



Zápis z 5. jednání Výboru pro udržitelnou dopravu RVUR

úterý 9. 2. 2016, od 12:00 hod do 19:00 hod, Úřad vlády, nábřeží Edvarda Beneše 4, Praha 1, tiskový sál 047

Přítomní: RNDr. Jiří Bendl, CSc., Ing. Vladimír Fišer, Ing. Karel Havlíček, Ing. Pavla Chmelová, Ing. Barbora Jeníčková (MF), Ing. Jiří Jedlička, Ing. Tomáš Kazda, Ph.D. (VUT Brno), MUDr. Helena Kazmarová, Mgr. Jaroslav Kepka, Ing. Jaromír Marušinec, Ph.D., Ing. Jaroslav Martínek, prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc., Mgr. Daniel Mourek, Ing. Jaroslav Novosad (MD), Ing. Jiří Pohl, Bc. Kristýna Pokorná (MF), Ing. Jan Ruml, Ing. Vít Sedmidubský, Ing. Zbyněk Sperat, MUDr. Radim Šrám, D.Sc., Mgr. Leona Gergelová Štejgrová, Ph.D., Ing. Jitka Štejgrová, Ing. Jitka Švejcarová, Ph.D., Ing. Václav Vodrážka (PRE), doc. Ing. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D.;

Omluveni: Ing. Tomáš Čoček, Ing. Martina Černá, Ph.D., RNDr. Jan Hovorka, Ph.D., Ing. Jarmila Johnová, Mgr. Radomíra Jordová, prof. Ing. Petr Moos, CSc., Ing. Eduard Muřický NM, RNDr. Josef Postránecký, MUDr. Alena Šteflová, Ph.D., MPH.; Ing. Jan Žůrek.

Průběh jednání:

1) Projekt centrálního nákupu státu - nákup osobních automobilů, příprava nadresortní veřejná zakázka pro osobní vozidla (Barbora Jeníčková, Ministerstvo financí)

Koaliční smlouva i usnesení vlády podporují zavádění čisté mobility, kdy je cílem, aby poměr vozidel na alternativní pohon k roku 2020 se blížil 25%. Jedná se o resortní organizace a jim podřízené instituce (cca 500 subjektů).

Diskuse a závěry:

Podstatně důležitějším emisním parametrem, než jsou emise CO₂, jsou emise zdravotně rizikových látek, tedy emise **polycyklických aromatických uhlovodíků (PAH)**, reprezentované **benzo[a]pyren (B[a]P)**, **emise mikročásteč PM_{2,5}**, **emise oxidů dusíku (NO_x)**, emise CO.

Vzhledem k vysokému a častému překračování imisních limitů **PAH, PM_{2,5} i NO_x** (prekursor O₃) v dýchací zóně člověka téměř ve všech sídlech, věnují těmto zdravotně nebezpečným emisím stále větší pozornost WHO, mezinárodní instituce i EK. **Předchozí závěry a doporučení Výboru pro udržitelnou dopravu ukazují, že čistá mobilita i vozidla na alternativní pohon by měly směřovat a pomoci snižovat především tyto zdravotně rizikové emise, které významně ohrožují obyvatelstvo ČR.**

Je problém, že výrobci udávané emise v certifikátech neodpovídají skutečným. Asi u dvou třetin automobilů s naftovým motorem v současné praxi neodpovídají skutečné emise certifikátům k vykazování emisí oxidů dusíku, (VOC) a téměř u všech naftových a benzinových automobilů emise CO₂ na 100 km. Hodnotící kritéria by měla zohledňovat především realitu skutečných emisí, které ohrožují zdraví obyvatel.

Je problém s filtry částic u dieselových automobilů, které se v praxi nepovoleně demontují, nebo není záruka, že budou po poruše a překročení životnosti nahrazeny. (Je třeba, a bude snaha, aby policie sledovala skutečné emise sazí černého uhlíku (black carbon) v reálném provozu).

