vesměs formu podélně utvářených pásů - dříve zmíněných dopravně - urbanistických koridorů. Oblasti „volného území“, podobně jako dopravně - urbanistické koridory lze též řadit do kategorií, pro které v tomto případě používám stupnici O. až 6. (viz výše uvedené). Oblasti „volného území“ nižších kategorií mohou tudíž být i součástí uměle vytvářených urbanistických struktur, v celé jejich hierarchii (např. parky, sportovní areály, zábavní parky, zoologické a botanické zahrady atp.). Sítě dopravně - urbanistických koridorů, řadících k sobě vždy odpovídající kategorii oblasti „volného území“ - (každá oblast „volného území“ zahrnuje v sobě samozřejmě i příslušné složky osídlení) - procházejí buďto intenzivně urbanizovaným územím, pak je vhodné hovořit o urbanizovaných pásech. Nebo dopravně - urbanistické koridory procházejí jen řídce urbanizovaným územím a potom jejich sítě mají význam pouze spojovací, význam obslužný je omezen na minimum. Princip řazení koridorů a oblastí je dodržen i u nejnižších kategorií, kde ovšem rozsah oblasti i význam komunikací je zcela lokálního charakteru. (obr.č. 4)

Podle mého názoru by bylo účelné, považovat uzlové body urbanizovaných pásů za případná těžiště DER. Znamenalo by to, že přijmeme teorii diferencovaného standardu, platného vždy pro tu kterou kategorii a typ oblasti „volného území“ na straně jedné a různě urbanizovaného pásu a uzlových bodů na straně druhé. Smysl a účelnost či potřebu syntetického standardu celého DER by bylo nutné dále zkoumat. Vůbec problematická je pak otázka standardu celostátního. Obecně řečeno, v rámci DER musíme zaměřit úsilí k dosažení dialektické jednoty zdánlivě rozporných standardů (společenských, ekonomických, prostorových i ekologických) - oblastí „volných území“ a příslušných pásů i aglomerací, v jejichž prostoru se

stýká i několik druhů oblastí „volného území“ v téže kategorii.

2.2 Obecné principy tvorby nadřazených silničních soustav

Při hodnocení předností a nedostatků sídelních - urbanistických struktur i krajiny, vycházíme z těchto kritérií - posouzení kritérií návrhu i hodnocení:

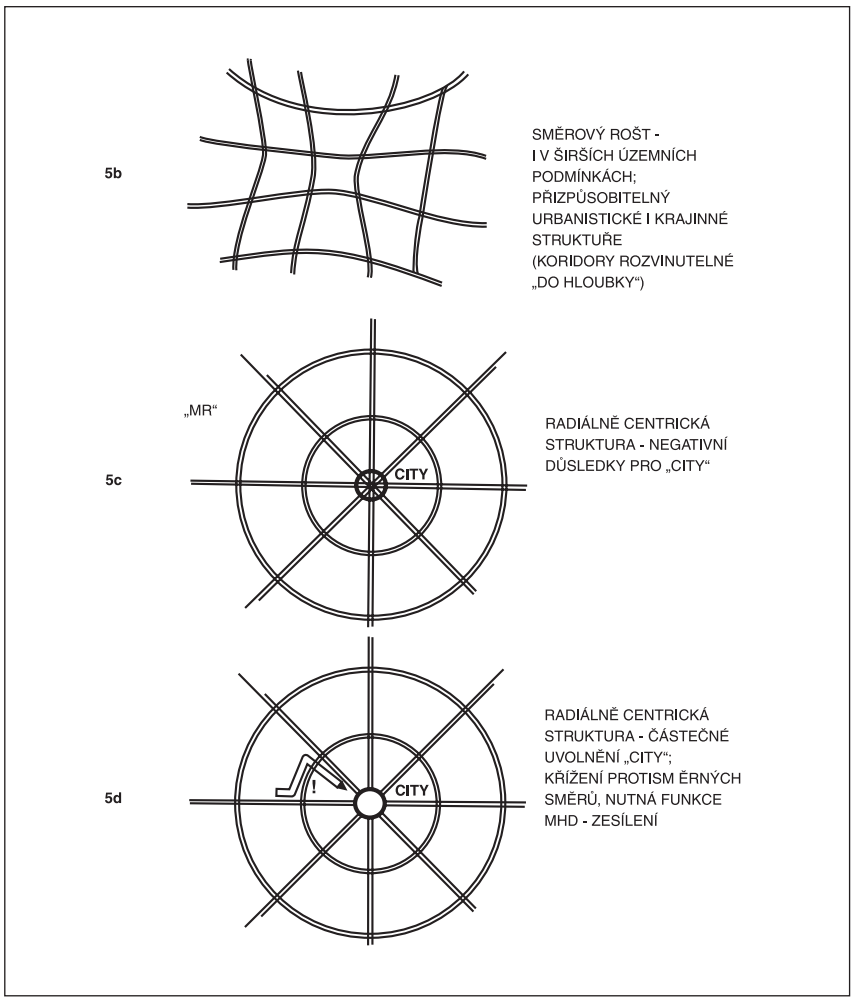
– zajištění maximální svobody volby, komunikace a společenské integrace na celém území,
– při dalším rozvoji struktury je účelné zabezpečit její účinné fungování v každé jednotlivé fázi, nezávisle na realizaci fází následujících,
– struktura má umožňovat změnu a nahrazování jednotlivých realizovaných prvků novými,
– možnosti přizpůsobování struktury novým potřebám by neměly být omezovány neměnnými standardy a ukazateli v takových otázkách, jako jsou způsoby dopravy a zastavovací systémy,
– struktura má být schopna dalšího rozvoje bez nebezpečí, že dojde k deformacím a narušení původního záměru.

