



Ministerstvo dopravy

Příloha 1

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030

Cíle a typová opatření dle kategorií měst

OBSAH

1.1	Příprava plánů udržitelné městské mobility dle kategorií měst	3
1.1.1	Města nad 500 tis. obyvatel - kategorie A (hlavní město Praha)	3
1.1.2	Města velikosti 250 tis. – 500 tis. obyvatel - kategorie B (Brno a Ostrava).....	7
1.1.3	Města velikosti 75 tis. – 250 tis. obyvatel - kategorie C	12
1.1.4	Města velikosti 42 tis. – 75 tis. Obyvatel - kategorie D	17
1.1.5	Města velikosti 25 tis. – 42 tis. obyvatel - kategorie E	21
1.1.6	Města velikosti do 25 tis. obyvatel - kategorie F.....	27
1.2	Tabulka opatření plánů udržitelné městské mobility dle kategorií měst	31

1.1 Příprava plánů udržitelné městské mobility dle 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 navržen pro jednotlivé kategorie měst.

Kategorizace měst je provedena podle počtu obyvatel se zohledněním velikosti města a je charakterizována podle obecného principu tvorby SUMP (čtyři hierarchicky uspořádané fáze), tak aby v rámci výběru a nastavení opatření pro příslušné fáze, jednotlivá města vycházela ze svých specifíků. Jedná se o individuální přístup každého města v rámci výběru opatření, která podpoří udržitelné plánování městské mobility.

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

Z hlediska plánování udržitelné městské mobility patří do této kategorie v podmínkách ČR hlavní město Praha, které má výjimečné postavení. Hlavní město má velké možnosti ve využívání veřejné hromadné dopravy, a to včetně městské a příměstské železnice. Problémem je zajistit vztahy mezi městem a rozsáhlou suburbánní oblastí se značným počtem obyvatel v suburbiích, které není možné kompenzovat adekvátním rozvojem kapacit silniční infrastruktury I, II. a III. třídy. Významná část obyvatel suburbií dojíždí za prací do Prahy, a zejména v ranní a večerní špičce vzniká mnoho dopravních zácp, a to jak v rámci celé suburbánní oblasti, na vnějším kordonu Prahy i uvnitř města. Jedním z podkladů pro zpracování SUMP musí být podrobný čtyřstupňový multimodální dopravní model.

- **Zvýšení aktivní mobility.** V podmínkách hlavního města je pěší a cyklistická doprava nezbytnou součástí uspokojování potřeb po mobilitě, a proto je nutné vytvářet lepší podmínky pro pěší dopravu na krátké vzdálenosti vytvářením kvalitního polyfunkčního prostředí uličního prostoru. Důležitým tématem je vytvářet takové podmínky, aby se výrazným způsobem zvýšila důvěra občanů v pěší dopravu a cyklistiku zejména žáků do škol. V případě cyklistické dopravy v hlavním městě vždy půjde spíše o doplňkový systém, a to s ohledem na klimatické podmínky města (výrazně menší využití v zimním období) a jeho geomorfologii.
- **Optimalizace nákladní dopravy ve městech.** Problematika městské logistiky je v hlavním městě jednou z klíčových oblastí. Pražské historické centrum je značně rozsáhlé a vyžaduje specifická řešení. Z tohoto důvodu je pražská městská logistika řešena samostatným procesem mimo samotný PUMM. Vedle zásobovací městské logistiky je důležité, že stavební logistika může využívat vodní cestu, která prochází přímo centrální částí města.
- **Průřezový cíl:** Zdokonalit telematické systémy ve městě a v aglomeraci na bázi konceptu Smart City.
- **Úprava veřejného prostoru.** Komunikační systém hlavního města je budován na bázi okružního systému, který má ochránit centrální část města před městskou tranzitní dopravou. Cílem je zklidnění centra města a jeho uvolnění pro veřejný život a další funkce s tím související.
- **Typová opatření:**
 1. **Předcházení potřebám po mobilitě**

Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- 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 (home office, 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.

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

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

- Zpracování podrobného čtyřstupňového multimodálního dopravního modelu.
- 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: nastavená cena za parkování je taková, aby v době zvýšené poptávky zůstávalo alespoň 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 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění).
- Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón.
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora pěší dopravy a cyklistiky.
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, 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 cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).

- Podpora konceptu Mobilita jako služba.

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Další rozvoj společného IDS pro hlavní město Prahu a Středočeský kraj.
- Provázání individuální a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť P+R, K+R primárně u příměstské a sekundárně u městské hromadné dopravy.
- Provázání bezmotorové a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť B+R u městské a příměstské dopravy
- Zřizování autobusových pruhů pro pravidelnou veřejnou linkovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel a stárnutí populace.

