

Analýza bariér udržitelné mobility na úrovni měst

Viktor Květoň

Workshop projektu

„Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility“

5. prosince 2019, Praha



Úvod

Cíl: vyhodnotit řízené rozhovory i dotazníkové šetření, kde byly vybrané otázky věnovány tématu bariér plánování a realizace dopravních opatření v oblasti udržitelné mobility

Smyslem bylo postihnout konkrétní překážky vnímané stěžejními aktéry, které brání rychlejšímu zavádění nástrojů dopravní politiky

Hlavní pozornost byla proto zaměřena na bariéry jednotlivých etap dopravní politiky

- bariéry znesnadňující plánování a přípravu dopravních opatření
- bariéry znesnadňující realizaci jednotlivých opatření
- bariéry znesnadňující vyhodnocování dopadů zavedených opatření.

Sběr dat

Strukturované rozhovory s klíčovými stakeholdery a dotazníkové šetření mezi městy

Městský politik (11), Zástupce městského úřadu (11), Zástupce dopravní společnosti zřizované městem (3), Zástupce ministerstva (4), Konzultant, dopravní expert, akademik (5), Zástupce nevládní organizace (4), Zástupce firmy nabízející služby mobility pro města (5), Novinář (1)

Pohlaví	Muži: 37 Ženy: 7
Věk	Průměrně 44 let
Vzdělání	SŠ: 8 VŠ: 36
Délka praxe v oboru	Průměrně 14 let
Doba působení na dané pozici a instituci	8 let
Velikost města, kde působí	25 hl. město Praha, 14 okresní město, 5 národní instituce

Cílem dotazování bylo postihnout studovanou problematiku z co nejširšího spektra pohledů či hledisek. Proto byli do vzorku oslovených expertů zařazeni zástupci všech oblastí, které souvisí s městskou mobilitou.

Vyhodnocení řízených rozhovorů bylo provedeno formou škálování a kategorizace slovních odpovědí

Fáze přípravy, realizace, vyhodnocení dopravních opatření

T A

Č R

Fáze plánování a přípravy

Nedostatečná komunikace mezi klíčovými aktéry, kteří jsou zapojení v přípravné fázi (územní samosprávy a jimi zřizované instituce, neziskový sektor, plánovací instituce i jednotliví občané) --- nízká míra důvěry a shody (tj. představy aktérů na nalezení řešení a implementaci vhodného opatření se podstatně liší), a s tím jsou spojena následná záměrná i nezáměrná zdržení projektů.

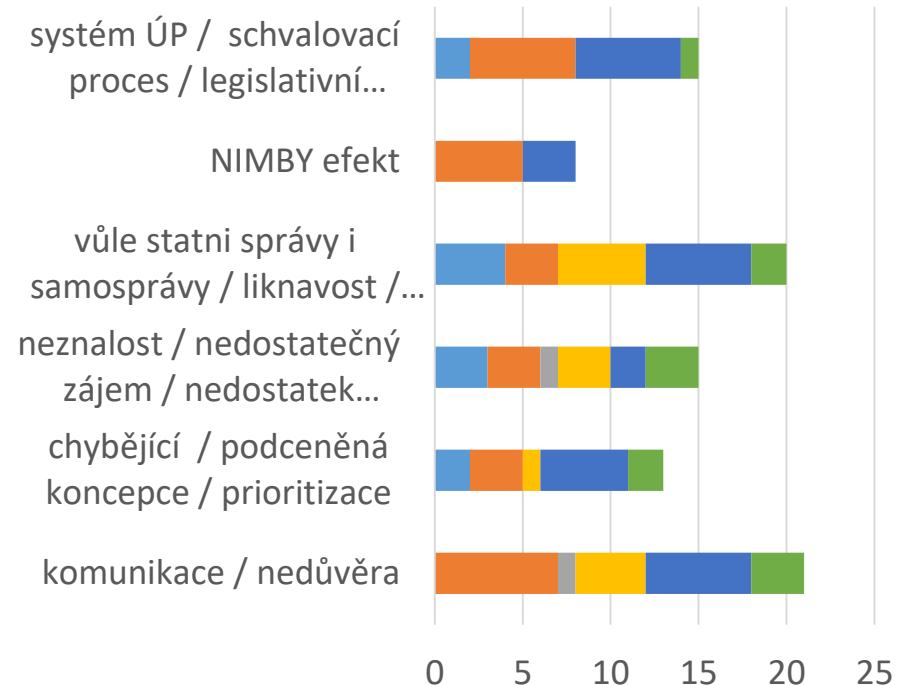
- Navíc volební cyklus (byly zaznamenány nesčetné případy rozpracovaných projektů, které byly po volbách novou politickou reprezentací na úrovni města zastaveny).