Rozlišujeme tři základní dopravní struktury:
A - koncentrickou,
B - lineární (tzv. směrový rošt),
C - roštovou.

Ad A) V koncentrické struktuře je každá částka území vztažena k nějakému malému centru, malá centra jsou satelity většího centra a větší centra jsou podřízena hlavnímu centru oblasti. Tato struktura vykazuje značnou nepružnost (nejen v urbanistické struktuře určitého města), každá nerovnoměrnost rozvoje narušuje plány zájmových území jednotlivých center, dopravní síť není elastická, nezaručuje možnosti volby, podsystémy se vyznačují statičností. Celkově má tendenci měnit se ve strukturu lineární.

Ad B) Lineární struktura (směrový rošt) vzniká z čisté lineární struktury jejím rozvojem do hloubky, ve které pak probíhá výstavba a rozvoj. Je velmi flexibilní, neprejudikuje předem ani lokalizaci centra, směr rozvoje může být orientován na veřejnou dopravu městskou i extravilánovou. Tím je umožněna rozsáhlá dělba přepravní práce mezi individuální a hromadnou dopravou veřejnou.

Ad C) Roštová struktura se vyznačuje nevyváženou atraktivitou aktivit. Podobně jako koncentrická struktura má tendenci měnit se v strukturu lineární.