Cíl: Zvýšení významu aktivní mobility

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a v aglomeraci.
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS (včetně tarifního).
- 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.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.
- Zapojení sdílené mobility (např. bikesharing a carsharing) do systému IDS, včetně tarifního provázání.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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. cykloprovozu) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.

Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech

- Zavádění konceptu městské logistiky (city logistiky).

3. Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

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

- Zpracování plánu dopravní obslužnosti města včetně stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie.

Cíl: Zlepšení kvalitativních standardů VHD

- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě.
- Zřizování dispečinku VHD nejen pro hlavní město, ale i pro Středočeský kraj k praktickému zajištění přestupního režimu ve VHD v rámci integrovaného dopravního systému (IDS).
- Podpora vzniku a modernizace terminálů osobní dopravy v aglomeraci.
- Pořízení kapacitnějších souprav pro pražskou železniční příměstskou dopravu (patrové jednotky délky 200 m pro tratě ve směru Kolín, Lysá n/L, Benešov a Beroun).
- Kvalitní vozidla (z hlediska kvalitativních standardů je nutné, aby nová nebo modernizovaná vozidla byla alespoň částečně nízkopodlažní a zohledňovala potřeby specifických skupin obyvatel).
- Zavádění progresivních odbavovacích systémů ve veřejné hromadné dopravě.
- Zvýšení sociálně -bezpečnostních standardů; osvětlení zastávek a terminálů, vyškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD
- Další rozvoj telematiky ve VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Další rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci (linka D metra, kompletní tramvajové sítě v centru města, výstavba nových tramvajových tratí ve vnější části města, rozvoj sítě parciálních trolejbusů).
- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- 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.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy města.
- Parkovací politika pro cyklodopravu.
- 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, sportovních a kulturních zařízeních).

- 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.

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

- Podpora zavádění alternativních energií 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 (do doby, kdy podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharing.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy.

4. Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

- 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.

1.1.2 Města velikosti 250 tis. – 500 tis. obyvatel - kategorie B (Brno a

Ostrava)

Jedním z podkladů pro zpracování PUMM musí být u této kategorie měst podrobný čtyřstupňový multimodální dopravní model.

- **Stupeň automobilizace.** Vývoj stupně automobilizace ve velkých městech má velmi nepříznivý trend.
- **Podpora většího využívání veřejné hromadné dopravy.** Níže uvedené cíle a typová opatření jsou pro plánování udržitelné mobility měst této kategorie a jejich suburbánních oblastí zcela zásadní.
- **Podpora aktivní mobility.** V podmínkách této kategorie měst je podpora využívání aktivní mobility – pěší a cyklistické nezbytnou součástí uspokojování potřeb po mobilitě. Proto je nezbytné vytvářet pro pěší lepší podmínky na krátké vzdálenosti vytvářením kvalitního prostředí uličního prostoru. Problematika mobility do škol je i v těchto městech důležitým a zásadním problémem. Cyklistická doprava je spíše doplňkovým systémem a sezónní záležitostí. Cyklostezky pro pravidelné dojíždění je nutné v rámci této kategorie měst postupně dobudovat tak, aby byly kompletní a tvořily ucelené trasy. Postupně zavádět systém bikesharingu umožňující větší pružnost využívání cyklistické dopravy. Výhodou je možnost přepravy jízdních kol příměstskou železnicí.
- **Optimalizace nákladní dopravy.** Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky) – oblast zásobování obchodů, lékáren a e-komerce, logistika pro řemeslníky, stavební logistika – těžká auta, a svoz odpadů (zpětná logistika)
- **Snížení vlivu individuální dopravy na životní prostředí.** Zásadní je postupná změna dopravního chování obyvatel a zároveň postupné přecházení na alternativní energie pro individuální dopravu.
- **Úprava veřejného prostoru.** Humanizace uličního prostoru je velmi důležitá a musí být realizována na základě podmínek vycházejících z charakteru komunikační sítě města.
- **Typová opatření:**

1. Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- 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 rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru.
- Zavádění e-Governmentu.
- Zahušťování zástavby namísto suburbanizace (např. prostřednictvím využití a přeměny brownfields).
- Podpora alternativních forem práce (home office, 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.

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

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

- Zpracování podrobného čtyřstupňového multimodálního dopravního modelu.
- 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.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zavádění a rozvoj IDS
- 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.
- Zřízení autobusových pruhů pro pravidelnou veřejnou linkovou autobusovou dopravu na příjezdech do jádrových měst aglomerace.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel a stárnutí populace.

Cíl: Zvýšení významu aktivní mobility

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.
- 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.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.
- Zapojení sdílené mobility (bikesharing a carsharing) do systému IDS, včetně tarifního provázání.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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. cyklo dopravy) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.

Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech

- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky) – oblast zásobování obchodů, lékáren a e-komerce, logistika pro řemeslníky, stavební logistika – těžká auta, a svoz odpadů (zpětná logistika).

3. Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

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

Cíl: Zlepšení kvalitativních standardů VHD

- 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 a 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, vyškolení obslužného personálu a řidičů.

- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.
- Další rozvoj telematiky ve VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.
- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- 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.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy města a doplnění městského mobiliáře pro pěší.
- Parkovací politika pro cyklodopravu.
- 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, sportovních a kulturních zařízeních).
- 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.

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

- Podpora zavádění alternativních energií 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.

- Zvýhodnění 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 (dokud podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharing.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy

4. Úprava veřejného prostoru

Cíl: **Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život**

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

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

Třetí skupina měst je poslední skupinou, pro kterou jsou cíleny metodiky zpracování plánů udržitelné městské mobility evropské a národní úrovně. U této skupiny měst je nutné rozvíjet kvalitní a atraktivní systémy veřejné hromadné dopravy. Velký význam má rovněž aktivní mobilita, a to s ohledem na skutečnost, že délka cest v těchto městech je pro cyklistickou dopravu optimální.

Jedním z podkladů pro zpracování PUMM musí být **čtyřstupňový multimodální dopravní model**.

- **Stupeň automobilizace.** Vývoj stupně automobilizace má i ve městech „krajského typu“ nepříznivý trend. Doporučením pro města této kategorie je příprava na zavádění systému rezidenčního parkování. Města zpoplatňují parkování většinou v samotném centru města, tak aby docházelo k postupnému snižování počtu parkovacích míst a zavádění restrikcí ke vjezdu. I u této kategorie měst má systém carsharingu velký potenciál.
- **Podpora většího využívání veřejné hromadné dopravy.** Silné přepravní proudy v rámci této kategorie měst se již koncentrují do menšího počtu směrů, klesá průměrná přepravní vzdálenost a klesá podíl MHD na realizaci počtu cest ve městě. I přesto má veřejná hromadná doprava stále velký význam a musí být proto atraktivní. Pro nejzatíženější směry mají zásadní význam dopravní systémy přímo napájené elektrickou energií (tramvaje nebo trolejbusy). Významným způsobem vzrůstá význam integrace s krajskou objednávkou veřejné dopravy, nastavení spolupráce s krajem v oblasti objednávání veřejné dopravy je velmi zásadní. Realizace parkovišť PaR má stále svůj význam, i když naléhavost jejich zavádění v porovnání s většími městy je již nižší. Naopak opatření k zavádění autobusových pruhů na vjezdech do těchto měst již nejsou obvykle

nutná. Důležité je podporovat síť páteřních linek MHD v elektrické trakci a na ně navazující síť elektrobusů.

- **Podpora aktivní mobility.** Potenciál pro aktivní mobilitu vzhledem ke zkracující se průměrné délce cest po městě vzrůstá, a proto je nutné rozvíjet síť bezpečných cyklotras a odstraňovat bariéry pro pěší. Význam cyklo dopravy se v jednotlivých městech této kategorie odvíjí především od místních klimatických a geomorfologických podmínek. Podpora systému bikesharingu je významná. Cyklostezky pro pravidelné dojíždění je nutné v této kategorii měst postupně budovat, tak aby byly trasy kompletní. Vyšší pružnost ve využívání cyklistické dopravy je realizována postupným zaváděním systému bikesharingu a zlepšování podmínek pro parkování jízdních kol, a to zejména v terminálech veřejné hromadné dopravy.
- **Optimalizace nákladní dopravy.** Problematika městské logistiky je v této kategorii měst důležitá, zejména v oblasti zásobování širšího centra města. Jde však o opatření organizačního charakteru bez potřeby investovat do velkých logistických zařízení.
- **Snížení vlivu individuální dopravy na životní prostředí.** Důležitá a velmi významná je postupná změna dopravního chování lidí a postupné přecházení na alternativní energie pro individuální dopravu.
- **Úprava veřejného prostoru.** Ve městech krajského typu je důležité přistoupit k humanizaci uličního prostoru, a to na základě podmínek vycházejících z charakteru komunikační sítě města. Vzhledem k menší rozloze historického centra je nutné jeho výrazné zklidnění. Humanizace uličního prostoru je velmi důležitá a musí být realizována na základě podmínek vycházejících z charakteru komunikační sítě města.
- **Typová opatření**

1. Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: **Snížení poptávky po mobilitě ve městě**

- 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 (home office, 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.

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

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

- Zpracování čtyřstupňového multimodálního dopravního modelu.
- 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 částí města.
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, 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 cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zavádění a rozvoj IDS (pro Královéhradecký a Pardubický kraj je vhodný společný IDS).
- 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.
- Zřizování autobusových a trolejbusových pruhů pro pravidelnou veřejnou linkovou autobusovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.