Probíhají intenzivní jednání s hasiči, směřující k legalizaci vjezdu CNG i LNG do garáží. Vzhledem k tomu, že metan je lehčí než vzduch, tak nedochází k jeho kumulaci v garážích a vzhledem k tomu že má i vyšší zápalnou teplotu než benzín, je jeho omezení v garážích nepodložené a neoprávněné a je nesprávně zaměňováno s přístupem k LPG (propanu a butanu), který je těžší než vzduch. Tlakové lahve na CNG jsou odolné i proti průstřelu i proti výbuchu při hoření vozidla. Zatím je problém s CNG v garážích některých ministerstvech, která nemají příslušná čidla a předepsané odvětrání.

Výhodou CNG, LNG i elektromobilů je nemožnost zneužívání paliva pro soukromé účely, což však vytváří obecně značnou nechuť profesionálních řidičů k těmto alternativním pohonům a ve výsledku je značná neochota organizací přejít na čistou mobilitu. Švédsko úměrně zvýšilo plat řidičům alternativních vozidel na CNG a tím překonalo tuto nechuť a zlepšilo kvalitu ovzduší ve městě.

Snížením zdravotně rizikových látek PAH, B(a)P i PM_{2.5} dojde k velkému snížení externích škod na zdraví obyvatel, které patří k nejnákladnějším a které jsou jinak hrazeny z veřejných prostředků zdravotnictvím. Podporou mobility založené na zemním plynu (CNG, LNG) i elektromobility se zároveň příkladně podpoří moderní směr i moderní výroba v ČR, kde jsou i na vývoz vyráběny např. tlakové lahve, autobusy na CNG, osobní vozy na CNG a další komponenty. CNG je přirozeným osvědčeným přechodem u spalovacích motorů k čisté mobilitě a k elektromobilitě. Vozidla na LPG z hlediska zdravotně rizikových emisí jsou též vhodnými alternativními automobily. Pouze nejmodernější dieselové motory s **funkčním filtrem částic**, ve kterém dojde k úplnému spálení PAH a zbývajících organických látek vyhovují požadavku na emise zdravotně rizikových látek.

Jaromír Marušinec nabídl pomoc s hodnotícími kritérii k elektromobilitě a bude pozván na jednání pracovní skupiny MF, jakož i Radim Šrám, Michal Vojtíšek a Jiří Bendl, kteří pomohou s definováním požadavků na škodlivé emise.

Státní správa a její instituce by měly jít příkladem a kupovat již jen emisně příznivé CNG vozy nebo elektromobily.

Doporučení:

Vzhledem k časovému plnění závazkům se doporučuje nákup vozidel soustředit dominantně na nákup vozidel na zemní plyn (CNG) a elektromobilů (elektromobilů bez spalovacího motoru), které jsou vyráběny již v dostatečně pestré nabídce a přirozeně mají velmi nízké emise PAH i PM_{2.5} a dalších škodlivin.

Výjimečně u benzinových a naftových vozidel soutěžit pouze taková vozidla, která mají funkční filtr částic, který spálí veškeré PAH, organické látky a zachytí mikročástice PM_{2.5}.

Do výběrových kritérií je důležité zahrnout emise zdravotně rizikových látek, které ohrožují zdraví obyvatel tak, jak bylo projednáváno a identifikováno na předchozích jednáních výboru.

2) Pařížská konference a Doprava 4.0 (Jiří Pohl, Siemens, s.r.o.)

Byla podána podrobná přednáška k problematice fosilních paliv, jejich zásob, politice cen fosilních paliv, emisí skleníkových plynů, závazků k jejich omezování, energetické náročnosti jednotlivých dopravních módů, očekávaného vývoje dopravy s ohledem na ochranu klimatu, vývoje průmyslu 4.0, k fyzikálním parametrům dopravy, omezením i perspektivám (Uhlíková stopa a Doprava 4.0 v příloze).

Dvě třetiny energie fosilních paliv jsou zmařeny ve ztrátách spalovacích motorů a tepelných elektrárn.

Spálení dosud známých geologických zásob fosilních paliv vede ke zvýšení střední teploty Země vůči době předindustriální o 3,2 °C. To je více, než připouštějí limity dohodnuté na konferenci v Paříži. Mají-li být dodrženy dohody z Paříže, nebude možno vyčerpávat ani dosud známé zásoby fosilních paliv (klimatické limity jsou přísnější, než geologické). ČR je se svými 11,1 t/osobu/rok v emisích CO₂ silně nad průměrem světa, EU i Čínou.