Obr. 5b, c, d: Směrový rošt a radiálně koncentrický princip

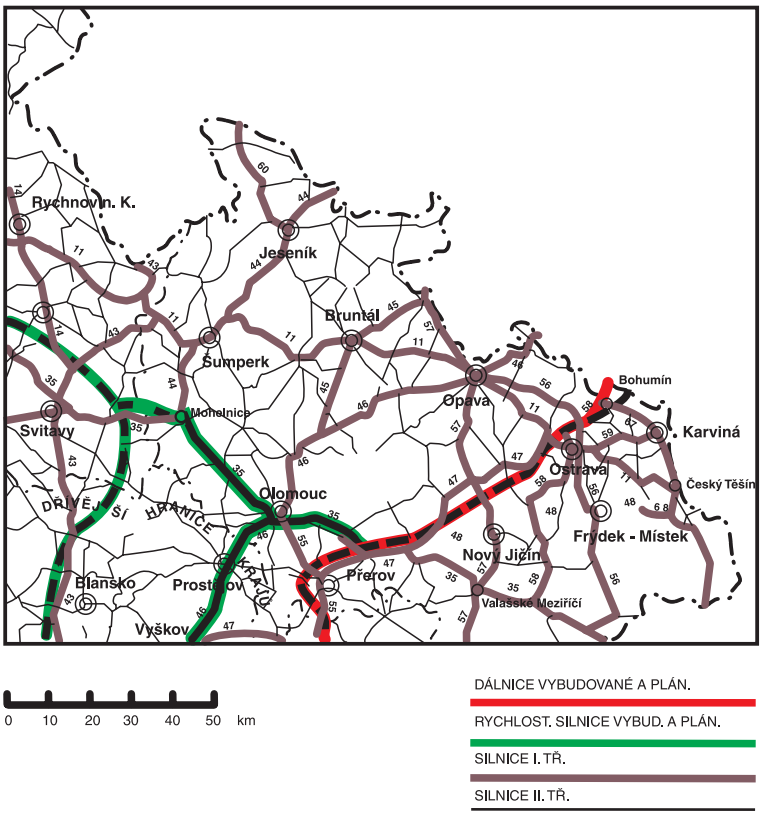
Praxe prokazuje, že z uvedených struktur je směrový rošt nejvýhodnější (viz např. i postupný přechod z roštových struktur amerických měst na formy směrového roštu). Jeho dopravní síť v rozsahu i celého území tvoří soustavu harmonizovanou s rozličnými územními podmínkami (nemusí být pravoúhlá). V našich podmínkách, v oblasti nadřazených soustav, zahrnuje komunikace kat. O. - III. (obecně: od místních komunikací státních až po tepny oblastního, státního a nadstátního významu).

K podobným závěrům dospívá i americký autor R. Craighton („Urban transportation planning“) - Urban Transportation Planning - Expressway Planning. V dilematu hodnocení soustav považuje rošt, upravovaný s ohledem na územní strukturu, za nejvýhodnější. Ve své publikaci hodnotí kladně řadu předností takové dopravní struktury - např. počty ramen křižovatek, omezení nadměrného počtu jízdních pruhů, oboustranná vyváženost intenzit dopravy, atd. Bohužel však v lokalitách extrémních hustot obyvatel, ve velkoměstských aglomeracích, je nutné aplikovat i prvky radiálně - centrických řešení základní sítě sídelního útvaru. Ty však zvyšují koncentraci dopravy a její atak na jádro velkoměsta v důsledku neumožňují diametrální propojení městských částí přes centrum. Tím se zvyšuje i zbytečný protisměrný pohyb vozidel v okružních částech soustavy. (obr.č. 5a, 5b, 5c, 5d)

3. STYLIZACE FAKTORŮ TVORBY SÍDELNÍ A DOPRAVNÍ STRUKTURY V PODMÍNKÁCH ÚZEMÍ ČR

3.1 Konfigurace sítí O. až II., resp. III. kat. (superdálnice, dálnice, rychlostní silnice a příp. silnice I. tř.)

Na obr. č. 3 a 6a, 6 b, jsou schematicky znázorněny tahy nadřazených dopravních sítí, představující v modelovém příkladu způsob obsluhy východní části republiky, s jednotkami NUTS II a jejich



Obr. 6a: Vztahy silniční a sídelní sítě v sv. části ČR

vztahům ke krajům (Brněnskému, Zlínskému, Ostravskému, Jihlavskému, příp. Pardubickému).

Je zřejmé, a v obr. č. 3 je to naznačeno, že sladění NUTS II a krajů bude vyžadovat výhledově možné korekce a rozpracování s ohledem na sousední euroregiony. Nové územní uspořádání Moravy a Slezska, ale i Čech vyžaduje, aby dopravní sítě zajišťovaly soulad mezi hierarchií územních (správních) prvků s kategorizací sítí. Vývoj přinese zřejmě i změny v zatížení nejen sítí nadřazených. (obr.č. 6a, 6b)

3.2 Hybnost v osobní dopravě

Pro intenzitu a výkony silniční dopravy a tím i kvalitu životního prostředí, jak ve městech a obcích, městských regionech i krajiny, má význam míra stupně motorizace, stupně osobní automobilizace, otázka využití motorových vozidel, podle účelu, počtu a směru cest. Obecně můžeme orientačně kalkulovat s hybností v automobilové dopravě s hodnotou cca 1 jízda/1 obyvatele/den.

V poslední době, kdy i u nás procházíme obdobím, blížícím se celostátně stupni saturace osobními vozidly, přináší tato skutečnost, jsou-li vozidla plně využívána, enormní růst intenzity.

