



Ministerstvo dopravy

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030

OBSAH

Úvod.....	3
1 Vize	3
2 Návrhová část	5
2.1 Plány udržitelné městské mobility v podmínkách českých měst.....	5
2.1.1 Předcházení vzniku potřeb po mobilitě.....	7
2.1.2 Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě (multimodální přístup)	9
2.1.3 Uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy	14
2.1.4 Dopravní funkce ve veřejném prostranství	22
2.2 Osvěta, vzdělávací činnost, kampaně	25
2.2.1 Změna přístupu politické reprezentace měst	26
2.2.2 Změna vnímání problematiky mobility ve sdělovacích prostředcích	27
2.2.3 Změna přístupu veřejnosti.....	27
2.3 Podpora aktivní mobility.....	28
2.3.1 Úprava pravidel provozu v aktivní mobilitě.....	28
2.3.2 Úprava dopravního značení v souvislosti s aktivní mobilitou	29
2.3.3 Bezpečnost zranitelných účastníků provozu při zohlednění rozvoje aktivní mobility	30
2.3.4 Podporovat financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu.....	31
2.3.5 Koordinace aktivní mobility	34
3 Implementační část	36
3.1 Legislativa.....	36
3.2 Zajištění procesu SUMP	36
3.3 Financování	37
3.3.1 Financování z fondů EU	37
3.3.2 Národní zdroje	39
3.3.3 Nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury	40
3.4 Zapojení dalších ministerstev	40
3.5 Zapojení a role krajů	42
3.6 Připravované návazné metodiky – manuály.....	43
3.7 Přílohy	43
3.8 Seznam zkratk	44

Úvod

Koncepce městské a aktivní mobility je návazným dokumentem na Dopravní politiku České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, přičemž je zaměřena na přenesení některých zásad Dopravní politiky do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy. V Koncepci městské a aktivní mobility lze rozlišit dvě části. První část (kapitoly 2.1 a 2.2 Návrhové části) se zabývá problematikou městské a příměstské mobility a plní funkci metodické pomůcky pro města a kraje v procesu plánování udržitelné městské mobility, a to s ohledem na definované kategorie měst. V implementační části jsou pak uvedeny návazné metodiky pro jednotlivé oblasti plánování městské mobility, které budou postupně zpracovávány ve spolupráci s výzkumnou a akademickou sférou. Druhá část (kapitola 2.3 Návrhové části) se zabývá aktivní mobilitou a navazuje na dosavadní Národní cyklostrategii, jejíž platnost končí v roce 2020.

1 Vize

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst.

Pokud jde o optimalizaci dělby přepravní práce ve městech, nebude možné stanovit konkrétní podíl jednotlivých způsobů přepravy, protože podmínky každého města jsou jiné. Jde o oblast, jejíž vývoj lze ovlivňovat nastavením okrajových podmínek (opatření), avšak nelze ji přímo řídit. Města jednotlivých velikostních kategorií mohou při uplatnění pozitivních návrhů (opatření) směřovat k dosažení příslušného podílu dělby přepravní práce, ale jedná se spíše o nastavení trendu než konkrétního cíle. Proto je dělba přepravní práce navržena pro jednotlivé kategorie měst.

Kategorizace měst je provedena podle počtu obyvatel se zohledněním postavení města v rámci aglomerace, se zohledněním geomorfologie a převažujícího typu zástavby a je charakterizována podle obecného principu tvorby SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) (čtyři hierarchicky uspořádané fáze), tak aby v rámci výběru a nastavení opatření pro příslušné fáze, jednotlivá města vycházela ze svých specifik. Jedná se o individuální přístup každého města v rámci výběru opatření, která podpoří udržitelné plánování městské mobility. Následující odhady dělby přepravní práce jsou odhadem možností měst a vychází ze stávajících statistik měst a z cílů uvedených v 1. generaci SUMP / SUMF.

Města nad 500 tis. obyvatel - kategorie A (Hlavní město Praha)

Města této velikostní kategorie mohou při uplatnění pozitivních návrhů z SUMP směřovat k dosažení následujícího podílu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 28 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku, kolem 7 %, v ostatním období kolem 2 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu kolem 50 %

- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech dle klimatických podmínek města v průběhu roku v rozmezí 15 – 20 %.

Města velikosti 250 tis. – 500 tis. Obyvatel - kategorie B (Brno a Ostrava)

Města této velikostní kategorie mohou při uplatnění pozitivních návrhů z SUMP směřovat k dosažení následujícího podílu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 30 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku, kolem 5-10 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu kolem 45 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech dle klimatických podmínek města v průběhu roku kolem 20 %.

Města velikosti 75 tis. – 250 tis. obyvatel - kategorie C

Města této velikostní kategorie při uplatnění pozitivních návrhů z SUMP mohou dosáhnout následujícího podílu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 30 – 35 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 10 – 15 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu kolem 35 - 40 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech dle klimatických podmínek města v průběhu roku v rozmezí 20 – 25 %.

Města velikosti 42 tis. – 75 tis. Obyvatel - kategorie D

Města této velikostní kategorie mohou při uplatnění pozitivních návrhů z SUMP směřovat k dosažení následujícího podílu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 35 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 10 – 20 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu do 30 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech dle klimatických podmínek města v průběhu roku v rozmezí 20 – 25 %.

Města velikosti 25 tis. – 42 tis. obyvatel - kategorie E

Města této velikostní kategorie mohou při uplatnění pozitivních návrhů z SUMP směřovat k dosažení následujícího podílu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 35 - 40 %
- Cyklistická doprava může mít podíl 15 – 25 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu 15 – 20 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech v rozmezí 25 – 30 %.

Města velikosti do 25 tis. obyvatel - kategorie F

Tato velikostní kategorie měst je již značně různorodá, a proto lze orientačně odhadnout hodnoty optimalizovaného rozsahu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 40 – 50 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 20 – 30 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu 5 – 20 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech v rozmezí 20 – 25 %.

Podpora krajů a obcí je zásadní pro sídelní a regionální mobilitu. Princip SUMP se stane společným plánovacím nástrojem na všech úrovních: EU, ČR, krajské, městské i přípravy samostatných staveb. Dopravní toky v rámci města a kraje hrají hlavní roli při formování stavu dopravy a následně kvality života. S vědomím této souvislosti bude Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR aktivně koordinovat a následně pomáhat s implementací SUMP. Česká republika v oblasti plánování městské mobility přijme osvědčené zahraniční principy (s vědomím národních specifik) a na konci období, pro které je tato Koncepce nastavena, se začlení mezi pokročilé země v oblasti SUMP.

Problematika plánování udržitelné městské mobility i nadále patří do samostatné působnosti jednotlivých měst. Koncepce městské a aktivní mobility bude metodickou pomůckou pro města a jedná se zároveň o rozpracování principů Dopravní politiky ČR na úroveň samosprávy.

Plánování městské mobility představuje princip, který může být obsažen také v jiném strategickém dokumentu na úrovni města. Pokud tato koncepce hovoří o SUMP, nemusí se vždy jednat o samostatný dokument s tímto názvem, ale plánování mobility může být např. zahrnuto v celkovém strategickém plánu města, ve Smart strategii a podobně.

Jako SUMP v českém kontextu někdy preference zkratky PUMM (plán udržitelné městské mobility) je označen konkrétní dokument zpracovaný dle metodiky plánování udržitelné městské mobility.

2 Návrhová část

2.1 Plány udržitelné městské mobility v podmínkách českých měst

V rámci cílů udržitelného rozvoje (SDGs), programu rozvoje OSN na období 2015-2030, na jejichž formulaci se podílely všechny členské státy OSN včetně České republiky, je doprava explicitně zmíněna zejména ve spojení s cílem 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce. V rámci podkapitoly 11.2 je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby různých skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, pečující osoby, osoby se zdravotním postižením nebo senioři.¹

¹ <https://www.osn.cz/sdg-11-vytvorit-inkluzivni-bezpecna-odolna-a-udrzitelna-mesta-a-obce/>

Podle údajů Českého statistického úřadu bylo v roce 2018 v České republice celkem 6 258 obcí, z toho 88,7 % obcí do 2 000 obyvatel. Sídelní struktura navádí spíše k "regionu krátkých vzdáleností", s cílem zajistit kvalitní podmínky pro život pro všechny občany, ať žijí v malých obcích, nebo větších městech. Pokud služby budou soustředěné ve velkých městech, vyvolá to velkou potřebu dojíždění. Nelze hovořit jen o plánech udržitelné městské mobility v kontextu měst, ale plány by také měly vycházet z toho, zda jsou uspokojeny potřeby občanů, a to nejen ve městech, ale především v jejich zázemí. Problémy s dopravou často vznikají v okruhu 20-30 km za hranicemi města, kde nedostatečná nabídka veřejné hromadné dopravy vede k nutnosti používat automobil a pravidelně s ním jezdit (a parkovat) na území nejbližšího města. Cílem je vytvořit dobré podmínky pro život lidí jakéhokoli věku, vzdělání nebo postavení, kdekoli v České republice, ve velkých městech stejně jako v malých obcích.

Pojem město krátkých vzdáleností se netýká jen vzdáleností k nejbližšímu lékaři či obchodu. Koncept města krátkých vzdáleností také není definovaný jednoznačným cílem cesty. Jedná se spíše o směřování, kterým se při strategickém rozhodování o městě ubírat. Krátké vzdálenosti mohou existovat v každém městě, a pokud se město řídí podle určitých rad, uspokojování potřeb obyvatel se čím dál tím víc začne odehrávat na menší ploše.

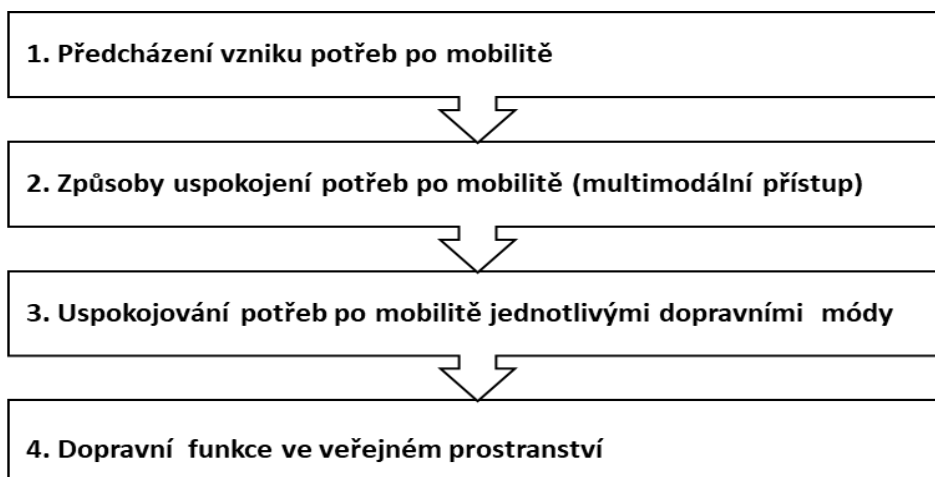
Plány udržitelné městské mobility jsou často nesprávně zaměřovány za dopravní politiku města nebo za dopravní generel města. Stojí přitom nad těmito dokumenty a významně přesahují jejich rámec. Plán udržitelné městské mobility se zabývá ovlivňováním poptávky po přepravě a je složen z oblasti samoorganizované a přímo řízené, což je nutné správným způsobem zohlednit v opatřeních a návazných metodikách.

Dopravní politika si klade za cíl uspokojit potřeby všech způsobů dopravy tedy jak dopravy individuální, veřejné hromadné tak i aktivní dopravy. Významným cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy a stupně automobilizace (počet aut / tis. obyvatel). V případě plánu udržitelné mobility města se jedná o nastavení takových opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Hlavními důvody jsou ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Zároveň to vytvoří prostor i pro samotnou IAD, aby byla bezproblémově využitelná v případech naléhavé potřeby. IAD by neměla být ve velké míře využívána zejména pro pravidelné dojížděky do zaměstnání nebo do škol, není-li auto přímo nutnou součástí samotného pracovního procesu. Plánování udržitelné městské mobility by mělo být pro všechna města založeno na principu hierarchického uspořádání fází, viz níže uvedené schéma.

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

➤ Naše obec je naším domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma – my, naše děti i rodiče.





Plánování udržitelné městské mobility je třeba rozlišovat dle kategorií měst (viz příloha 1). Výše popsané hierarchicky uspořádané fáze tvorby SUMP je nutné vnímat jako obecný postup v rámci podporování udržitelné městské mobility z pohledu potřeb obyvatel měst příslušných kategorií. Tyto fáze mají obecnou strukturu hierarchického uspořádání, a proto je vhodné zohledňovat nastavená opatření příslušných cílů jednotlivých fází s ohledem na různé kategorie měst. Kategorizace měst je součástí analytické části.

Jde o přeměnu města jako celek. Je pochopitelné, že město nebude mít možnost zajistit architektonickou modernizaci ve všech ulicích, ale organizační opatření na zklidnění dopravy změnou dopravního režimu a parkovací politiky jsou nákladná mnohem méně a dají se zavést rychleji a architektonická přeměna může následovat dle možností rozpočtu města následně a v rámci dlouhodobého programu. Na druhou stranu jde o zlepšení prostředí pro většinu občanů, a cílem by proto neměla být architektonická řešení pouze vybraných míst v rámci historického centra, jak to bývá často vnímáno. Proto koncepce pracuje s posloupností čtyř kroků:

1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, tzn. města krátkých vzdáleností, práce z domu atd.
2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu (VHD, aktivní mobilita, mobilita jako služba, snižování stupně automobilizace atd.)
3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě (IAD, MHD, cyklo, pěší), tzn. alternativní energie, lepší organizace, chytrost, technologie...
4. Na základě předchozích kroků se doprava ve městě změní a bude možné naplánovat funkčnost jednotlivých částí města až na úroveň jednotlivých ulic, což vyústí v návrh nového dopravního režimu v rámci celého města, a to bude nutnou podmínkou pro úpravy uličního prostoru, zpočátku organizačně, pak i stavebně (architektonicky).