Energetická náročnost mobility:

Valivý odpor $F_v = f_v \cdot m \cdot g$

a) pneumatika/vozovka: **$f_v = 0,008$** (z bezpečnostních důvodů nelze snížit),

b) ocelové kolo/ocelová kolejnice: **$f_v = 0,001$**

Valivý odpor je 8x menší u ocelových kol než u pneumatiky.

Aerodynamický odpor $F = 0,5 \cdot \rho \cdot C_x \cdot S \cdot v^2$

Odpor se zvětšuje exponenciálně s **druhou mocninou rychlosti v^2** .

a) individuální doprava: za čelní plochou S jsou umístěny 2 řady sedadel,

b) hromadná doprava: za čelní plochou S je umístěno 15 řad sedadel (bus), respektive 250 řad sedadel (vlak).

Účinnost motoru: spalovací motor: cca jen 36 % a elektrický motor: cca 92 %.

Nedostatek řidičů v nákladní dopravě, kteří by jezdili dlouhé trasy, lze řešit přepravou po železnici.

Vytíženost elektrobuses lze řešit průběžným nabíjením, k nabíjení jsou vhodné přestupní uzly, bude nutná postupná výměna naftových autobusů za elektrobuses a trolejbusy.

Opotřebovaný akumulátor z dopravy může sloužit pro ukládání elektřiny jako stacionární.

Diskuse:

Potřebné investice do infrastruktury je třeba v předstihu zahrnout do ekonomických úvah. Ekonomická efektivita pro přepravu zboží i v městské dopravě je stále řídicím parametrem. **Do ekonomických úvah a investic je třeba zahrnout externí škody nejen z emisí**

skleníkových plynů, ale i z emisí zdravotně rizikových látek, kdy roste oprávněnost investic do kolejové dopravy, elektromobility, čisté mobility i nemotorové dopravy.

Směrnice EU umožňuje zahrnout náklady na ekologické škody a nepřímé náklady do výše mýtného pro nákladní automobily. To by pomohlo pomoci přesunout přepravu nákladu ze silnice na železnici. Euroviněta zatím není dotažená a je úkolem EK ji dopracovat. MD toto považuje za důležitý úkol.

Závěry a doporučení:

Snižování emisí skleníkových plynů z fosilních paliv je neoddiskutovatelnou naléhavou potřebou lidstva vzhledem k nutnosti brzdit rizikové změny klimatu. Přednostní snižování emisí skleníkových plynů v dopravě by mělo být u spalovacích procesů, u kterých vznikají i zdravotně rizikové emise. Vzhledem k ochraně klimatu a energetické efektivnosti v dopravě poroste význam veřejné dopravy, elektromobility, kolejové dopravy, nemotorové dopravy a dalších módů, které zohledňují tato hlediska.

3) Kombinovaná nákladní doprava (Vladimír Fišer, BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.)

Kombinovaná nákladní doprava = budoucnost pro železnici i alternativa pro kamiony (v příloze). Dlouhodobým cílem do r. 2030 je až 30 % přeprav zboží na vzdálenosti přes 300 km přemístit na železniční koleje a cíl do r. 2050 je až 50 %.

Kombinovaná nákladní doprava (intermodalita) takové řešení nabízí. Železnice má vyšší produktivita u přeprav velkých objemů nebo na velké vzdálenosti. Železnice je však znevýhodněna vlivem poplatku za užívání každého km železniční cesty oproti silniční dopravě. Základem rozvoje přepravy zboží po železnici je technologie přímých ucelených vlaků mezi důležitými uzly evropské sítě (terminály). Jako první se v konkurenci se silnicí úspěšně uplatnily kontejnerové vlaky z a do námořních přístavů (Hamburk: aktuálně už jen 20 % kontejnerů do ČR a SR jede po silnici, 80 % jede po železnici). Základem úspěchu bylo zavedení technologie ucelených vlaků (shuttle), bez přeřazování vozů na cestě. Dalšími faktory stojícími za tímto úspěchem železnice je vysoká koncentrace přepravních proudů do námořních přístavů, unifikovaná námořní přepravní jednotka, kontejner je s výhodou využitelný i na železnici, plošný rozptyl zásilek existuje jen na jedné straně, a to ve vnitrozemí. Důležitou úlohou železničních dopravců bylo poskytnutí kvalitního servisu operátorům vlaků.

