



Doporučení pro zpracování ISUMP pro ITI Olomouckou aglomeraci

Autoři: kolektiv spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Aktivita byla realizována v rámci projektu Active2 Public Transport (DRP0200217), který, je podporován v rámci programu Interreg Podunají (Danube Region Programme) a spolufinancován Evropskou unií.

Better combining cycling, walking and public transport in the Danube region

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Kontakty

Koordinátor

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency

Irene Bittner

Email Address: irene.bittner@energyagency.at

Web: www.energyagency.at



AUSTRIAN ENERGY AGENCY

Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

Email: info@dobramesta.cz

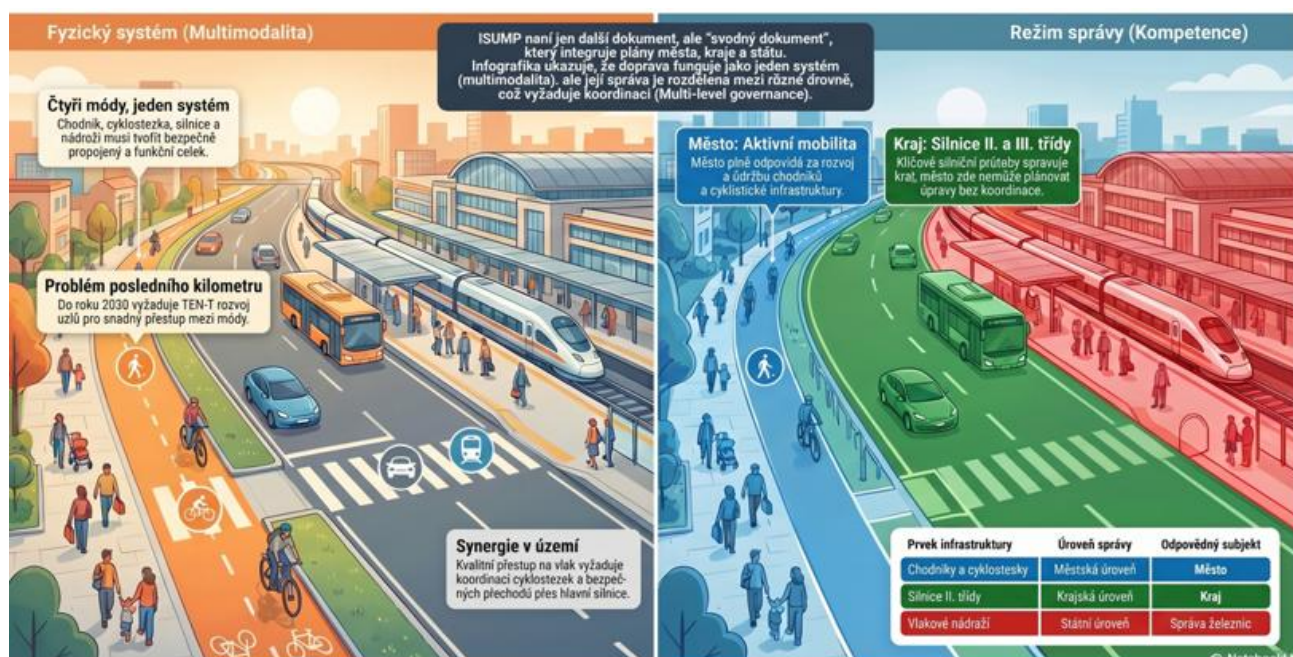
Web: www.dobramesta.cz



Fotky: © PUM

Více informací o projektu Active2Public Transport

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>



06/2026

Obsah

Předmluva	6
Úvod	7
1 Vazba ISUMP na Ministerstvo dopravy.....	10
1.1 Role Národního programu na podporu plánu regionální mobility	10
1.2 Inspirace pro ISUMP ze stávajícího metodického pokynu MD	11
1.3 Dobrovolné rozhodnutí pro podrobnější zpracování ISUMP	15
2 Připomenutí principů zpracování ISUMP	17
2.1 Fáze 1: Příprava a analýza	18
2.1.1 Nikdy se nezačíná na zelené louce	18
2.1.2 Nastavení pracovních skupin	19
2.1.3 Pozornost zaměřená na indikátory udržitelné městské/ regionální mobility (SUMI) ..	21
2.2 Fáze 2: Příprava strategie.....	25
2.2.1 Připomenutí principů strategického plánování	26
2.2.2 Doporučení pro Vizi: Smart Cities: nejde o techniku. Jde o to, jak chceme žít	30
2.2.3 Strategické plánování, dopravní infrastruktura a související služby.....	32
2.2.4 Smart mobilita a chytré plánování mobility	33
2.3 Fáze 3: Plánování opatření.....	35
2.3.1 Rozpracování navrhovaných opatření do implementační fáze a akčního plánu	36
2.3.2 Vytvořte seznam, balíček opatření	37
2.4 Fáze 4: Implementace a monitoring.	40
2.4.1 Vyhodnocení indikátorů udržitelné městské/ regionální mobility (SUMI)	40
2.4.2 Příklady.....	41
2.5 Průřezová aktivita: Komunikační plán, služby, osvěta	42
2.5.1 Principy komunikační strategie	42
2.5.2 Zvolni jako základní komunikační nástroj	47
2.5.3 Vést vzdělávací a osvětovou činnost pro jednotlivé cílové skupiny	50
2.5.4 Realizovat jednotlivé aktivity osvětové činnosti.....	51
2.5.5 Motivovat k předcházení vzniku potřeb po mobilitě.....	52

2.5.6	Motivovat k chůzi.....	52
2.5.7	Iniciativa CityChangers.....	53
2.5.8	Další doporučení pro komunikační témata.....	53
3	Typová opatření a náměty pro tvorbu akčního plánu	57
3.1	Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy.....	60
3.1.1	Základní teze	60
3.1.2	Typová opatření ISUMP	61
3.1.3	Zlepšení dopravní obslužnosti venkova	62
3.1.4	Další náměty pro ISUMP	63
3.2	Zvýšení významu aktivní mobility, mikromobility a zlepšení jejich podmínek.....	64
3.2.1	Základní teze	64
3.2.2	Typová opatření ISUMP	66
3.2.3	Podpora rozvoje pěší dopravy v kraji:.....	66
3.2.4	Další náměty pro ISUMP	67
3.3	Lepší využití uličního a veřejného prostoru	68
3.3.1	Teze z Koncepce městské a aktivní mobility.....	68
3.3.2	Náměty pro ISUMP na téma Veřejný prostor a dopravní infrastruktura	69
3.4	Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech.....	70
3.4.1	Typová opatření ISUMP	70
3.4.2	Další náměty pro ISUMP	70
3.5	Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví.....	71
3.5.1	Typová opatření ISUMP	71
3.6	Optimalizace městské logistiky a nákladní dopravy ve městech.....	72
3.6.1	Typová opatření ISUMP:	72
3.6.2	Další náměty pro ISUMP	72
3.7	Smart řešení podporující bezpečnost dopravy	74
3.7.1	Zlepšení dopravní dostupnosti ve vztahu k silniční síti.....	74
3.7.2	Náměty pro ISUMP	75
3.8	Rozvoj autonomní mobility.....	76
3.8.1	Náměty pro ISUMP	76

3.9	Vytvoření balíčku opatření s rozvojem páteřní dopravní infrastruktury	77
3.9.1	Zamezení vzniku bariér cyklistické dopravy při výstavbě obchvatů a přeložek obcí na silnicích I., II., III. třídy.	77
3.9.2	Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů modernizace a rekonstrukce regionálních železničních tratí	77
3.9.3	Rozvoj systému BIKE & RIDE	77
	Seznam příloh	78
1.	Přehled základních východisek	78
1.1.	Nařízení TEN-T č. 2024/1679	78
1.2.	Nová Lipská charta s vazbou na téma udržitelné městské mobility	81
1.3.	Evropská cyklistická deklarace	82
1.4.	Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan 2.0	84
1.5.	Doporučená podpora z národní a regionální úrovně	85
1.6.	Využití vize a cíle Smart Česko pro plánování udržitelné mobility	90
1.7.	Specifika České republiky a české mobility	91
2.	Dovednosti: připomenutí základů plánování udržitelné mobility	94
2.1.	Hlavní principy	94
2.2.	Hlavní přínosy	95
2.3.	Dobře položené otázky jsou základem pro dobré plánování	99
2.4.	Fungování plánu udržitelné mobility v praxi	101

Předmluva

Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. se účastnil v letech 2024–2026 evropského projektu [Active2Public Transport](#) (dále jen A2PT), který byl podpořen v rámci programu Interreg Podunají a spolufinancován Evropskou unií.

Jeho cílem bylo, aby se politická opatření v oblasti osobní dopravy více zaměřila na podporu multimodálního přechodu k aktivní a veřejné dopravě. Řešení vyvinutá a testovaná v rámci projektu pomohla zaplnit stávající mezery v multimodálním dopravním systému.

Díky projektu byl vytvořen:

- společný strategický rámec „Dunajský akční plán A2PT“ pro systematický rozvoj v oblasti propojení aktivní a veřejné dopravy v dopravních uzlech, s cílem dosáhnout kvality současných uzlů mobility.
- jedinečný online soubor nástrojů A2PT, který poskytuje návod pro implementaci inovativních řešení k překonání běžných nedostatků v multimodálním systému aktivní a veřejné dopravy. Tato sada nástrojů ukazuje, jak rozšířit stávající nejmodernější řešení obohatená o zkušenosti z pilotních akcí projektu A2PT v celém podunajském regionu.