2.1.1 Předcházení vzniku potřeb po mobilitě

Ve městech a aglomeracích v důsledku velké koncentrace lidí a aktivit vzniká velká poptávka po mobilitě, proto je nutné navrhnout taková opatření, která poptávku po mobilitě sníží. Nejde pouze o počet potřebných cest (tzn. objem přepravy), ale rovněž o jejich délku (vliv na přepravní výkony). Důležitou roli v této první oblasti hrají opatření z konceptu Smart City, z nichž velká řada vede

k optimalizaci dopravy, a tím ke snižování nezbytných přepravních a dopravních výkonů.

Předcházení vzniku potřeb po mobilitě je nutné zohledňovat již na úrovni hlavního plánu nebo strategie rozvoje města. Plán nebo strategie rozvoje města musí v rámci rozvojového plánování vyhodnocovat dopady všech aktivit rozvoje města do dopravního systému, proto je zásadní vzájemná koordinace strategického a územního plánování a propojení na bázi zpětnovazebního cyklu, tzn., že cíle rozvojového plánu včetně návazných městských sektorových strategií musí být podkladem pro aktualizaci územního plánování a naopak výstupy územního plánování musí být podkladem při přípravě plánu rozvoje města a navazujících městských sektorových strategií.

Dělní ve městě není uzavřeno do vlastních administrativních hranic města, ale naopak velmi významný vliv má suburbánní oblast města, proto je důležité navázat vzájemnou úzkou spoluprací mezi příslušnou obecní a krajskou samosprávou. Procesy udržitelného plánování rozvoje města musí být optimalizovány s ohledem na potenciální vznik přepravních potřeb, a to jak v osobní dopravě, tak i v nákladní.

Cíle, typová opatření SUMP a opatření pro státní správu pro první fázi předcházení vzniku potřeb po mobilitě.

2.1.1.1 Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě

Typová opatření SUMP:

- Úzké propojení sektorového a územního plánování iteračním způsobem (oba druhy plánování jsou rovnocenné a musí se jednat o trvalý stále se opakující plánovací cyklus)
- Územní plánování provázat s krajinným plánováním ve městech a v příměstském prostoru
- Zavádění e-Governmentu
- Zahušťování zástavby namísto suburbanizace (např. prostřednictvím využití a přeměny brownfields).
- Podpora alternativních forem práce (práce na dálku, videokonference apod.)
- Vytváření pracovních příležitostí, služeb a občanské vybavenosti v suburbánních oblastech měst s cílem snížit rozsah dojížděky do jádrového města
- Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti.

Opatření pro státní správu:

- **Podpora provázání aktivit jednotlivých stupňů samosprávy** (magistrát jádrového města, kraj, obce suburbánní oblasti)
- **Zapojení dalších aktérů** (školy, univerzity, hlavní zaměstnavatelé, zástupci občanské společnosti, urbanisté atd.).
- **Posoudit možnosti bližšího právního vymezení odborné složky (organizátora IDS) na krajské úrovni.**

2.1.2 Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě (multimodální přístup)

Základní dopravně-politický princip, který lze vysledovat v evropských i národních dopravních dokumentech je, že dopravní systém musí uspokojit přepravní potřeby, aby nebyl brzdou hospodářského rozvoje a současně měl co nejmenší dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a na globální změnu klimatu. Přepravní potřeby je nutné uskutečňovat a princip volného trhu platí i při volbě způsobu dopravy, je však nutné zohlednit celospolečenské potřeby a zájmy, proto nemusí být vždy uplatněn způsob dopravy, který je z hlediska uspokojování potřeb nejflexibilnější.

Významným cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy. Důvodem není pouze ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Problémy životního prostředí a veřejného zdraví lze v případě IAD alespoň částečně řešit, a to např. zaváděním alternativních paliv, avšak prostorový problém ve městech a aglomeracích pro dopravu v klidu i v pohybu bude existovat vždy, protože IAD je v každém případě způsob dopravy prostorově velmi náročný.

Z Ročenky dopravy České republiky za rok 2019 vyplývá, že česká města vykazují dobré výsledky ve využívání veřejné hromadné dopravy, avšak začala velmi zaostávat v ukazateli stupně automobilizace. Jinak řečeno, Češi mají rádi auta a hodně je kupují, na druhou stranu je čím dál méně používají. Automobil lidem slouží denně v průměru jen 24 minut, a tedy denně v průměru 23 hodin a 36 minut stojí bez využití převážně na veřejném prostranství. V této oblasti se rovněž ukazuje rozdíl mezi dopravní politikou a plánem udržitelné městské mobility. Zatímco dopravní politika si klade za cíl uspokojit potřeby všech dopravních módů, tedy jak dopravy individuální automobilové, veřejné hromadné tak i aktivní dopravy, v případě Plánu udržitelné mobility města jde o restriktivní opatření u IAD a v případě veřejné hromadné a aktivní dopravy se naopak jedná o opatření podpůrná.

Česká města zaostávají ve využívání cyklistické dopravy jako alternativy dopravní obslužnosti. Vhodná cyklistická infrastruktura se začala budovat mnohem později a stále jsou ve většině měst dokončeny jen její fragmenty. Cyklistická doprava jako alternativa k IAD je vzhledem ke geografické poloze České republiky z důvodů klimatických podmínek do značné míry sezónní záležitostí. Přesto podle opakovaných průzkumů jsou hlavní bariéry pro větší využití jízdního kola jako dopravního prostředku nízký pocit bezpečí, intolerantní chování řidičů k cyklistům, nedostatečně rozvinutá cyklistická infrastruktura a zajištění bezpečného „zaparkování“ kola v cíli cesty, včetně zázemí pracovišť a škol.

Významnou oblastí v dopravě jsou společenské náklady tzv. externality². Postupně se ukazovalo, že v důsledku externalit není z celospolečenského hlediska výhodné ponechat uspokojování přepravních potřeb osobními vozidly čistě na občanech, a to především v silně osídlených oblastech. Proto bylo městům a obcím v rámci objednávky veřejné dopravy umožněno již v předchozích obdobích objednávat hromadnou dopravu jako alternativu k individuální automobilové dopravě v rámci tzv. druhé úrovně služeb (nad rámec tzv. základní dopravní obslužnosti), což vedlo mimo jiné k zavedení tzv. integrovaného taktového jízdního řádu zajišťujícího veřejné přepravní služby po celý den a týden pro

² Externí náklady neboli externality v případě dopravy přinášejí náklady pro celou společnost. Narůstající výkon dopravy má za následek nárůst negativních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

jakékoliv účely cest. Účel cesty tedy přestal být rozhodujícím ukazatelem veřejné objednávky. Ve vztahu k městské mobilitě je důležitá externalita z kongescí (časové ztráty v důsledku čekání v kolonách). Problém externality z kongescí je proto řešen konkrétním výpočtem časové ztráty v důsledku nedostatečné kapacity dopravní infrastruktury, který zásadně ovlivňuje jeden ze základních přínosů dopravních staveb, a to časovou úsporu. Každý účastník provozu v případech, kdy je poptávka po užití infrastruktury větší, než je kapacita infrastruktury, zabírá určitou část infrastrukturní kapacity, čímž přispívá ke zpomalení dopravního proudu, a tím k časovým ztrátám ostatních účastníků provozu. Tento přístup se řeší v rámci každého dopravního módu samostatně. V rámci městského a aglomeračního provozu je to ale přístup nedostatečný, neboť v rámci měst dochází k vzájemnému ovlivňování mezi jednotlivými módy dopravy, tzn., že individuální automobilová doprava ovlivňuje časovými ztrátami nejen ostatní auta, ale i povrchovou veřejnou hromadnou dopravu, pěší i cyklistickou dopravu.

V rámci nákladní dopravy v centrálních částech měst se obvykle nejedná o zajištění logistiky průmyslové výroby, ale jedná se zejména o zásobování obchodní sítě v centrech měst, dovážkové služby, zajištění stavebních prací, zpětnou logistiku (svoz odpadů), poskytování služeb malými podnikateli (řemeslníci). Velká města mohou zpracovávat problematiku městské logistiky samostatně, menší města tuto problematiku řeší v rámci SUMP, případně jiného strategického dokumentu.

Cíle, typová opatření SUMP a opatření pro státní správu pro 2. fázi udržitelné městské mobility způsobu uspokojení potřeb po mobilitě:

2.1.2.1 Cíl: Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

Typová opatření SUMP:

- Postupné snižování počtu parkovacích míst v centru města, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku.
- Nastavení ceny za parkování vycházející z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování (doporučení: nastavení ceny za parkování je takové, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných).
- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)
- Podpora systému carsharingu, bikesharingu apod.
- Zavádění nízkoemisních zón (dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění)
- Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě
- Řešení dojížděky dětí do škol a na volnočasové aktivity
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty, motivace zaměstnanců k využívání VHD apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).

- Podpora a spolupráce na vývoji konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

Opatření pro státní správu:

- **Podporovat města a regionální orgány v rozvoji nových přístupů k službám v oblasti mobility.**
- **V rámci příslušné technické normy snížit požadavek při bytové výstavbě na minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku.**

2.1.2.2 Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

V současné praxi lze rozlišit čtyři úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou:

1. *Veřejná hromadná doprava jako sociální služba.* Zajišťuje pouze základní potřeby specifické skupiny obyvatel s různými druhy znevýhodnění. Takové služby se vyznačují malým rozsahem služeb. Jde např. o linky MHD v menších městech na bázi dlouhého intervalu (60 min. a více) obsluhující celé město a vyznačující se dlouhými jízdními dobami. Patří sem i speciální školní spoje. Služba je zaměřena na uspokojení definovaných potřeb obyvatel (dojíždka do škol, za zdravotní péčí nebo na úřady). V tomto případě základním systémem dopravní obslužnosti je IAD, zatímco VHD je jen doplňkem.
2. *Veřejná hromadná doprava jako doplněk systému dopravní obslužnosti bez definice sociálních služeb.* V tomto případě VHD zajišťuje širokou škálu potřeb obyvatelstva, avšak z ekonomických důvodů není schopna zajistit dostatečné standardy z hlediska rozsahu a kvantity služeb, což má za následek, že základním systémem dopravní obslužnosti je i nadále IAD, zatímco VHD je jen doplňkem. Jedná se zejména o dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou v řídko osídlených oblastech nebo o periodickou dopravu reprezentovanou nabídkou na více linkách MHD, v systému VHD se mohou využívat integrované přestupní uzly včetně integrovaných uzlů VHD i v podobě uzlu tzv. Lindau Modelu.
3. *Veřejná hromadná doprava jako alternativa k dopravě individuální automobilové.* V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden. Kvantita poskytovaných služeb a jejich kvalita je na takové úrovni, že pro všechny skupiny obyvatelstva, včetně skupin znevýhodněných, poskytuje takové služby, díky kterým není nutná závislost na osobním autě. Osobní auto je pak nutné použít jen ve speciálních případech, pro které je však možné využít i sdílená auta. V tomto případě je VHD v rámci systému dopravní obslužnosti svým významem srovnatelná s IAD. Tyto systémy fungují v hustěji osídlených oblastech.
4. *Veřejná hromadná doprava jako základ systému dopravní obslužnosti.* V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden, přičemž poskytuje větší flexibilitu než doprava individuální, která se potýká s problémem nedostatečného prostoru (kolony, nedostatečné prostory pro parkování a cena parkování). V tomto případě je VHD v rámci systému dopravní obslužnosti dominantní a IAD je jen doplňkem. Tyto systémy fungují ve značné části velkých měst, zejména v jejich historických centrech.

Čím vyšší je hustota osídlení a z toho vyplývající síla přepravních proudů, tím vyšší úroveň dopravní obslužnosti by měla být zavedena. Pro centrální části větších měst by měla být zavedena úroveň 4,

v ostatních částech aglomerace alespoň úroveň č. 3.

Typová opatření SUMP:

- Zavádění a rozvoj IDS
- Zřizování autobusových pruhů pro pravidelnou linkovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Provázání bezmotorové a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť B+R u městské a příměstské dopravy
- Provázání individuální a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť P+R, K+R primárně u příměstské a sekundárně u městské hromadné dopravy
- Zpracování plánů dopravní obslužnosti ve všech městech provozujících MHD podle zákona č. 194/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Opatření pro státní správu:

- **Připravit metodický pokyn pro plánování dopravní obslužnosti ve městech s ohledem na novelu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.**
- **Definovat úlohu krajských organizátorů dopravy v mobilitě měst.**

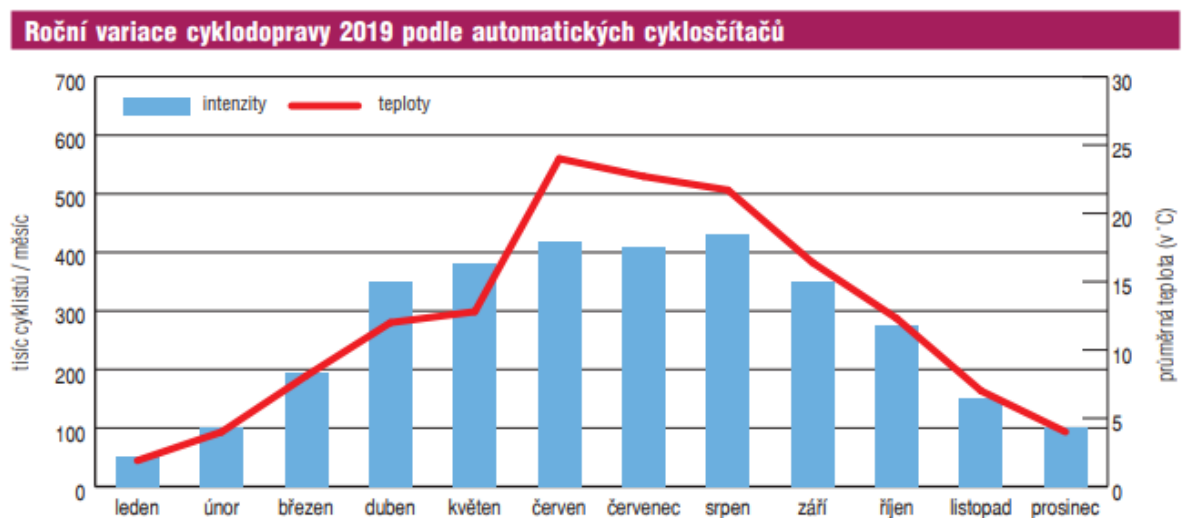
2.1.2.3 Cíl: Zvýšení významu aktivní mobility

Podmínky pro rozvoj cyklo dopravy v rámci dopravní obslužnosti se začaly systematicky rozvíjet v 90. letech, přičemž trvalo určitou dobu, než i cyklo doprava začala být vnímána jako plnohodnotná součást dopravy. Bohužel i dnes se ještě objevují hlasy, že zřizování cyklostezek na městských komunikacích omezuje rozvoj individuální automobilové dopravy. Přitom právě cyklo doprava má hlavní výhodu nejen v bezemisnosti dopravy, ale rovněž v úspoře veřejného prostoru. Potenciál cyklo dopravy je přitom značný, což dokládají zkušenosti ze západoevropských měst. Na druhou stranu je třeba zohlednit to, že v podmínkách ČR se jedná do značné míry o sezonní způsob dopravy, což dokládá např. Ročenka dopravy TSK. Je to dáno zejména klimatickými podmínkami, kdy občasné zimní mrazové epizody a sněhové přehánky a letní vlny veder brání celoroční cyklistice ve větším rozsahu. Proto i v plánech udržitelné městské mobility je nutné rozlišovat města podle geomorfologie, neboť v hornatém území jsou klimatické podmínky z hlediska celoroční cyklo dopravy značně obtížnější. Inovativní řešení prostřednictvím bikesharingu a využívání elektrokol však v blízké budoucnosti může tuto situaci změnit.