Při relativním (i absolutním) poklesu hustoty obyvatelstva dojde z důvodů snižování ekonomické efektivnosti, při dosud relativně husté nabídce tratí a spojů veřejné dopravy, především v autobusové dopravě, k poklesu využití této hromadné dopravy. Dochází pak ke změně v hybnosti obyvatel a poměrech dělby přepravní práce - pomalu, ale soustavně. Poroste-li hybnost nejen venkovského obyvatelstva, zejména v pracovních cestách k cílům zaměstnání i centrům obsluhy, dojde, bez organizačních zásahů i směrování dopravních investic, spolu se změnou lokalizace bydlení, k přehlcení měst rostoucí hybností v osobní automobilové dopravě. Poté i k radikálnímu zhoršování kvality životního prostředí, nejprve ve směru tahů hlavních sítí, poté i plošně. (obr.č. 7)

3.3 Kompetence v oblasti dopravy

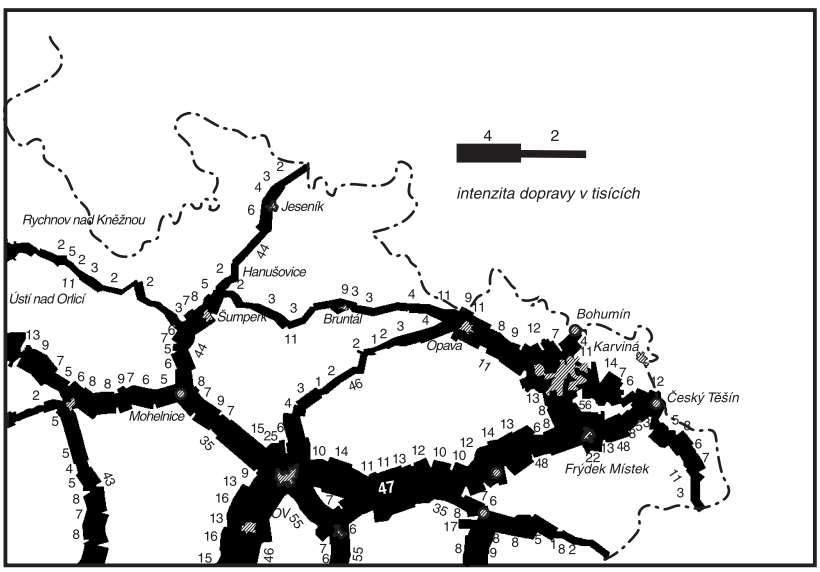
Kompetence na úseku dopravy, a to nejen silniční, musí projít kvalitativními změnami mezi celostátní a lokální správou. Do tohoto procesu zasahují mnohdy živelné a nekoncepční snahy neinformovaných ekologických aktivit.

Pro vymezení škály kompetencí je nejvhodnější vycházet ze zásady, že v každém územním útvaru by měla platit ideální zásada, že v kompetenci nižšího útvaru je vše, co není bezpodmínečně obsahem vyššího útvaru. Mimo jiné lze účelně vycházet z frekvence využívání obslužných funkcí při organizaci dopravy.

Např.:

obec - obslužnost denní (i více než 1x/den),

okres - obslužnost týdenní, příp. dočasná,



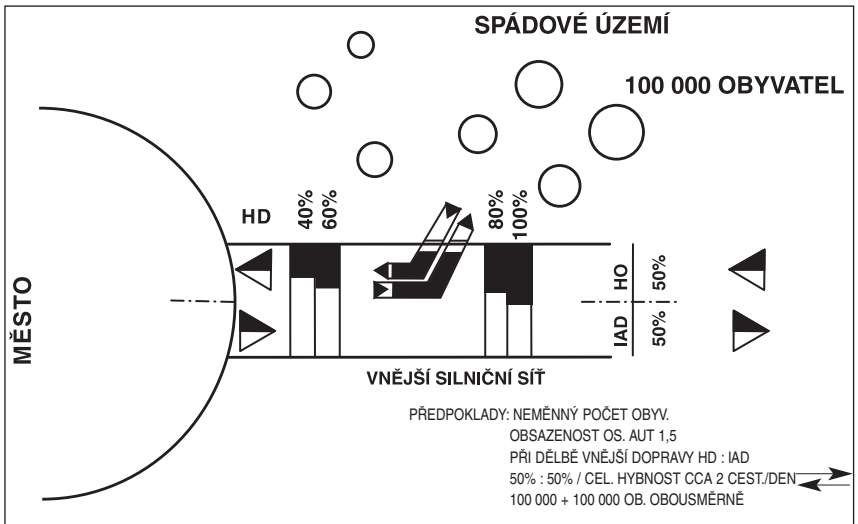
Obr. 6b: Příklad intenzity dopravy na dálnicích a důležitých tazích silniční sítě ČR v roce 1995
Celoroční průměr ve vozidlech za 24 h - úseky v sv. části ČR

