



Územní a dopravní plánování v Lyonu

Červenec 2013

Obsah

| | |
|--|----|
| Územní a dopravní plánování v Lyonu..... | 1 |
| 1. Úvod a shrnutí studie..... | 3 |
| 1.1. Proč Lyon? | 3 |
| 1.2. Vybrané postřehy z dopravního fungování města..... | 3 |
| 1.3. Klíčové parametry územního a dopravního plánování..... | 3 |
| 2. Základní informace o městě a dopravním systému | 4 |
| 2.1. Stručné informace o městě..... | 4 |
| 2.2. Základní dopravní data | 4 |
| 2.3. Řešení automobilové dopravy..... | 5 |
| 2.4. Nedávné změny v organizaci IAD | 5 |
| 2.5. Veřejná doprava..... | 5 |
| 2.6. Cyklistická doprava..... | 6 |
| 3. Koncepční, územní a dopravní plánování v Lyonu..... | 7 |
| 3.1. Obecné informace | 7 |
| 3.2. Plán soudržného rozvoje aglomerace (strategický plán) | 7 |
| 3.3. Územní plán..... | 7 |
| 3.4. Dopravní masterplán..... | 8 |
| 3.5. Proces vzniku plánu | 8 |
| 3.6. Masterplán z roku 1997 | 9 |
| 3.7. Plán rozvoje bezmotorové dopravy z roku 2009 | 9 |
| 3.8. Další plány | 10 |
| 3.9. Kontrolní mechanismy a participace | 10 |
| 4. Jednotlivé dopravní strategie a jak se s nimi pracuje..... | 11 |
| 4.1. Strategie pro IAD a debata kolem vnitřního okruhu | 11 |
| 4.2. Veřejná doprava | 12 |
| 4.3. Cyklistická doprava | 12 |
| 4.4. Pěší doprava | 12 |
| 5. Shrnutí..... | 13 |
| Zdroje | 14 |
| Realizační tým | 16 |

1. Úvod a shrnutí studie

Držíte v ruce první z rešerší integrovaného dopravního a územního plánování ve vybraných západoevropských městech. Cílem série těchto studií je seznámit českou veřejnost s přístupy k plánování ve městech, která realizují aktivní dopravní politiku, mají dopravní masterplán, ve svých plánech si stanovují posílení vybraných druhů dopravního chování a snaží se mít v souladu územní a dopravní politiku.

1.1. Proč Lyon?

Aglomerace Lyonu (tzv. „Velký Lyon“) je plošně i počtem obyvatel velmi blízká Praze.¹ V Lyonu přijali první dopravní masterplán ve Francii, a to už v roce 1997. Městu se daří měnit zvolna podíl jednotlivých druhů dopravy. Během deseti let se podíl cest autem snížil z 53 % na 47,5 %, ² daří se i pomalý nárůst MHD, cyklistické a pěší dopravy. Mezi lety 2005 a 2009 se podařilo zdvojnásobit podíl cyklistické dopravy.³ Cíle prvního masterplánu z roku 1997 byly povětšinou splněny, změny modal splitu jsou dokonce i částečně rychlejší.⁴

Definitivní přehodnocení dopravní koncepce v Lyonu možná nastane v nejbližší době v návaznosti na proběhlé veřejné projednání k dostavbě tunelů na vnitřním okruhu.

1.2. Vybrané postřehy z dopravního fungování města

- Lyon má dokončenou větší část městského okruhu, včetně tříkilometrového tunelu, ve kterém se platí mýto. Nyní se rozhoduje o dostavbě západní sekce, v případě realizace by byla také placená.
- Lyon začal od roku 2001 obnovovat síť tramvajových tratí. Síť má nyní šest linek a délku 58,8 km.
- 87 km ulic v centru je v režimu zóny 30 km/h, jedná se o největší podobnou zónu v zemi.⁵

1.3. Klíčové parametry územního a dopravního plánování

Aglomerace nad 100 tisíc obyvatel musejí mít ve Francii dopravní masterplán zpracovaný povinně ze zákona. V roce 2000 byla pozice masterplánu ještě posílena, musí být provázaný s ostatními územně-plánovacími dokumenty, například územním plánem.⁶

Při naplňování masterplánu je sledováno devatenáct témat (dynamika a atraktivita města, redukce IAD, rozvoj veřejné, pěší, cyklistické a železniční dopravy, intermodalita, parkování, zásobování, plány mobility, znečištění atmosféry, bezpečnost, sociální přístupnost, kvalita veřejného prostoru, zpětná vazba, financování a mobilita obecně). Jsou stanoveny ukazatele, sledovaná oblast a četnost prováděného posuzování.⁷

Jednou ze zásad dopravního plánování od roku 1997 je zajistit informovanost občanů a komunikovat s nimi. Bylo ověřeno, že napohled nepříjemná opatření (snižování počtu aut ve prospěch alternativ) může fungovat jen tehdy, když je lidé přijmou.

Zásadním současným dějem v dopravní politice Lyonu je probíhající veřejná debata o realizaci východní sekce městského okruhu l'Anneau des Sciences. Je pravděpodobné, že toto rozhodnutí výrazně ovlivní charakter dopravy v aglomeraci.