Je záměrem převést na železnici vedle zámořských exportů i přepravy v rámci kontinentu (EU) mezi suchozemskými terminály a využít technologie ucelených vlaků kombinované dopravy.

Zpočátku se přepravovaly celé kamiony včetně tahačů na vozech s malými koly (Rollende Landstrasse, řidiči v lehátkovém voze – proto doprovázená kombinovaná doprava (KD)). Námořní kontejnery se pro přepravy zboží uvnitř evropského kontinentu ve větším rozsahu bohužel neuplatnily (není kompatibilita s europaletou, nevejdou se dvě vedle sebe, omezená vnitřní ložná výška 2.8 m oproti 3m v kamionu, nakládka zboží možná jen z čela kontejneru, vysoká tara, apod.). Proto byly postupně vyvíjeny speciální přepravní jednotky (tankové kontejnery, výměnné nástavby, vnitrozemské kontejnery a nakonec i intermodální návěsy), a to souběžně se speciálními železničními vozy) – nedoprovázená KD.

Silniční dopravci a speditéři zůstávají garanty celého přepravního řetězce silnice-železnice-silnice vůči majiteli přepraveného zboží. Silniční dopravci a speditéři se dostávají do role zákazníků železnice. **Železnice slouží silničním dopravcům vzhledem ke koncovým článkům. Přepravu zboží z domu do domu komplexně zajišťuje silniční dopravce, operátor vlaku zajišťuje jen přepravu z terminálu do terminálu, a to včetně překládek.** Úlohou železničního dopravce je garance kvalitního servisu operátorům vlaků (on-line informace o jízdě vlaku, včasnost dojezdů vlaků do cílových terminálů).

Obtížná implementace:

1. Nutnost počátečních investic do intermodálních přepravních jednotek na straně silničního dopravce.

2. Velký plošný rozptyl zásilek zde existuje jak před, tak i po železniční přepravě, potřeba koncentrace zásilek do jednoho místa (=hlavní příčina poněkud nižší míry konkurenceschopnosti železnice vůči silnici oproti kontejnerovým vlakům do přístavů).

Přepravy ložených velkých kontejnerů vzrostly mezi roky 2010 a 2014 téměř o třetinu. **Přepravy ložených intermodálních návěsů vzrostly za stejnou dobu na sedminásobek (jejich podíl byl ještě v r. 2010 menší než 1 %, za 5 let ale vzrostl na 4,5 %).**

Přeprava intermodálních návěsů na železnici je novým fenoménem, jehož významnější růst v Evropě registrujeme až po roce 2000. **Podíl přeprav prázdných kontejnerů na železnici činí cca jednu třetinu. Podíl prázdných návěsů činí cca jen 3 %.**

V rámci modernizace železničních koridorů v ČR byly v minulých letech upřednostňovány potřeby osobní dopavy (vyšší rychlosti, zvýšení komfortu). Modernizace koridorů tak vůbec nezohledňovala budoucí potřeby nákladní dopavy, (zkracování délek kolejí ve stanicích, nedostatečné průjezdné profily). Existují úzká hrdla především v blízkosti městských aglomerací a na koridoru Praha – Ostrava (nedostatek kapacitních rezerv). Železniční infrastruktura tak neumožňuje přepravy dlouhých vlaků. Aktuální maximální limit délky vlaků 600 m nevytváří dostatečně příznivé podmínky pro efektivní provozování intermodálních vlaků.

Nedostatky překládkové infrastruktury. Existující terminály byly budovány za účelem překládek námořních kontejnerů, které jsou stohovatelné. Terminály pro překládky kontinentálních přepravních jednotek vyžadují jiné parametry (větší plochy pro odstavování návěsů a výměnných nástaveb). Existující terminály leží na privátních železničních vlečkách (s výjimkou terminálu v Lovosicích). Jsou negativní dopady privatizace infrastruktury v 90. letech. V důsledku toho není garantován otevřený a nediskriminovaný přístup pro všechny železniční a silniční dopravce.