městský region - obslužnost smíšená,
kraj - obslužnost občasná i nepravidelná,
velký region, celek, příp. NUTS II - obslužnost převážně nepravidelná (význam spíše statistický), resp. pravidelná, v koncepci euroregionální).

Při zachování správné posloupnosti může dojít i k významnějšímu snížení aparátu státní správy současně s posílením kompetencí místní samosprávy.

Počet okresů a městských regionů bude nutně upravován a nově řešen (např.: Ostrava - dnes okres Ostrava, v rámci městského regionu přechází kompetence i na část Karvinska, Opavska, Novojičínska a Frýdecko-Místecka).

Příklad diferenciace kompetencí v úrovni komunikací: **kat. O** evropské území, **kat. 1 a 2** jsou ve státní správě. Pouze úzce lokální nuance trasy mohou být ovlivněny lokálními zásahy (např. - dálnice D5 je plně v kompetenci státní správy jako kat. 1 Praha - Německo, lokální řešení úseku u Plzně by správně, po zpracování plně srovnatelných variant, mohl ovlivňovat orgán kraje a městského regionu Plzně. V **kat. 3** jsou kompetence v rukou státu, za koncensu se statistickými regiony a městskými regiony. V **kat. 4** je rozhodování v úrovni krajské, příp. mezikrajské a **kat. 5 a 6** v úrovni okresu, městského regionu, či vlastního sídelního útvaru a jeho částí.



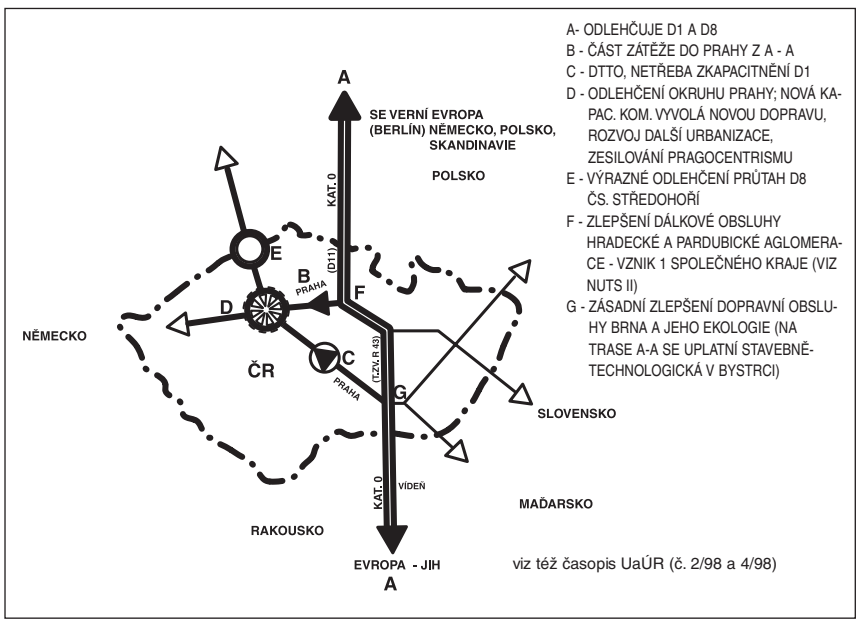
t.j. 50 000 HD tam; 50 000 IAD TAM;