Pěší „doprava“ vždy zaujímala významné místo, jedná se o základní způsob pohybu. Bohužel rozvoj IAD právě tuto dopravu značně omezil, což má mimo jiné i velmi negativní důsledky pro zdraví a kondici obyvatelstva. Projevuje se to zejména v menších městech a obcích. Mnohdy je to způsobeno právě tím, že IAD způsobuje pěším značný diskomfort, ať už způsobovaným hlukem, exhalacemi či dopadem na bezpečnost, tak i často zdržením či prodlužováním cesty (nutnost obcházet křižovatky až na nejbližší přechod, řízené křižovatky jsou primárně seřizovány s ohledem na průjezd aut atp.). Přitom města by

primárně měla patřit chodcům a nikoliv IAD. Má to význam jak pro zdraví lidí, tak i pro hospodářský rozvoj měst (prosperita podnikatelských aktivit v ulicích). Ze statistických dat Ročenek dopravy TSK Praha vyplývá, že v případě počtu vykonaných cest po hlavním městě mají IAD i pěší shodný podíl 29 % (při odlišné průměrné vzdálenosti).

Obrázek 1 Roční variace cyklodopravy v hl.m.Praze



Zdroj: Ročenka dopravy TSK 2019

Typová opatření SUMP:

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu (zapracování pěší dopravy do generelu dopravy města)
- Zlepšení parkovací politiky pro cyklodopravu a zajištění dalšího zázemí pro cyklodopravu
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, dobře značené a přehledné dopravní prostředí, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvětlení přechodů atd.)
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 1926/2017 o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v rámci EU s cílem umožnit různým skupinám uživatelů lepší informovanost ohledně optimálního plánování a realizaci cesty z místa A do místa B různými druhy individuální i hromadné dopravy (vč. cyklodopravy) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.

Opatření pro státní správu:

- Vytvořit normy pro počet parkovacích míst pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy.
- V rámci novely zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, umožnit v § 157 „Náhrada jízdních výdajů“ použití místo určeného veřejného hromadného dopravního prostředku dálkové i místní přepravy dopravní prostředek aktivní mobility, přísluší mu náhrada jízdních výdajů, a to ve výši odpovídající ceně jízdného za určený veřejný hromadný dopravní prostředek.

2.1.2.4 Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech

Nákladní doprava ve městech v rámci zásobování, dovážkových služeb, svozu odpadů, výstavby ve městě a obsluhy výrobních areálů rovněž významně ovlivňuje dopravní situaci příslušného města. I zde musí být kladen akcent na využití alternativních pohonů včetně tzv. (elektro)cargokol a musí být řešena technologie práce jednotlivých segmentů městské logistiky (včetně otázky distribučních center).

Typová opatření SUMP:

- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky)

Průřezovým opatřením této fáze je u všech cílů zdokonalování telematických systémů ve městě a v aglomeraci na bázi konceptu Smart City.

2.1.3 Uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy

• Individuální automobilová doprava

IAD můžeme vnímat jako individuální pohyb automobilů a zároveň i jako automobily v klidu (parkování). Obecně na krátké vzdálenosti je IAD zcela nevhodný způsob přepravy a je nutné motivovat lidi ke zdravějšímu způsobu života využíváním aktivní mobility. IAD by z těchto důvodů neměla být využívána pro pravidelné cesty, například do zaměstnání nebo do škol. Na druhou stranu, pokud jede více osob za určitým cílem např. forma sdílení aut carsharing či carpooling nebo pokud se přepravuje osoba se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace, nebo nějaké větší zavazadlo, je osobní automobil vhodnou volbou. Vše je tedy záležitostí odpovědného chování obyvatel.

Specifickým problémem, zejména u velkých měst, je dojíždka ze suburbánní oblasti. Rozptýlená zástavba zhoršuje možnosti efektivního zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. V každém případě záleží na hustotě sídel a možnostech jejich propojení.

Neméně podstatným problémem IAD je doprava v klidu. Z ročenek dopravy vydávaných Ministerstvem dopravy vyplývá, že osobní automobil je v průměru využíván pouze 24 minut denně. Po zbytek dne je automobil zaparkován, odstaven. Problémem je, pokud je odstaven na veřejném prostranství, a tím jsou kladeny velké nároky na počet parkovacích míst v městských zónách. Pokud dochází k převisu poptávky nad nabídkou, zdá se být vhodným omezujícím nástrojem tržní zpoplatnění parkovacích zón s prvky ochrany rezidentů. Pokud jde o parkovací místa, jak uvádí Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, je nezbytný segregovaný přístup podle jednotlivých zón měst. V historickém centru je žádoucí počty parkovacích míst postupně omezovat a zároveň i přispívat k ochraně historických center s úzkými ulicemi od IAD. Je však nutné zachovat podmínky parkování nebo vjezdu těchto částí měst pro drobné podnikatele a také zachovat prostor pro rezidenty.

Nedostatečné možnosti parkování mohou pozitivně ovlivňovat nárůst využívání veřejné hromadné dopravy.

IAD je vhodný způsob dopravy ve venkovských oblastech s dostatečnou kapacitou silniční infrastruktury včetně možnosti parkování. Záleží ale na charakteru obou konců cest. Pokud je počátek situován ve venkovské oblasti a konec v městské (nebo naopak), potom je vhodnější využití VHD nebo kombinace VHD s cyklistickou dopravou s použitím parkoviště B+R. Doplnkem tohoto systému pak je kombinace IAD a VHD s využitím parkovišť P+R, která by však měla být situována primárně u páteřních linek VHD mimo velká města. Problém množství automobilů se zdaleka netýká pouze center měst, a může docházet k přesunu problémů s IAD na okraj města, kde probíhají přestupy z IAD na MHD.

České (např. velká část PID a IDS JMK) i zahraniční zkušenosti prokazují, že zajištění plně funkční regionální dopravy (a to již cca při intervalech 60 min ve špičkách pracovních dnů, 2 hod v sedlech a 3-4 h o víkendech - jedná-li se o malé obce) může vést k výraznému snížení poptávky po IAD. Ačkoliv v rámci vesnické oblasti použití IAD nevede k dopravním problémům, v případě cesty IAD do města dochází ke spojení jednotlivých slabých přepravních proudů z jednotlivých malých obcí do jednoho silného přepravního proudu, který se sjíždí v centru města nebo na PaR. Také PaR v menších městech a v dopravních uzlech nejsou bez nákladů, a to jak finančních, tak na zábor půdy a zhoršení krajinného rázu. Omezení dojížděky s využitím IAD díky jejímu nahrazení VHD a aktivní mobilitou by proto mělo být preferovaným řešením také při cestách z venkovských oblastí do měst.

K tomu je nutné zdůraznit i další aspekty související s kvalitní VHD. VHD je reálně pro některé skupiny cestujících jedinou možností, která zajistí jejich flexibilitu (např. osoby mladé, staré, s některými typy handicapů, osoby nevlastnící automobil atp.), ne všichni z nich mohou ke všem cestám využívat aktivní mobilitu, při některých typech cest (např. s větším zavazadlem) to není možné vůbec. Proto je zajištění plnohodnotné obsluhy VHD ideálně na úrovni 3, v krajním případě na úrovni 2, zapotřebí v každém případě, a je proto vhodné zajistit motivaci k většímu využívání existujících spojů, neboť VHD ve venkovských oblastech má ve většině případů volnou kapacitu, a tudíž znamená minimální vícenáklady na přepravu jednotek cestujících navíc.

Důležitým prvkem v optimalizaci IAD je vytváření podmínek pro zvyšování podílu aut na alternativní energii, což výrazně pomůže řešit problém emisí znečišťujících látek v hustě osídlených oblastech.

- **Veřejná hromadná doprava**

V českých podmínkách je veřejná hromadná doprava hlavní alternativou k IAD ve městě. Její význam narůstá úměrně s velikostí města nabízející větší možnosti dosažení příznivé dělby přepravní práce. S klesající velikostí města se snižují rozpočtové možnosti a zároveň se snižuje síla přepravních proudů. U velikostní kategorie měst 15–30 tis. obyvatel se již veřejná doprava zaměřuje na zajištění zejména první úrovně služeb (základní obslužnost), a z tohoto důvodu, musí být obsluha řešena užším propojením objednávky linkové dopravy do příměstské oblasti s potřebami obsluhy samotného města. Důležitá je pak pro zajištění kvalitního integrovaného dopravního systému vzájemná spolupráce měst s krajským objednatelem veřejné dopravy.

Veřejná hromadná doprava ve městech se neobejde bez veřejné objednávky (požadavek na rozsah VHD města vůči státu). Financování provozu VHD je prováděno jednak prostřednictvím vyrovnávacích

plateb, které jsou hrazeny z rozpočtů měst na základě smlouvy, pomocí které je veřejná služba objednávana,

a jednak prostřednictvím vybraného jízdného. Vzhledem k tomu, že větší část financování pokrývají vyrovnávací platby, bývá financování veřejné hromadné dopravy jednou z největších položek v městském rozpočtu. Z toho důvodu je důležité stanovit pro jednotlivé velikostní kategorie měst kvalitativní

a kvantitativní standardy dopravní obslužnosti, a to jak pro dopravní obslužnost města samotného, tak pro zajištění vazeb města a suburbánního zázemí. Kvantitativní i kvalitativní standardy pro suburbánní oblast jsou stanoveny v plánech dopravní obslužnosti krajů. Standardy pro vnitroměstskou dopravu jsou v kompetenci měst bez nutnosti zákonné úpravy.

V rámci ponižování IAD, má veřejná hromadná doprava plnit funkci alternativy k dopravě individuální automobilové, a nikoliv být pouze sociální službou. Proto musí být na páteřních linkách veřejné hromadné dopravy dosažen takt (časový interval jízdního řádu) městské hromadné dopravy po celý den alespoň 12 minut³, což je akceptovatelná hranice, kdy je VHD/MHD vnímána jako nepřetržitá služba, kterou lze využívat bez sledování jízdních řádů. Těchto 12 minut v rámci městské hromadné dopravy je nutné vnímat jako maximální hodnotu intervalu pro vnímání veřejné obsluhy jakožto nepřetržité služby pro denní období pracovního dne. Jedná se ale o hodnotu stanovenou zjednodušeným způsobem pro menší města s malým rozsahem sítě veřejné hromadné dopravy, kde lze předpokládat pouze malé procento cest s nutností přestupování a je nutné vycházet z konfigurace konkrétní sítě a z finančních možností města.

V rámci měst s rozsáhlejší sítí MHD se cesty uskutečňují s přestupem, čímž se doba čekání dále prodlouží. Proto je nutné počítat s taktem alespoň 10 minut. Větší nároky jsou kladeny pro období špiček pracovních dnů, kdy lidé potřebují využít čas efektivněji s ohledem na pracovní povinnosti. Naopak o víkendech a svátcích je možné počítat s intervalem až 20 minut. S klesající přepravní vzdáleností, klesá i ochota čekat na spoj, neboť u velmi krátkých cest lze dosáhnout cíle pěšky.

Pro potřeby příměstské dopravy ze suburbánní oblasti se intervaly prodlužují, neboť i dojížďková vzdálenost je již delší, a doba čekání tak zabírá přibližně stejné procento cestovní doby. Na páteřních linkách ve špičkách pracovních dnů u velkých měst je potřebný interval 15 minut, v případě krajských měst se zpravidla objednává interval 30 minut. Šedesátiminutový takt by ale měl být zachován u všech příměstských páteřních linek po celý pracovní den. Samozřejmostí musí být obsluha celodenní a celotýdenní, ve větších městech i v noci.

Pro plošně-obslužný segment v suburbánní oblasti je nutné stanovit interval v návaznosti na páteřní linky dle hustoty osídlení. S tím souvisí dle studie *Konkretizace záměru dopravní politiky v oblasti dopravní obsluhy území s důrazem na integrované dopravní systémy* (2006) struktura obsluhy příměstských a v návaznosti i venkovských oblastí. Systém obsluhy těchto oblastí byl navržen čtyřsegmentový:

- 1) Segment dálkové a meziregionální dopravy ve venkovském prostoru a v suburbánní oblasti obsluhuje jen největší sídla, a to spíše výjimečně, protože je určen primárně pro spojení jádrového města aglomerace se sousedními aglomeracemi obdobného nebo většího významu.

³ Interval mezi spoji se stanovuje vždy jako celočíselný podíl ze 60 minut (3, 4, 5, 6, 7,5, 10, 12, 15, 20 nebo 30 min.)