Společná implementace projektu v nadnárodním prostředí bylo pak možné přenést do místních podmínek. V České republice si spolek jako klíčové opatření vybral vypracování návrhu Akčního plánu pro systematický rozvoj v oblasti propojení aktivní a veřejné dopravy v dopravních uzlech, a to pro ITI Olomoucké aglomerace.

Tento dokument se může stát průvodcem, který pomůže zpracovat podrobnější Plán udržitelné mobility (dále jen ISUMP), který by tak navázal na minimalistický závazný metodický pokyn pro tvorbu Integrovaného plánu udržitelné mobility městských uzlů TEN-T, který vydalo Ministerstvo dopravy ČR v březnu 2026. Plán má pomoci připravit se na čerpání financí pro období 2028–2034. Dokument se přitom opírá o řadu dalších výstupů projektu A2PT.

Samotná metodika pak má tři části.

- První se odkazuje na metodický pokyn Ministerstva dopravy, aby bylo zřejmé, že tento dokument na něj navazuje.
- Druhá připomíná zásady zpracování plánu udržitelné mobility, přičemž se upozorňuje na rozdíly mezi plánováním pro město a celý funkční městský region.
- Třetí prezentuje doporučení pro tvorbu akčního plánu, kdy základní struktura je převzata z Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030, která díky projektu A2PT (Active2Public Transport) byla rozšířena o online soubor nástrojů A2PT, který byl vyvinut s cílem poskytnout praktické pokyny pro lepší propojení aktivních způsobů dopravy (chůze a jízda na kole) s veřejnou dopravou, se zvláštním důrazem na dopravní uzly a centra mobility v podunajském regionu. Na odkaze <https://www.akademimobility.cz/sada-nastroju-a2pt> jsou přeloženy anotace jednotlivých příspěvků dobré praxe souboru nástrojů A2PT. Originální příklady jsou zde <http://www.active2publictransport.eu/>.

Úvod

Vzhledem k tomu, že tato metodika vznikla díky mezinárodní spolupráci, tak za úvod byl vybrán příspěvek **France Žepiče**, ze slovinského Ministerstva infrastruktury, odboru železnic, lanovek a řízení dopravy, který zazněl na setkání pracovní skupiny týmu A2PT ve slovinské Lublani dne 2. 6. 2026.

Právě on upozornil, že je třeba se velmi pečlivě zabývat **zásadní otázkou**, která nabývá v celé Evropě na významu: Jak můžeme lépe propojit různé druhy dopravy a různé formy mobility do jednoho uceleného systému?

Přišel s jednoduchou odpovědí. Na všech druzích dopravy záleží!

Debaty o dopravě jsou až příliš často pojímány jako soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy. Veřejná doprava versus osobní automobily. Jízda na kole versus jízda autem. Železniční nákladní doprava versus osobní doprava. Letadla versus vlaky.

Ve skutečnosti jsou však **potřebné všechny druhy dopravy**.

- Chůze, Jízda na kole, Veřejná doprava,
- Osobní a nákladní železniční doprava,
- Silniční doprava,
- Letecká doprava a Vodní doprava!

Výzva nespočívá ve výběru jednoho druhu dopravy na úkor druhého. Výzva spočívá v zajištění toho, aby všechny druhy dopravy fungovaly společně efektivně a udržitelně.

Tento širší pohled se odráží v novém nařízení o **TEN-T (EU) 2024/1679**, které klade větší důraz na **městské uzly**.

Nařízení uznává, že výkonnost evropské dopravní sítě (TEN-T) závisí nejen na kvalitě dopravních koridorů mezi městy, ale také na tom, jak tyto koridory fungují uvnitř měst a v jejich okolí.

- Do konce roku 2027 budou určené městské uzly povinny přijmout plány udržitelné městské mobility.
- Do roku 2030 by měly zřídit multimodální uzly pro přepravu cestujících a poskytovat relevantní údaje o mobilitě.
- Do roku 2040 by měla být zavedena komplexní multimodální infrastruktura.

Jedná se o ambiciózní cíle, které jsou však nezbytné.

V celém dunajském regionu se mnoho měst nachází na důležitých evropských dopravních koridorech. Slouží současně jako místa, kde lidé žijí a pracují, jako regionální dopravní centra a jako brány pro mezinárodní toky osob a zboží.

To vytváří rostoucí tlak na infrastrukturu.

Kombinace dopravy na dlouhé a krátké vzdálenosti

Dálková nákladní doprava, regionální dojíždění, místní veřejná doprava, chodci a cyklisté stále častěji sdílejí sítě, které byly často navrženy před desítkami let a pro mnohem nižší objemy dopravy.

V důsledku toho dopravní zácpy a zúžená místa ovlivňují nejen místní mobilitu, ale i efektivitu širší sítě TEN-T.

To platí zejména pro městské uzly nacházející se na křižovatkách hlavních evropských dopravních koridorů TEN-T.

V takových lokalitách nemohou místní politiky mobility samy o sobě vyřešit všechny dopravní výzvy. Stejně tak je nemůže vyřešit ani samotný rozvoj infrastruktury.

Je zapotřebí vyvážený přístup.

- Potřebujeme atraktivní systémy veřejné dopravy.
- Potřebujeme bezpečnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty.
- Potřebujeme moderní železniční sítě a multimodální uzly pro osobní dopravu.
- Potřebujeme efektivní nákladní dopravu a logistické řetězce.

A tam, kde kapacitní omezení způsobují nedostatečnou průchodnost na strategických koridorech, musíme být rovněž připraveni řešit tyto infrastrukturní výzvy.

Cílem by měl být dopravní systém, v němž každý druh dopravy plní úlohu, pro kterou je nejvhodnější.

- Chůze a jízda na kole zajišťují zdravou a udržitelnou místní mobilitu a vynikající napojení na první a poslední kilometr.
- Veřejná doprava zajišťuje efektivní mobilitu v rámci městských a regionálních oblastí.
- Železnice nabízí vysokokapacitní přepravu cestujících a nákladu na delší vzdálenosti.
- Silniční doprava zůstává nepostradatelná pro dostupnost, distribuční logistiku a řadu dopravních potřeb, které nelze reálně pokrýt železnicí.

Z tohoto pohledu se **multimodální uzly** stávají mnohem více než jen železničními stanicemi nebo autobusovými terminály.

Stávají se místy, kde se setkávají systémy mobility.

Cestující, který přijede vlakem, by měl mít možnost snadno pokračovat v cestě autobusem, tramvají, na sdíleném kole nebo pěšky. Stanice by měly poskytovat bezpečné parkoviště pro kola, bezbariérový přístup, bezpečné přechody pro chodce a atraktivní veřejné prostory. **Mobilita by měla být plynulá, nikoli fragmentovaná.**

Řízení a správa jsou důležité

Zároveň musí širší dopravní systém zajistit, aby strategické toky nákladní a osobní dopravy v síti TEN-T fungovaly spolehlivě a efektivně.

Proto se **řízení a správa** stávají stejně důležitými jako infrastruktura.

V mnoha metropolitních oblastech **zůstávají odpovědnosti rozděleny** mezi obce, dopravce, správce infrastruktury a vnitrostátní orgány. Jedna instituce plánuje cyklistickou infrastrukturu, druhá spravuje železnice, třetí spravuje silnice, zatímco čtvrtá je zodpovědná za služby veřejné dopravy.

Výsledkem je často roztříštěnost!

Z tohoto důvodu je potřeba, aby plány udržitelné městské mobility nové generace by měly stále více zohledňovat regionální a metropolitní hlediska. Dopravní vzorce se nezastavují na hranicích obcí a totéž by mělo platit i pro plánování.

Budoucnost mobility závisí na naší schopnosti propojit politiky, instituce, infrastrukturu a služby do jednoho integrovaného systému.

Připomínají nám, že úspěšná mobilita nespočívá v izolované podpoře jednotlivých druhů dopravy. Jde o vytváření plynulých cest, efektivních sítí a lepších spojení mezi lidmi, místy a příležitostmi.

1 Vazba ISUMP na Ministerstvo dopravy

1.1 Role Národního programu na podporu plánu regionální mobility

Existuje Národní program na podporu plánů udržitelné regionální mobility v České republice, který reaguje na evropské požadavky a legislativu v oblasti udržitelné městské mobility. Cíle Národního programu je podpora přípravy, aktualizace a implementace ISUMP, posiluje správu a koordinaci politik městské mobility, zvyšuje kvalitu plánů a zavádí systematické monitorování a hodnocení pomocí indikátorů.

ISUMP je společným řešením národní, regionální a městské úrovně, a je řešením evropského požadavku se zohledněním rozložení kompetencí jednotlivých úrovní veřejné správy v České republice. S ohledem na skutečnost, že SUMPy pro městské uzly jsou již schváleny a s ohledem na skutečnost, že náplň řešení pro samotné městské uzly i pro oblast FUA se jako řešení pro současné období navrhuje vytvořit integrovaný plán udržitelné mobility (ISUMP).

Řízení Národního programu zajišťuje Komise pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM), která hodnotí kvalitu ISUMP a je složená ze zástupců ministerstev a akademické sféry. Metodická podpora k ISUMP vychází z Koncepce městské a aktivní mobility 2021-2030, která rozlišuje města podle kategorií a nabízí metodiky pro různé oblasti tvorby ISUMP včetně aktivní mobility.

Hodnocení a monitoring ISUMP bude probíhat pravidelně s využitím metodiky evaluace udržitelné mobility. V ČR není legislativně povinné zpracování ISUMP, ale pro definovaných 10 městských uzlů TEN-T je dle Nařízení TEN-T závazné jejich zpracování, monitoring a hodnocení. Ministerstvo dopravy ve spolupráci s městskými uzly a kraji zajistí reportování indikátorů udržitelné dopravy v městských uzlech, což podpoří monitoring plnění cílů ISUMP.