Dostupnost relevantních dat a dopravních/vyjížd'kových či mobilityních aspektů ve městě --- nezbytné zvyšovat veřejné povědomí o dopravních problémech a to je nezbytné argumentovat s reálnými a spolehlivými daty

- Od počátku diskuse o plánování řešení by mělo být provedeno a prezentováno hodnocení potenciálních dopadů investičního záměru včetně toho, co se stane, pokud bude zachován současný stav beze změn.

Různorodé jsou podle aktérů také kvalifikační předpoklady a kapacity lidských zdrojů (a zejména jejich fluktuace) v jednotlivých institucích (zejména ve veřejné správě), které mají na starost přípravu a plánování dopravních opatření

UNIVERZITA J. E. PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM



- Konzultant, dopravní expert, akademik
- Městský politik
- Zástupce dopravní společnosti zřizované městem
- Zástupce firmy nabízející služby mobility pro města
- Zástupce městského úřadu
- Zástupce nevládní organizace



Legislativní překážky a s tím spojená zdlouhavá projektová příprava, do které zasahují vlivy různých zájmových skupin (někdy i účelově)



Prodlužování a prodražování dopravně-technických řešení a staveb

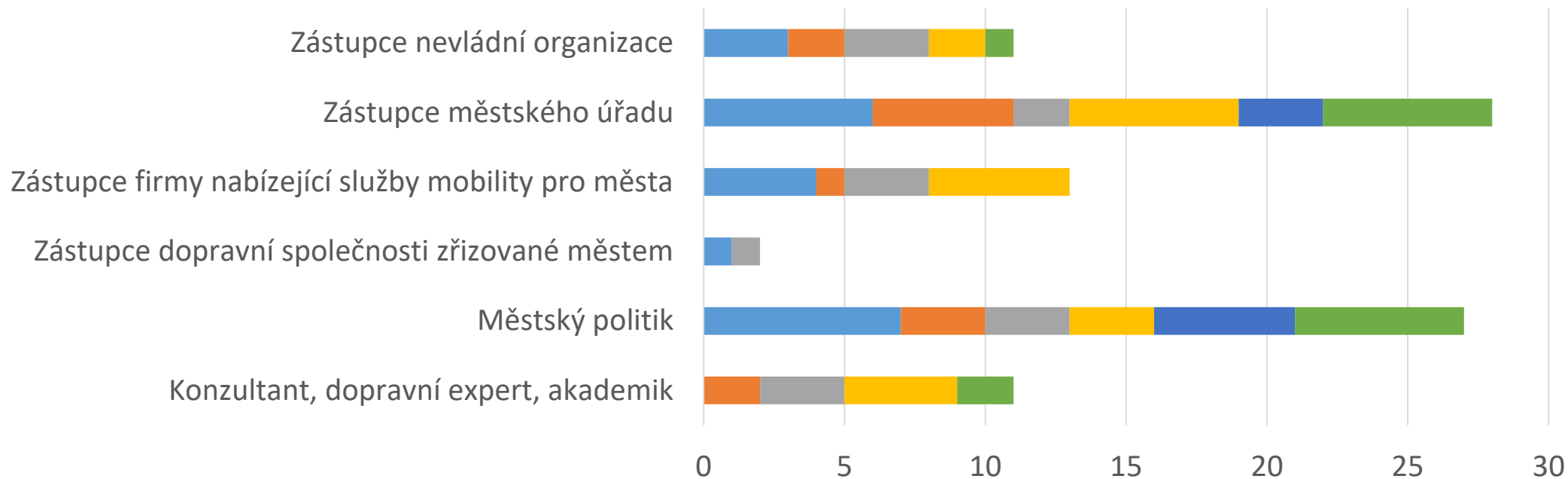


System územního plánování, který mj. které odděluje městské části a jejich územní plánování od plánování na úrovni hlavního města Prahy ---- v případě městských částí byla také zmíněna omezená komunikace ohledně dopravně-technických opatření