2. Základní informace o městě a dopravním systému

2.1. Stručné informace o městě

Lyon je hlavní město jedné ze 14 oblastí Francie. Administrativně je relativně malé, na necelých 48 km² žije 484 344 obyvatel.⁸ Z hlediska územního a dopravního plánování je zásadní tzv. Velký Lyon, což je sdružení 58 obcí srovnatelné s Prahou jak počtem obyvatel, tak rozlohou (516 km² a 1 281 971 obyvatel).⁹ V rámci Velkého Lyonu je společně plánována hromadná doprava, platí společný dopravní masterpán a také se k tomuto celku vztahuje většina dopravních statistických údajů.

Lyon leží na soutoku řek Rhony a Saony. Většina města na východním břehu leží v rovině ve výši 170 m. n. m. Kopcovité čtvrti leží na západní straně řek a mezi nimi. Městu dominují tři kopce vyšší než 250 m. n. m. Rozmezí nadmořské výšky je 162–305 metrů. Klima je částečně kontinentální, o několik stupňů teplejší než v Praze. Více prší v létě s častými bouřkami. V zimě je více větru, méně srážek, ale sněhové srážky se udrží. V Lyonu je průměrně 164 slunečních dní v roce, počet mlhavých a zatažených dní je dosti vysoký.



Obrázek 1: Lyon, Velký Lyon - administrativní hranice (zdroj: openstreetmap.org)

2.2. Základní dopravní data

Ve Velkém Lyonu bylo v roce 2006 vykonáno 47 % cest autem, 17 % veřejnou dopravou, 34 % pěšky a 2 % na kole či motocyklu.¹⁰ * Pro správný podíl cyklo dopravy je nutné vždy odečíst zhruba 0,5 % podílu motocyklů. Ze stejného průzkumu dopravního chování pochází i čísla z roku 1995, na kterých je vidět, že se včas zavedené dopravní masterplány projevily.

| rok | autem | MHD | pěšky | na kole a motorce |
|------|-------|------|-------|--|
| 1995 | 52 % | 15 % | 32 % | 1 % |
| 2006 | 47 % | 17 % | 34 % | 2,5 % (2011), z toho motocykly cca 0,5 % |

Tabulka 1: Podíl jednotlivých druhů dopravy v Lyonu

Obyvatelé Velkého Lyonu a okolí stráví každodenně cestováním 70 minut a urazí průměrně 16 kilometrů. Podíl najetých kilometrů auty je 63 %, což je (nepřekvapivě) výrazně vyšší než podíl cest. 60 % cest autem ve Velkém Lyonu je kratších než tři kilometry a jejich průměrná rychlost klesá pod 20 km/h.¹¹ Ve městě samotném je podíl cest autem 25 %, naopak vyšší je podíl cest vykonaných MHD (21 %) a pěšky (50 %). Ve zbytku Velkého Lyonu je podíl cest autem 58 % a MHD 6 %. Ve zbytku aglomerace za hranicemi Velkého Lyonu narůstá podíl automobilové dopravy až na 85 %.¹²

* V Praze se v roce 2012 vykonalo 33 % cest autem, 43 % veřejnou dopravou, 22 % pěšky a 2 % na kole (zdroj Ročenka dopravy 2012 a průzkum GFK zadaný Technickou správou komunikací).

2.3. Řešení automobilové dopravy

Síť hlavních komunikací v regionu počítá se třemi (částečnými) okruhy. Vnějšího okruhu existuje zhruba čtvrtina, středního okruhu polovina. Část z mnoha radiál vede až k vnitřnímu okruhu Boulevard périphérique, který je hotový ze tří čtvrtin. První úsek byl otevřen roku 1958. V roce 1997 byla otevřena severní část vedená tunelem zpoplatněným ve výši zhruba 1–2 euro za průjezd osobního auta.¹³ Původní výše mýtného vedla k bojkotu ze strany motoristů a snížení ceny mýtného.¹⁴

Chybějící část okruhu dnes nahrazují radiály A6/A7 vedené tunelem Fourvière k centru a poté po nábřeží. Existuje vize humanizovat radiálu na nábřeží na obyčejnou ulici. V plánech jsou zakresleny tunely vedoucí skrz několik kopců, které by vnitřní okruh uzavřely.¹⁵ K realizaci (či nerealizaci) této západní sekce vnitřního městského okruhu (nazývá se l'Anneau des Sciences) se na přelomu let 2012 a 2013 vedla pět měsíců dlouhá veřejná debata.^{16, viz 4.1.} Případají v úvahu tři možnosti – umístit ji blíže, dále či nestavět.¹⁷ I tento úsek (pokud se postaví) bude zpoplatněn podobným způsobem jako severní část okruhu, pouze modernější technologií.



Obrázek 2: Mýtná brána na severní sekci vnitřního okruhu (zdroj: wikipedia.org)

Lyon nemá zavedený mýtný systém, studie proveditelnosti na něj ale je vyžádána v plánu na snížení emisí. Nízkoemisní zóny byly v Lyonu (a sedmi dalších městech) zřízeny v roce 2011 rozhodnutím na národní úrovni.

Ulice v centru jsou dopravně zklidněné. Tempo 30 km/h tvoří 87 km ulic v centrálních čtvrtích, jedná se o největší podobnou zónu v zemi.¹⁸

2.4. Nedávné změny v organizaci IAD

Mezi roky 2009 a 2013 došlo k přestavbě 850 metrů dlouhého úseku Av. Jean Mermoz. Z dálniční křižovatky vnitřního okruhu zasahovala do města estakáda podobná té v Praze u Bulhara, kterou přestavěli na obyčejnou ulici v úrovni terénu a s úrovněnými křižovatkami.