ISUMP včetně příloh bude oficiálně předložen k posouzení KPDMM. Toto předložení proběhne formální cestou dopisem primátora/rky příslušného města na vrchní ředitelku sekce ekonomické a infrastrukturní ministerstva dopravy. Zároveň budou podklady zaslány po pracovní linii na tajemníka KPDMM, který zajistí včasné projednání v rámci KPDMM. V případě, že nebude možné zajistit povinné přílohy závazného dokumentu (resp. najít shodu se všemi schvalujícími subjekty), je povinností příslušného městského uzlu o této situaci včas informovat Ministerstvo dopravy ČR, které rozhodne o dalším postupu.

1.2 Inspirace pro ISUMP ze stávajícího metodického pokynu MD

Problematika plánování udržitelné městské mobility i nadále patří do samostatné působnosti jednotlivých měst. Podpora krajů a obcí je zásadní pro sídelní a regionální mobilitu. Princip SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) se stal společným plánovacím nástrojem na všech úrovních: EU, ČR, krajské, městské i přípravy samostatných staveb. V podmínkách České republiky řešení SUMP ale vyžaduje jiné zaměření ve městech velkých a jiné ve městech menších, a to se zohledněním velikosti města, velikosti a typu aglomerace včetně míry suburbanizace, geomorfologie města, typu zástavby a koncentrace osídlení města.

V rámci balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013¹ byla představena koncepce plánů udržitelné městské mobility jakožto základní kámen rámce pro obce, města a regiony k řešení problémů politiky městské mobility. V roce 2023 Evropská komise vydala aktualizovaná doporučení pro plánování udržitelné městské mobility².

Od Plánů udržitelné městské mobility k Plánům udržitelné mobility městských uzlů

Návrh revidovaného nařízení o TEN-T č. 1679/2024³ (dále jen Nařízení) zahrnuje posílení role měst jako důležitých uzlů pro udržitelnou, bezpečnou, efektivní a multimodální dopravu v celé Evropě i mimo ni, aby bylo možné zajistit účinné fungování sítě TEN-T. Nařízení vymezuje novou kategorii měst – tzv. městské uzly TEN-T (urban nodes) a stanovuje pro ně konkrétní požadavky a priority (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Liberec, Olomouc, Ústí nad Labem, České Budějovice, Hradec Králové a Pardubice). Nařízení definuje celkem 10 městských uzlů na území České republiky, které nově budou řešit v rámci SUMP národní, regionální a městskou úroveň tzv. Integrovaný SUMP (ISUMP).

Evropská unie těmto městům nařídila, že do konce roku 2027 musí přijmout plán udržitelné městské mobility (SUMP) a začít vykazovat data o udržitelné mobilitě.

Zásadní novinkou však je, že tento plán se nesmí omezit jen na samotné město, tak jak tomu bylo dříve, ale musí zahrnovat celou funkční městskou oblast (*FUA – functional urban area*), protože každodenní dojíždka z okolních obcí mobilitu ve městě dnes velmi ovlivňuje.

Většina velkých českých měst už svůj vlastní SUMP má hotový (kvůli čerpání evropských dotací). Samotné město ale nemá pravomoci řešit dopravu v širší aglomeraci (FUA) – nepatří mu regionální silnice, železnice ani například příměstské autobusy.

Aby města nemusela složitě tvořit úplně nové a byrokraticky náročné dokumenty, přišlo Ministerstvo dopravy s tzv. ISUMP. Není to jeden obří nový plán, ale spíše zastřešující dokument, který logicky propojuje a integruje již existující plány a procesy na třech úrovních veřejné správy.

¹ Příloha 1 dokumentu COM(2013) 91

² [L_2023073CS.01002301.xml](#)

³ [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení \(EU\) 2021/1153 a \(EU\) č. 913/2010 a o zrušení nařízení \(EU\) č. 1315/2013Text s významem pro EHP.](#)

Městská úroveň: Zahrnuje existující SUMP samotného jádrového města a jeho Plán dopravní obslužnosti (PDO). Město tu řeší "svou" MHD, infrastrukturu pro pěší a cyklogenerel.

Krajská (regionální) úroveň: Zde hraje kraj nezastupitelnou roli pro zázemí města. Do ISUMP dodává svůj Plán dopravní obslužnosti kraje (veřejná doprava a přestupní terminály), pravidla Integrovaného dopravního systému (IDS), plány rozvoje krajských silnic (II. a III. třídy) a krajských cyklostezek.

Státní úroveň: Stát (Ministerstvo dopravy, Správa železnic, ŘSD) zajišťuje dálniční obchvaty, silnice I. třídy, železniční infrastrukturu, multimodální terminály a dálkovou železniční dopravu (PDO státu).

Ministerstvo dopravy tento proces popsalo v metodice (03/2026), ve které představilo minimalistickou verzi, ve které se popisuje postup pro jeho vypracování. Termín odevzdání se předpokládá polovina roku 2027. Tím by se splnila povinnost vůči nařízení odevzdat ty plány. Vzhledem k časové tísní se jedná o velmi pragmatický a splnitelný postup.

Jak to funguje v praxi? Jádrové město ve spolupráci s krajem zpracuje shrnující dokument. V něm stručně popíše, z jakých výše uvedených dokumentů (města, kraje, státu) se jejich lokální ISUMP skládá, jakou oblast řeší a jak jsou tyto dílčí plány navzájem provázány.

Tento dokument následně schválí zastupitelstva kraje a města.

Nakonec se ISUMP oficiálně předloží Ministerstvu dopravy, respektive speciální Komisi pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM), která zhodnotí, zda dokument splňuje evropské požadavky.

Zjednodušeně řečeno: ISUMP je metodický nástroj, který v českých podmínkách spojuje plány města, kraje a státu tak, aby doprava ve významných aglomeracích (městských uzlech TEN-T) fungovala jako jeden promyšlený a udržitelný celek.

Nicméně pokud by města a kraje chtěly jít do větší hloubky a připravit sofistikovanější dokument, pak i v tomto případě Ministerstvo dopravy nabízí metodickou pomoc. V tomto případě může být ISUMP odevzdán později, i koncem roku 2028, neboť by jen nahradil první verzi.

ISUMP je třeba vnímat jako strategický a integrovaný přístup k řešení složitosti městské dopravy v širších souvislostech. Jeho hlavním cílem je zlepšit dostupnost a kvalitu života dosažením přechodu k udržitelné mobilitě. ISUMP se zasazuje o rozhodování založené na faktech a vedené dlouhodobou vizí udržitelné mobility. Klíčovými prvky jsou důkladné posouzení současné situace a budoucích trendů, široce podporovaná společná vize se strategickými cíli a integrovaný soubor regulačních, propagačních, finančních, technických a infrastrukturních opatření k dosažení těchto cílů, jejichž realizace by měla být doprovázena spolehlivým monitorováním a hodnocením.

Cílem dokumentu je poskytnout **metodický rámec**, který by mohl umožnit vytvořit podmínky **funkčního plánování udržitelné městské a regionální mobility na úrovni i všech ostatních městských uzlů České republiky**. Účelem je vytvořit prostor vzájemné spolupráce a společného dialogu všech relevantních aktérů tak, aby s ohledem na zajištění principu subsidiarity a souladu evropského právního rámce a národních specifik bylo plánování udržitelné městské mobility v podmínkách

městských uzlů ČR efektivní. Navržený dokument rovněž zohledňuje specifika České republiky, tzn. dosavadní dlouhodobé trendy v oblasti městské mobility, strukturu kompetencí mezi státní správou, krajskou samosprávou a samosprávou obecní úrovně.

Téma udržitelné městské a regionální mobility představuje nejen z evropského pohledu dlouhodobě vysokou prioritu. Tato problematika je silně akcentována při plánování hlavních dlouhodobých strategií rozvoje Evropské unie⁴, stejně jako je její význam pevně zakotven v rámci celosvětově definovaných cílů udržitelného rozvoje (SDGs) OSN pro období 2015–2030, na jejichž formulaci se podílely všechny členské státy OSN včetně ČR⁵.

Hodnocení balíčku⁶ poukázalo na několik problémů, zejména na nedostatečné zavádění plánů v rámci celé Unie – což potvrzuje také *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030*, která uvádí, že v současné době není plán udržitelné městské mobility (dále také jen „SUMP“ – z angl. termínu „Sustainable Urban Mobility Plan“) v českém plánovacím procesu nijak legislativně ukotven.

Česká města však byla (a i nadále jsou) významně motivována k jeho pořízení – zejména prostřednictvím přímé vazby na využití podpory z Operačního programu Doprava (OPD2) a Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Zpracování SUMP je v současné době pro česká města povinné pro účely čerpání prostředků na dopravní opatření z programů implementovaných v rámci kohezní politiky programového období 2021–2027 (Program Doprava 2021–2027 a Integrovaný regionální program 2021–2027), v důsledku čehož mají všechna města ČR o velikosti nad 40 tis. obyvatel zpracovaný a schválený SUMP, aniž by k tomu byla nucena legislativou. Rovněž pro budoucí programové období po roce 2028 se předpokládá, že dopravní projekty v městských oblastech budou muset být podloženy strategickými dokumenty typu ISUMP (viz dále).

⁴ *Zelená dohoda pro Evropu* (COM(2019) 640 final) stanoví cíl dosáhnout do roku 2050 klimaticky neutrálního hospodářství EU. Vyzývá ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 %. Navazující *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu* (COM(2020) 789 final) stanovila konkrétní opatření, která mají pomoci tohoto cíle dosáhnout, včetně opatření na podporu udržitelné, inteligentní, bezpečné a zdravé městské mobility.