- 2) Segment zrychlené regionální dopravy obsluhující pouze významnější sídla v oblasti (např. kolem Prahy pro přímou obsluhu Kralup n/V, Nymburka a Poděbrad, Českého Brodu a Peček, Říčán a Benešova, Berouna, výhledově i Kladna, Mladé Boleslavi a Příbrami (závisí na dostavbě železniční infrastruktury)). Pro tento segment se v okolí Prahy počítá výhledově špičkový interval 30 minut.
- 3) Pátevní linky příměstské dopravy jsou obsluhovány zastávkovými vlaky, nicméně i tento segment by měl být rychlý, a proto je důležité stanovit správnou politiku zastavování, zavádění nových zastávek často znamená jen to, že malé počty lidí využívající tyto zastávky zdržují velké počty lidí pokračující tímto spojem dále. Pro tyto méně osídlené oblasti na trase páteřní obsluhy je proto vhodnější zavést linky 4. segmentu (viz dále). Tento segment by měl být zajišťován přednostně železniční dopravou a doplněn linkami autobusovými ve směrech s chybějící železniční infrastrukturou odpovídajících parametrů.
- 4) Plošně obslužný systém by měl být naopak zajišťován linkovou autobusovou dopravou, protože na něm se již realizují slabší přepravní proudy, a v těchto případech je autobusová doprava levnější a výhodnější, neboť dokáže obsloužit konkrétní potřebná místa (školy, zdravotní střediska apod.). Tento segment nemůže z kapacitních důvodů do samotného jádrového města, ale musí na bázi přestupů v terminálech navazovat na 2. a 3. segment. Jedná se o linky, kde se nepreferuje rychlost, ale naopak schopnost obsloužit co největší počet malých sídel, může se jednat i o linky okružní nebo polookružní, tzn., navazuje na páteřní systém obsluhy na obou svých koncích. U tohoto segmentu je vhodné zajistit návaznost na páteřní linky pokud možno v tzv. taktových uzlech, neboť v nich je zajištěna návaznost nejen do jádrového centra samotného, ale zároveň i do směru opačného.

V rámci standardu je nutné zajistit obsluhu na území města, příměstských oblastech i ve venkovských oblastech v pravidelných taktech. Ve venkovské a příměstské oblasti jsou proto důležité tzv. taktové uzly, tzn. místa pravidelného křižování protijedoucích spojů. Tyto uzly jsou od sebe vzdáleny jednotnou délkou jízdní doby spoje, která odpovídá hodnotě poloviny intervalu, ve kterém je linka provozována. Tento interval, zejména ve špičkách pracovních dnů, může být doplněn dalšími spoji, které uspokojí konkrétní požadavky na obsluhu, které se v území vyskytují (např. začátek školního vyučování nemusí plně korespondovat s konkrétními spoji jedoucími podle stanoveného taktu).

V případě městské hromadné dopravy v menších městech je problematické zajistit obsluhu MHD v požadovaném taktu nepřesahujícím uvedených 12 minut po celý den.

Kromě menšího záboru veřejných ploch ve srovnání s IAD je výhodou veřejné dopravy snížený negativní dopad do složek životního prostředí, zejména pak na ovzduší, hlukovou zátěž a energetickou náročnost. Dopravní prostředky jsou využívány ekonomickým způsobem, jsou v provozu po většinu dne ve srovnání s IAD. To ale nevylučuje nutnost i v případě veřejné hromadné dopravy hledat možnosti snížení negativních vlivů na životní prostředí. Pozitivním příkladem může být elektrizace provozu s možností přímého napájení elektrickou energií (tramvaje, trolejbusy, městská železnice, metro), případně zavádění elektrobuses a parciálních trolejbusů má rovněž své výhody. Rovněž město jako objednatel veřejné hromadné dopravy v rámci své objednávky musí do výše vyrovnávacích plateb zahrnout i náklady spojené s celoživotním cyklem vozidel a musí definovat požadavky na jejich kvalitu. Financování prostřednictvím evropských fondů či jiných dotačních programů je jen dočasné a na bázi doplňkovosti.

Zavádění a užívání VHD v různých alternativách přináší pozitivní dopad jak na kvalitu veřejného života tak i životního prostředí.

- **Aktivní mobilita**

Posledním dopravním módem uspokojujícím potřebu po mobilitě je aktivní mobilita. Do aktivní mobility zahrnujeme pěší a cyklistickou, přičemž cyklistická doprava v sobě může zahrnovat i takovou aktivní mobilitu, která je důsledkem nutnosti využít aktivní pohyb, jako např. i koloběžky.

Pokud jde o oblast cyklistiky, v ČR je stále nedokončená síť cyklostezek a z hlediska klimatických podmínek ČR je cyklistika spíše sezonní záležitostí. Nepříznivé podmínky měst v kopcovitých terénech zlepšuje možnost využívání elektrokol, ale i dalších nově se objevujících dopravních prostředků.

V tomto případě z diskuse může vzniknout návrh na legislativní úpravu, která jednoznačně určí, které dopravní prostředky mohou využívat cyklostezky, tzn., které budou považovány za jízdní kolo, a které ne. V současné době je možné považovat za elektrokolo jen dopravní prostředek s příšlapem. Otázkou pak zůstává, jaký maximální výkon bude stanoven jako povolený pro použití na cyklostezce (tzn., zda tzv. pedelec či S-pedelec).

S cyklistikou je nutné počítat jako s významnou alternativou mobility ve městech všech kategorií a zavádění služeb bikesharingu výrazným způsobem zvýší operativnost tohoto druhu dopravy.

Cíle, typová opatření SUMP a opatření pro státní správu pro 3. fázi uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy:

2.1.3.1 Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

Typová opatření SUMP:

- Propojení městské a krajské objednávky VHD i s ohledem na obsluhu jádrového města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti kraje dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících
- Stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie

2.1.3.2 Cíl: Zlepšení kvalitativních standardů VHD

Typová opatření SUMP:

- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě
- Zřizování krajských dispečinků VHD k praktickému zajištění přestupního režimu ve VHD v rámci integrovaného dopravního systému (IDS)
- Podpora vzniku, modernizace a řízení terminálů osobní dopravy v aglomeraci
- Kvalitní vozidla (z hlediska kvalitativních standardů je nutné, aby nová nebo modernizovaná vozidla byla alespoň částečně nízkopodlažní)
- Zavádění progresivních odbavovacích systémů ve veřejné hromadné dopravě

- Zvýšení sociálně-bezpečnostních standardů, osvětlení zastávek a terminálů se zohledněním principů světelného znečištění, proškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

2.1.3.3 Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

Typová opatření SUMP:

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci
- Další rozvoj preference VHD
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD, a to jak z pohledu pohonu vozidel, tak úpravou ploch pro VHD k výrobě alternativních energií.
- Napojení velkých komerčních (nákupních, sportovních, kulturních), rekreačních a administrativních zón na VHD
- Zavádění jízdních pruhů pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu na vjezdech do velkých měst

Opatření pro státní správu:

- **Vytvořit program na podporu infrastruktury pro městskou dopravu v elektrické trakci** (spolufinancování z Fondu soudržnosti)
- **Vytvořit program na podporu obnovy vozidlového parku MHD na alternativní energie.**

2.1.3.4 Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

Typová opatření SUMP:

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zapracování pěší dopravy do generelu dopravy města.
- Podpora dostupnosti a většího rozšíření elektrokol a nákladních kol.
- Rozvoj sítě parkovacích míst pro bikesharing, včetně dobíjecích stanic pro elektrokola.
- Podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě
- Zavádění komunitních programů (např. aplikace pro plánování jízdy na kole po městě s motivačním programem, např. slevy ve vybraných obchodech a restauracích).
- Vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště pro IAD, například formou robotických zakladačů.
- V územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktních míst s ostatní dopravou.
- Stanovení zásad preference pěší dopravy ve městech.

Opatření pro státní správu:

- **Vytvořit program na podporu infrastruktury pro cyklistickou dopravu** (spolufinancování z ERDF a Centrum pro regionální rozvoj)
- **Finančně podpořit rozvoj infrastruktury cyklistické dopravy z rozpočtu pro financování dopravní infrastruktury**

2.1.3.5 Cíl: Snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

Typová opatření SUMP:

- Podpora zavádění alternativních paliv v IAD (rozvoj sítě veřejných dobíjecích a plnicích stanic)
- Podpora pořizování vozidel na alternativní paliva do flotil komunálních podniků provozujících vozidla svozu komunálního odpadu a obdobné činnosti při správě veřejného prostoru (např. úprava zeleně, odklizení sněhu atp.).
- Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing
- Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování
- Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastníci pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.
- Zavádění jízdních pruhů pro vozidla VHD a pro vozidla na alternativní energie na bázi elektřiny (dočasné opatření - do doby, kdy podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharingu.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy.

Opatření pro státní správu:

- **Vytvořit program na podporu rozvoje veřejné infrastruktury pro alternativní energie** (spolufinancování z Fondu soudržnosti)

2.1.3.6 Průřezové opatření

Průřezovým opatřením všech výše uvedených cílů je **zajištění dopravní dostupnosti pro seniory a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace na principu gender mainstreamingu** (přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatelstva). Podpora inkluzivní a inovativní dopravy vycházející z principů udržitelného rozvoje a tzv. genderového plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.

Plánování dopravní obslužnosti je úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly

probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.).

Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu je ve městech a obcích u dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace důležité zavádění různých druhů preferenčních opatření, např. řešení zastávkových forem příznivějších pro výměnu cestujících a zmenšování výškového rozdílu mezi nástupním prostorem vozidla a nástupní plochou (např. zastávky vídeňského typu), zavádění prvků ke zklidňování dopravy, opatření ke snížení rychlosti a další.

Ve městech a obcích je dále třeba zlepšovat podmínky pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvětlení přechodů atd.)

Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního a šetrného osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích).

V souladu s aktuálními trendy se počítá také s postupným zaváděním inovativních technologií a opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné účastníky dopravního provozu. Při zvyšování bezpečnosti dopravního provozu je např. významná role ITS, které napomáhají zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu i účastníků bezmotorové dopravy (zejména pěší dopravy). Optimalizace městského silničního provozu prostřednictvím ITS umožňuje lépe zohledňovat preferenci pěšího provozu, např. podpořit pěší dopravu skrze „chytré semaforey“, delší interval zelené na semaforech, což je klíčové zejména pro seniory, osoby s kočárky a osoby pečující o děti do 3 let věku či pro osoby se zdravotním omezením. Rozšiřuje se akustická signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce a systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků na veřejně přístupných místech. Akustická signalizace pro nevidomé se stala povinnou součástí světelného signalizačního zařízení na nově zřizovaných nebo rekonstruovaných přechodech pro chodce a na železničních přejezdech. I nadále se zavádí hlasové informování pro snazší orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic.

Svoboda pohybu jednotlivce není dána pouze stavebními úpravami, které by fyzicky bránily volnému pohybu, ale je také úzce spojena se snadnou orientací v rámci dopravní infrastruktury a doprovodné infrastruktury. Zajištění svobodného pohybu k výkonu zaměstnání, péče o rodinu služeb pro běžný život lidí (např. zdravotní zařízení, pošta, obchod, kulturní zařízení, dopravní služby, rozvoj veřejných prostor atd.) spočívá v maximální možné míře přístupnosti budov úřadů i jiných institucí.

Ve vztahu k dopravní soustavě se jedná zejména o oblast přístupnosti dopravních staveb a technologií s nimi souvisejících. Přístupností se v obecné rovině rozumí zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.

Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů, např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.

2.1.4 Dopravní funkce ve veřejném prostranství

Dalším významným cílem SUMP je zajištění „humanizace“ uličního prostoru, tzn., aby vedle jeho dopravní funkce byl zároveň z hlediska života a potřeb lidí přívětivý a funkční. Uliční prostor musí být multifunkční a nikoliv být jen prostorem sloužícím dopravě. V rámci plnění ostatních funkcí (např. jako obchodní zóna nebo místo pro poskytování jiných služeb) může přispívat k omezování potřeb po mobilitě na delší vzdálenosti. Pro uskutečnění těchto potřeb je nutné vyhodnotit význam jednotlivých městských komunikací v rámci městského systému.

Ulice jako jeden ze základních prvků osnova veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města. Zdali je tento obraz pozitivně vnímán, záleží právě na uspořádání tohoto uličního prostoru vhodně doplněného zelení, který svou vyváženou kombinací potřeb pro dopravu ať už veřejnou, individuální nebo aktivní, je atraktivním místem každodenního společenského života odehrávajícího se pod „širým nebem“.

Požadavky SUMP na humanizaci veřejného prostoru jsou v souladu *Metodikou pro přípravu a realizaci konceptu Smart Cities na úrovni měst, obcí a regionů* (2018). Uspořádání uličního prostoru je vždy důležité pro jeho atraktivitu. Pokud by bylo možné nově rozdělit uliční prostor, pak by toto přeuspořádání mělo plnit různé funkce nejen pro IAD, ale především ve vazbě na funkční veřejný prostor. „Kvalitní veřejný prostor je primárně určen pěším a je prostorem pro setkávání, diskusi, svobodné shromažďování“. Veřejný prostor v této struktuře je pro občany atraktivním a může nabízet místo k investicím v něm samotném nebo i přilehlém okolí. „Inteligentní město pracuje s nástroji pro diverzitu parteru například pro řešení přespávacích čtvrtí tzv. pyžamových měst, kam lidé jezdí pouze přespat“. Oblasti měst s vysokou koncentrací bytů (sídliště apod.) by měly současně obsahovat různá zařízení, plochy, prostory, oživené kavárnami, obchody, místy pro sport a odpočinek občanů. „Hlavním principem pro řešení veřejného prostoru města je upřednostnění vnitřního růstu před prostorovou expanzí. Řada nemovitostí (pozemky nebo objekty, nejčastěji pozůstatky bývalé průmyslové, armádní či dopravní aktivity) ve městech je nedostatečně či vůbec využívaná – jde o brownfields čekající na svou regeneraci. Je chytré využít to, co již město má – změnou funkce dané plochy na bydlení. To se týká prázdných kancelářských prostor, střešních nástaveb (i na obchodních centrech), identifikovaných jako oblasti pro rozvoj a dále identifikovat prostory, které je nutno chránit a propojovat – např. tzv. zelené osy pro mobilitu (např. cyklostezky), či biokoridory“.