Zhruba dvoukilometrový tunel Croix-Rousse z roku 1952 se začal v roce 2009 kompletně rekonstruovat. Od listopadu 2012 byl původní obousměrný tunel se čtyřmi pruhy pro auta na devět měsíců uzavřen.¹⁹ V roce 2014 bude otevřen souběžný tunel pro autobusy, cyklisty a pěší, kterým poskytne zkratku pod kopcem.²⁰

Mezi lety 2004 a 2009 došlo k rozšíření zón placeného stání o 25 %. Město zvýšilo poplatky za parkování v centru a pro dojíždějící. Parkování pro rezidenty a turisty je levnější. Existuje možnost společného předplatného pro veřejné parkovací objekty a MHD.

2.5. Veřejná doprava

Systém hromadné dopravy tvoří metro, tramvaje, trolejbusy, autobusy, dvě lanovky a příměstské vlaky. Tarif je společný, jeho zavedení bylo součástí prvního dopravního masterplánu. Veřejnou dopravu i rozvoj ostatních druhů dopravy ve Velkém Lyonu organizuje dopravní unie Sytral. Kromě vlaků francouzských drah SNCF provozuje všechny druhy veřejné dopravy dopravní podnik TCL. Nedostatkem veřejné dopravy je slabá obsluha v okrajových částech Velkého Lyonu, především v méně exponovaných hodinách.²¹

Metro má 42 stanic na čtyřech linkách stýkajících se v centru, nejstarší je ozubnicová, další tři na pneumatikách. Nejmodernější linka jezdí bez řidiče. Linky zasahují na území do Velkého Lyonu. S výjimkou jediné stanice je celá síť metra kompletně bezbariérová.

Lyon začal od roku 2001 obnovovat dříve zrušenou síť tramvajových tratí. Síť se rozrostla na šest linek a 58,8 kilometrů tratí.²² Počítá se do nich jedna rychlá regionální tramvaj na letiště, která vede od roku 2010 sama 8,4 km po zcela oddělené trati. Sedmá, vlakotramvajová linka byla zprovozněna v prosinci 2012.²³ Do roku 2014 se počítá s rozšířením standardních tramvajových tratí o šest kilometrů.

Příměstské vlaky tvoří šest linek, dvě z nich jezdí jen ráno, s intervalem ve špičce 30 minut. Trolejbusový systém (největší ve Francii) má osm linek, v posledních letech byl o dvě rozšířen.²⁴ Využívají se vyhrazené pruhy i preference na světelných křižovatkách.

TCL přepraví ve Velkém Lyonu 1,4 milionu cestujících denně, z toho metrem 700 000, tramvajemi 244 000 a příměstskými vlaky 70 000 cestujících.²⁵

V roce 2012 bylo ve Velkém Lyonu 21 lokalit P+R s 6500 místy.²⁶ Jsou umístěny nejen u stanic metra, ale také tramvajů i autobusů. Při zakoupení jízdenky se parkuje zdarma. Většina je pod dohledem kamer a v noci zavřena. U konečné stanice tramvaje Meyzieu Zone Industrielle se aktuálně staví odbočka dlouhá 400 metrů s dodatečnou zastávkou, u které mělo být v červenci 2013 otevřeno další P+R s 600 místy.²⁷

2.6. Cyklistická doprava

Francouzské obce jsou od roku 1998 ze zákona povinny při rekonstrukcích a výstavbě komunikací zřizovat pruhy či stezky. Od roku 2008 jsou automaticky všechny ulice v zónách 30 cykloobousměrky, pokud značka nestanoví jinak. Vedle cykloobousměrek se v Lyonu používají především cyklopruhy ve vozovce, méně i chráněné obousměrné stezky za zaparkovanými auty. Celková délka opatření pro cyklisty mezi lety 2004 a 2009 narostla o 33 %²⁸ na 320 km.²⁹

Na kopec Croix Rousse uvnitř města byl prezidentem Velkého Lyonu v předvolební kampani 2008 slíben cyklistický výtah, ze záměru bylo ale upuštěno.³⁰ Lyon přišel se systémem pouličních půjčoven kol velkého rozsahu v roce 2005, tedy dříve než Paříž.³¹ Systém Velo'v má 346 stanic a 4000 kol a pokrývá celou oblast v hranicích samotného města. Systém má roční předplatné za 25 euro, první půlhodina pro předplatitele zdarma. Když vyvezete kolo do kopce, dostanete půl hodiny navíc.³²



Obrázek 3: Trolejbus (zdroj: wikipedia.org)



Obrázek 4: Tramvaje (zdroj: Auto*Mat)



Obrázek 5: Velo'v (zdroj: Auto*Mat)

3. Koncepční, územní a dopravní plánování v Lyonu

3.1. Obecné informace

Francouzské aglomerace nad 100 tisíc obyvatel mají zpracování dopravního masterplánu povinné dle Zákona o ovzduší a hospodárném využívání energie z roku 1996. Pro ten účel jsou od státu předepsané jasné zásady.³³ Pozici masterplánu posílilo Nařízení o obnově a solidaritě měst z roku 2000. Podle něj musí být provázáný s ostatními plánovacími dokumenty územním plánem.³⁴