⁵ *Agendu udržitelného rozvoje OSN* schválil summit OSN dne 25. září 2015 v New Yorku v oficiálním dokumentu *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. Jeho součástí jsou definované Cíle udržitelného rozvoje (SDGs), přičemž Cíl 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce, reflektuje závažnost této problematiky na celosvětové úrovni (bližší viz [Cities - United Nations Sustainable Development Action 2015](#)).

⁶ Viz: [EUR-Lex - 52021SC0047 - CS - EUR-Lex](#) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>)

Shrnutí

ISUMP je tvořen minimálně dokumenty a procesy:

- SUMP města
- PDO města
- PDO kraje
- IDS kraje
- Infrastrukturní plán kraje
- Plány rozvoje cyklistické infrastruktury
- Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

Jádrové město (hlavní centrum aglomerace), ve spolupráci s krajem a dalšími městy a dalšími organizacemi v případě této rozšířené varianty zpracuje plnohodnotný a komplexní ISUMP pro FUA. Při analýze je možné vycházet z dat, dokumentů a plánů, které již v území existují a jak jsou jednotlivé dokumenty provázány:

- SUMP města je svodným dokumentem řešícím problematiku mobility na katastrálním území statutárního města se zohledněním dojížděky do města. Nejedná se o dopravní generel města, zabývá se opatřeními na ovlivňování poptávky po mobilitě, na multimodální řešení, jakož i na využití a humanizaci veřejného prostoru.
- PDO města řeší do podrobností systém městské hromadné dopravy, jejího rozvoje, linkového vedení, financování provozu a návrhy výhledových potřeb.
- PDO kraje řeší do podrobností systém veřejné hromadné dopravy, jejího rozvoje, linkového vedení, financování provozu a návrhy výhledových potřeb včetně návrhů přestupních terminálů na území kraje.
- IDS kraje zajišťuje provázání jednotlivých systémů veřejné hromadné dopravy na území statutárních měst a kraje z hlediska integrace tarifů a jízdních řádů.
- Infrastrukturní plán kraje je zaměřen na financování, údržbu a rozvoj infrastruktury ve vlastnictví kraje.
- Plány rozvoje cyklistické infrastruktury na úrovni města a na území kraje (páteřní síť krajských cyklostezek a jejich koordinace krajskými cyklo koordinátory).
- Dopravní sektorové strategie, 3. fáze – infrastrukturní plán státu
- PDO státu – dokument definující systém linek dálkové železniční dopravy zajišťovaných národní úrovní.

Tento dokument bude schválen zastupitelstvy Olomouckého kraje a statutárních měst na území kraje. Doporučuje se, aby byl schválen i dalšími obcemi s rozšířenou působností a také organizacemi, které budou mít nějakou roli v daném plánu.

Je třeba mít stále na paměti, že se plán řeší ve třech úrovních:

Národní úroveň

- Stát musí zajistit provazbu jednotlivých prvků TEN-T na území městského uzlu TEN-T a v jeho funkčním zázemí, a to dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu. Výchozí

dokumentem je *dlouhodobý plán rozvoje, údržby a financování dopravní infrastruktury*, v současné době *Dopravní sektorové strategie, 3. fáze*. Jedná se o projekty železniční, silniční a případně vodní infrastruktury na území města a v jeho FUA, která propojuje silniční a železniční síť, terminály multimodální dopravy, letiště a přístavy. Dále se jedná o železniční tratě pro městskou a příměstskou dopravu a silniční a dálniční obchvaty města (silnice I. třídy a dálnice).

- Stát přispívá na regionální dopravní obslužnost, konkrétně v rámci FUA a ve vztahu k propojení města s FUA.
- Stát přispívá na rozvoj cyklistické a bezbariérové pěší infrastruktury (prostřednictvím SFDI na základě předkládaných projektů).
- Stát zajišťuje dálkovou železniční dopravu prostřednictvím *Plánu dopravní obslužnosti státu*.
- Z výnosů emisních povolenek lze financovat obnovu vozidel pro veřejnou hromadnou dopravu.
- Stát prostřednictvím evropských fondů přispívá na rozvoj terminálů multimodální dopravy, realizaci veřejných dobíjecích stanic ve městě a FUA, a dále na infrastrukturu MHD v elektrické trakci.

Regionální úroveň

- Kraj zajišťuje regionální dopravní obslužnost na základě krajského *plánu dopravní obslužnosti* (PDO kraje), což je klíčové pro řešení mobility v rámci FUA a ve vazbě města s FUA. Součástí by měl být i plán rozvoje přestupních terminálů mezi linkovou a železniční dopravou vč. parkovišť PaR v rámci FUA.
- Kraj vytváří Integrovaný dopravní systém IDS.
- Kraj přispívá a organizuje realizaci páteřní krajské sítě cyklistických tras (krajský generel cyklotras, mapová aplikace Cyklovize2030)
- Kraj je vlastníkem a garantem financování, údržby a rozvoje silnic II. a III. třídy (Plán rozvoje kraje)

Městská úroveň

- Řešení městské mobility v rámci platného *SUMP* města, jedním z cílů je zajištění první a poslední míle k prvkům TEN-T
- MHD je plánována prostřednictvím *Plánu dopravní obslužnosti města (SUMP)*.
- Město by v návaznosti na SUMP mělo mít *cyklogenerel* města.

1.3 Dobrovolné rozhodnutí pro podrobnější zpracování ISUMP

Výchozím bodem pro přípravu ISUMP by mělo být rozhodnutí zlepšit současný stav mobility v kraji, ve městech a obcích, a především silné přesvědčení o tom, že obec potřebuje změnu směrem k větší udržitelnosti. Přitom by hned od začátku mělo být jasně definováno, že doprava či mobilita v obci není tím konečným cílem – měla by přispívat k dosažení vyšších hodnot, např. posílit kvalitu života či

životní pohodu obyvatel. Rozhodnutí pro přípravu ISUMP vždy přináší závazek k jeho obecným cílům, kterými jsou:

- Zvyšování dostupnosti, a to pro každého bez ohledu na příjem či společenský status;
- Zvyšování kvality života a atraktivity městského prostředí;
- Posílení bezpečnosti dopravy a veřejného zdraví;
- Snižování hladiny nečistot v ovzduší a hlukového znečištění, emisí skleníkových plynů a spotřeby energie;
- Ekonomická životaschopnost, sociální rovnost a environmentální kvalita.

Aby výsledný plán byl opravdu udržitelný a efektivní, to vyžaduje skutečné nasazení. Pokud na místní úrovni chybí politik, který by myšlenku plánu prosazoval, bude velmi obtížné přesvědčit další politiky k podpoře plánu. Vyžaduje to přesvědčivé argumenty, které prezentuje někdo respektovaný mezi politiky a úředníky. Spouštěčem celého nového procesu může být i nějaký projekt nebo samostatné opatření. Rozhodnutí o větším infrastrukturálním projektu (např. nová tramvajová trať) nebo větší inovaci na území města (např. zavedení nízkoemisní zóny) musí být propojeno se začleněním takového opatření do širšího rámce plánování rozvoje města.

ISUMP může nabídnout integrovaný přístup pro velký projekt, s doplňkovými opatřeními, dlouhodobými cíli a participativním přístupem. ISUMP nabízí komplexní participativní strategie především rozsáhlým inovativním projektům. Tyto strategie jsou nutné pro získání veřejné podpory. Velký infrastrukturní projekt může být impulsem pro zahájení komplexního plánování mobility ve funkčním městském regionu, s podporou širší strategie plánování.

Je třeba městům ukázat, jakým problémům a výzvám budou čelit, pokud nedojde ke změně, zdůraznit přínosy plánu udržitelné městské mobility a prospěch, který z toho plyne pro voliče. Upozornit na naléhavost situace je možné simulováním negativních dopadů pokračujícího dosavadního vývoji (např. budoucí dopravní přetíženost a následné ekonomické ztráty, počty smrtelných dopravních nehod nebo předčasných úmrtí kvůli znečištěnému ovzduší); pomocí map, grafů a čísel lze tyto dopady prezentovat politickým činitelům. Digitální technologie dnes vyvolávají rapidní změny, proto je nutné rychle reagovat a připravit koherentní strategii pro udržitelnou mobilitu budoucnosti. Informace o přínosech je vždy vhodné propojit s nejvážnějšími problémy a výzvami, které vaše město musí řešit (kvalita ovzduší, motorová doprava, bezpečnost dopravy, dostupnost bydlení nebo ekonomický růst), a vysvětlit, jak k jejich řešení může ISUMP přispět.

Zajistit angažovanost ze strany politiků může být poměrně obtížné, protože veškeré přínosy ISUMP se plně projeví až v delším časovém horizontu, než je jedno volební období. K politické podpoře přispěje poukázat na možnost realizace menších nízkonákladových opatření a aktivit, které jsou hodně viditelné a mohou v krátkém časovém horizontu zajistit podporu veřejnosti a nastartovat celý proces ISUMP. Například dočasná proměna veřejného prostoru pomocí levných a snadno proveditelných úkonů pomůže lidem lépe si představit možné žádoucí změny (uzavírka ulice pro motorovou dopravu během letních měsíců, dočasný cyklopruh oddělený pomocí květníků, parklety na místě parkovacích míst pro auta).