při poklesu nabídky HD	na 80 %	pojede	80 000 osob obousměrně/den
	60%	pojede	60 000 osob obousměrně/den
	40%	pojede	40 000 osob obousměrně/den
tím stoupne použití IAD	na 120 000 osob/den obousměrně		
	140 000 osob/den obousměrně		
	160 000 osob/den obousměrně;		
	při obsazenosti 1,5 osob/aut. bude intenzita 80, 90, 100 000 jízd/den obousměrně		

při poklesu HD na 40 %
se zvýší intenzita vjezdu IAD do uliční sítě města o 15 - 2000 jízd/hod, tento trend by značně zvýšil negat. účinky dopravy a vyvolal potřebu výrazného zvýšení kapacit MHD a HD

Obr. 7: Vliv vnější HD na kvalitu životního prostředí města

3.4 Ochranná pásma



Obr. 8a: Možná opatření k zlepšení životního prostředí v Praze a Čs. Středohoří

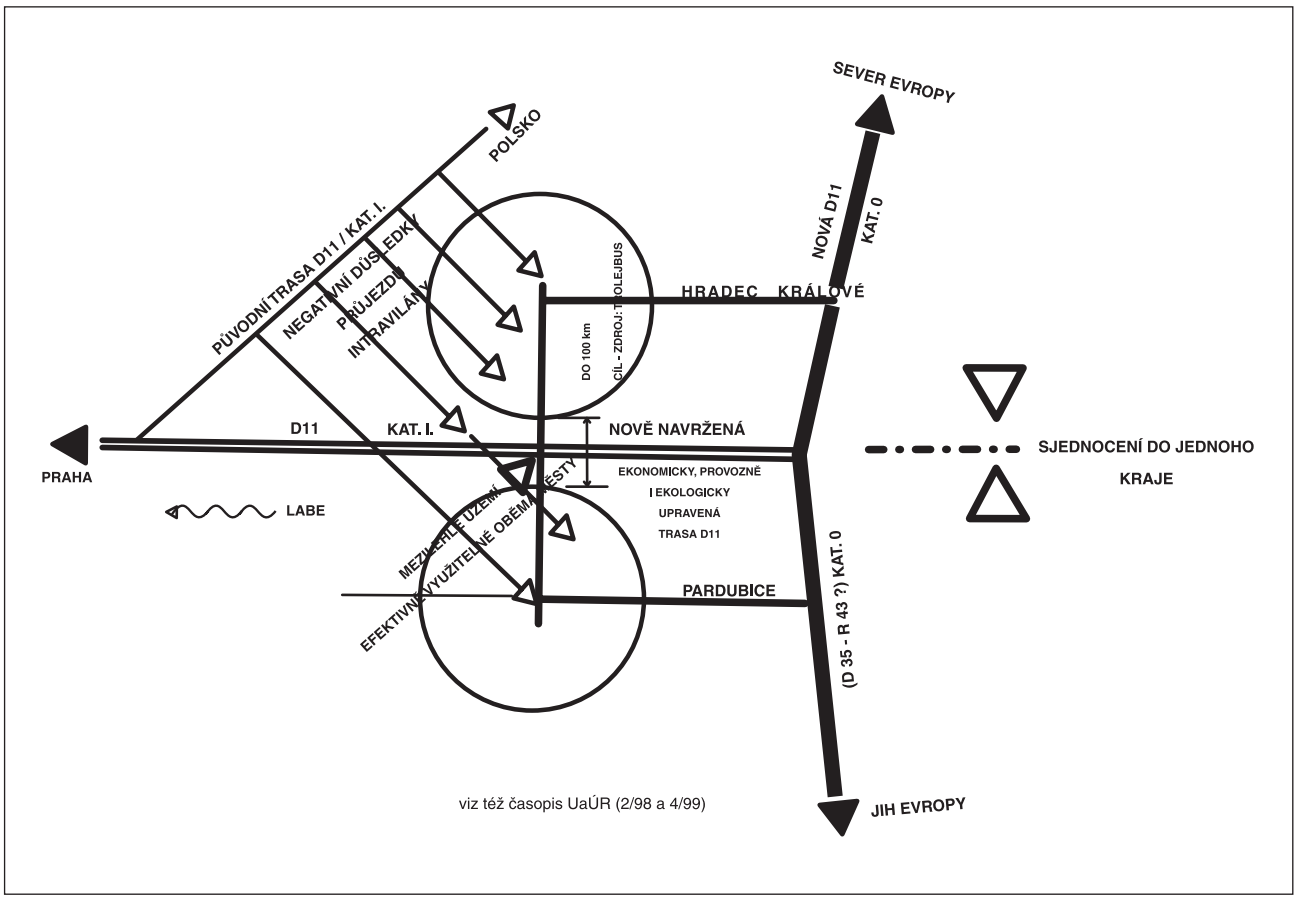
Význam, zejména v oblastech „volného území“, ale i u rozvojových zón sídelních útvarů, mají ochranná pásma:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice i rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace,
- 50 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I.tř. a ostatních místních komunikací I. tř.,
- 15 m od vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. tř. nebo III, tř. a místní komunikace II. tř.