Na území Velkého Lyonu působí dopravní unie Sytral. Vedle organizace provozu MHD má mnoho dalších úkolů včetně zlepšování mobility a kvality života. Prostřednictvím komise 26 volených zástupců z měst Velkého Lyonu určuje celkovou dopravní politiku ve městě a její naplňování. Důležitým podkladem, který k tomu používá, je pravidelný průzkum dopravního chování domácností.³⁵

| | |
|--|--|
| Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) | Strategický plán aglomerace |
| Plan Local d'Urbanisme (PLU, 2005) | Územní plán (do r. 2016) |
| Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H, 2016) | Územní plán a plán bydlení (připravovaný na 2016) |
| Plan des Déplacements urbains (PDU, 1997, 2005) | Dopravní masterplán pro období od r. 1997, revize 2005 |
| Plan de protection de l'atmosphère (2008) | Plán ochrany ovzduší |
| Plan modes doux 2009–2020 | Plán rozvoje bezmotorové dopravy 2009–2020 |

Tabulka 2: Vybrané plánovací dokumenty a normy platné pro Lyon a aglomeraci

3.2. Plán soudržného rozvoje aglomerace (strategický plán)

Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)³⁶ je strategií nadřazenou řadě dalších plánů oblasti a zajišťuje jejich vzájemnou soudržnost na regionální úrovni. Zahrnuje aglomeraci Lyonu (z větší části jde o Velký Lyon) a definuje strategie a vize do roku 2030. Do procesů plánování začleňuje také principy udržitelného rozvoje. Cílem plánu soudržného rozvoje je vytvořit rámec pro různé sektorové strategie, zejména zajistit koherenci plánu bydlení (PLH), dopravního masterplánu (PDU) a územního plánu (PLU). SCOT definuje základní principy metropole:

- Město atraktivní (*une métropole attractive*)
- Město polycentrické (*une métropole multipolaire*)
- Město přírodní/přirozené (*une métropole nature*)
- Město přístupné/dostupné (*une métropole accessible*)

3.3. Územní plán

Územní plán řeší bydlení, udržitelnou energii a kontrolu nad pozemky. Lyon má strategii na nákup důležitých pozemků. Veřejná doprava funguje jako prvek k zahuštění koridorů a rozvoji města.³⁷ Územní plán je z roku 2005, od té doby byl opakovaně aktualizován. Usnesením z dubna 2012 bylo zahájeno slučování územního plánu a plánu bydlení (Programme Local de l'Habitat, PLH). Do roku 2016 tak má vzniknout nový spojený územní plán a plán bydlení (Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat, PLU-H).³⁸

3.4. Dopravní masterplán

Dopravní masterplán (Plan des Déplacements urbains) je hlavním dokumentem dopravní strategie Velkého Lyonu. Zajišťuje provázanost všech rozhodnutí týkajících se dopravy. Byl schválen roku 1997 s cíli na rok 2005. Plány se po pěti letech revidují. Aktuálně platí revize z roku 2005. Lyonský masterplán byl prvním podobným dokumentem ve Francii, a proto je hojně citován.^{39,40,41}

| rok | IAD | VHD | pěšky | kolo a motocykly |
|----------------------------|------|--------|--------|--------------------------------------|
| 1995 - stav | 52 % | 15 % | 32 % | 1 % |
| Masterplán 1997, vize 2005 | 51 % | 15,4 % | 31,5 % | 2,1 % |
| 2006 - stav | 47 % | 17 % | 34 % | 2,5 % (2011, z toho 0,5 % motocykly) |
| Plán cyklo mezikrok 2014 | | | | 5 % |

Tabulka 3: Podíly dopravy a cíle stanovené v dopravním masterplánu a jiných plánech

3.5. Proces vzniku plánu

Každých 10 let je zpracován průzkum dopravního chování domácností. První v roce 1995 zkoumal 11 000 domácností. Poté, co ukázal alarmující výsledky, bylo dopravní unii Sytral* rozhodnuto, že bude vytvořen masterplán.⁴² Samotnému schválení předcházely dva roky tvorby. Vedoucí roli při sestavování a následné implementaci má Sytral. Podobu plánu a jeho naplňování ovlivňuje celá řada partnerů, zástupci Velkého Lyonu, regionální rady, státu a jednotlivých měst. K nim se při implementaci přidávají ještě ekonomičtí partneři a čtyři kvalifikovaní zástupci veřejnosti. Jakýkoliv místní starosta se může schůzí poradní komise zahrnující všechny partnery účastnit.⁴³ Každé město provádí své aktivity ve vlastní oblasti, ale v koordinaci s celkem.⁴⁴

Seznam opatření k realizaci sestavovalo devět tematických pracovních skupin složených z širokého spektra účastníků: odborníků na ekonomii, techniku či plánování měst, dále skupina zahrnovala například sdružení občanů, ekonomické hráče a volené zastupitele. Ti museli najít shodu. Na schůzích vymysleli téměř 200 opatření vedoucích k naplňování cílů. V roce 2006, tedy před tím, než se schvaloval nový plán, bylo zkontrolováno naplňování dalším průzkumem dopravního chování.

Opatření sledují obecné vize: směřovat ke společnosti, kde všechny druhy dopravy mají své místo, vyvažovat jednotlivé druhy dopravy, vytvořit podmínky pro příjemné město včetně solidarity a spravedlnosti. Používají k tomu obecná opatření jako snížení používání aut ve prospěch alternativ, upřednostňování udržitelné mobility, změna podílu druhů dopravy ve prospěch MHD, cyklistické a pěší, přerozdělování veřejného prostoru.