Termín design obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce, který začíná přijetím veřejné politiky mobility a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o “produkt nakumulovaný v čase”, který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Kromě toho, že je design ulice jedním z konečných výstupů strategie mobility, je i procesem sám o sobě. Toto chápání se opírá o nutnost integrovat do koncepce uličního prostoru více různých zájmů a omezení. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Design ulice byl jen statickou odbočkou, týkající se hmotnosti vozidel a kvality chodníků / asfaltového povrchu, a také dynamickou odbočkou, která se zabývá kinetickými účinky rychlosti a hmotnosti několika nezávisle řízených předmětů, časovou a délkovou separací mezi vizuálními stimuly na sítnici řidiče, svalovou aktivitou a reakcí vozidla, mechanikou brždění a zrychlení a vztahem mezi rychlostí a geometrií ulice (poloměr zakřivení, šířka pruhů, oddělení vozovek a chodníků atd.). Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Design ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria, jako jsou:

- ekonomická životaschopnost obchodů umístěných podél ulice;
- fyzický komfort obyvatel v okolí (zejména co se týče hladiny hluku a znečištění);
- bezpečnost dětí, které jdou do školy pěšky nebo si hrají na chodníku;
- pohodlí starších osob nebo osob s omezenou mobilitou při pohybu ulicí a při jejím přecházení;
- bezpečnost (zejména) žen na veřejných prostranstvích, parcích, v zastávkách VHD aj. (osvětlení, architektura veřejné infrastruktury, aj. zohledňující zvýšenou potřebu ochrany a pocitu bezpečí zvláště ve večerních a nočních hodinách);
- celková atmosféra ulice.

Design ulice je procesem a projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci, a zároveň by měl zohlednit další kritéria ze souvisejících oborů.

Uliční prostor v rámci plánů udržitelné městské mobility je upravován tak, aby vedle jeho dopravní funkce byl zároveň z hlediska života a potřeb lidí přívětivý a funkční („humanizace“ uličního prostoru). Uliční prostor musí být multifunkční a nikoliv jen prostor sloužící dopravě. Ulice jako jeden ze základních prvků osnova veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města. Zda-li je tento obraz pozitivně vnímán, záleží právě na uspořádání tohoto uličního prostoru vhodně doplněného zelení, který svou vyváženou kombinací potřeb pro dopravu ať už veřejnou, individuální nebo aktivní a je atraktivním místem každodenního společenského života odehrávajícího se pod „širým nebem“. Zlepšení kvality veřejného prostoru včetně terminálů VHD, oživení městského parteru a zajištění více

prostoru pro pěší zvyšují kvalitu života lidí ve městech.

Cíle, typová opatření SUMP a opatření pro státní správu pro fázi dopravní funkce ve veřejném prostoru

2.1.4.1 Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

Typová opatření SUMP:

- Nastavení typu komunikačního systému ve městě (roštový, okružní systém, systém bez budování kapacitních komunikací)

Vysvětlení:

- Roštový systém je založený na budování sítě kapacitních tahů procházející v severojižním a východozápadním směru přes užší a širší centrum města. Systém má zajistit dostatečnou kapacitu pro individuální automobilovou dopravu. Takové systémy znamenají poměrně velkou atraktivitu individuální dopravy a systémy alternativní dopravy (veřejná hromadná doprava a bezmotorová doprava) jsou málo konkurenceschopné. Taková města mají tedy vyšší podíl individuální automobilové dopravy (IAD) a jedinou možností regulace této dopravy je omezování parkovacích míst v centru. Avšak tento systém není schopen zajistit v obdobích zvýšeného dopravního provozu plynulou dopravu, a z důvodů prostorové náročnosti silniční dopravy se nevyhne kapacitní nedostatečnosti pro IAD (lidé mají tendenci upřednostňovat IAD dopravu do okamžiku kapacitního zahlcení systému jak dopravy v pohybu, tak v klidu). Příkladem města s tímto systémem komunikací je Ostrava.
- Okružní systém je založen na vybudování alespoň dvou okruhů. Vnější slouží zejména odvedení tranzitní dopravy mimo město (plní tedy funkci obchvatu). Vnitřní, respektive městský, okruh má za cíl ochránit centrum města před intenzivní automobilovou dopravou. Okruhy jsou propojeny radiálami a centrum města je pro tranzitní dopravu zcela neprůjezdné. Do centra města vedou pouze komunikace s malou kapacitou a kapacita uličního systému směrem do centra klesá. Nevýhodou je menší konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy v tangenciálních vztazích mezi okrajovými částmi města a prodloužení délky cest, což se projevuje růstem dopravních výkonů. Příkladem takového města je Brusel.
- Systém bez budování kapacitních komunikací v centru města je založen na městském obchvatu, který odvádí tranzitní dopravu mimo město a k tomu zároveň zajišťuje tangenciální vztahy v rámci širšího centra a okrajových částí města. Kapacita uličního systému směrem do centra klesá. Příkladem takového města je Vídeň, která díky tomuto systému dosahuje příznivější dělbu přepravní práce mezi dopravou individuální, veřejnou a aktivní.
- Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel s ohledem např. na zranitelné skupiny jako jsou děti, senioři, rodiče s kočárky, ženy, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace ve vazbě na celkový koncept města.

- Tvorba pocitových map, bezpečnostní audit veřejných prostranství, bezpečná cesta do školy, inspekce pozemních komunikací atd.

V předchozích opatřeních je nutné zohlednit specifika dle následujících prostorových struktur města:

- Historická jádra měst. Historická jádra měst mají obvykle vysokou estetickou a historickou hodnotu a bývají „velkoplošně“ památkově chráněna (městské památkové rezervace, městské památkové zóny, ale částečně i vesnické památkové rezervace a vesnické památkové zóny). Vyznačují se úzkými ulicemi a nedostatkem prostoru, a nejsou proto vhodná pro individuální automobilovou dopravu, parkování aut snižuje estetiku tohoto prostoru. Proto jsou předmětem největší restrikce pro individuální dopravu. Je nutné zajistit pouze rezidentní parkování a dostupnost dopravy pro poskytování služeb. Obsluha veřejnou dopravou je v určitých případech jako doplněk možná. Tato historická jádra mají malý plošný rozsah, proto vjezd pro návštěvníky není nutný, neboť centrum je dostupné pěší dopravou. Výjimkou je pouze historické centrum hlavního města, které je rozsáhlé a vyžaduje specifický přístup.
- Centrální městská čtvrť. Centrální městská čtvrť se vyznačuje vyšší hustotou osídlení a je vhodná pro obsluhu MHD. I zde je nedostatek prostoru pro IAD, proto ve velkých městech bývají předmětem zavádění rezidenčního parkování.
- Vilová městská čtvrť. Vilová městská čtvrť se naopak vyznačuje dostatkem prostoru pro dopravu v klidu, většina rezidentů má prostor k parkování na svém pozemku. Tyto čtvrti naopak mají menší efektivitu v obsluze MHD, protože hustota osídlení je nižší.
- Sídliště. Sídliště bývají obsluhovány MHD velmi efektivně. Vzhledem k nedostatku pracovních příležitostí v místě jsou velmi výrazné přepravní špičky a naopak málo vytížené spoje v období přepravních sedel. Místo pro dopravu v klidu nebývá dostatečné a jsou nutná opatření pro rezidentní parkování. Řešením mohou být garážovací domy. Ty jsou ale spojeny s vyššími investičními i provozními náklady, a proto jejich využívání musí být zpoplatněné, což může obyvatele sídlišť odrazovat.

Typová opatření SUMP:

- Nastavení typu komunikačního systému města
- Zklidňování historického centra města.
- Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel ve vazbě na celkový koncept města.
- Tvorba pocitových map, bezpečnostní audit veřejných prostranství, bezpečná cesta do školy, inspekce pozemních komunikací atd.

2.2 Osvěta, vzdělávací činnost, kampaně

Kompletní naplnění principu plánování udržitelné mobility vyžaduje změny v dosavadní praxi na mnoha úrovních. Naplnění proběhne za předpokladu, že principy budou přijaty všemi resorty národní úrovně,

budou aplikovány experty a konzultanty, budou promítnuty úředníky měst a krajů do jejich plánovací praxe, principy městské mobility budou osvojeny pedagogy a akademickými pracovníky a předávány dále žákům a studentům na základních, středních i vysokých školách, což vše postupně povede k tomu, že obyvatelé měst začnou přemýšlet o dopadech svého dopravního chování.

Z tohoto důvodu je informovanost, vzdělávání a výměna know-how významnou složkou koncepce městské a aktivní mobility, která cílí na všechny stakeholdery i širokou veřejnost s potřebou uvědomit si principy městské dopravní udržitelnosti, její výhody a přínosy. Vše uvedené je nezbytné pro to, aby byl dopravní systém komplexně přizpůsoben všem a zároveň z něho mohli všichni profitovat. Koncepce městské a aktivní mobility počítá se vzděláváním pomocí těchto nástrojů:

- Konference, workshopy, školení a vzdělávací akce
- Poradenství pro města v oblasti otázek městské mobility
- Odborně zaměřené webové portály
- Metodiky o udržitelné mobilitě a dopravě

Komunikace a participace bývá často klíčem, který rozhoduje o úspěchu opatření v oblasti dopravy a mobility. Každý plán udržitelné městské mobility má mít svůj komunikační a marketingový plán tak, aby města neřešila jen jednorázové kampaně, jako je Evropský týden mobility, Do práce na kole, apod. Je nutné změnit paradigma na několika úrovních:

2.2.1 Změna přístupu politické reprezentace měst

Schválení a implementace návrhů zpracovaných v plánech udržitelné městské mobility se neobejde bez ztotožnění se politických reprezentací měst s nimi. Problém spočívá v tom, že zastupitelstva měst se obměňují každé čtyři roky, zatímco implementace cílů SUMP je záležitostí dlouhodobou. Politické strany se snaží z pochopitelných důvodů sestavovat své politické programy tak, aby oslovily své voliče, a proto je nízká ochota dávat do programu návrhy, které nejsou z hlediska veřejnosti populární, přičemž do této kategorie patří i řada opatření zaměřených na restrikcí individuální automobilové dopravy. Dále je problém skutečnost, že „nepopulárnost“ těchto opatření je mnohdy jen zdánlivá. Navržené cíle nemají za cíl zrušit individuální dopravu, ale umožnit její využívání optimalizovaným způsobem, přičemž výsledkem bude atraktivnější městské prostředí. Problém je tedy řešitelný na základě komunikace odborníků s politiky.

Jako příklad nesouladu vnímání preferencí politiků, odborníků a veřejnosti je níže uveden průzkum z německého Lipska, který dokumentuje chybné vnímání politiků a úřadů, což ústí v konflikty při plánování dopravy:

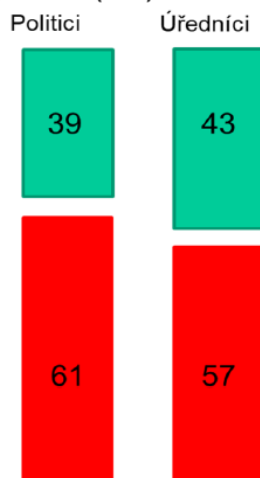
Co občané uvedli
jako své priority
PT = veřejná
doprava
Car = auta



PT +
Car -

PT -
Car +

Jak si politici a úředníci
mysleli, že občané budou
upřednostňovat veřejnou dopravu
(PT) a auta (Car)



Jak si občané představovali,
že politici a úřady budou
upřednostňovat veřejnou
dopravu (PT) a auta (Car)



2.2.2 Změna vnímání problematiky mobility ve sdělovacích prostředcích

Novinářská obec popisuje dopravní problémy velmi často a jejich působení má významný vliv na veřejnost. Charakter novinářské práce vyžaduje velkou mobilitní flexibilitu (nutnost být včas tam, kde se něco děje), a pro tuto profesi je proto automobil jedinou alternativou nutnou k výkonu profese. V reportážích se proto slovo doprava velmi často omezuje pouze na obor individuální automobilové dopravy. I tady je nutné působení odborníků tak, aby i novináři vnímali dopravu komplexně, a mohli tak přispívat k působení na veřejnost i politiky potřebným směrem. Důležité je také větší zapojení státních i nevládních neziskových a příspěvkových organizací a občanských sdružení a spolků, které podporují a rozvíjí výchovu a osvětu ke zlepšení vnímání udržitelné mobility, veřejné dopravy a bezpečnosti v dopravě např. formou informačních a osvětových kampaní.

2.2.3 Změna přístupu veřejnosti

Změna dopravního chování je v konečném důsledku závislá na většinovém chování veřejnosti. Záleží zde nejen na ovlivňování veřejnosti prostřednictvím masmédií a v důsledku vytváření podmínek ze strany politické reprezentace, je rovněž nutná i změna obecného vnímání podstaty mobility ze strany veřejnosti, což se neobejde bez působení na mladou generaci ve školách a bez pozitivního příkladu v rodinách.

Podstatné je pomocí osvěty docílit ohleduplnějšího chování řidičů na českých silnicích a pomoci tak alternativním modům dopravy (pěší, cyklistika) k rychlejšímu rozvoji. Změna dopravního chování musí být založena na využívání jiné, než individuální automobilové dopravy, a to nejen z environmentálního, ale i ekonomického a zdravotního hlediska. Poptávka veřejnosti po alternativních možnostech dopravy postupně roste a záleží čistě na politické vůli vedení obcí, zda tento růst podpoří, nebo je neschopností dlouhodobé a udržitelné vize městského plánování spíše přibrzdí.

2.3 Podpora aktivní mobility

Podpora aktivní mobility je postavena především na aktivitě měst, která byla popsána v předchozích kapitolách. Účel této kapitoly je stanovit cíle, co pro rozvoj aktivní mobility může udělat stát, kraje a jejich organizace.