Slabá místa překládkové infrastruktury v ČR: Nákladovost překladišť v ČR je nepřiměřeně vysoká s negativními dopady na vysoké ceny za překládky. Ceny za překládky jsou v českých terminálech až dvojnásobně vysoké oproti terminálům ve starých státech EU. Je to tím, že terminály byly v ČR financovány ze soukromých peněz, v důsledku toho jsou provozní náklady zatěžovány odpisy, zatímco v západních zemích byly financovány z veřejných prostředků. Je potřeba veřejných peněz a investičních dotací do infrastruktury překladišť (s využitím evropských fondů). Terminály nejsou v ČR považovány za součást veřejné dopravní infrastruktury (důsledek privatizace v 90. letech). Konkrétní příklady

nedostatků infrastruktury překladišť: Terminál Lovosice: nedostačující zpevněná plocha existuje podél koleje jen v délce 350 m, kolej má 650 m, nutné posuny se soupravou železničních vozů. Terminál AWT Paskov: soukromý, krátké koleje, soupravy se musí dělit, vysoká cena za přístup na železniční vlečku i za překládky, potřeba zvýšení překládkové kapacity a zvětšení odstavných ploch. Terminál Brno: neveřejný, vysoké provozní náklady: odstavné plochy nejsou dostatečně zpevněny, to vyžaduje přetahy tahačem mezi manipulační a odstavnou plochou, což zvyšuje náklady na každou překládku, krátké koleje vyžadují rozdělení soupravy a přítomnost lokomotiv po celou dobu skládání a nakládání vlaku. Terminál Přerov: malá kapacita, vysoká cena za překládku, krátké koleje.

Evropské železniční nákladní koridory (RFC): Z celkem 9 evropských železničních nákladních koridorů se 4 koridory přímo týkají železniční sítě v ČR. Možnost objednání a zakoupení mezinárodní trasy na jednom místě. Elektrifikace tratí, norma délky vlaků 740 m, rychlost 100 km/hod, nápravový vlak 22,5 t. Problémy dostatečného traťového profilu umožňujícího přepravy návěsů o rohové výšce 4m. Příklad linky Brno – Rostock (vlaky dlouhé 616 m s 36 návěsy denně, přímá přeprava po silnici je v důsledku levné nafty o 50 až 70 Eur levnější, příznivější kalkulaci ceny umožní jen delší vlaky). Vysoké náklady za překládky v Brně (o polovinu vyšší než v Lovosicích). Linka Lovosice – Duisburg, při limitu délky vlaku 610 m jsou jeho náklady uhraditelné až teprve při průměrném vytížení vlaku kolem 90%. Příznivější break even bude dosažitelný jen u delších vlaků, které umožní přepravit více návěsů.

Doporučení možnosti podpory: Současně se za vlaky kombinované dopravy platí snížené sazby za použití kolejí (sleva 45 %), přičemž není rozdíl mezi vlaky do přístavů a vlaky mezi suchozemskými terminály, kde by měla být sleva ještě vyšší.

Regulace ceny za použití kolejí v terminálech na veřejných vlečkách by podpořila veřejnost terminálů.

Probíhá diskuse o podpoře investic do přepravních jednotek (intermodálních návěsů, výměnných nástaveb, vnitrozemských kontejnerů) za účelem motivace silničních dopravců a speditérů.

Zvážení startovací podpory novým linkám za účelem kompenzací provozních ztrát po dobu počátečního slabého vytěžení vlaků.

Nutnost preferovat investiční dotace do terminálů ležících na veřejné dopravní infrastruktuře.

Renesance přepravy zboží na železnici je reálná, avšak předpokládá:

- Postupné překonávání mentálních bariér na straně silnice i železnice.
- Nový přístup žel. dopravců v dosud stále převládajícím konkurenčním vztahu vůči silničním dopravcům.
- Dělbou výkonů mezi dopravními obory silnice a železnice při racionálním využití přirozených konkurenčních výhod každého z nich.
- Systematickou podporu státu (veřejné investice, regulace ceny za použití dopravní infrastruktury, legislativní výhody a pod.).

- Vedle nezbytných změn technického, technologického i organizačního charakteru na straně podnikatelské sféry jsou nezbytné také investice do infrastruktury stanic a překladišť ze strany státu (EU je připravena pomoci).

Změna myšlení lidí je bezpochyby vždy nejdůležitější změnou, její prosazení ale vyžaduje spoustu úsilí a energie.