2 Připomenutí principů zpracování ISUMP

Koncepce plánování udržitelné mobility byla poprvé představena v roce 2013 a od té doby se do procesu přípravy a implementace plánu pustila celá řada evropských i světových měst. Celý cyklus plánování lze vizualizovat pomocí metafor s ciferníkem hodin (viz Obrázek 1). Samozřejmě jde o idealizovanou a zjednodušenou představu složitého procesu plánování. V určitých případech mohou být některé kroky prováděny téměř paralelně (nebo dokonce opakovaně), pořadí úkolů lze přizpůsobit konkrétním potřebám, případně je možné některou z aktivit úplně vynechat, protože její výsledky jsou dostupné z jiné aktivity v rámci plánování.

Tato nutnost flexibility je zcela evidentní a pochopitelná a tvůrci plánů by rozhodně měli provádět rozumné úpravy tak, jak to vyžaduje jejich konkrétní situace – ovšem za předpokladu, že budou zachovány obecné principy plánování udržitelné městské mobility. Obrázek 1 znázorňuje čtyři fáze plánování udržitelné městské mobility, z nichž každá začíná a končí některým z milníků, a každá z nich je dále rozdělena do tří kroků (celkem je tedy v cyklu plánování dvanáct kroků). Tento graf poskytuje potřebný přehled orgánům s rozhodovací pravomocí.



Obrázek 1: Dvanáct kroků plánování udržitelné městské mobility (druhé vydání) – přehled pro orgány s rozhodovací pravomocí

Přesnější odborný popis plánovacího cyklu a 32 konkrétních aktivit, které mají být provedeny během 12 kroků.

2.1 Fáze 1: Příprava a analýza

Status quo o plánování udržitelné mobility

Cílem první fáze je o nastavení parametrů pro přípravu a realizaci ISUMP:
<https://www.akademimobility.cz/faze-1-priprava-analyzy>

- **Krok 1. Jaké jsou vaše zdroje?** Analyzujte všechny dostupné (lidské, institucionální i finanční) zdroje pro plánování a nastavte vhodnou pracovní a participační strukturu. V této fázi musí orgány zodpovědné v rozhodovacím procesu zajistit podporu pro přípravu SUMP ze strany klíčových institucí a tvůrců politik, kteří by se měli podílet na budování ústředního týmu pro plánování. <https://www.akademimobility.cz/1-pracovni-struktury>
- **Krok 2. Jaký je váš kontext plánování?** Identifikujte faktory, které budou mít vliv na proces plánování, např. stávající plány nebo právní požadavky. Analyzujte dopravní toky, abyste mohli definovat geografický rozsah plánu, a snažte se zajistit zájem a angažovanost úřadů a dalších aktérů v okolních obcích. Aktivita v tomto a následujícím kroku jsou úzce propojené a často jsou prováděny současně. V tomto bodě je hlavním úkolem rozhodovacích orgánů zajistit, aby funkční městský region sloužil jako oblast plánování pro daný SUMP 2.0. Obvykle jde o institucionálně a politicky komplikované rozhodnutí. <https://www.akademimobility.cz/2-ramec-planovani>
- **Krok 3. Jaké jsou vaše hlavní problémy a možnosti?** Proveďte analýzu situace v mobilitě, a to z perspektivy všech způsobů dopravy i relevantních aspektů udržitelnosti. Využijte k tomu vhodné soubory aktuálních datových zdrojů. Posledním milníkem první fáze je kompletní analýza nejdůležitějších problémů a možností v oblasti mobility v celém funkčním městském regionu. <https://www.akademimobility.cz/3-analyzy>

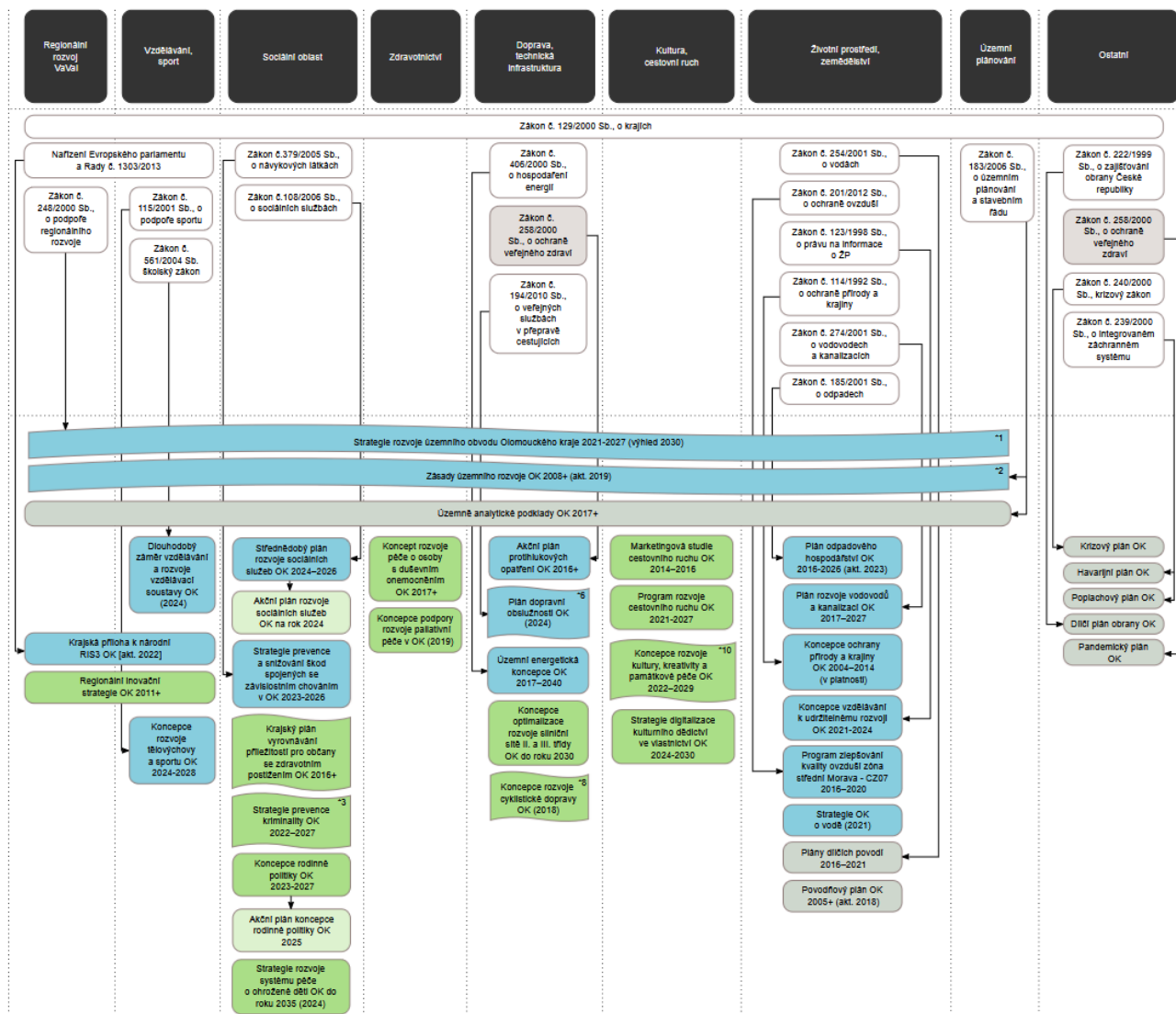
Dále dokument uvádí pár typů, které by zpracovatel neměl přehlédnout.

2.1.1 Nikdy se nezačíná na zelené louce

V příloze 1 je uveden rozsáhlý seznam východisek, na základě kterých se vychází při zpracování SRPM. Klíčová je ale vazba na regionální strategické dokumenty Olomouckého kraje, které mají vazbu na dopravu a mobilitu:

- [Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje \(2024\)](#)
- [Územní energetická koncepce Olomouckého kraje](#)
- [Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2030](#)
- [Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje \(2018\)](#)
- KONCEPČNÍ STUDIE – PŘESTUPNÍ TERMINÁLY OLOMOUCKÉHO KRAJE
- Akční plán protihlukových opatření OK 2016+

Strategická mapa Olomouckého kraje



Zdroj: <https://www.olkraj.cz/regionalni-rozvoj-analyzy-a-koncepcie-strategicke-dokumenty-na-urovni-kraje-statu-eu/strategicke-dokumenty-na-urovni-kraje>

2.1.2 Nastavení pracovních skupin

Cílem je navrhnout organizační strukturu a nutné kroky k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost realizace jednotlivých opatření. V podstatě se jedná o čtyři skupiny:

- 1) Vnitřní tým na městě, který vede koordinátor městské mobility, který spolupracuje s ostatními odbory s vazbou na dopravu a mobilitu. Je třeba určit vazby a úkoly k jednotlivým opatřením. Rovněž se stanovují finanční možnosti:
<https://www.akademiemobility.cz/1-1-posouzeni-kapacit-a-zdroju>
- 2) Meziřezortní pracovní tým, který je složen řadou vnějších organizací, které mají ve své gesci dopravu a mobilitu, a to ať již přímo, ale i nepřímo (možná o tom ještě ani neví). Je třeba

získat je ke spolupráci na přípravě a implementaci opatření:

<https://www.akademimobility.cz/1.2.-mezirezortni-tym>

- 3) Politici, nositelé myšlenek na veřejnosti. Právě oni by měli jít s kůží na trh a vést diskusi s občany. Samozřejmě vše by měly podložené kvalitním strategickým plánem, včetně kvalitních dat. Více: <https://www.akademimobility.cz/1.3.-politicka-angazovanost>
- 4) Občané musí vědět, že jsou skutečně přizváni k tvorbě a implementaci plánu. Za tím účelem je nutné vytvořit kvalitní komunikační plán, který ovšem v žádném případě není spojen jen se zpracováním plánu, ale především jeho implementací. Město by si již teď mělo nominovat jeden, dva projekty, které může komunikovat jako určitý symbol celého plánu. Jedná se o natolik důležitou kapitolu, že byla vytvořena samostatná kapitola 4.3. Informace jsou rovněž k dispozici na tomto odkaze: <https://www.akademimobility.cz/1.4.-zapojeni-verejnosti-a-partneru>

Nicméně zkušenosti ze stávajících plánů udržitelné městské mobility ukázaly, že v průběhu let 2013 - 2025 byla vyškolená řada odborníků, úředníků, ale jen velmi obtížně se jim dařilo uplatňovat získané poznatky v praxi. Jednak předběhli svou dobu, ale také proto, že byli osamoceni. Proto příloha 2. tohoto dokumentu připomíná určité DOVEDNOSTI, kteří by měli mít členové pracovních skupin. „Dovednost ([angl. skill](#))“ je *učením a praxí získaná dispozice ke správnému, kvalitnímu, rychlému a úspornému vykonávání určité činnosti vhodnou metodou. Jinými slovy jde o vlastnost živého objektu, která vyjadřuje jeho schopnosti*“. Zdroj: Wikipedie.