2.3.1 Úprava pravidel provozu v aktivní mobilitě

Do oblasti provozu aktivní mobility je nutné zahrnout kromě pohybu čistě vlastní silou i další způsoby pohybu pomocí různých druhů prostředků mobility (vozítek), které jsou poháněny zpravidla elektřinou. Typy těchto prostředků se neustále vyvíjejí a rozšiřuje se jejich používání, avšak nejsou stanovena pravidla jejich užívání na různých typech pozemních komunikací. Vystává proto potřeba definovat typy aktivní mobility a vymezit legislativní pravidla pro jejich vzájemnou koexistenci, a to dle typu dopravní infrastruktury a typu užití:

- Typy aktivní mobility:
 - i. Plně aktivní mobilita (zcela bezmotorová) – (pěší, cyklisté silniční, cyklisté terénní, cyklisté rodiny, velké koloběžky, malé skládací koloběžky do 5', in-line, skike, kolečkové lyže, skate board atd.).
 - ii. Částečně motorizovaná (příšlap) – (pedelec, S-pedelec, cyklorikša a nákladní kola)
 - iii. Plně motorizované (elektrokoloběžky malé, elektrokoloběžky velké se sedátky (skútry), koloběžky na spalovací motor, jednokolky, elektro skate board, segway a jiná vyvažovací vozítka atd.)
 - iv. Vozíky pro zvláštní účely (elektrovozíky pro hůře se pohybující lidi, invalidní vozíky elektrické, invalidní vozíky bez motoru atd.)
- Typy komunikací:
 - i. Chodníky
 - ii. Cyklostezky
 - iii. Cyklopruhy na silničních komunikacích
 - iv. Silniční komunikace
 - v. Různé kombinace
- Typy uživatelů:
 - i. Cyklisté v rámci dopravní obslužnosti
 - ii. Silniční cyklisté
 - iii. Terénní cyklisté
 - iv. Rekreační cyklisté
 - v. Rodiny s malými dětmi
 - vi. Hůře se pohybující osoby a osoby se sníženou schopností pohybu.

Opatření pro státní správu:

- Na základě výsledků jednání odborné pracovní skupiny pro aktivní mobilitu rozhodnout o případné přípravě podkladu pro novelu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a o změnách některých souvisejících zákonů, pro stanovení pravidel provozu v oblasti aktivní

mobility s o hledem na potřeby jednotlivých účastníků provozu a typu pozemní komunikace.

2.3.2 Úprava dopravního značení v souvislosti s aktivní mobilitou

V rámci problematiky dopravního značení ve vztahu k aktivní mobilitě je identifikováno několik témat, které bude nutné řešit přípravou podkladů pro návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, případně aktualizací TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. K jednotlivým tématům patří:

- Zavedení sdílené zóny

Je nutné definovat režim *Sdílená zóna*, která rozšiřuje možnosti koexistence vozidel a slabých účastníků ve společném prostoru i do aplikací dosud u nás nevídaných, kde je poměrně silná automobilová doprava, včetně tranzitní funkce a linkové autobusové dopravy. Běžně se jedná např. o průtah nebo křižovatku s několika tisíci auty za den, přednádražní prostor, či významnou obchodní ulici v centru města). Proto zde ani nejsou dovoleny hry dětí. Ukazuje se, že takový režim je překvapivě životaschopný a kapacitní, pokud splníme klíčovou podmínku nízké rychlosti (zpravidla do 20 km/h). Oproti tomu současně užívaný režim „Obytná zóna“ je principiálně předpokládán do oblastí, kde převažuje rezidentní funkce (a la vilová čtvrť rodinných domků), jen zdrojová a cílová doprava a provoz vozidel je velmi slabý (zpravidla jen jednotlivá vozidla v řádu minut). Proto jsou zde i dovoleny hry dětí.

- Úprava dopravního režimu v obcích beroucí ohled na cyklistickou dopravu

Při nastavení dopravního režimu v obcích se vychází především z provozu motorové dopravy, a na specifika cyklistického provozu se zapomíná. Je to dáno mimo jiné tím, že nejsou definovány dopravní značky, které by specifika cyklo dopravy jednoduchým způsobem umožnily zavádět.

- Tematické okruhy k řešení:

- cykloobousměrky,
- křížení a sjednocení práv a povinností,
- snižování počtu dopravních značek,
- nepovinné použití cyklistického opatření,
- prostor s převažující funkcí,
- stezka podél hlavní komunikace,
- kvalita povrchu ve městech a údržba cyklostezek
- světelné signalizace,
- ochranné / víceúčelové pruhy.
- jízda na kole nejen při pravém kraji vozovky,
- zklidněné oblasti a snižování rychlosti,

- možnost provedení zkušebního opatření / pilotní projekty,
- ochrana slabších uživatelů.

Několik z těchto témat se již podařilo zapracovat do legislativy, ale jak ukázala praxe, tak ani s těmito novými úpravami se zatím příliš nepracuje. Na vině mohou být nedostatečná osvěta, či v případě cyklistické zóny nedostatečně řešená legislativní úprava. Nejčastějším důvodem však jsou stále určité předsudky k realizaci cyklistických opatření v celkovém kontextu řešení městské mobility. Na druhé straně se podařilo dokončit TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, které spolu s navazujícími semináři vytváří podmínky pro osvětu v dané problematice.

Opatření pro státní správu:

- **Vytvořit návrh základních tezí pro přípravu novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, zohledňující potřeby cyklodopravy.**

2.3.3 Bezpečnost zranitelných účastníků provozu při zohlednění rozvoje aktivní mobility

Cyklisté jsou nejvíce zranitelní účastníci provozu. Stejně jako pěší nejsou chráněni konstrukcí dopravního prostředku a deformační zónou. Na rozdíl od pěších se však cyklisté pohybují vyšší rychlostí a jsou více v kontaktu s motorovou dopravou. Zaručit bezpečnost cyklistů je proto možné především návrhem bezpečných komunikací, po kterých se cyklisté pohybují. S ohledem na zahraniční výzkumy a statistiky je možno najít přímo úměrný vztah mezi podílem cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a bezpečností dopravy. Orientace měst na podporu cyklodopravy a nemotorové dopravy obecně je nástrojem prevence dopravních nehod.

Pohyb pěších, cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru, resp. jeho bezpečnost, je podmíněna zejména dvěma aspekty:

- uspořádáním prostoru, tzn. druh a typ pozemních komunikací, organizace prostoru (a to nejen dopravním značením),
- používáním prostoru, tj. chováním jeho uživatelů, které je ovlivněno pravidly silničního provozu, jejichž dodržování je ovlivněno nejen jejich znalostmi, ale návyky a zvyklostmi (ty se mohou lišit v rámci jednotlivých měst, území...).

Důležité je, aby se oba aspekty navzájem podporovaly a aby uspořádání prostoru ovlivňovalo jeho užívání tak, aby se jeho uživatelé chovali intuitivně v souladu s požadavky a nemuseli nad tím zvlášť přemýšlet.

Opatření pro státní správu:

- **Legislativně upravit podmínky bezpečného provozu specifických dopravních prostředků (elektrokoloběžky, elektrokola apod.) a koexistenci uživatelů těchto prostředků s ostatními účastníky provozu**
- **Podpořit kampaně a osvětu v oblasti bezpečnosti provozu v aktivní mobilitě.**

2.3.4 Podporovat financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi na úrovni tzv. místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit následujícími specifickými cíli.

2.3.4.1 Podpora zaplňování „prázdných míst na cyklistické síti“ ze strany krajů

Ukazuje se, že některé obce, které leží na navrhované cyklistické síti, mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací. Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z toho důvodu se na cyklistické síti objevují „prázdná místa“, ve kterých se nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou nuceni užívat nebezpečné komunikace vyšších tříd, což rozvoji cyklistické dopravy významně brání.

Pokud se má budovat na území kraje smysluplná kontinuální síť cyklostezek a cyklotras bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), není možné se vyhnout tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně kraje.

Vzhledem k tomu, že obecní struktura je v ČR značně roztráštěná a v řadě regionů jsou velmi malé a ekonomicky slabé obce, je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordinační úlohy se v takovém případě často ujímá kraj, avšak nejedná se o systémové řešení. Nevýhodou malých obcí je nedostatečné odborné personální zajištění pro realizaci takovýchto projektů.

Z tohoto pohledu se je nutné navrhnout sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklodopravu přímo krajem, a to především na území obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit. Po vybudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby dle dohody s obcí majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací může kraj získat např. ze SFDI – kraje se totiž nově staly vhodnými příjemci.

Doporučení pro samosprávu

- Zpracovat krajský generel cyklistické infrastruktury a převzít gesci z obecní úrovně ve venkovském prostoru při budování sítě cyklistické infrastruktury.

2.3.4.2 Podpora odstraňování bariér správců komunikací

Dále se doporučuje vést správce silnic I., II. a III. třídy ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní

bezpečnosti cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Doporučuje se vytvořit podmínky pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic I., II. a III. třídy o řešení bezpečného vedení cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy s preferováním integrace do hlavního dopravního prostoru. Systém spolufinancování vlastní realizace i následné údržby jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklodopravy na silniční síti musí předně vzejít ze strany obce, na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu a koncepční návaznost

Cílem je předcházet těmto problémům:

- Častému opomíjení jiné než motorové dopravy.
- Cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.
- Vícenáklady spojené s dodatečným často komplikovaným řešením infrastruktury pro cyklistickou dopravu zejména ve stísněných prostorových podmínkách v intravilánu obcí.

Dále se doporučuje vytvořit podmínky pro zamezení rizika vzniku bariér pro cyklistickou i pěší dopravu při novostavbách a rekonstrukcích státních komunikací a při realizaci velkých železničních staveb atd. Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při přípravě velkých železničních staveb (kde je správcem Správa železnic), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

- Řešení prostupnosti území v návaznosti na výstavbu velkých dopravních staveb, zajištění průchodnosti pro nemotorovou dopravu.
- Ideální řešit ve fázi studie proveditelnosti nebo DÚR.
- V rámci auditů staveb zvažovat i vliv projektu na prostupnost krajiny a jeho zásah na místní vazby.

2.3.4.3 Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství

Na základě zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy, dle § 58, Ochrana vodních děl, nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) projížďena žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo jako nemotorové vozidlo nesmí jezdit na hrázích a ani dopravní značení by mu to nemělo umožňovat. Při přípravě tohoto zákona se bral v úvahu pouze provoz motorových vozidel, ale bylo opomenuto, že cyklistická doprava má výrazně menší negativní vlivy než provoz motorových vozidel.

K podpoře plošné obsluhy území cyklistickou dopravou je možné využít procesy pozemkových úprav. Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků

a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního aparátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší prostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty. Doporučením je, aby obce a kraje žádaly Státní pozemkový úřad o bezúplatné převody dotčených pozemků, které leží na významných cyklotrasách.

2.3.4.4 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude fungovat jen za předpokladu, pokud bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště železniční.

Doporučuje se finančně podporovat realizaci konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE. Dále v rámci budování dopravních terminálů uplatňovat řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů, v případě míst s velkou poptávkou a s ohledem na finanční možnosti s použitím robotických zakladačů (cyklověž nebo jiné vhodné uspořádání).

2.3.4.5 Navazující podpora sítě nadřazených cyklostezek

Síť nadřazených cyklostezek EuroVelo, Greenways a dálkové sítě cyklotras jsou záležitostí orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky. Jak ukazují zkušenosti ze všech stávajících vybudovaných úseků na tzv. dálkových cyklotrasách (Labská stezka, Moravská stezka, Cyklostezka Bečva, Ohře), nově vybudované úseky vždy přednostně slouží místním občanům, a to jak z pohledu místní dopravy, či volnočasových aktivit. I tyto úseky na dálkových trasách jsou součástí sítě cyklostezek a bezpečných cyklotras, která zajistí plošnou obsluhu území. Národní síť dálkových cyklotras je pak složena z jednotlivých krajských cyklokonceptů, kde jednotlivé kraje si přiřazují své priority při financování vybraných projektů.

Opatření pro státní správu:

- **Navrhnout model budování liniových staveb pro cyklodopravu.**
- **Zajistit součinnost ŘSD ČR a Správy železnic při realizaci či rekonstrukci velkých dopravních staveb s poptávkou po výstavbě cyklistických komunikací.** Pokud např. ŘSD, nebo krajská správa silnic plánuje vybudovat obchvat obce, pak s realizací takové stavby je potřeba současně plánovat i zklidňování, či humanizaci stávajících komunikací, nebo pamatovat na křížení pro bezmotorovou dopravu.

2.3.5 Koordinace aktivní mobility

Funkcí koordinátora je metodické vedení za účelem rozvoje a propagace aktivní mobility. Koordinátor podporuje rozvoj a vyváženost aktivní mobility v území, předává pozitivní příklady z praxe. V případě funkcí koordinátora bude nutné rozhodnout o rozsahu kompetencí, a to ve třech variantách:

- Varianta cyklokoordinátora s kompetencemi k cyklistice, a to jak v rámci dopravní obslužnosti, tak rekreační cyklistiky.
- Varianta koordinátora aktivní mobility, která rozšiřuje kompetence o další oblasti aktivní mobility, zejména pěší.
- Varianta koordinátora mobility s rozšířením kompetencí i na oblast veřejné hromadné dopravy (alternativní mobilita k IAD).

Z hlediska vertikální úrovně je nutné rozlišovat:

- Celostátní úroveň

Na základě zkušeností z jiných států se doporučuje, aby byl národní cyklokoordinátor byl součástí MD nebo jím zřízené organizace. Jeho úkolem bude spolupracovat s jednotlivými pracovními sekcemi, s přidělenými úkoly a zodpovědností. Navrhuje se zřídit:

- Sekci pro oblast odborného a metodického zázemí pro podporu aktivní a městské mobility bude zastupovat konsorcium České silniční společnosti, sekce SAMDI, spolku Partnerství pro městskou mobilitu, dopravních vysokých škol a dalších, na základě dohody o spolupráci z 21. 10. 2020.
- Sekci pro oblast koordinace zpracování legislativních otázek.
- Sekci pro oblast koordinace mezi jednotlivými kraji, tak, aby jejich možný vývoj byl srovnatelný a aby podpořil přenos pozitivních zkušeností mezi kraji a podpořil rozvoj sítě dálkových cyklotras.
- Sekci pro oblast mediální podpory aktivní mobility.

- Krajskou úroveň

Současná role cyklokoordinátorů je definována v rámci jednotlivých krajů individuálně. Je proto vhodné roli ve spolupráci s kraji definovat tak, aby přístup k rozvoji cyklodopravy byl ve všech krajích srovnatelný. Význam funkce krajského cyklokoordinátora bude rovněž záviset na rozdělení kompetencí k rozvoji cyklistické infrastruktury mezi obecní a krajskou samosprávou. V případě ponechání současných kompetencí musí být role krajského koordinátora velmi silná, neboť v podmínkách silné decentralizace na obecní úrovni je realizace projektů cyklistické infrastruktury procházející více obcemi velmi složitá. Z hlediska institucionálního přicházejí v úvahu následující možnosti zajištění funkce koordinátora krajské úrovně:

- Jmenování osoby, která bude plnit funkci krajského zmocněnce pro cyklodopravu / aktivní mobilitu (varianta nepřichází v úvahu, pokud by šlo o řešení celé oblasti alternativní mobility).