Diskuse:

Je obtížný veřejný přístup do terminálů. Nedaří se veřejné prostředky investovat do nových veřejných terminálů, čemuž brání soukromí majitelé terminálů v okolí.

Přerov a terminál v Mělníce 740 m jsou v přípravě i Kolín – Velký Osek.

Problém je s Bavorskou stranou, kde je potřeba zahrnout koridor do plánů v Bavorsku. Je připravován samostatný dokument rozvoje nákladní dopravy.

Z nákladných leteckých přeprav zboží se přechází na dodávky zboží z Číny po transsibiřské magistrále. K této přepravě je uvažován terminál v Pardubicích. Problémem je jednosměrnost přepravy zboží z Číny. Čína je velká a tak z vnitrozemí je cesta železnicí snazší. Současné vlaky z Číny dojíždí do Hamburku, odkud zboží pokračuje k nám.

Více než rychlost je důležitá pravidelnost a spolehlivost (včasnost dojezdů vlaků na čas do montoven).

Závěry:

Na podporu kombinované dopravy je potřeba:

- **Snížení jednotkových nákladů za překládky (v ČR je dvakrát větší než v zahraničí).**
- **Veřejnou překládkovou infrastrukturu.**
- **Železniční infrastrukturu, která umožní provážení dlouhých vlaků po evropských nákladních koridorech.**
- **Vyšší míru podpory vlakům kombinované dopravy na kontinentálních linkách mezi suchozemskými terminály.**
- **Systematičtější podporu ze strany státu.**

Doporučení:

Kombinovaná doprava je moderní komplexní přeprava zboží, která maximálně šetří energii v dopravě, maximálně snižuje externí škody z emisí zdravotně rizikových látek i skleníkových plynů a je tak pro stát i společnost výhodná. Společnost by měla do tohoto směru více investovat a snižovat tak externí škody z dopravy.

Je třeba propojit podnikatelské záměry přepravy nákladu železnicí s možností čerpání evropských peněz na vlakovou nákladní dopravu.

4) **Značka Město s dobrou adresou, Komunikační strategie pro podporu značky MĚSTA S DOBROU ADRESOU (Jaroslav Martínek, CDV v.v.i.) (v příloze).**

Úkolem je propojovat subjekty a aktéry v dopravě. Zvyšovat dostupnost moderní dopravy. Naučit se zdravý životní styl a moderní život ve městech – dojdu pěšky, dojedu na kole, využiji veřejnou dopravu. Je důležité sdílení informací, spolupodílení se, hledání pozitivních příkladů.

5) **Udržitelná doprava ve městech (Zbyněk Sperat, Radomíra Jordová, CDV v.v.i.).**

Většina evropských občanů žije v městském prostředí, přes 60% z nich žije ve městech nad 10.000 obyvatel. Jejich každodenní život se odehrává na stejném prostoru a pro svoje cesty sdílejí stejnou infrastrukturu. Městská doprava vytváří 40% všech emisí CO₂ ze silniční dopravy a až 70% jiných škodlivin z dopravy.

Tradičním již nevyhovujícím přístupem byla výstavba dopravní infrastruktury pro motorová vozidla s cílem zvyšování kapacity komunikací, ale nyní je novým přístupem **Integrované plánování (mezisektorové a dlouhodobé) - SUMP**

Plán udržitelné mobility pro města Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP: Je strategickým plánem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Je postaven na stávající praxi a bere náležitě v úvahu integrační, participační a hodnotící principy.

Cíl v oblasti bezpečnosti: Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu (ve srovnání s rokem 2010).

Cíl v oblasti emisí: Snížit emise skleníkových plynů do roku 2050 alespoň o 60% v porovnání s rokem 1990. Žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech; 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.