Při naplňování plánu je sledováno a vyhodnocováno dohromady devatenáct témat: dynamika a atraktivita města, redukce motorové dopravy, rozvoj veřejné, pěší, cyklistické a železniční dopravy, intermodality v dopravě, parkování aut, zásobování města zbožím, plány mobility, znečištění atmosféry a spotřeba energie, hluk, bezpečnost silničního provozu, sociální rovnost, přístupnost, kvalita veřejných prostor, komunikace a zpětná vazba, financování a nakonec mobilita ve městě celkově. Pro každé z témat jsou stanoveny ukazatele, sledovaná oblast a četnost prováděného posuzování. Je určeno, z jakého zdroje se čerpají data. Zdůrazňují se vzájemné souvislosti mezi tématy.⁴⁵

* Dopravní unie organizující provozovatele veřejné dopravy a rozvoj ostatních druhů dopravy.

3.6. Masterplán z roku 1997

První plán schválený roku 1997 měl cíle změnit do roku 2005 podíl druhů dopravy následujícím způsobem: pěšky 31,5 %, na kole či motorce 2,1 %, MHD 15,4 %, autem 51 %. Přímo pro opatření plánu byl k dispozici rozpočet 788 mil. euro⁴⁶.

Mezi další cíle patřilo snížit o 40 % počet smrtelných a vážných nehod přetvářením ulic a snižováním rychlosti. První i druhý masterplán počítá s vybudováním jedenácti linek tramvají a trolejbusů. Do roku 2005 byly zprovozněny první dvě tramvajové linky. Obsluhují dva univerzitní kampusy, poblíž nichž se počítá s výstavbou cyklostezek a snižováním počtu parkovacích míst. Plán počítá s řešeními, která zlepší dostupnost nemocnic, ekonomických a kulturních center. V koordinaci s lokálními partnery, čtvrt' po čtvrti je snaha zlepšovat dostupnost vzdálenějších oblastí veřejnou dopravou. Vznikají nové linky spojující dosud neobsloužené čtvrti s centrem či mezi sebou. Postupně se rozvíjí síť méně vytížených linek a četnost večerních spojů.⁴⁷

Mezi řadu dalších opatření, které plán vytyčil, patří například:

- tarifní integrace všech druhů veřejné dopravy,
- více modrých zón a kontrol,
- monitoring počtu aut vjíždějících do aglomerace,
- zdvojnásobení míst na parkovištích P+R,
- organizace pohybu zboží ve městě s ohledem na potřeby města i dopravců.⁴⁸

Masterplán byl několikrát zrevidován, aktuálně platí verze z roku 2005.⁴⁹

Opatření, která Sytral v roce 2010 vyjmenovává jako dokončená či rozpracovaná:⁵⁰

- výstavba tramvajových linek T3, T4,
- prodloužení metra do Oullins,
- rozvoj zón T30,
- rozvoj cyklopruhů a stojanů,
- vylepšení několika autobusových linek na trolejbusové.

Z tabulky 3 je patrné, že se cíle změnit dopravní chování podařilo dokonce výrazně překročit.

3.7. Plán rozvoje bezmotorové dopravy z roku 2009

Od roku září 2009 se Velký Lyon soustřeďuje především na dopravní systémy příznivé k životnímu prostředí.⁵¹ Pro ten účel vznikl podrobný plán podpory bezmotorové dopravy,⁵² který stanovuje cílové podíly cyklistické dopravy (5 % v roce 2014 a dále 7,5 % v roce 2020).

3.8. Další plány

Plán ochrany ovzduší (Plan de protection de l'atmosphère) z roku 2008 vedle rozhodnutí o zpracování studie proveditelnosti na mýtný systém zahrnuje několik menších opatření jako regulaci nejvíce znečišťujících nákladáků ve vymezené oblasti.

Počítá se s tím, že plány na úpravy veřejného prostoru (kapacity silnic, počtu pruhů, zřizování klidových oblastí) budou v souladu s upřednostňováním pěší a cyklistické dopravy a snižováním atraktivity použití auta.⁵³

Existují i další plány propisující se do územní politiky, jako například Le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC, plán komerčního rozvoje) nebo Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS, plán sociální soudržnosti).

3.9. Kontrolní mechanismy a participace

Naplňování dopravního masterplánu monitorovala národní komise. Byl zřízen pozorovatel mobility, aby posuzoval různá opatření, měřil a analyzoval různé indikátory. Pozorovatel měří modal split, výdaje na jednotlivé druhy dopravy a dal například rozšířit systém monitorování kvality ovzduší.

Jednou ze zásad dopravního plánování od roku 1997 je zajistit informovanost a komunikovat s lidmi.⁵⁴ Projekty jsou dle míry zapojení veřejnosti děleny do tří kategorií:

- Velké projekty města probíhají vždy pod veřejnou kontrolou. Například na webu TCL (dopravního podniku) bylo vyvěšeno, že se k připravovanému prodloužení tramvajové trati konají veřejná setkání.
- Velké developerské projekty na soukromých pozemcích musí být v souladu s územním plánem a od developera jsou vyžadovány i ulice, veřejný prostor a školy pro veřejnost.
- Malé projekty soukromníků na soukromých pozemcích v souladu s územním plánem nejsou s veřejností projednávány.⁵⁵

4. Jednotlivé dopravní strategie a jak se s nimi pracuje

Jak vyplývá ze strategického plánu (SCOT), mají být dopravní strategie provázány s dalšími plány (územním plánem, plánem rozvoje nebo bydlení). V masterplánu i územním plánu je garantována podpora měkkých druhů dopravy,⁵⁶ což dále potvrzuje plán rozvoje bezmotorové dopravy z roku 2009.