Stanovení rámce plánování Plánu udržitelné regionální mobility. Jedná se o pravidla, která jsou více méně daná, ale je dobré si je připomenout. Je potřeba si určit:

- 1) Rozsah území, který bude plán řešit: <https://www.akademimobility.cz/21-pozadavky-na-planovani>.
- 2) Odborné oblasti, které mají vliv na dopravu a mobilitu, ať již přímo, či nepřímo: <https://www.akademimobility.cz/2.2.-propojeni-procesu-planovani>
- 3) Časový rámec. Za zajímavost stojí, že je potřeba zvážit, kolik času má být věnováno přípravě, a kolik má být věnováno implementaci. Zatím byla praxe taková, že časový harmonogram byl spojován především se zpracováním plánu: <https://www.akademimobility.cz/casovy-harmonogram>
- 4) Co se objedná u externí firmy. Je postupovat velmi citlivě, aby se ověřilo, co je skutečně město si schopno zajistit samo a na co potřebuje odborníky. Více: <https://www.akademimobility.cz/2.4.-moznost-externi-pomoci>. Například evropské metodika doporučuje tyto okruhy aktivit pro externí spolupráci:
 - a. Analýza stavu mobility včetně sběru dat
 - b. Zpracování sektorových dokument., ať už je to generel dopravy, koncepce parkování, generel cyklodopravy, apod
 - c. Komunikační plán & Komunikace s veřejností

- i. Příprava, organizování a propagace akcí, podobně jako dokumentování a analýzy výstupů, které vzejdou z diskuzí souvisejících se zapojením veřejnosti a zainteresovaných subjektů.
- d. Školení ke specifickým aktivitám, právní poradenství.

2.1.3 Pozornost zaměřená na indikátory udržitelné městské/ regionální mobility (SUMI)

SUMI (Sustainable Urban Monitoring Indicators) jsou dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 závazné indikátory udržitelné dopravy ve FUA, jejichž odevzdávání zajišťuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s městskými uzly a které slouží pro monitorování plnění cílů SUMP.

Termín pro zajištění shromažďování a předkládání SUMI je stanoven na 31. prosince 2027. Následně vždy 31.12. každého 4. roku poté má dojít k zaslání dat o každém indikátoru, přičemž data musí být rozdělena po letech za každý indikátor.

Sběr dat SUMI bude probíhat v souladu s existující praxí a za podmínek minimalizace finanční a administrativní náročnosti. Rozsah a způsob sběru SUMI řídí prováděcí akt, který definuje celkem 13 indikátorů ve 4 kategoriích (názvy mírně zjednodušeny pro účely čitelnosti). Důležité je zmínit, že většinu níže uvedených dat mají již jednotliví aktéři k dispozici, a tento požadavek tedy nebude generovat rozsáhlé dodatečné náklady.

Indikátory popisující horizontální aspekty

- HO.1 Celkový počet osob s trvalým bydlištěm v oblasti, rozdělen podle pohlaví a věku [počet lidí].
- HO.2 Celková plocha oblasti [km²].
- HO.3 Celkový počet přístupových bodů do oblasti [počet přístupových bodů].

Indikátory popisující aspekty udržitelnosti

- SU.1 Roční CO₂-ekvivalent emisí ze silniční dopravy v oblasti [t CO₂ za rok]. Podle interních informací pravděpodobně dojde k vyškrtnutí indikátoru SU.1 z finálního aktu.
- SU.2 Počet cest za měsíc osobami s trvalým bydlištěm v oblasti, rozdělen podle dopravního prostředku (chůze, jízdní kolo, individuální vozidlo, veřejná doprava) [počet cest].
- SU.3 Počet registrovaných vozidel v oblasti rozdělených dle typu pohonu (benzín, nafta, plug-in, bezemisní, ostatní) a kategorie Euro emisních standardů (Euro 1-4, 5-6c, 6d, 7) [počet vozidel].

Indikátory bezpečnosti

- SA.1 Počet dopravních nehod v oblasti rozdělený podle účastníků nehody [počet nehod].
- SA.2 Počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách v oblasti rozdělený podle pohlaví, data narození, typu vozidla zraněné osoby a ostatních účastníků nehody [počet osob].
- SA.3 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v oblasti rozdělený podle pohlaví, data narození, typu vozidla zraněné osoby a ostatních účastníků nehody [počet osob].

Indikátory dostupnosti

- AC.1 Počet přístupových bodů do oblasti s čtyřmi či více odjezdy jedné linky dle jízdního řádu ve špičkové hodiny [počet bodů].
- AC.2 Celkový počet železničních stanic v oblasti [počet stanic].
- AC.3 Počet železničních stanic nesplňujících specifická kritéria [počet stanic].

V rámci plnění povinnosti sběru SUMI indikátorů v rámci ÚChA se následující indikátory za bezproblémové, tj. data ve stejné či velice podobné formě již existují a nepředpokládá se, že jejich sběr, vyhodnocování a posílání bude generovat významné dodatečné aktivity či náklady:

- HO.1 Celkový počet osob, HO.2 Celková plocha oblasti, SU.3 Počet registrovaných vozidel, SA.1 Počet dopravních nehod, SA.2 Počet těžce zraněných a SA.3 Počet usmrčených osob. Indikátory spojené s přístupovými body považujeme taktéž za jednoduše získatelné kombinací pasportů existujících zastávek a strojově čitelných jízdních řádů:
- HO.3 Celkový počet přístupových bodů do oblasti, AC.1 Počet přístupových bodů do oblasti s čtyřmi či více odjezdy, AC.2 Celkový počet železničních stanic v oblasti, AC.3 Počet železničních stanic nesplňujících specifická kritéria.

Důležitá je ale spolupráce s Olomouckým krajem v rámci aktualizace její Koncepce cyklo dopravy, ohledně podkladů pro indikátor AC.4 Počet zabezpečených parkovacích zařízení pro jízdní kola. Jelikož povinný indikátor zahrnuje pouze počet takovýchto zařízení, cílem je navrhnout jeho rozšíření o dodatečné atributy, např. informace o kapacitě, úrovni ochrany proti elementům, možnost uzamčení, možnost dlouhodobého odstavení kola, cena aj. Tímto rozšířením se otevře možnost využití např. pro informační centra, turistické weby, import do map třetích stran aj.

Indikátor SU.2 Počet cest za měsíc osobami s trvalým bydlištěm v oblasti, rozdělen podle dopravního prostředku bude pravděpodobně koordinován na národní úrovni, jelikož se jedná o data, která bude potřeba periodicky sbírat nejspíše formou dotazníkového šetření v podobném formátu, jako se dělá celostátní sčítání lidu (taktéž obsahující informace o dojížděcích). V tomto bodě nejspíše bude po jednotlivých partnerech potřebná pomoc s distribucí takového dotazníkového šetření například prostřednictvím sociálních sítí či internetových stránek.

Indikátor SU.1 Roční CO₂-ekvivalent emisí ze silniční dopravy se jeví jako nejvíce problematický, jelikož by zřejmě vyžadoval vytvoření alespoň zjednodušeného dopravního modelu kraje. Na základě dostupných informací je však vysoce pravděpodobné, že ve finální verzi prováděcího aktu nebude tento indikátor jako povinný k dodání. Jelikož tato informace však není finálně potvrzená, doporučuje se nyní provést minimálně revizi dostupných datových zdrojů Olomouckého kraje.

Ukazatele pomohou městským uzlům sledovat pokrok při plnění priorit stanovených v nařízení o TEN-T, mezi které patří:

- podpora efektivní a tiché dopravy a mobility s nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků pro přepravu osob a nákladu;

- zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních způsobů dopravy prostřednictvím opatření zaměřených především na orientaci mobility cestujících ve prospěch těchto způsobů dopravy, včetně bezpečné a zabezpečené infrastruktury pro aktivní způsoby dopravy, je-li to vhodné;
- podpora efektivní, nízkoemisní a bezhlučné městské nákladní dopravy;
- zvýšení přístupnosti a propojenosti mezi městskými a venkovskými oblastmi a přístupu k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě.

Indikátory umožňují cílené řízení implementace těchto priorit. Pomáhají identifikovat silné a slabé stránky systémů mobility měst. Údaje by měly umožnit sledovat pokrok při dosahování cílů politiky městské mobility na místní, regionální, národní a evropské úrovni a městům umožnit přijmout včasná nápravná opatření, kde je to nutné.