Úpravy ochranných pásem železnic, vleček a průplavů určují příslušné předpisy.

3.5 Legislativní podmínky návrhů

Někdy, kdy používají nezodpovědné skupiny organizovaných i živelných ekologických aktivit nelegitimních postupů, přikování, vysazování zeleně na veřejných územích vyhrazených v ÚPD dopravě atp., je třeba, jako všude v Evropě,



Obr. 8b: Sjednocení krajů Hradeckého a Pardubického

přistoupit k vyvlastnění pozemků, tvořících překážku připravované realizaci.

Přesto je vždy lepší dosáhnout vzájemné dohody mezi orgány veřejné správy a občanskými aktivitami a hledat vzájemně přijatelné technické řešení problému, které lze téměř vždy nalézt.

3.6 Nové, variantní návrhy

Případy, kdy nejen v lokálních podmínkách, ale i celostátní úrovni lze hledat a nalézat výhodnější řešení, dokumentují obr.č. 8a, 8b, 8c

4. NĚKTERÉ PODMÍNKY A POZNATKY, SMĚŘUJÍCÍ KE ZLEPŠOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ MĚST, KRAJINY Z HLEDISKA OPATŘENÍ NA ÚSEKU DOPRAVY

Z principů a doporučení, rozvedených v předchozím, lze odvodit rozšířené podstatné přístupy k formulaci dopravně - urbanistických struktur a životního prostředí.