Bariéry vyplývající z nesourodých komunikačních, ideologických a kvalifikačních aspektů na úrovni jednotlivců lze doplnit o bariéry legislativní

zdlouhavé územní a stavební řízení, které znesnadňuje proces přípravy a plánování rozsáhlých opatření v oblasti dopravy ve městech



- komunikace / nedůvěra
- chybějící / podceněná koncepce / prioritizace
- neznalost / nedostatečný zájem / nedostatek kvalifikovaných lidí
- vůle statni správy i samosprávy / liknavost / neochota / politická (ne)dohoda
- NIMBY efekt
- systém ÚP / schvalovací proces / legislativní zdlouhavost



Fáze realizace projektů

Faktory a bariéry na úrovni legislativy, ale částečně také institucí a jednotlivců

Zákon o zadávání veřejných zakázek (tlak na cenu, omezené zohledňování dalších parametrů, vícepráce...)

- zejména akcentováno z pozice zástupců městských úřadů

Složitost při povolování staveb a velké množství zasahujících aktérů

- personální fluktuace a nestabilita na úřadech, dvoukolejnost – samospráva vers. státní správa

Výkup pozemků potřebných pro realizaci dopravních staveb (např. účelové nakupování pozemků třetí stranou...)

Komunikace mezi zainteresovanými aktéry (viz fáze plánování)