Splnění uvedených požadavků

Zástupci městských uzlů (resp. nositelů ITI) mohou požadavky konzultovat s pracovníky Ministerstva dopravy ČR. Ministerstvo dopravy ČR se zavazuje pravidelně informovat zástupce městských uzlů o aktualitách v této oblasti, zejména o doporučeních vzešlých z jednání na evropské úrovni (EGUM). V návaznosti na postup vyjednávání Víceletého finančního rámce pro období 2028–2034 se předpokládá využití SUMPu na úrovni FUA pro obhájení vybraných intervencí v oblasti udržitelné dopravy, v návaznosti na vývoj nastavení implementační struktury na národní úrovni i se zapojením integrovaných nástrojů (ITI).

Nařízení k ukazatelům udržitelné městské mobility (NUUMM)



- 2. Indicators in the area of sustainability aspects**
- (1) SU.1 Annual CO₂-equivalent emissions from road transport in the geographical area [# CO₂ e per year].
- Data collection method: the Member State shall use the respective data collection method in accordance with its institutional and legal framework by taking into account existing local, regional, national, European and international practices and standards as well as established reporting frameworks.
- (2) SU.2 Number of trips per month made by persons who have their usual residence in the geographical area, broken down by the following four travel modes: walking, cycling, individual motorised transport, and public transport [# trips].
- Data collection method: the Member State shall use a survey or a transport model to collect the data.
- 3. Indicators in the area of safety aspects**
- (1) SA.1 Number of road traffic accidents in the geographical area per year presented in a matrix format, showing the two main road users involved in the accident [# accidents].
- 4. Indicators in the area of accessibility aspects**
- (1) AC.1 Number of access nodes in the geographical area with four or more scheduled departures during peak hours per route per hour [# access nodes].
- Data collection method: the Member State shall use any method used in order to collect that data under Delegated Regulation (EU) 2017/1926.
- 5. Methods of collecting data on road traffic accidents**
- When collecting data on road traffic accidents, the Member States shall include the following:
- (1) collisions between road vehicles;
- (2) collisions between road vehicles and pedestrians;
- 6. Methods of collecting data on fatally injured persons**
- When collecting data on fatally injured persons, the Member States that provide in their national legislation for a period different than 30 days set out in Article 2, point (6)(a), shall apply conversion coefficients that are estimated so that comparisons can be made on the basis of the 30-day period.



Indikátory reportované z úrovně národní

Indikátory reportované z úrovně městských uzlů

Klíčová sdělení pro Česko

- 1 Změna ve vnímání udržitelné mobility s sebou nese zásadní změnu v práci s daty
- 2 Dostupnější městská data mají hlavně velká města v Česku, ale i tam jsou velké rezervy
- 3 I velká města mají problém flexibilně upravit komplexní datovou infrastrukturu
- 4 Velké výzvy ve výkaznictví dat (kvalita a integrita), jejich propojení a využití, např. v projektech (měření výsledků a dopadů) a územním plánování



2.1.3.1 Příklady dat

- **Oblast dat o mobilitě.** Data o mobilitě se stala základním kamenem inteligentních dopravních systémů. Opatření se bude zaměřovat na digitální nástroje – od umělé inteligence po datové prostory, které mohou umožnit chytřejší mobilitu a zároveň řešit výzvy v oblasti ochrany soukromí, integrace a infrastruktury. Data o mobilitě, podporovaná umělou inteligencí, blockchainem a digitální infrastrukturou, mají zvýšit efektivitu a bezpečnost dopravních systémů.
- **SUMP – PLÁN MĚSTSKÉ MOBILITY A NOVÉ METODY PODLE ÚČELU CESTY.** Inovativní metoda plánování městské mobility s ohledem na různé druhy dopravy a účely cesty.
- **Neviditelné znečištění: řešení emisí z jiných zdrojů než výfukových plynů v městské dopravě.** Neviditelné znečištění: Řešení emisí z jiných zdrojů než výfukových plynů v městské mobilitě poukazuje na často přehlížený problém částic z brzd, pneumatik a opotřebení vozovky. Zkoumá potenciální politická opatření a technologická řešení ke snížení těchto emisí a zlepšení kvality ovzduší ve městech.
- **Data zohledňující genderové aspekty pro urbanistické plánování.** Evropská města se snaží být na jedné straně inkluzivnější a spravedlivější a na druhé straně chytřejší a více založená na datech. Mezery ve sběru a analýze dat však mohou přehlížet rozmanité potřeby skupin občanů. Tato sekce zkoumá, jak využití dat rozčleněných podle pohlaví může pomoci navrhnout inkluzivnější městské prostory a infrastrukturu mobility.

2.2 Fáze 2: Příprava strategie

Status quo o plánování udržitelné mobility

Cílem druhé fáze je ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty definovat strategické směřování vašeho plánu udržitelné městské mobility. Zásadní otázky, které si musíte položit:

<https://www.akademimobility.cz/faze-2-vypracovani-strategie>

- **Krok 4. Jaké jsou naše možnosti do budoucích let?** Analyzujte pravděpodobné změny v důležitých externích faktorech, které ovlivňují městskou mobilitu (např. demografický vývoj, informační technologie, klima), a vytvořte scénáře, které budou zkoumat alternativní strategická směřování. Scénáře se pokoušejí zachytit rozsah nejistoty, která přichází při pohledu do budoucnosti, a přináší tak lepší faktickou základnu pro strategická rozhodnutí. <https://www.akademimobility.cz/4-scenare-a-jejich-posouzeni>
- **Krok 5. Jaký kraj a města chceme?** Spolu s veřejností a zainteresovanými subjekty připravte vize, které pomohou pochopit, jak vypadá žádoucí budoucí vývoj města (takový, jaký vychází z výsledků analýzy stavu mobility a dopadů jednotlivých scénářů). Společná vize a společné cíle, to jsou základní kameny každého SUMP. Ujistěte se o tom, zda vaše cíle řeší důležité problémy v obci a zda se zabývají všemi způsoby dopravy v daném funkčním městském regionu. <https://www.akademimobility.cz/5---vize-a-strategie>
- **Krok 6. Jak určit, zda jsme uspěli?** Definujte soubor strategických indikátorů a úkolů, které vám umožní sledovat pokrok směrem k realizaci všech cílů, aniž byste museli provádět sběr nových dat. Zvolte ambiciózní, ale proveditelné úkoly, které jsou v souladu s jinými strategickými oblastmi. <https://www.akademimobility.cz/6---cile-a-indikatory>

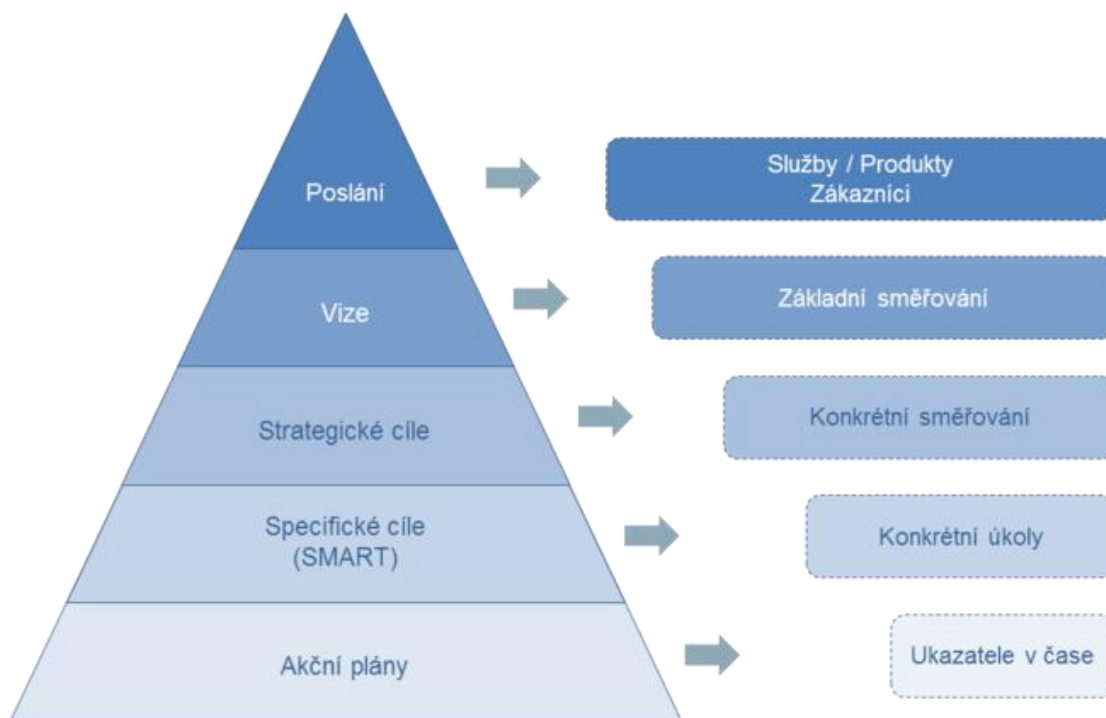
V závěru druhé fáze jste se dostali k dalšímu milníku, kdy máte stanovenou vizi, cíle i úkoly, to vše s podporou veřejnosti a zainteresovaných subjektů.



Dále dokument uvádí pár typů, které by zpracovatel neměl přehlédnout.

2.2.1 Připomenutí principů strategického plánování

Základním stavebním prvkem ISUMP je strategický plán, který má svou vizi, strategické a specifické cíle, opatření, které jsou spojené se zainteresovanými partnery. Proto je nutné ISUMP realizovat podle fází korespondující s tvorbou strategického dokumentu.