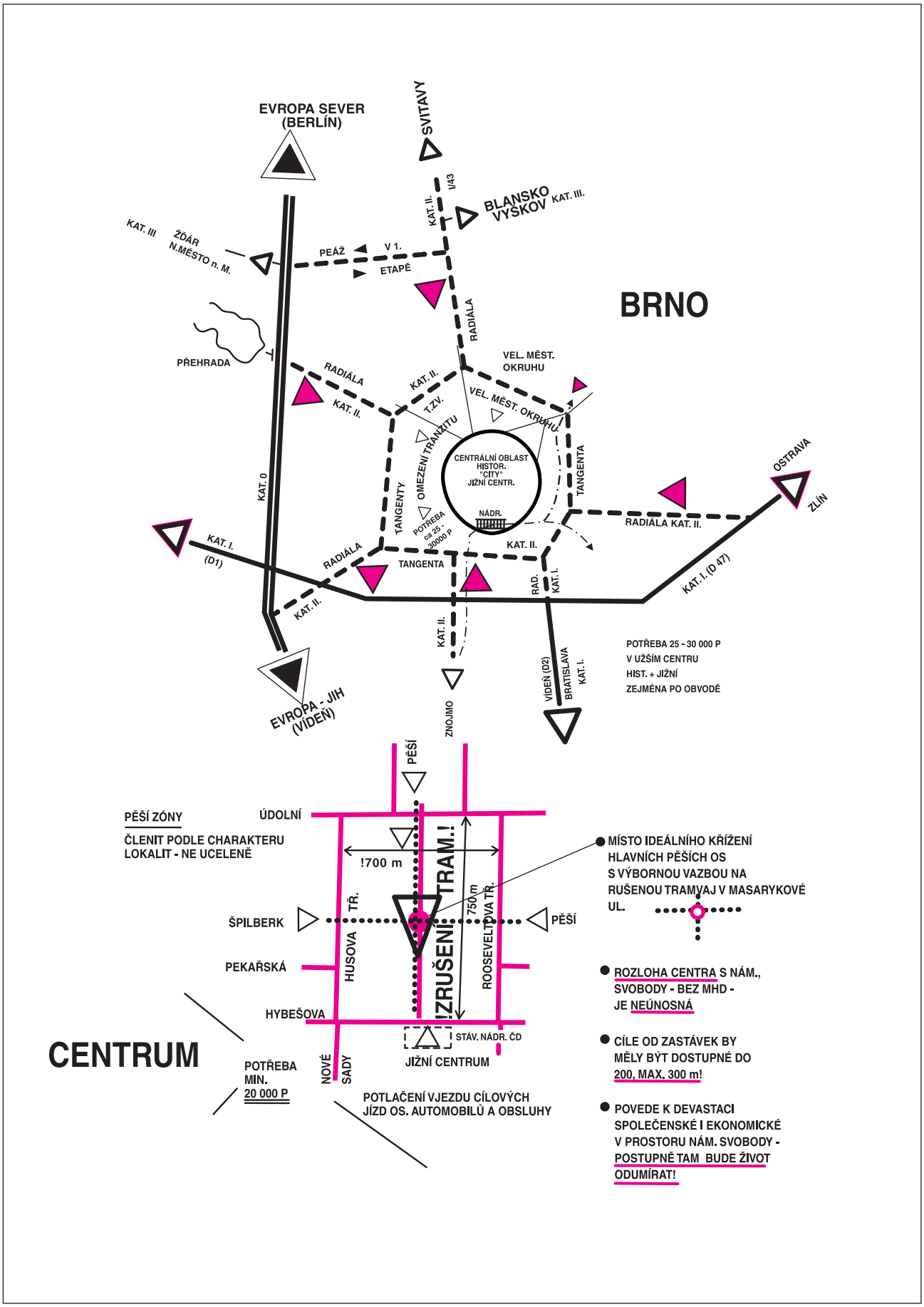
Již v předchozích číslech časopisu (především č. 2/98 a 4/99) i dalších pracích, jsem navrhl nástin metodiky, dle které by se mělo v předmětném odboru postupovat. Základním a jedině správným přístupem je týmová práce při zpracování předmětných variant. A to za stejných kritérií návrhu i hodnocení variant. Z nich exekutiva, v odpovídající správní hierarchii vybere v dialogu s občany varianty nejvýhodnější. Z těch potom definitivně vybírají zastupitelské orgány a k realizaci doporučí výsledný návrh. Z toho vyplývá, že ekologické, amatérské, či jiné aktivity, se dostávají do kvalitativně téže úrovně, jako ostatní odborné analýzy a syntézy. Nemohou proto a priori předurčovat konečné řešení.

Po věcné stránce lze zdůraznit potřebu aplikace zásad ovlivňujících kategorizaci území, krajiny, rozvojový potenciál různých forem územní, urbanistické i dopravní struktury.

Na závěr je třeba se ještě zmínit o jednom realizačním aspektu. Je bezpodmínečně nutné dodržovat kontinuitu i legislativní předpoklady nových řešení. Dokonce tam, kde realizace a její potřeby narážejí na individuální odpor jednotlivce či skupiny, je třeba přistoupit i k formám vyvlastňování. Tím mohou být výsledky navržených řešení daleko celospolečensky úspěšnější než zdánlivě dobrý a populistický přístup v diskusích, neopírajících se o fundované předpoklady interdisciplinárních východisek.

Ing. Erich Vrtiš

Seznam použité literatury:
Výzkumný úkol P 16-521-503 - Sústava opatrení k racionalizácii urbanizačného procesu. Etapa 01 - E 01, Bratislava 1983.
Roger L. Creighton: Urban transportation planning, 1970.
Zásady a pravidla územního plánování, VÚVA 1984.
Leibbrandt, Kurt: Verkehr und Städtebau Teorie und Praxis der Städtisches Verkehrsplannung, Basel, 1980.
Vrtiš, Erich: Efektivnost a ekologizace některých vybraných vztahů dopravních a urbanistických struktur, Územní plánování a urbanismus č. 4/83.



Obr. 8c: Dopravní obsluha Brna