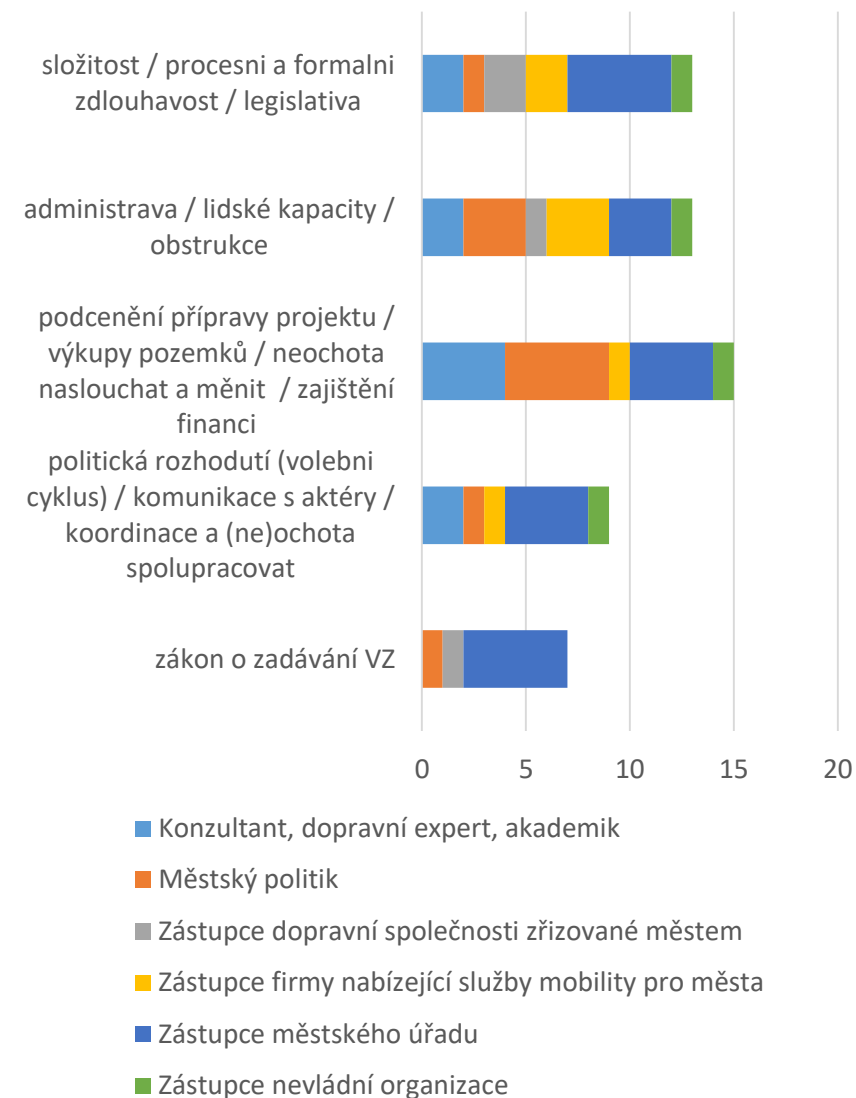
Nedostatečná projektová připravenost

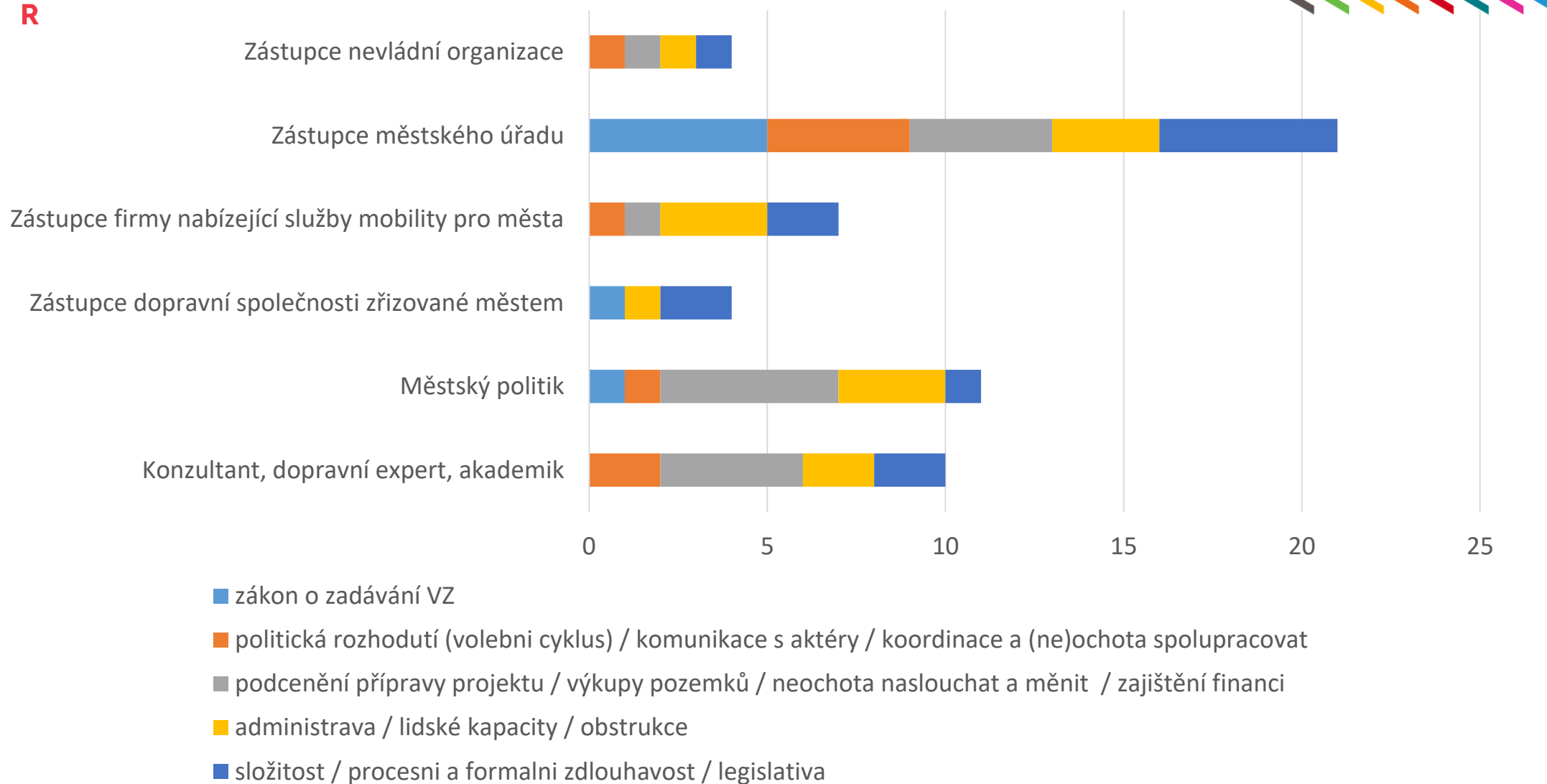
- podcenění přípravy vede často k procesním chybám, které se dají napadnout

Nedostatek financí (závislost na externím financování...)