- Jmenování instituce plnící roli koordinátora. V současnosti většina krajů zřídila odbornou instituci k řešení problematiky krajské objednávky VHD (krajský organizátor). Role tohoto orgánu by měla být rozšířena i na řešení objednávky MHD jednotlivých měst v kraji, neboť Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících nově vymezuje povinnost dopravního plánování pro všechny objednatele VHD. Tato odborná instituce by rovněž mohla převzít i roli koordinátora cyklistické / aktivní mobility. Tato varianta je vhodná zejména pro případ koordinace alternativní mobility jako celku.
- Koordinační funkci může rovněž převzít odbor mající na starost dopravu na krajském úřadu.
- V případě reformy správy a vlastnictví cyklistické infrastruktury může být funkce koordinátora řešena formou webové aplikace. Správou této platformy by byl pověřen krajský úřad.

Opatření pro státní správu:

- **Na základě odborné diskuse definovat kompetence a institucionální zajištění krajského a celostátního koordinátora cyklodopravy / aktivní mobility / alternativní mobility.**

3 Implementační část

3.1 Legislativa

V současné době není SUMP v českém plánovacím procesu nijak legislativně ukotven. Města jsou významně motivována k jeho pořízení, zejména prostřednictvím vazby na dotační prostředky Operačního programu Doprava (MD) a Integrovaného regionálního operačního programu (MMR). V důsledku tohoto má na začátku roku 2019 většina měst nad 40tis. obyvatel zpracovaný a schválený SUMP, nebo alespoň SUMF.

Zpracování SUMP je v současné době povinné pro čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření, proto města pořizují SUMP aniž by k tomu byla nucena legislativou.

Dlouhodobý horizont

Legislativní opora SUMP může být v dlouhodobém horizontu základem dalšího rozvoje udržitelné městské mobility, pokud vymezí organizační rámec, minimální standardy SUMP ve smyslu monitorování, vyhodnocení a posuzování kvality plánů jako takových. Také může být základnou pro integraci tohoto plánování s ostatními sektory, zejména životním prostředím. Zákon může být dále základem pro stabilní financování SUMP z národních zdrojů a omezení závislosti na zdrojích z EU.

Podle budoucího vývoje bude nutné rozhodnout o případném legislativním ukotvení procesu SUMP, a to z následujících důvodů:

- K tomu, aby SUMP hrál do budoucna významnou a stabilní roli a naplnil ambice, které vyplývají z jeho podstaty, je možné otázku legislativního ukotvení dále diskutovat. Zkušenosti ze zemí, kde je SUMP více a delší dobu zaveden ukazují, že legislativní ukotvení SUMP může být přirozeným a prospěšným vývojovým stupněm.
- Pokud nebude legislativou definován ani klasický strategický plán měst, v případě SUMP bude toto vymezení v budoucnu více naléhavé, ve vazbě na specifickou odbornost v celém procesu SUMP, financování a hodnocení jeho kvality.

Případný výhledový proces přípravy – ať již zákona nového (resp. posouzení možností a konsekvencí jeho zavedení) nebo využití existující právní opory - povede Ministerstvo dopravy ve spolupráci s mezirezortní pracovní skupinou SUMP.

3.2 Zajištění procesu SUMP

Na základě vyhodnocení tzv. první generace SUMP bylo identifikováno, že mnoho měst přistoupilo k zajištění procesu SUMP zpracováním dokumentu na základě smlouvy s konzultantem, který měl zastřešit celou problematiku městské mobility v daném městě. To je nedostatečné, neboť zajištění procesu SUMP musí být postaveno na třech pilířích:

- Město musí hrát v procesu SUMP aktivní roli a musí mít rozhodovací pravomoc. Nemůže tedy jen pasívně přejímat závěry konzultanta, ty jsou jen podkladem pro rozhodování, které musí učinit město. Město proto musí mít již předem jasnou představu o dalším směřování v oblasti

mobility. K tomu je nutné mít buď dostatečné personální zajištění v rámci systemizovaných míst úřadu, nebo je možné tento požadavek naplnit ve spolupráci s odbornou složkou kraje (krajský koordinátor VHD).

- Zpracování odborných podkladů a návrhové části může zajistit externí konzultant. Ten musí vycházet ze specifík daného města a ze záměrů města, které mají být realizovány.
- Proces SUMP je založen na kombinaci tvrdých (investičních) opatření a měkkých opatření (organizační opatření a působení na změnu dopravního chování obyvatel). SUMP se proto neobejde bez velmi silné role propagace, práce s veřejností a marketingu.

Města by měla vytvářet plány městské a aktivní mobility tak, aby byly dostupné nejen v rámci veřejné správy, ale pokud budou vytvářeny ve formátu open data, také pro tvorbu nejrůznějších aplikací.

3.3 Financování

Jedním z cílů procesu SUMP je zabezpečení financování jeho přípravné fáze (na základě tří výše uvedených pilířů) a implementace. Smyslem systematické finanční podpory SUMP je snížit závislost měst na nejistých externích zdrojích, v ideálním případě docílit vyšší a konzistentnější úrovně kvality SUMP a podpořit města v zavádění opatření stanovených v SUMP a jejich akčních plánech, a to na základě stanovené metodiky a minimálních standardů pro SUMP a jeho jednotlivé části.

Současný stav financování SUMP

Většina plánů SUMP (ve smyslu jejich zpracování, nikoliv implementace) je financována z vlastních zdrojů města, v omezené míře z vnějších zdrojů; buďto z dotačních programů MŽP (Národní program Životní prostředí) nebo MPSV (OP Zaměstnanost), případně z dalších nestátních grantových programů. Možnost získání dotačních prostředků na pořízení SUMP je pro města velkou motivací k jejich zpracování. Některá města za dotační prostředky na SUMP chtějí zpracovat pouze dílčí dokumenty (dopravní model, sektorové strategie atd.).

Výhledový stav financování SUMP

Hlavní přínos z implementace SUMP mají města sama, proto by i v budoucnu měla zpracování plánů mobility financovat primárně z vlastních rozpočtů s možností omezeného podílu dotačních prostředků. Význam SUMP pro město bude dále stoupat, v porovnání s infrastrukturními opatřeními se nejedná o významně nákladnou položku v rozpočtu samospráv. Revize a aktualizace dotačních programů umožní městům získat prostředky na spolufinancování SUMP. Tyto dotační programy by měly (pokud žadateli budou města, která již mají SUMP první generace zpracovaný) zohledňovat kvalitu SUMPu předchozí generace a případně míru jeho naplnění. Nemělo by do budoucna být možné, aby město pořídilo celý SUMP za dotační prostředky bez vlastního příspěvku.

V budoucnu by podpora a financování SUMP a jeho implementace měla být více zaměřena na podstatu SUMP, měkká opatření pro stimulaci udržitelné mobility a na zvyšování dovednosti měst komunikovat a zapojovat veřejnost.

3.3.1 Financování z fondů EU

Pro zajištění financování projektů identifikovaných v SUMP z evropských nebo národních dotačních

programů je by měl být SUMP v souladu s podporou mobility v rámci ITI za účelem provázání cílů s dalšími oblastmi rozvoje měst.

3.3.1.1 Operační program doprava 2021 - 2027

Operační program doprava pro období 2021 – 2027 bude v oblasti městské mobility zaměřen na podporu dvou oblastí:

- Podpora rozvoje infrastruktury pro MHD v elektrické trakci. Přednostně budou spolufinancovány projekty rozvojového charakteru, tedy zejména výstavba nových tratí tramvají, trolejbusů a parciálních trolejbusů. Předpokládaná alokace je 11,5 mld. Kč
- Podpora rozvoje silniční telematiky ve městech s předpokládanou alokací 3,8 mld. Kč.

OPD rovněž bude spolufinancovat výstavbu veřejné sítě dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní pohony, z nichž některé budou umístěny v městských oblastech a aglomeracích.

3.3.1.2 Integrovaný regionální operační program (IROP) 2014 – 2020 a 2021 – 2027

Cílem Integrovaného regionálního operačního programu pro programové období 2014-2020 (IROP) je usilovat o vyvážený rozvoj území, zkvalitnit infrastrukturu, zlepšit veřejné služby a veřejnou správu a zajistit tak udržitelný rozvoj v obcích, městech a regionech. IROP usiluje o posílení regionální konkurenceschopnosti a kvality života všech obyvatel ČR. Pro celou strategii IROP je důležité zohlednit zvolená řešení s ohledem na různorodé potřeby, které jsou v jednotlivých oblastech České republiky. Z hlediska regionálního je podpora směřována dle území do všech krajů České republiky. IROP je široce zaměřený program, směřující k vylepšení kvality života v různých částech České republiky. Mezi jedny z hlavních oblastí, do nichž podpora směřuje, jsou silnice II. a III. třídy a dopravní obslužnost (nízkoemisní a bezemisní vozidla veřejné dopravy, výstavba dopravních terminálů, cyklostezek apod.). IROP využívá nejen dotace, ale také inovativnější způsoby využívání finančních prostředků, kterými jsou finanční nástroje nebo integrované nástroje. Pomocí integrovaných nástrojů jsou prostředky EU koncentrovány ve specifických typech území a tím je podporován další rozvoj těchto oblastí, který přispívá k vyrovnání územních rozdílů. Jedná se konkrétně o Integrované územní investice (ITI), Integrované plány rozvoje území (IPRÚ) a Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD).

Nositeli integrovaných nástrojů jsou příslušná města či místní akční skupiny (MAS). Musely se vymezit priority financování, které jsou součástí integrované strategie pro jejich území. Tyto strategie umožní financovat aktivity z různých prioritních os, jednoho či více operačních programů.

Řídícím orgánem IROP je Ministerstvo pro místní rozvoj, které vyhlašuje jednotlivé výzvy. Zároveň stanoví termín výzvy pro příjem žádostí o dotace. Pro čerpání je potřeba zpracovat kvalitní projektový záměr, který je realizovatelný, efektivní, dlouhodobě udržitelný a v souladu s výzvami IROP.

Podporovaná cyklistická infrastruktura v SC 1.2 IROP (SC 4.1 – MAS):

- Cyklodoprava – samostatné stezky, jízdní pruhy a pásy pro cyklisty (a chodce) ke každodenní dojíždě – výstavba / rekonstrukce; liniová opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené jízdní pruhy, piktogramové koridory) ke každodenní dojíždě – úprava / realizace
- Bezpečnost dopravy – stezky, pruhy, pásy pro cyklisty jako součást projektů výstavby / rekonstrukce chodníků

- Terminály a parkovací systémy – parkovací systémy B+R jako součást terminálů / samostatné – výstavba / rekonstrukce
- Na IROP naváže Integrovaný regionální operační program pro programové období 2021-2027 (IROP2), který bude mít velmi podobné zaměření. Opět se předpokládá využití integrovaných nástrojů s tím, že stávající IPRÚ se stanou ITI a pro městské oblasti se tedy stane relevantní pouze jeden integrovaný nástroj. Další rozdíl spočívá ve skutečnosti, že finanční nástroje by měly být využívány ještě intenzivněji a z hlediska regionálního bude omezený okruh intervencí financován i v rámci hl. města Prahy. Pokud jde o podporu udržitelné městské dopravy a cyklodopravy, parametry podporovaných intervencí by měly zůstat v podstatě stejné jako v programovém období 2014-2020.

3.3.2 Národní zdroje

3.3.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Vše výše uvedené v rozsahu zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kterým byl zřízen. SFDI financuje nejen velké akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty, které mají velký přínos pro každého obyvatele České republiky.

Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na:

- výstavbu cyklistické stezky,
- opravu cyklistické stezky
- zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích.

Příjemci příspěvku:

- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti,
- kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh.

Výše příspěvku:

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 %.

Finanční prostředky SFDI nelze kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.

Stálý zájem ze strany územně samosprávných celků o příspěvky na cyklostezky dokládá potřebu financování tohoto typu akcí ve městech a obcích České republiky.

V roce 2020 přišlo na Státní fond dopravní infrastruktury celkem 75 žádostí na výstavbu cyklostezek, s dosud rekordní výší požadovaného příspěvku 833 mil. Kč. Vyřazeny byly i některé žádosti, které splnily formální i věcné náležitosti.

Výbor SFDI proto rozhodl, že k pokrytí schválených příspěvků bude využita alokace finančních prostředků pro rok 2021, která je ve střednědobém výhledu schválena ve stejném objemu jako pro rok 2020, tedy ve výši 200 mil. Kč. V praxi to bude znamenat, že u části schválených příspěvků bude možné začít čerpání prostředků SFDI až v roce 2021.

SFDI umožňuje rovněž financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

3.3.2.2 Modernizační fond

Modernizační fond je vytvořený evropskou směrnicí o EU ETS (směrnice 2003/87/ES). V roce 2018 byl do směrnice mj. přidán nový článek 10d, který Modernizační fond popisuje. Na národní úrovni se zřízení fondu odrazilo v zákoně o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (zákon č. 383/2012 Sb.). Od ledna 2020 je platná novela, která do zákona přidává nový § 12 upravující Modernizační fond. Novela nabývá účinnosti 1. ledna 2021.

Cílem Modernizačního fondu je podpora modernizace energetických soustav a zlepšení energetické účinnosti. Fond není nijak územně omezený a bude podporovat projekty v celém Česku. Podle zákona ale budou při posuzování zvýhodněny projekty realizované v regionech postižených útlumem těžby uhlí. Modernizační fond je vytvořený evropskou směrnicí o EU ETS. Prostředky bude administrovat Státní fond životního prostředí prostřednictvím dílčích programů dle uvedených tematických oblastí. Některé oblasti jsou navrženy komplementárně k operačním programům, aby je mohly doplnit v případě nedostatku prostředků nebo po jejich skončení.