Cíl: Zvýšení významu aktivní mobility

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.

- 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.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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. cyklo dopravy) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.

Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech

- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky) – oblast zásobování obchodů, lékáren a e-komerce, logistika pro řemeslníky, stavební logistika – těžká auta, a svoz odpadů (zpětná logistika), zejména jde o organizační opatření.

3. Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

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

Cíl: Zlepšení kvalitativní standardů VHD

- 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, vyškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.
- Další rozvoj telematiky ve VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.
- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- 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.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zapracování pěší dopravy do generelu dopravy města.
- Parkovací politika pro cyklodopravu.
- 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.

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

- Podpora zavádění alternativních energií 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, odklízení 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 (dokud podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharing.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.

- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy

4. Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

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

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

Konkurenceschopnost systému městské hromadné dopravy u měst této kategorie ve vztahu k využívání IAD klesá. Velmi důležitou roli proto hraje vytváření vhodných podmínek pro aktivní mobilitu (pěší, cyklistickou).

Jedním z podkladů pro zpracování SUMP musí být alespoň zjednodušený dopravní model pro jednotlivé dopravní módy. Dopravní vztahy ve městech této kategorie jsou již jednodušší a zpracování plnohodnotného dopravního modelu není povinně vyžadováno, protože je velmi nákladné a pro města této kategorie velmi zatěžující.

- **Stupeň automobilizace.** Vývoj stupně automobilizace má i ve městech „krajského typu“ nepříznivý trend. Doporučením pro města této kategorie je příprava na zavádění systému rezidenčního parkování. Města zpoplatňují parkování většinou v samotném centru města, tak aby docházelo k postupnému snižování počtu parkovacích míst a zavádění restrikcí ke vjezdu. I u této kategorie měst má systém carsharingu velký potenciál.
- **Podpora většího využívání veřejné hromadné dopravy.** Silné přepravní proudy v rámci této kategorie měst se již koncentrují do menšího počtu směrů, klesá průměrná přepravní vzdálenost a klesá podíl MHD na realizaci počtu cest ve městě. I přesto má veřejná hromadná doprava stále velký význam a musí být proto atraktivní. Pro nejzatíženější směry mají zásadní význam dopravní systémy přímo napájené elektrickou energií (tramvaje nebo trolejbusy). Významným způsobem vzrůstá význam integrace s krajskou objednávkou veřejné dopravy, nastavení spolupráce s krajem v oblasti objednávání veřejné dopravy je zásadní. Realizace parkovišť PaR, má stále svůj význam, i když naléhavost jejich zavádění v porovnání s většími městy je již nižší. Naopak opatření k zavádění autobusových pruhů na vjezdech do těchto měst již nejsou obvykle nutná.
- **Zkvalitnění veřejné hromadné dopravy.** Důležité je podporovat síť páteřních linek MHD v elektrické trakci a na ně navazující síť elektrobusů.
- **Podpora aktivní mobility.** Potenciál pro aktivní mobilitu vzhledem ke zkracující se průměrné délce cest po městě vzrůstá, a proto je nutné rozvíjet síť bezpečných cyklotras a odstraňovat

bariéry pro pěší. Význam cyklodopravy se v jednotlivých městech této kategorie odvíjí především od místních klimatických a geomorfologických podmínek. Podpora systému bikesharingu je významná.

- **Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu.** Cyklostezky pro pravidelné dojíždění je nutné v této kategorii měst postupně budovat, tak aby byly trasy kompletní. Vyšší pružnost ve využívání cyklistické dopravy je realizována postupným zaváděním systému bikesharingu a zlepšování podmínek pro parkování jízdních kol, a to zejména v terminálech veřejné hromadné dopravy.
- **Snížení vlivu individuální dopravy na životní prostředí.** Důležitá a velmi významná je postupná změna dopravního chování lidí a postupné přecházení na alternativní energie pro individuální dopravu.
- **Optimalizace nákladní dopravy.** Problematika městské logistiky je v této kategorii měst důležitá, zejména v oblasti zásobování širšího centra města. Jde však o opatření organizačního charakteru bez potřeby investovat do velkých logistických zařízení.
- **Typová opatření**

1. Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: **Snížení poptávky po mobilitě ve městě**

- 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 rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru.
- Zavádění e-Governmentu.
- Zahušťování zástavby namísto suburbanizace (např. prostřednictvím využití a přeměny brownfields).
- Podpora alternativních forem práce (home office, 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.

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

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

- Zpracování zjednodušeného dopravního modelu.
- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)
- Podpora systému carsharingu a bike sharingu.
- Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón města.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.

- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zavádění a další rozvoj IDS.
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů (tzv. Lindau model)
- Provázání bezmotorové a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť B+R u městské a příměstské dopravy.
- Provázání individuální veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť P+R, K+R primárně u příměstské a sekundárně u městské hromadné dopravy.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.

Cíl: Zvýšení aktivní mobility

- Integrace sdílené mobility (bikesharing , carsharing) do systému IDS (včetně tarifního).
- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- 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.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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. cyklo dopravy) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.

Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech

- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky) – oblast zásobování obchodů, lékáren a e-komerce, logistika pro řemeslníky, stavební logistika – těžká auta, a svoz odpadů (zpětná logistika), a to ve formě organizačních opatření.

3. Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

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

Cíl: Zlepšení kvalitativní standardů VHD

- 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, vyškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.
- Další rozvoj telematiky ve VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.
- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- 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.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy měst.
- Parkovací politika pro cyklodopravu.
- 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, kulturních a sportovních zařízeních).

- 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.

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

- Podpora zavádění alternativních energií v IAD (rozvoj sítě veřejných dobíjecích a plnicích stanic).
- 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 (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

4. Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

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

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

V rámci této skupiny měst má samostatná MHD velmi omezené možnosti. Jedním z podkladů pro zpracování SUMP může být **zjednodušený dopravní model pro jednotlivé dopravní módy**. Problém stupně automobilizace je v této kategorii měst vzhledem k veřejnému prostoru stále ještě významný, i když je omezen na menší části města. Restrikce v parkování se týkají pouze historického centra města. Zavedení rezidentního parkování se předpokládá spíše omezeně.

- **Podpora většího využívání veřejné hromadné dopravy.** Silné přepravní proudy v rámci této

kategorie měst se koncentrují do velmi omezeného počtu směrů, klesá průměrná přepravní vzdálenost a klesá podíl MHD na realizaci počtu cest ve městě. I přesto má veřejná hromadná doprava stále svůj význam jako alternativa k dopravě individuální. Dopravní systémy přímo napájené elektrickou energií (parciální trolejbusy) jsou významné, a to zejména s ohledem na oblast čisté mobility a energetických úspor. Zásadní je nastavit integraci veřejné dopravy s krajskou objednávkou veřejné hromadné dopravy. Parkoviště PaR mají již menší význam, nicméně stále mají v určitých případech své opodstatnění. Opatření k zavádění autobusových pruhů na vjezdech do těchto měst nebudou zpravidla zaváděna.

- **Zkvalitnění veřejné hromadné dopravy.** Všechna opatření jsou pro problematiku mobility v této kategorii měst a jejich suburbánních oblastech vhodná. Důležité je podporovat síť páteřních linek MHD v elektrické trakci (parciální trolejbusy) a na ně navazující síť elektrobuses, případně samostatný systém elektrobuses s cílem provázat systému MHD s příměstskými linkami do funkčního celku. Vzhledem ke zkracující se průměrné délce cest po městě vzrůstá potenciál aktivní mobility. Proto je nutné v rámci města rozvíjet síť bezpečných a bezbariérových prvků pro aktivní mobilitu (cyklotrasy a pěší chůzi). V rámci cyklodopravy podporovat systém bikesharingu. _Význam cyklodopravy se v jednotlivých městech tohoto typu odvíjí od místních klimatických a geomorfologických podmínek, od stavu infrastruktury a služeb._V podmínkách této kategorie měst je podpora využívání aktivní mobility – pěší a cyklistické - nezbytnou součástí uspokojování potřeb po mobilitě. Proto je nutné zajistit lepší podmínky pro pěší na krátké vzdálenosti vytvářením kvalitního prostředí uličního prostoru. Problematika mobility do škol je i v těchto městech důležitým a zásadním problémem. Cyklistická doprava je doplňkovým systémem a s ohledem na klimatické podmínky území sezónní záležitostí. Existence odpovídající infrastruktury, služeb a ohleduplnost řidičů osobních a nákladních automobilů ke zranitelným účastníkům provozu podpoří zvýšení využívání kol i v obcích dané kategorie.
- **Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu.** Postupné budování cyklostezek pro pravidelné dojíždění. I v těchto městech má velký význam systém bikesharing. Na významných místech, v terminálech veřejné hromadné dopravy, je nutné vytvářet lepší předpoklady pro parkování jízdních kol. Zabezpečit možnost přepravy jízdních kol příměstskou železnicí.
- **Snížení vlivu individuální dopravy na životní prostředí.** Důležitá je postupná změna dopravního chování lidí a postupné přecházení na alternativní energie pro individuální dopravu.
- **Optimalizace nákladní dopravy.** Problematika městské logistiky je u této kategorie měst zaměřena na opatření organizačního charakteru.
- **Úprava veřejného prostoru.** V této kategorii je důležité přistoupit k humanizaci uličního prostoru, přičemž je nutné vycházet z historického vývoje komunikačního systému města. Vzhledem k menší rozloze historického centra je nutné jeho výrazné zklidnění.
- **Typová opatření**

1. Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- 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 (home office, 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.