4.1. Strategie pro IAD a debata kolem vnitřního okruhu

Jakkoli strategie obecně předpokládají podporu a zvyšování podílu bezmotorové dopravy a některé dříve rychlostní komunikace byly přestavěny zpět na povrchové bulváry, zvažují se další velké dopravní stavby pro automobilovou dopravu. Lyon má v těsném kontaktu s centrem vedené radiály A6 a A7, ne nepodobné naší magistrále. Uvažuje se o přeložení těchto komunikací do tunelů, které by vytvořily západní sekci vnitřního městského okruhu.

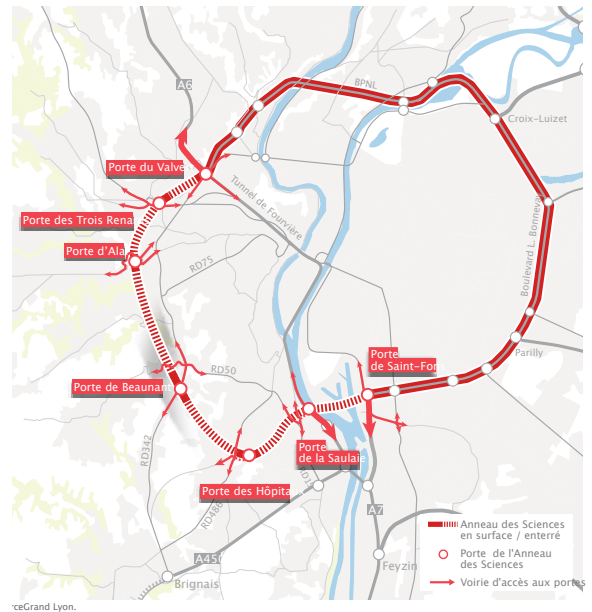
Severní sekce městského okruhu otevřená v roce 1997 uvolnila od tranzitu oblast Vaise. Otevření nového tunelu by mohlo mít pro veřejný prostor v širším centru podobný efekt. V rámci rešerše se nepodařilo dohledat poměry, pokud jde o tranzitní a cílovou dopravu. Jisté rozdíly oproti například poměrům na severojižní magistrále nicméně můžeme očekávat, vzhledem trasování průtahu spíš západně od centra a nepřítomnosti dalších kapacitních komunikací v kopcovitém terénu dále na západ (včetně vnějšího okruhu) lze nejspíš předpokládat podstatně větší podíl tranzitní dopravy.

V revidované verzi masterplánu z roku 2005 se s projektem l'Anneau des Sciences počítá, ovšem podmiňuje se například zavedením nebo posílením veřejné dopravy.⁵⁷

Na přelomu let 2012 a 2013 probíhala k záměru rozsáhlá veřejná debata, do dubna 2013 proběhlo více než 12 setkání. Debaty pořádá a moderuje speciální organizace Národní komise pro veřejnou debatu, u které si Velký Lyon organizaci debat objednáva. Z jednotlivých setkání jsou natáčena videa a vytvářeny zápisy. Stránky debaty⁵⁸ obsahují diskusní fórum, stovky otázek, každý může přidat názor. Všechny připomínky budou vyhodnoceny, jejich vypořádání proběhlo ve zprávě o veřejné debatě, zveřejněné 24. 5. 2013.⁵⁹

Debata samotná nedospěla k jednoznačnému závěru. Dodatečná studie objednaná u institutu TTK (TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH) přinesla pro mnohé překvapivé závěry. Podle této studie je možné humanizovat úsek radiály A7 bez stavby tunelu. Západní Lyon je pak zcela vyhovující pro obsluhu veřejnou dopravou, což byl předpoklad, kterému nevěřil ani Sytral.

Závěrečný dokument z debaty pak doporučuje vzít v potaz širší spektrum předpokladů, jako je například zavedení mýta, podíl tranzitu nebo maximální intenzitu dopravy v případě, že by radiály A6/A7 byly humanizovány. Doporučuje se hodnotit pečlivěji vztahy mezi dopravou a územním plánováním. Dokument SCOT je označen za „nezbytný, ale nepostačující“ pro potlačování dalšího urban sprawlu. Komise doporučuje změnit pořadí priorit a zahájit řešení opatřeními pro veřejnou dopravu, nikoliv stavbou tunelu. Při dalším posuzování záměru je pak podle ní žádoucí brát více v úvahu potenciál veřejné dopravy v západní části města.



Obrázek 6: Vnitřní městský okruh - dokončená část a záměr l'Anneau des Sciences (zdroj: l'Anneau des Sciences - Le Dossier)

Tyto návrhy byly komentovány odlišným způsobem. Oponenti záměru přivítali výsledky hodnocení s tím, že potvrzují jimi předpokládané podhodnocení možností veřejné dopravy pokrýt část dopravních potřeb bez výstavby tunelu. Zadavatel (Velký Lyon a Sytral) a zastánci záměru poukázali na omezené možnosti metodologie a prohlašují, že alternativní předpoklady pro západní sekci okruhu byly již vyhodnoceny a zamítnuty jako irelevantní.

Sdružení obcí Velkého Lyonu se o dalších krocích rozhodne patrně v nejbližší době.