Mentální nastavení projektantů, úředníků i politických reprezentantů (preferance IAD...)

Omezené povědomí a znalosti o udržitelném rozvoji a alternativních možnostech mobility





Fáze vyhodnocení intervence (po realizaci projektu)

Převažuje shoda, že tento typ hodnocení (tj. ex-post) není v Česku a v jednotlivých městech příliš rozvinut.

- Po zavedení a implementaci opatření v oblasti dopravy následné evaluace zpětně často neprobíhají.

Nedostatek vhodných dat či financí na kvalitní vyhodnocení

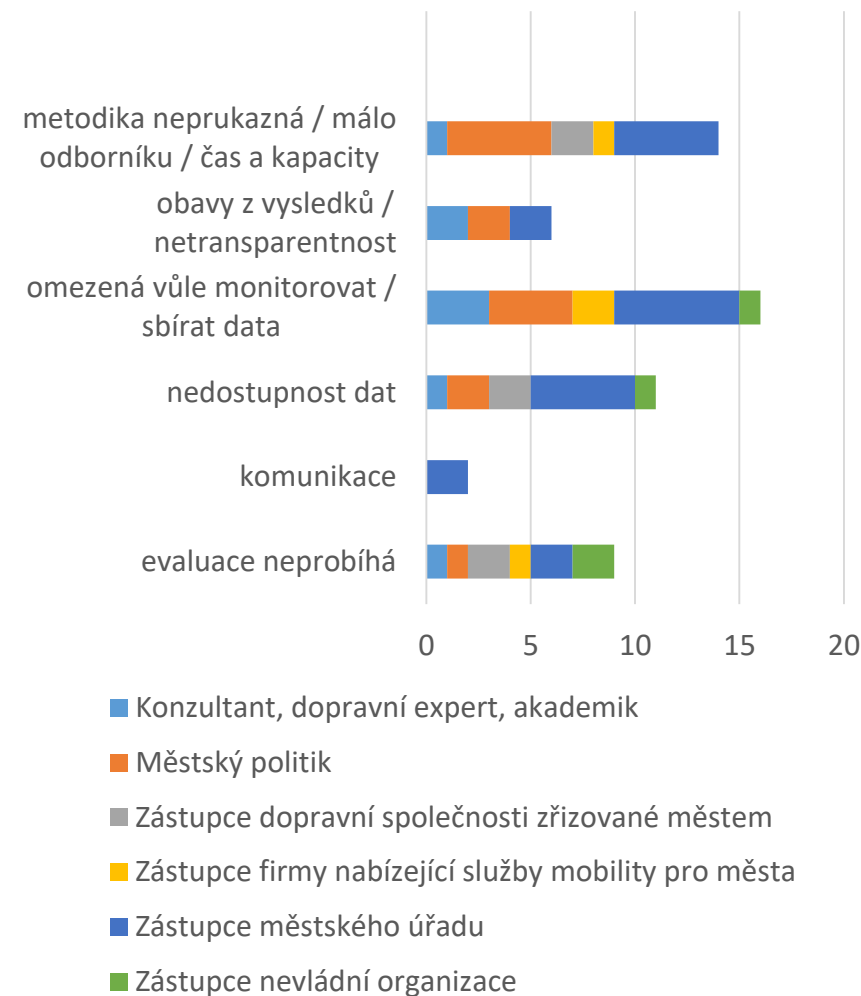
Důvody jsou však také i zcela pragmatické a tendenční - není vůle a zájem zpětně vyhodnotit nově zavedená opatření

Hodnocení tak probíhá na úrovni elementárních indikátorů, které jsou veřejně dostupné (např. data o sčítání intenzity dopravy ve městech, přepravní výkony VD či MHD – pokud jsou dopravci předávány).