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

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

- Zpracování zjednodušeného dopravního modelu.
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.
- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, 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 cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zpracování plánu dopravní obslužnosti - úzké propojení MHD a krajské objednávky příměstských linek (viz zákon o veřejných službách v přepravě cestujících).
- 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.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů (tzv. Lindau model).

Cíl: Zvýšení významu aktivní mobility

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.
- 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.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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.

Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech

- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky) – oblast zásobování obchodů, lékáren a e-komerce především v historických centrech měst.

3. Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

- Propojení městské a krajské objednávky i s ohledem na obsluhu jádrového města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Využití krajské objednávky pro obsluhu města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Zpracování plánů dopravní obslužnosti města včetně stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst.

• Cíl: Zlepšení kvalitativních standardů VHD

- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě ve spolupráci s krajem.
- 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, vyškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.

- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD (úzká provázanost s krajským plánem dopravní obslužnosti), 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.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zpracování pěší dopravy do generulu města.
- Parkovací politika pro cyklodopravy.
- 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, kulturních a sportovních zařízeních).
- 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.

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

- Podpora zavádění alternativních energií 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 (centra měst).
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy.

4. Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

- 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.

1.1.6 Města velikosti do 25 tis. obyvatel - kategorie F

Tato kategorie měst má podmínky pro posílení využívání MHD velmi omezené. Vzhledem k tomu, že ochota lidí chodit pěšky výrazně klesá zejména u délky cest na 1,5 – 2 km, je možnost alternativního řešení k individuální dopravě významně omezené. **Dopravní model pro tuto kategorii měst se nepředpokládá.**

Problém stupně automobilizace v této kategorii měst vzhledem k dostupnosti veřejného prostoru je menší. Restrikce v parkování se týká jen historického centra města a se zavedením rezidentního parkování nelze počítat.

- **Podpora většího využívání veřejné hromadné dopravy.** Silné přepravní proudy v rámci této kategorie měst se koncentrují do velmi omezeného počtu směrů do míst s vysokou koncentrací obyvatel (zejména sídlišť). To vede k tomu, že dále klesá podíl MHD na realizaci počtu cest ve městě. Veřejná hromadná doprava může mít svůj význam jako alternativa k individuální dopravě za předpokladu jejího úzkého propojení s krajskou objednávkou příměstských linek. Parkoviště PaR budou zaváděna jen v případě železničních stanic, pokud je město vedlejším centrem větší aglomerace.
- **Zkvalitnění veřejné hromadné dopravy.** Veřejná hromadná doprava v této kategorii měst bude fungovat na pomezí mezi poskytováním základních sociálních služeb a alternativou k individuální dopravě, přičemž záleží na uspořádání města. Ekonomická síla těchto měst je pro zavádění masívní MHD nedostatečná, a proto je předpokladem dobré provázání s krajskou objednávkou příměstských linek.
- **Podpora aktivní mobility.** Vzhledem ke krátké průměrné délce cest po městě je potenciál aktivní mobility velmi významný. Je proto nutné rozvíjet síť bezpečných cyklotras a odstraňovat bariéry pro pěší dopravu. I v této kategorii měst je nutné podpořit systém bikesharingu. Význam cyklo dopravy se v jednotlivých městech tohoto typu od místních klimatických a geomorfologických podmínek. Cyklostezky pro pravidelné dojíždění se v těchto městech postupně budují a narůstá význam systému bikesharing. Na významných místech, zejména v terminálech veřejné hromadné dopravy, je nutné vytvářet lepší předpoklady pro parkování jízdních kol.
- **Snížení vlivu individuální dopravy na životní prostředí.** Důležitá postupná změna dopravního chování občanů a postupné přecházení na alternativní energie pro individuální dopravu.
- **Úprava veřejného prostoru.** Důležité je přistoupit k humanizaci uličního prostoru založené na historickém vývoji komunikačního systému města a s ohledem na rozlohu historického centra přistupovat k jeho zklidnění.
- **Optimalizace nákladní dopravy.** Problematika městské logistiky u této kategorie měst bude řešena jen v některých případech historických měst.
- **Typová opatření:**

1. Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- 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 rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru
- Zavádění e-Governmentu, governance.
- Podpora alternativních forem práce (home office, 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.

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

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

- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.
- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklo dopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zpracování plánu dopravní obslužnosti - úzké propojení MHD a krajské objednávky příměstských linek (viz zákon o veřejných službách v přepravě cestujících).
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů (tzv. Lindau Model).