- **Evropská metodika** pro tvorbu SUMP (Rupprecht Consult, 2014) – obecný popis aplikovatelný ve všech zemích EU
- **Metodika JASPERS** (2015) – popis procesu pro města a/nebo kraje ČR (plány udrž. rozvoje dopravy – TMP)
- **Metodika CDV, v.v.i.** – popis procesu SUMP v podmínkách ČR, nyní v procesu certifikace, pro města doporučující

Strategické cíle SUMP

- snížit dopady z **dopravy na zdraví**;
- zajistit přístupnost dopravy pro **všechny občany** vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace;
- zlepšit **integraci plánování** dopravy a souvisejících sektorů
- územní plánování,
- otázky životního prostředí,
- energetického hospodářství,

- oblast zdraví, školství a sociální otázky

Doporučená opatření:

infrastrukturní (stavby cyklostezek, tratí MHD, ...)

provozní (zklidňování, regulativní parkovací politika, preference MHD, plány mobility pro firmy, carsharing, systém veřejných kol, ...)

nové technologie: telematika, alternativní paliva

organizační/institucionální a systémová (dopravní výuka, organizační změny v rámci úřadu, kampaně, způsob financování opatření, hodnocení dopadu, ...)

Diskuse a doporučení:

Doporučuje se, aby metodiky SUMP dobře popsaly a řešily nebezpečí zdravotně rizikových emisí z dopravy a hluku. Zatím je to relativně nové téma a mnohdy není ani elementární znalost u samosprávy a dopravních podniků o potřebě i příležitosti mnohem aktivněji řešit a snižovat zdravotně rizikové emise a hluk z dopravy různými opatřeními. Samosprávy a ani dopravní podniky nemají odborníky a je třeba jim pomoci, aby se nestalo, že jsou nezodpovědně nakupeny dieselové autobusy s nevhodnými emisemi a hlukem tak, jak se stalo před několika lety v Praze.

Je třeba sjednotit různé systémy dopravy, integrovat tarify různých dopravců a rozsah SUMPY by měl být řešen i mimo území vlastního města se širším okolím. Do plánovacích metodik by se mělo zakomponovat snižování zdravotně rizikových látek a hluku ve městech.

5) Revoluční technologie baterií Li – S (Jaromír Marušinec a Tomáš Kazda, VUT Brno)

Presentace „Akumulátory Li-S“ v příloze. Výbor podrobně a pečlivě projednal a diskutoval nadějně a převratné technické zlepšení vývoje Li-S akumulátoru.

Doporučení a závěry:

Potenciální snížení výrobní ceny na polovinu při pětinasobném zvýšení kapacity staví připravovaný systém Li – S akumulátoru do světla převratného vynálezu, na který čeká celý svět, jak v dopravě, tak energetice pro skladování např. elektřiny z OZE a který by zároveň vyřešil velkou řadu problémů v dopravě, energetice, ochraně klimatu i ochraně zdraví obyvatel.

Zájmem státu, by mělo být co nejrychlejší uvedení nového systému akumulátoru do výroby a nejlépe i do prodeje akumulátorů a baterií do celého světa. Význam a množství potenciálních zákazníků přesahuje jakékoli historické příležitosti, které kdy měla ČR v minulosti. ČR jako tradiční průmyslová země by měla tuto příležitost využít.

Výbor doporučuje věnovat neodkladně pozornost i podporu rozvoji této nadějně technologie, oslovit Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo financí, státní podniky s dostatečným kapitálem a pružným vedením, Technologickou agenturu, místopředsedu vlády pro vědu, výzkum a inovace.

Jedná se o závod s časem, kdo první zrealizuje výrobu a získá tak gigantické zakázky a zisky. Strategické rozhodnutí ukazuje na cestu státního úkolu pro subjekt ve vlastnictví státu s dostatečným prvotním kapitálem, aby bylo maximum přínosů pro občany ČR (např. splacení státního dluhu).

Zpracovatelé a nositelé Li – S baterie by měli sepsat potřeby a požadavky na poloprovozní i provozní ověření výroby a potřebné investice do možné výroby, které by se předložily vládě. Mělo by se jednat o výjimečnou prioritu státu.

6) Různé: Plán práce Výboru pro udržitelnou dopravu (Jiří Bendl).

Na základě zpracovaných připomínek a námětů byl zpracován výsledný plán práce výboru (v příloze). Lze řešit i to, co není v plánu práce dle aktuálních požadavků a vývoje situace v udržitelné dopravě.

7) Různé: Informace o spolupráci a přípravě Národní Strategie 2030 (Jiří Bendl).

Tajemník podal informaci o přípravě strategického rámce „Česko 2030“ a požádal členy o další spolupráci na její tvorbě.

Zapsal: RNDr. Jiří Bendl, CSc.,

tajemník Výboru pro udržitelnou dopravu RVUR