4.2. Veřejná doprava

V masterplánu je vybráno jedenáct silných povrchových tras, dle kterých se realizují prodloužení tramvajových tratí, vylepšování autobusových linek na trolejbusové a zlepšuje preference.

Vedle své důležité pozice v masterplánu má dopravní unie Sytral ještě vlastní plán (Plan de mandat),⁶⁰ jenž byl přijat roku 2008 na období do roku 2014. Určuje, jaká trať metra, tramvaje a trolejbusu se kdy postaví. Zahrnuje i rozvoj parkovišť P+R. Cílem je, aby 60 % nových bytů vznikalo v již zastavěných oblastech nebo u zastávek MHD.⁶¹

4.3. Cyklistická doprava

Již v roce 1998 byl přijat jako součást masterplánu plán rozvoje cyklistické infrastruktury na pět let. Cyklistická charta upřesnila, že prostor věnovaný cyklistům má vzniknout z toho dříve používaného auty.⁶² V září 2009 schválil Velký Lyon Plán měkkých druhů dopravy (Plan de déplacements doux). Jeho cílem je do roku 2014 podíl cest zdvojnásobit na 5 % a do roku 2020 jej dále zvýšit až na 7,5 %. Podle toho je rozplánováno rozšiřování sítě ze současných 320 na 520 km v roce 2014 a 920 km v roce 2020. Vyhrazený rozpočet na necelých 6 let je 90 mil. euro (2 335 mil. Kč).⁶³

V šestiletém volebním období do roku 2014 si Lyon určil otevírat 30 km sítě ročně oproti předcházejícím 10 km ročně. Prezident Velkého Lyonu Gérard Collomb považuje cíle za realistické, s ohledem na to, že v Lyonu jsou dvě třetiny cest kratší než 3 km. Rozvoj infrastruktury bude doprovázen zvyšováním počtu stojanů o tisíce za rok a zřizováním bezpečných parkovišť na stanicích MHD a P+R.⁶⁴

4.4. Pěší doprava

Plán měkkých druhů dopravy zahrnuje i pěší dopravu. Navazuje tak na Pěší chartu⁶⁵, přijatou v roce 1999 jako součást masterplánu. Charta deklaruje pěší jako hlavní prvek při plánování ulic. Vyjmenovává organizace a skupiny, jejichž činnost je nutné skloubit, aby bylo možné vytvořit bezpečnější, rychlejší a pohodlnější pěší trasy. V ulicích přibýlo hodně chodníkových zálivů zkracujících přecházení, bylo sníženo mnoho obrubníků, přenastaveny signály na semaforech, aby měli chodci dostatek času. Nástupiště na zastávkách autobusů byla zvýšena pro pohodlnější nástup.

Odstraňováním bariér ve veřejném prostoru se zabývá speciální plán. Pořádají se také pravidelná setkání města s asociacemi, která se tématem rozpouštění bariér zabývají.⁶⁶

5. Shrnutí

Faktická dopravní politika v Lyonu vede ke změně podílu jednotlivých druhů dopravy směrem od IAD. Od velmi vysokého podílu IAD v 90. letech (přes 50 %), kráčí město k jejímu pomalému, ale souvislému úbytku. V období deseti let mezi velkými průzkumy dopravního chování se podíl cest autem snížil z 53 % na 47,5 %. Na druhé straně se daří pomalý nárůst MHD, cyklistické a pěší dopravy. Lyon je aktivní v jejich prosazování. Mezi lety 2005 a 2009 byl zdvojnásoben podíl cyklodopravy.

Proběhly velké změny v dopravním chování – snížení počtu aut ve městě, především prudký pokles jejich využívání v centrální části aglomerace, nárůst MHD a kol. Cíle masterplánu byly povětšinou splněny, ty pro změnu modal splitu v aglomeraci jsou dokonce částečně překročeny. Současné investice do veřejné dopravy přepočtené na hlavu jednoho obyvatele samotného města činí 130,5 euro ročně.

Ne všechny plány jsou důsledně naplňovány. Lyon má i přes nárůst v nedávné minulosti velmi slabý podíl cyklistické dopravy. Je rozšířená rekreační cyklistika na stezkách podél Rhony. Podle organizace La Ville à Vélo současné projekty rozšiřování rekreačních stezek podél řek jasně ukazují, že je dáována přednost projektům, které jsou více na očích a je snazší s nimi nasbírat politické body, před vytvářením sítě pro dopravu.

Zásadním dějem v současné lyonské dopravní politice je rozhodování o realizaci západní sekce městského okruhu l'Anneau des Sciences. Je pravděpodobné, že toto rozhodnutí výrazně ovlivní charakter dopravy v aglomeraci, ať směrem od automobilové dopravy v případě nerealizace záměru a zklidnění stávající radiály navazující na dálnici A7, nebo směrem k zastavení rozběhlého trendu snižování podílu automobilové dopravy na přepravě v případě, že záměr bude realizován.