Cíl: Zvýšení aktivní mobility

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.
- 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.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.

- Tvorba cyklozázemí.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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.

3. Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

- Využití krajské objednávky pro obsluhu města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Zpracování plánu dopravní obslužnosti města včetně stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie.

Cíl: Zlepšení kvalitativních standardů VHD

- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě ve spolupráci s krajem.
- 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.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD, a to jak z pohledu pohonu vozidel, tak úpravou ploch pro VHD k výrobě alternativních energií..

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy města.
- Parkovací politika pro cyklodopravu.
- 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, kulturních a sportovních zařízeních).

- 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.

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

- Podpora zavádění alternativních energií v IAD (rozvoj sítě veřejných dobíjecích a plnicích stanic).
- 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.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy

4. Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

- 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.

1.2 Tabulka opatření plánů udržitelné městské mobility dle kategorií měst

1. Předcházení vzniku potřeb po mobilitě							
Cíle	Opatření	Kategorie měst					
		A	B	C	D	E	F
Cíl 1.1.: Snížení poptávky po mobilitě ve městě	Úzké propojení sektorového a územního plánování iteračním způsobem (oba druhy plánování jsou rovnocenné a musí se jednat o trvalý stále se opakující plánovací cyklus).	x	x	x	x	x	x
	Územní plánování provázat s krajinným plánováním ve městech a v příměstském prostoru.	x	x	x	x	x	x
	Zavádění e-Governmentu	x	x	x	x	x	x
	Zahušťování zástavby namísto suburbanizace (např. prostřednictvím využití a přeměny brownfields).	x	x	x	x	x	
	Podpora alternativních forem práce (home office, videokonference apod.).	x	x	x	x	x	x
	Vytváření pracovních příležitostí v suburbánních oblastech měst s cílem snížit rozsah dojížděky do jádrového města.	x	x	x	x	x	x
	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.	x	x	x	x	x	x

2. Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě (multimodální přístup)							
Cíle	Opatření	Kategorie měst					
		A	B	C	D	E	F
Cíl 2.1.: Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech	Postupné snižování počtu parkovacích míst v centru města, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku.	X	X	X			
	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).	X	X	X			
	V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)	X	X	X	X	x	x
	Podpora systému carsharingu a bikesharingu.	X	X	X	x		
	Zavádění nízkoe emisních zón (dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění).	X	X	x	x	x	x
	Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón města.	X	X	X	x		
	Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.	X	X	X	X	X	X
	Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.	X	X	X	X	X	X
	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.).	X	X	X	X	X	x
Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu,	X	X	X	X	X	X	

	hygienické zázemí pro cyklisty apod.).						
	Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).	X	X	X	x	x	
Cíl 2.2.: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech	Zavádění a rozvoj IDS.		X	X	x		
	Další rozvoj společného IDS pro hlavní město Prahu a Středočeský kraj.	X					
	Další rozvoj společného IDS pro Královohradecký a Pardubický kraj.			x			
	Zpracování plánu dopravní obslužnosti - úzké propojení MHD a krajské objednávky příměstských linek (viz zákon o veřejných službách v přepravě cestujících).					X	X
	Zřizování integrovaných přestupních uzlů (tzv. Lindau model)				x	X	X
	Provázání bezmotorové a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť B+R u městské a příměstské dopravy.	X	X	X	X	x	
	Provázání individuální a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť P+R, K+R primárně u příměstské a sekundárně u městské hromadné dopravy.	X	X	X	X	x	
	Zřizování autobusových pruhů pro pravidelnou veřejnou linkovou autobusovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace.	X	x	x			
	Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.	X	X	X	X	x	
Cíl 2.3.: Zvýšení významu aktivní mobility	Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.	X	X	X	X	X	X
	Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.	X	X	X	X	X	X
	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	X	X	X	X	X	X

	osvícení přechodů atd.).						
	Tvorba cyklozázemí.	X	X	X	X	X	X
	Zapojení sdílené mobility (bikesharing a carsharing) do systému IDS, včetně tarifního provázání.	X	X	X	x		
	V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.	X	X	X	X	x	x
	Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 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.	X	X	X	X	X	x
Cíl 2.4.: Optimalizace nákladní dopravy ve městech	Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky).	X	X	X	x	x	

3. Uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy							
Cíle	Opatření	Kategorie měst					
		A	B	C	D	E	F
Cíl 3.1.: Zlepšení kvantitativních standardů VHD	Propojení městské a krajské objednávky VHD i s ohledem na obsluhu jádrového města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.	X	X	X	X	x	
	Využití krajské objednávky pro obsluhu města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.					x	X
	Zpracování plánů dopravní obslužnosti města včetně stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie.	X	X	X	X	X	x
Cíl 3.2.: Zlepšení kvalitativních standardů VHD	Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě ve spolupráci s krajem.	X	X	X	X	X	x
	Zřizování krajských dispečinků VHD k praktickému zajištění přestupního režimu ve VHD v rámci integrovaného dopravního systému (IDS)		X	X	x		
	Podpora vzniku, modernizace a řízení terminálů osobní dopravy v aglomeraci.	X	X	X	x		
	Zřizování dispečinků VHD nejen pro hlavní město, ale i pro Středočeský kraj k praktickému zajištění přestupního režimu ve VHD v rámci integrovaného dopravního systému (IDS).	X					
	Pořízení kapacitnějších souprav pro pražskou železniční příměstskou dopravu (patrové jednotky délky 200 m pro tratě ve směru Kolín, Lysá n/L, Benešov a Beroun).	X					
	Kvalitní vozidla (z hlediska kvalitativních standardů je nutné, aby nová nebo	X	X	X	X	x	x

	modernizovaná vozidla byla alespoň částečně nízkopodlažní).						
	Zavádění progresivních odbavovacích systémů ve veřejné hromadné dopravě.	X	X	X	X	x	x
	Zvýšení sociálně - bezpečnostních standardů, osvětlení zastávek a terminálů se zohledněním principů světelného znečištění, proškolení obslužného personálu.	X	X	X	X	X	X
	Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.	X	X	X	X	X	X
	Další rozvoj telematiky ve VHD.	X	X	X	x		
	Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.	X	X	X	X	X	x
Cíl 3.3.: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD	Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.		X	X	x		
	Další rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci (linka D metra, kompletace tramvajové sítě v centru města, výstavba nových tramvajových tratí ve vnější části města, rozvoj sítě parciálních trolejbusů).	X					
	Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.	X	X	X	X	X	X
	Podpora zavádění alternativních energií ve VHD, a to jak z pohledu pohonu vozidel, tak úpravou ploch pro VHD k výrobě alternativních energií.	x	x	x	x	x	x
	Napojení velkých komerčních (nákupních, sportovních, kulturních), rekreačních a administrativních zón na VHD.	X	X	X	X	x	
Cíl 3.4.: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu	Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.	X	X	X	X	X	X
	Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy města.	X	X	X	X	x	x
	Parkovací politika pro cyklodopravu.	X	X	X	X	x	x
	Rozvoj sítě parkovacích míst pro bikesharing, včetně dobíjecích stanic pro	X	X	X	X	X	X

	elektrokola.						
	Podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě.	X	X	X	X	X	X
	Zavádění komunitních programů (např. aplikace pro plánování jízdy na kole po městě s motivačním programem, např. slevy ve vybraných obchodech a restauracích).	X	X	X	X	x	x
	Vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště pro IAD, například formou robotických zakladačů.	X	X	X	X	x	x
	V územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktů s ostatní dopravou.	X	X	X	X	X	X
	Stanovení zásad preference pěší dopravy ve městech.	X	X	X	X	X	X
Cíl 3.5.: Snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví	Podpora zavádění alternativních energií v IAD (rozvoj sítě veřejných dobíjecích a plnicích stanic).	X	X	X	X	X	X
	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.).	X	X	X	X	X	X
	Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.	X	X	X	X	x	x
	Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t.	X	X	X	X	X	x
	Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.	X	X	X	X	x	x
	Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastníci pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.	X	X	X	X		

Zavádění jízdních pruhů pro vozidla VHD a pro vozidla na alternativní energie na bázi elektřiny (do doby, kdy podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharingu.	X	X	X	x		
Omezování tranzitní dopravy centrem města.	X	X	X	X	X	X
Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).	X	X	X	X	X	X
Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy.	X	X	X	X	X	X

4. Dopravní funkce ve veřejném prostranství							
Cíle	Opatření	Kategorie měst					
		A	B	C	D	E	F
Cíl 4.1.: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život	Nastavení typu komunikačního systému ve městě.	X	X	X	x		
	Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel ve vazbě na celkový koncept města.	X	X	X	X	X	X
	Zklidnění historického centra města.	X	X	X	x		
	Tvorba pocitových map, bezpečnostní audit veřejných prostranství, bezpečná cesta do školy, inspekce pozemních komunikací atd.	X	X	X	X	X	X
Dopravní model							
Cíle	Opatření	Kategorie měst					
		A	B	C	D	E	F
Požadavky na dopravní modelování	Podrobný čtyřstupňový multimodální dopravní model	X	X				
	Čtyřstupňový multimodální dopravní model			X			
	Zjednodušený dopravní model pro jednotlivé dopravní módy				X	X	
	Samostatný dopravní model pro město a jeho okolí není nutné zpracovávat						X

Vysvětlivky:

X = vysoká relevance

x = okrajová relevance