Chybí chytré technologie pro sběr dat (např. senzory sčítající intenzitu dopravy) a hodnocení dopravních situací

V kontextu konceptu Smart city se sice nyní implementace některých podobných technologií rozvíjí, ale rozsáhlejší nasazení takových relevantních nástrojů v Česku stále chybí

Dalším nedostatkem je chybějící analýza stavu „před intervencí“, vůči které by se posuzoval stav „po intervenci“



Nejasné vymezení/definování „úspěchu“ nového opatření.


- klíčoví aktéři často nejsou schopni určit, co lze považovat za úspěch po implementaci nového opatření (ve smyslu např. kvantifikace snížení IAD v centru, zvýšení poptávky po veřejné dopravě apod.)

Obtížně kvantifikovatelné celospolečenské přínosy udržitelných forem dopravy (*udržitelná doprava se projevuje v nákladech investora, ale často už ne v jeho příjmech - např. pozitivní dopad cyklodopravy na zdraví obyvatel nepocítí město, ale zdravotnictví*)

„Na trhu není dostatek kvalifikovaných firem či expertů, kteří by byli schopni metodicky správně a objektivně podobné hodnocení realizovat“ (respondent)

- relativně snadné „překroucení“ studií a někdy jejich tendenční charakter (z pohledu respondentů)

Obecně se potvrdilo, že v Česku není rozvinuta základní evaluační kultura spojená s hodnocením dopadů veřejných programů a aktivit financovaných z veřejných zdrojů.



„Jak velkou bariéru plánování a realizace dopravních opatření představují podle Vás následující faktory?“

Nejvýznamnějším vnímaným problémem je procesní a formální zdlouhavost/složitost plánování a realizace dopravních opatření

Tato bariéra je následována postojem společnosti a neochotou změnit své dopravní chování a také faktorem nedostatku financí

Nejméně problematicky je vnímán nedostatek lidských zdrojů a kapacit (zejm. ve veřejné správě), nedostatečná komunikace mezi zainteresovanými aktéry

- Dílčí rozpor s rozhovory (komunikace...)

Výsledky dotazníkového průzkumu mezi městy

		legislativa	procesy	nefungující úřady	finance	politická shoda	postoje společnosti	akceptovat elnost	technologie	komunikace	lidské zdroje
N	Valid	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73
Mean		3,33	3,63	2,81	3,53	3,29	3,55	3,22	2,26	2,85	2,96
Std. Error of Mean		0,112	0,090	0,120	0,134	0,123	0,119	0,114	0,110	0,111	0,126
Median		3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	2,00	3,00	3,00
Std. Deviation		0,949	0,773	1,023	1,144	1,041	1,014	0,975	0,943	0,944	1,073
Minimum		1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Maximum		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Percentiles	25	3,00	3,00	2,00	3,00	2,25	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00
	50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	2,00	3,00	3,00
	75	4,00	4,00	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	3,00	4,00