Zdroje

1. <http://fr.wikipedia.org/wiki/Lyon>
2. <http://www.emta.com/spip.php?article545&lang=en>
3. <http://sootfreecities.eu/city/lyon>
4. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/reunion-appfondissement-4-decembre/presentation-bossuet-121204.pdf>
5. <http://sootfreecities.eu/city/lyon>
6. <http://lyonvilleavelo.fubicy.org/dossiers/PDU/pdu.htm>
7. <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/transport/france-lyon.pdf>
8. <http://fr.wikipedia.org/wiki/Lyon>
9. http://en.wikipedia.org/wiki/Urban_Community_of_Lyon
10. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/reunion-appfondissement-4-decembre/presentation-bossuet-121204.pdf>
11. <http://infotraffic.grandlyon.com/Mieux-se-deplacer.3.0.html>
12. <http://www.emta.com/spip.php?article545&lang=en>
13. <http://www.peripheriquenord.com/index.php?id=67>
14. http://fr.wikipedia.org/wiki/Boulevard_p%C3%A9riph%C3%A9rique_de_Lyon
15. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/documents-maitre-ouvrage/dossier-mo-ads-top-121102-.pdf>
16. http://www.debatpublic.fr/print.html?id=153&type=debats_ouverts
17. <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Autre-contenu/Les-dossiers-Lyoncapitale/Anneau-des-Sciences/Peripherique-Ouest-de-Lyon-les-3-scenarios-soumis-au-debat-public>
18. <http://sootfreecities.eu/city/lyon>
19. http://fr.wikipedia.org/wiki/Tunnel_de_la_Croix-Rousse
20. <http://www.tunnelcroixrousse.fr/projet.html>
21. http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Lyon_%20_PILOT_%20good_%20practice_.pdf
22. <http://www.ferro-lyon.net/nouveau-tram/>
23. <http://trams-in-france.net/>
24. <http://sootfreecities.eu/city/lyon>
25. <http://infotraffic.grandlyon.com/En-transport-ferroviaire.40.0.html>
26. <http://www.tcl.fr/en/Discovering-TCL/Discovering-TCL/Park-Ride>
27. http://fr.wikipedia.org/wiki/Station_Meyzieu_Z.I
28. <http://sootfreecities.eu/city/lyon>
29. <http://www.lyon-velo.org/spip.php?article32>
30. <http://www.lavilleavelo.org/spip.php?article42>
31. <http://www.velov.grandlyon.com>
32. <http://members.virtualtourist.com/m/740f5/19d00/9/>
33. <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/transport/lyon.html>
34. <http://lyonvilleavelo.fubicy.org/dossiers/PDU/pdu.htm>
35. http://www.Sytral.fr/include/viewFile.php?idtf=740&path=47_%2F740_343_Plan_Mandat_2008-2014_BD.pdf
36. <http://www.scot-agglol Lyon.fr/>
37. <http://prezi.com/ofjwqkouie5u/implementation-of-the-masterplan-of-lyon/>
38. <http://www.grandlyon.com/Plan-Local-d-Urbanisme.90.0.html>
39. <http://www.dac.dk/en/dac-cities/sustainable-cities-2/all-cases/transport/lyon-an-overall-vision-for-transport---urban-mobility-master-plan/?bbredirect=true>
40. <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/transport/france-lyon.pdf>
41. http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Lyon_%20_PILOT_%20good_%20practice_.pdf
42. <http://lyonvilleavelo.fubicy.org/dossiers/PDU/pdu.htm>
43. <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/transport/france-lyon.pdf>
44. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/reunion-appfondissement-4-decembre/presentation-bossuet-121204.pdf>

45. <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/transport/france-lyon.pdf>
46. <http://www.dac.dk/en/dac-cities/sustainable-cities-2/all-cases/transport/lyon-an-overall-vision-for-transport---urban-mobility-master-plan/?bbredirect=true>
47. <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/transport/france-lyon.pdf>
48. http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Lyon_%20_PILOT_%20good_%20practice_.pdf
49. <http://www.sytral.fr/157-plan-deplacements-urbains.htm>
50. <http://www.sytral.fr/164-bilan-du-pdu-fin-2010.htm>
51. <http://www.grandlyon.com/Deplacements.55.0.html>
52. Plan modes doux 2009-2020, http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/activites/deplacements/20100122_gl_plan_modesdoux_2009_2020.pdf
53. <http://www.dac.dk/en/dac-cities/sustainable-cities-2/all-cases/transport/lyon-an-overall-vision-for-transport---urban-mobility-master-plan/?bbredirect=true>
54. <http://www.internationaltransportforum.org/2010/pdf/Vullien.pdf>
55. <http://prezi.com/ofjwqkouie5u/implementation-of-the-masterplan-of-lyon/>
56. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/reunion-appfondissement-4-decembre/presentation-bossuet-121204.pdf>
57. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/reunion-appfondissement-4-decembre/presentation-bossuet-121204.pdf>
58. <http://www.debatpublic-anneau-top.org>
59. <http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/documents-cdpd/journal-du-debat-3-130524.pdf>
60. http://www.Sytral.fr/include/viewFile.php?idtf=740&path=47_%2F740_343_Plan_Mandat_2008-2014_BD.pdf
61. <http://www.internationaltransportforum.org/2010/pdf/Vullien.pdf>
62. <http://lyonvilleavelo.fubicy.org/dossiers/PDU/pdu.htm>
63. <http://www.lyon-velo.org/spip.php?article32>
64. <http://www.20minutes.fr/lyon/343253-Lyon-Le-velo-va-changer-de-braquet.php>
65. http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/activites/deplacements/20030805_gl_charte_pieton.pdf
66. <http://www.onlymoov.com/infos-pratiques/la-marche-a-pied.html#.UdFUTjs72eY>

Online zdroje jsou platné k červenci 2013.

Realizační tým

- Vratislav Filler,
- Martin Fleischmann
- Matěj Gloser
- Kristina Karasová
- Václav Kříž

Vydání této studie finančně podpořil Fond Otakara Motejla.