V oblasti dopravy bude využití směřováno do následujících oblastí:

- podpora čisté mobility výstavbou infrastruktury, zejm. dobíjecích a čerpacích stanic, pro alternativní paliva
- podpora čisté mobility pořízováním osobních a užitkových vozidel na alternativní paliva a vybraných vozidel určených pro MHD a veřejnou osobní dopravu.

3.3.3 Nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury

Také kvůli možnému nedostatku financí v evropských a národních fondech je třeba prosazovat a hledat další efektivní a investičně nenáročné způsoby, jak podpořit budování bezpečných komunikací pro bezmotorovou dopravu. Jsou to především:

- Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací – je nutné jednat s Ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak budovat tyto komunikace včetně financování.
- Spolupráce měst a ŘSD ČR, resp. krajské správy silnic při podpoře cyklistické dopravy (zapracovat cyklistická opatření do svých staveb).
- Spolupráce měst a Správy železnic při budování stojanů a úschoven u nádraží a zastávek.

3.4 Zapojení dalších ministerstev

Cílem zapojení příslušných ministerstev je identifikovat a pokud možno i ovlivnit faktory, které mají vliv na městskou mobilitu, nebo jsou jí ovlivněny (např. dopady aktivního způsobu cestování na zdraví

obyvatel). Proto lze doporučit aktualizaci strategií zapojených ministerstev s cílem identifikovat oblasti, které mají vztah k tématu udržitelné městské mobility, nebo podpoře samospráv při tvorbě a implementaci SUMP. Cílem je, aby dotační prostředky na aktivity související s dopravou (v rámci dotačních programů MD, MMR, MŽP) byly podmíněny existencí SUMP a/nebo prokázáním jeho kvality a naplňováním. Např. strategické dokumenty MŽP by měly zohledňovat principy dopravní udržitelnosti a podporovat nejen obměnu vozového parku za ekologická vozidla, ale v rámci možností i větší využívání udržitelných způsobů dopravy.

Ministerstvo pro místní rozvoj

MMR se oblasti dopravy věnuje v rámci Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020 (SRR) a navazujících dvouletých akčních plánů. V rámci Opatření 1.3 – Podpora integrace dopravních systémů je SRR přímo navázána na realizaci SUMP nebo SUMF, dalším relevantním opatřením SRR je Opatření 1.4 – Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury. Primárním finančním zdrojem pro realizaci projektů v rámci těchto opatření je operační program IROP.

Další významnou aktivitou MMR je evropský projekt Partnerství pro městskou mobilitu (PUM) a navazující akční plán. Řada výstupů z tohoto akčního plánu je synergická, nebo se přímo dotýká tématu udržitelné městské dopravy a *Metodiky pro SUMP v ČR*.

Ministerstvo životního prostředí

MŽP se dotýká oblasti udržitelné městské mobility zejména v oblasti znečištění ovzduší, a tedy v tematických strategických dokumentech, zejména v Národním programu snižování emisí ČR (NPSE, 2015), Střednědobé strategii zlepšení kvality ovzduší (do roku 2020) a Programech zlepšení kvality ovzduší (PZKO). Hlavními nástroji pro dosahování těchto cílů v oblasti dopravy jsou obnova vozového parku a přechod na vyšší emisní standardy vozidel a zřizování dopravně-organizačních opatření pro vymístění znečišťující dopravy z hustě osídlených oblastí (nízkoemisní zóny, budování obchvatů apod.). Dalším tematickým strategickým dokumentem je Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015). Jelikož kromě mitigace klimatických změn, jež by měla být součástí plánů udržitelné mobility již v současnosti, je významným tématem i adaptace měst a dopravních systémů, nabízí se užší propojení SUMP s městskými adaptačními strategickými a akčními dokumenty.

Je žádoucí propojit politiku udržitelné mobility ve městech a tvorbu SUMP s místní Agendou 21 (dále MA21, gestorem je Ministerstvo životního prostředí). Jedná se o komplexní/systémový nástroj pro udržitelný rozvoj měst. Je postaven na zpracování analýzy stávajícího stavu v 11 oblastech, na základě dat a indikátorů. Udržitelná mobilita je jednou z oblastí, tvorba SUMP je nedílnou součástí. Benefitem pro města je expertní spolupráce. Zohledněny jsou pro vazby se všemi oblastmi rozvoje města a průřezové oblasti jako práce s veřejností, osvěta a vzdělávání, financování a sdílení dobré praxe. Cíle v rámci MA21 jsou v souladu s principy tohoto dokumentu.

Ministerstvo zdravotnictví

Ministerstvo zdravotnictví zahrnuje téma prevence nemocí a podpory ochrany zdraví a zvyšování zdravotní gramotnosti ve Strategickém rámci rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030, konkrétně se jedná o specifický cíl 1.2 – Prevence nemocí, podpora a ochrana zdraví; zvyšování zdravotní gramotnosti.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

MŠMT se tématu dopravy věnuje zejména v oblastech bezpečnosti a prevence úrazů, v Národní strategii primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2019–2027 a Akční plán realizace Národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2019–2021.

Hlavní oblastí, v níž se Národní strategie může potkávat s Programem SUMP, je způsob dopravy dětí do škol. Vytvoření podmínek pro dopravně bezpečnou cestu do školy není v kompetenci MŠMT ani škol samotných, jedná se však o téma, které je jedním ze zásadních bodů plánu udržitelné městské mobility. MŠMT, jakkoliv nemá finanční ani odborné kapacity tyto aktivity samo zajistit, může vyjádřit podporu specifickým programům zaměřeným na podporu aktivního způsobu dopravy dětí do škol (a monitorování způsobu dopravy do škol) a tvorbě podmínek pro zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě (např. školním plánům mobility). Zde je nutná koordinace a odborné vedení ze strany dopravních odborníků na krajích a městech. Mnoho škol již dnes monitoruje a dlouhodobě řeší způsob dopravy dětí do škol, je velmi výhodné jak pro MŠMT, tak pro naplňování Programu SUMP, aby se tento monitoring organizovaný zřizovateli škol rozšiřoval i na ostatní školy.

Významným tématem, kterému je třeba věnovat více pozornosti, je osvěta a vzdělávání v širších dopadech způsobů cestování do/ze školy na život ve městě, a to formou spolupráce zřizovatelů škol s odbornými kapacitami měst a krajů. Uvedené roviny vztahu dopravy a vzdělávání by měly být zohledněny v aktualizacích kurikulárních dokumentů MŠMT.

Ministerstvo průmyslu a obchodu

MPO v součinnosti s MD a MŽP připravilo meziresortní dokument Národní akční plán čisté mobility (2015), aktualizovaný v roce 2020. V této aktualizaci je i opatření E10 Vytvoření regulačního rámce v oblasti tzv. lehké elektromobility.

3.5 Zapojení a role krajů

K září 2020 není ze strany MD vnímána potřeba prosazovat zavedení krajských plánů mobility. Větší pozornost je třeba věnovat plánům mobility pro vybrané lokality (průmyslové zóny, areály a stavby generující dopravu; chráněná území), část z nich budou v budoucnu zajišťovat kraje. Kraje budou dále koordinovat SUMPy a zajišťovat odbornou pomoc městům prostřednictvím stávajících krajských koordinátorů dopravní obslužnosti, jejichž současná agenda zaměřená na veřejnou dopravu bude rozšířena o téma SUMP. Vznikne tak pozice krajského koordinátora mobility.

Krajský koordinátor mobility zprostředkovává komunikaci mezi MD a (zejména menšími) městy, která nemají vlastní koordinátory mobility, a zajišťuje jim odbornou pomoc. Náplní jejich činnosti bude mj.: naplňovat Program SUMP na místní/krajské úrovni, koordinovat aktivity a záměry ve svém zájmovém území ve prospěch dopravní udržitelnosti a poskytovat informace o městské mobilitě v rámci kraje.

3.6 Připravované návazné metodiky – manuály

Níže uvedené metodiky budou postupně připravovány na základě spolupráce s výzkumnými organizacemi např. prostřednictvím grantů TAČR.

- Procesní metodika (aktualizace metodiky CDV)
- Školící program pro dopravní modelování (Inovativní přístupy matematického modelování dopravy pro udržitelný rozvoj měst a regionů)
- Plány dopravní obslužnosti měst
- Parkovací politika – IAD (Návrh: Podpora samospráv v tvorbě a hodnocení parkovacích politik)
- Zavádění nízkoemisních zón
- Metodika pro firemní a školní plány mobility
- Metodika pro zavádění principů rovnosti a zohledňování specifických potřeb zranitelných skupin.
- Metodika pro vyhodnocování SUMP (Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility)
- Metodika pro městskou logistiku
- Metodika pro odhad generování dopravní zátěže z jednotlivých typů plánované zástavby (Návrh aktualizace: Prognóza intenzit dopravy v územních celcích za využití inovativních metod stanovení generované dopravy)
- Metodika pro participaci veřejnosti – partnerství pro městskou mobilitu – metodika, manuál, nebo školení
- Metodika pro průzkum dopravního chování obyvatelstva - Metodika aktivně-cestovního průzkumu
- Metodika tvorby veřejných prostranství (Humanizace uličního prostoru ke zvýšení kvality života ve městech a obcích)
- Metodika pro zpracování zadávacích dokumentací (technických specifikací) na zpracování plánů udržitelné městské mobility
- Metodika pro zavádění běžných dobíjecích míst pro elektromobilitu

3.7 Přílohy

1. Příloha č. 1: Cíle a typová opatření dle kategorií měst

Příloha rozpracovává cíle a typová opatření s ohledem na definované kategorie měst.

2. Tabulky opatření a indikátorů pro státní správu

Příloha je přehledem opatření pro státní správu včetně stanovení gescí, termínů a způsobu financování

3. Analytická část

3.8 Seznam zkratek

Bike and Ride (B+R) – zaparkuj kolo a jed'

Bikesharing – sdílení kol

Brownfield – nevyužívaná, zanedbaná popřípadě kontaminovaná nemovitost

EACI – Agentura pro konkurenceschopnost a inovace

EIA – hodnocení vlivu záměru na životní prostředí

ELTIS – observatoř městské mobility

Carsharing – systém sdílení auta

Carpooling – systém sdíleného místa v autě

CO₂ – oxid uhličitý

e-government – správa věcí veřejných za využití moderních elektronických nástrojů

Elektrokolo – jízdní kolo poháněné elektrickou energií

Elektrobus – autobus na elektrický pohon (napájení z baterií)

Fragmentace (krajiny) – dělení ucelených částí krajiny bariérami, které znesnadňují volnou migraci organismů (bariérou může být dopravní infrastruktura nebo rozšiřující se osídlení)

IAD – individuální automobilová doprava

ICT (Information and Communication Technologies) – informační a komunikační technologie

Iniciativa CIVITAS – síť měst

JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – agentura zřízená Evropskou investiční bankou poskytující technickou pomoc státům EU

Kiss and Ride (K+R) – polib a jed' – parkování pro krátké zastavení

MaaS – Mobilita jako služba. Záměrem konceptu je, že v budoucnu si lidé budou kupovat službu určitého operátora mobility, obdobně jako dnes u mobilního operátora. Koncept tedy představuje přelomový koncept dopravy, který by mohl minimálně narušit současné modely poskytování dopravy, a to především ve městech. MaaS by měl nabídnout „balíček“ osobní mobility, který nejlépe odpovídá životnímu stylu a potřebám jednotlivce a který zajišťují modely zpracované na základě poskytnutých dat. Tato služba umožní integrované plánování cesty a plateb na principu jednoho nákupu (one-stop-shop). MaaS zahrne různé druhy hromadné dopravy a/nebo sdílená vozidla a kola, informace pro cestující o různých druzích dopravy a integrovaný rezervační a platební systém.

MHD – městská hromadná doprava – systém veřejné hromadné dopravy objednávaný příslušným městem zpravidla na svém území

MMR – ministerstvo pro místní rozvoj

MPO – ministerstvo průmyslu a obchodu

MZd – ministerstvo zdravotnictví

MŽP – ministerstvo životního prostředí

MŠMT – ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy

Multimodalita – způsob dopravy, při kterém se využívají různé dopravní módy

Parciální trolejbus – trolejbus vybavený bateriemi, díky kterým je schopen jízdy i na úsecích bez troleje

Park and Ride (P+R) – zaparkuj a jed'

Pedelec – (z angl. **pedal electric cycle**), jedná se o elektrokolo, jehož elektrický pohon je aktivní pouze při šlapání (elektrokolo s asistencí při šlapání). Pedelec je vybaven omezovačem, tzn. asistence elektromotorem se automaticky vypíná při rychlosti 25 km/h

SDGs (Sustainable Development Goals) – cíle udržitelného rozvoje

SEA (Strategic Environmental Assessment) – posuzování vlivu koncepcí na životní prostředí

Smart City – chytré město

S-pedelec – pedelec s omezovačem při rychlosti 40 km/h

SPZ – stará průmyslová zóna

Subsidiarita – rozhodování a zodpovědnost ve veřejných záležitostech se odehrává na tom nejnižším stupni veřejné správy, který je ještě efektivní (je tedy nejbližší občanům)

Suburbánní oblast – zázemí města, které je charakterizováno vysokým procentem dojížděky do zaměstnání do jádrového města aglomerace

SUMF – Sustainable Urban Mobility Framework – Rámec udržitelné městské mobility

SUMP (případně PUMM) – Sustainable Urban Mobility Plan – Plán udržitelné městské mobility

TIA/TA (Transport Impac Assessment) – hodnocení vlivu koncepcí a záměrů na dopravu

TMP (Transport Master Plan) – plán dopravy

Tram-train systém – kombinace železničního a tramvajového systému. Umožňuje provozovat vozidla po železničních a tramvajových tratích, čímž odpadá nutnost přestupu cestujících. Tyto systémy jsou rozvinuty zejména v Německu a ve Francii, poprvé byl tento systém uveden do provozu v německém Karlsruhe.

VHD – veřejná hromadná doprava – systém veřejné hromadné dopravy, a to buď jako veřejná služba objednávaná příslušným objednatelem (obec, kraj, stát) nebo provozovaná na komerčním principu (meziregionální a dálková autobusová linková doprava a vybrané linky dálkové železniční dopravy)

Vyrovňovací platby – platby, kterými se na základě smlouvy realizuje objednávka veřejné služby v přepravě cestujících. Vzhledem k tomu, že veřejný sektor veřejnou službu objednává, nejedná se o dotaci.