Nejvyšší míru variability vykazuje faktor nedostatek financí

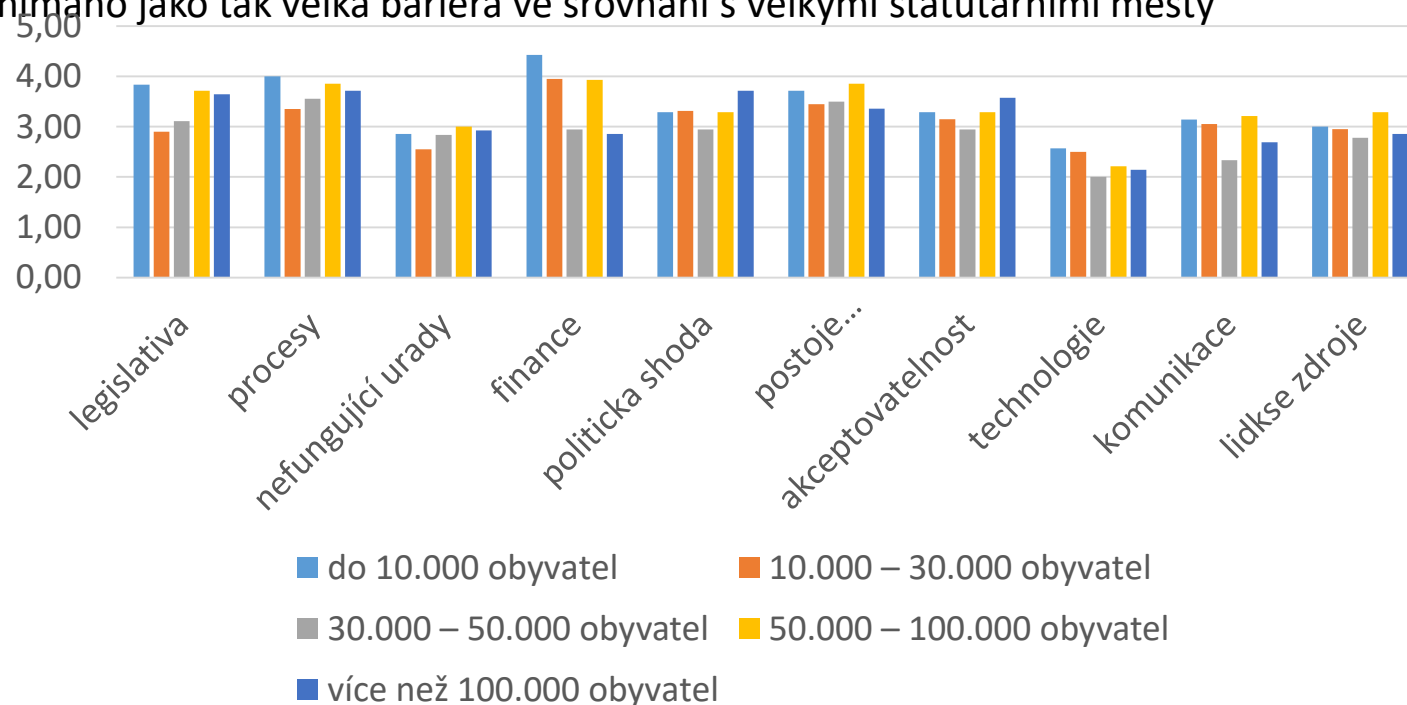
- Nejvýznamnější problém v nejmenších obcích ve velikostní kategorii do 10 tis. obyvatel a v následující kategorii do 30 tis. obyvatel

Druhá nejvyšší míra variability je v případě legislativy (zákon o zadávání veřejných zakázek, pravidla pro územní a stavební řízení apod.) a procesní a formální zdlouhavost / složitost

- U většiny hodnocených kategorií se obecně ukazuje, že velikostní kategorie s nižším počtem obyvatel vnímají bariéry jako významnější, než kategorie s vyšším počtem obyvatel

Pouze v případě faktorů „obtížné nalezení politické shody“ se jeví, že míra nalezení politické shody o dopravně-technických opatření je v populačně menších obcích snazší a není to vnímáno jako tak velká bariéra ve srovnání s velkými statutárními městy

Rozdíly mezi velikostními kategoriemi obcí



Shrnutí

V případě plánování dopravních opatření na podporu udržitelné mobility převládají bariéry vyplývající z nesourodých komunikačních, ideologických a kvalifikačních aspektů na úrovni jednotlivců i institucí a lze to doplnit o bariéry legislativní.

V tomto případě se jedná zejména o zdlouhavé územní a stavební řízení, které znesnadňuje proces přípravy a plánování rozsáhlých opatření v oblasti dopravy ve městech.

V případě realizace lze shrnout, že etapa realizace různorodých opatření je limitována zejména procesní a formální zdlouhavostí (částečně ovlivněnou legislativně), omezenou komunikací a s tím spojenými účelovými obstrukcemi institucí či jednotlivců.

Nicméně bariéry ve fázi realizace jsou z pohledu stakeholderů vnímány jako nižší při srovnání s překážkami v přípravné fázi.

Proces/fáze evaluace/vyhodnocení v mnoha městech vůbec neprobíhá, nebo má charakter nesystémových spíše ad hoc analýz.



T A
Č R

Děkuji za pozornost



T A
Č R

T A
Č R

Děkuji za pozornost!

Kontakt:

Ing. Mgr. Hana Brůhová Foltýnová, PhD.
Fakulta sociálně ekonomická UJEP
Email: hana.bruhova-foltynova@ujep.cz

Projekt č. TL01000462 s názvem Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility je řešen s finanční podporou TA ČR.