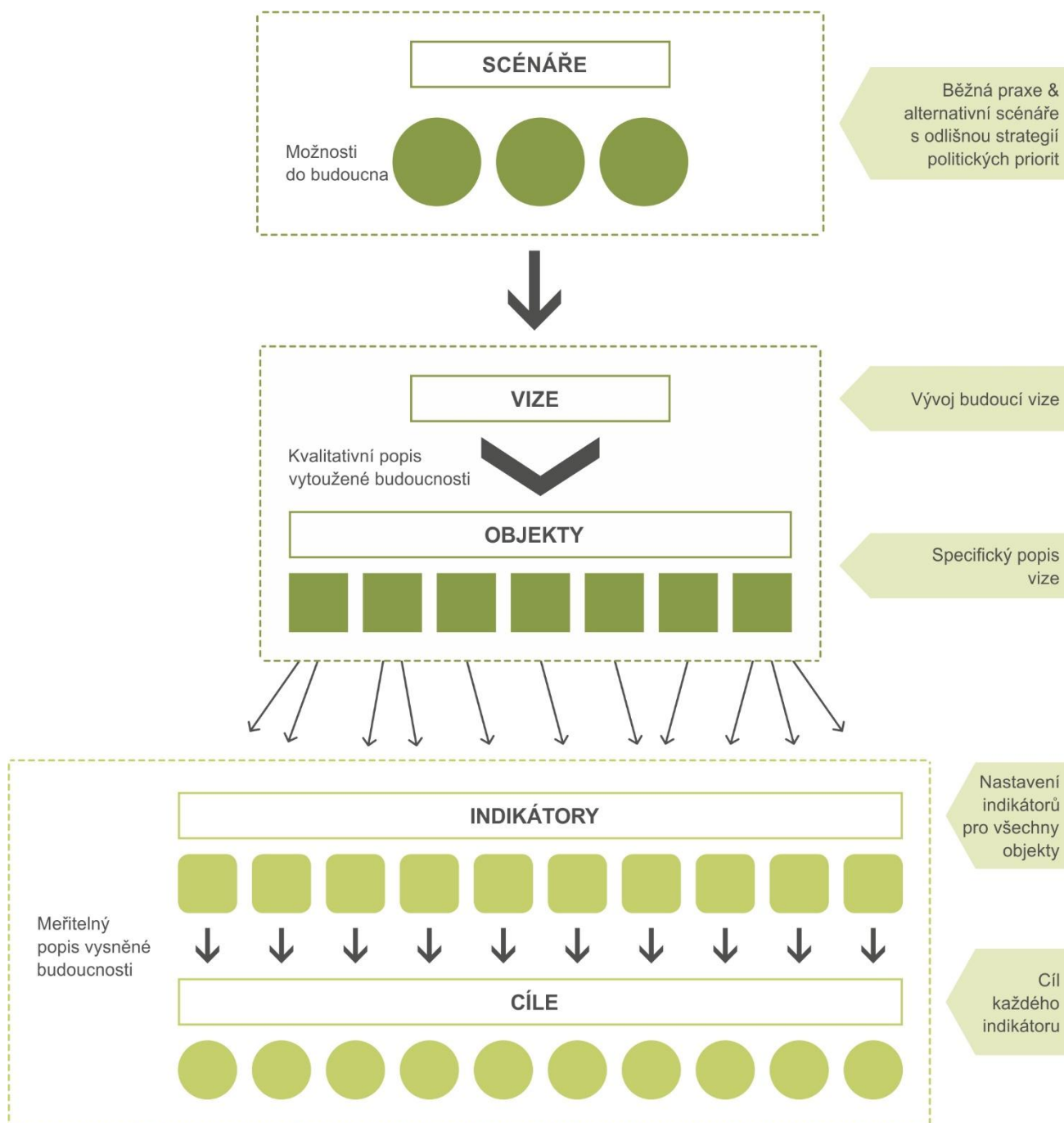


Zdroj: CorSet Framework, 2010

Kdy se mají ale stanovovat vize a cíle? Až po analýzách a přípravné fázi? A co když město má již definované své cíle a nepotřebuje je definovat znovu? A co města, která už mají svůj SUMP?..

Cíle ISUMP navazují na její poslání, formulovanou vizí. Správně definované cíle splňují podmínky a principy SMART (jsou konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově dosažitelné). Dosahování měřitelných cílů je měřeno a verifikováno pomocí **indikátorů**.

Je zavedena určitá hierarchie cílů, na jejímž vrcholu stojí **strategické cíle** a ty jsou pak dále rozděleny na další, **specifické cíle**. Ty mohou být také dále vrstveny. Mělo by ovšem platit pravidlo, že nižší cíle vždy musí naplňovat cíle vyšší (strategické).



ISUMP má čtyři hlavní části – analýzu, vypracování strategie, přípravu opatření a implementaci / monitoring. Každé město je ale jiné, u každého mohou jednotlivé části trvat různou dobu. Zásadní je uvědomit si, že v okamžiku schválení ISUMP zastupitelstvem je město pouze na cestě k cíli. Pro obyvatele nejviditelnější a zároveň nejcitlivější je implementace opatření, pro vedení města by mělo jít o realistické kroky v duchu již odsouhlasených vize a cílů. Plán by tak měl dopředu počítat se zajištěním podmínek pro realizaci.

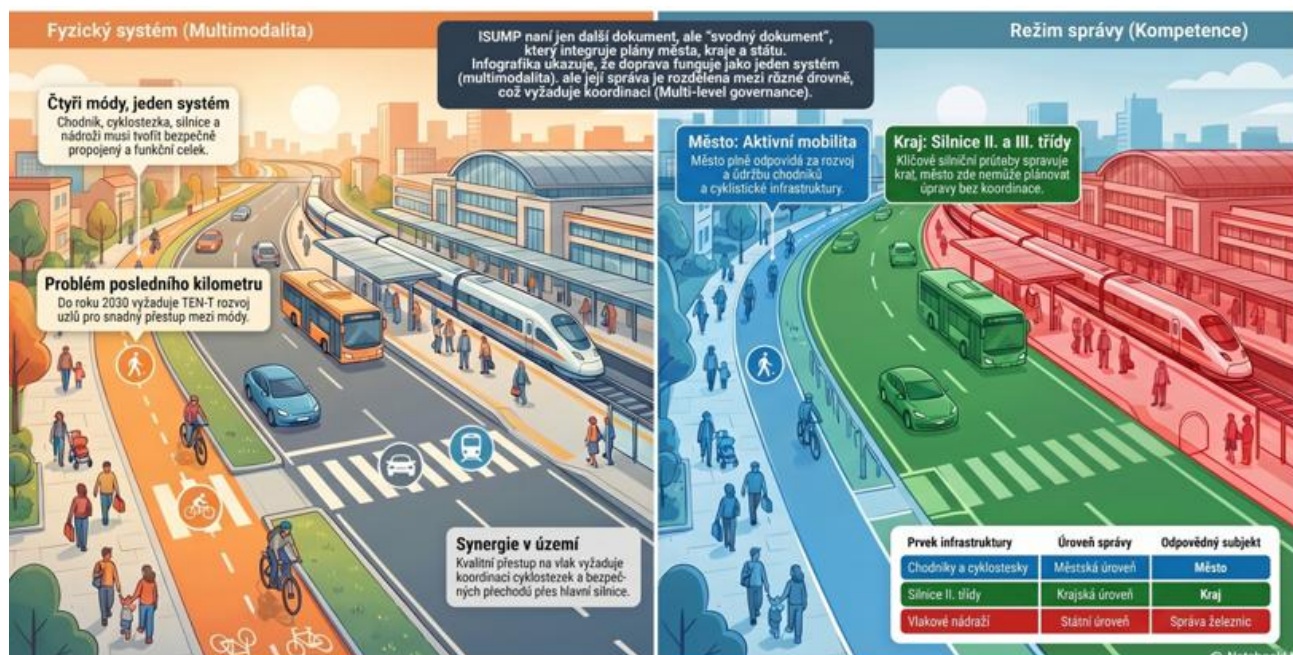
Od začátku se musí pamatovat na organizační strukturu, na zodpovědnost úředníků. Nemusí se jednat přímo o koordinátora pro rozvoj městské mobility, ale člověka, který bude mít na starosti

monitoring plánu a komunikaci s ostatními odbory a organizacemi, které budou zodpovědné za konkrétní úkol.

Monitoring, indikátory a dlouhodobá podpora prakticky znamená tedy stále vyhodnocování v průběhu celého cyklu.



2.2.2 Doporučení pro Vizi: Smart Cities: nejde o techniku. Jde o to, jak chceme žít



Když se dnes mluví o chytrých městech, mnoha lidem se vybaví senzory, aplikace, datové platformy nebo umělá inteligence. Jenže právě tady se často dělá první chyba. Smart City totiž nezačíná technologií. Začíná mnohem prostší a mnohem důležitější otázkou: **Jak chceme žít?** Evropské pojetí chytrých měst dnes stále silněji spojuje modernizaci s kvalitou života, klimatickou odolností, spoluprací a inovacemi. Pregnantním celosvětově uváděným příkladem je nové pojetí Singapore Smart Nation 2.0, které nestaví do středu techniku samotnou, ale důvěru, růst a komunitu. A také evropské zásady udržitelné městské mobility (SUMP) připomínají, že mobilita má sloužit potřebám lidí a firem pro lepší kvalitu života.

Klíčovou otázkou je PROČ to všechno

Právě proto je pro Českou republiku klíčové vrátit se na začátek a poctivě si odpovědět na otázku **Proč**. Nejdříve si musíme říct, co od svých měst, regionů a od celé země vlastně chceme. Chceme místa, kde se lidem bude žít klidněji, zdravěji, bezpečněji a příjemněji? Chceme města, kde člověk neztrácí každý den čas v chaosu, stresu a hluku? Chceme regiony, které jsou ekonomicky životaschopné, ale zároveň neztrácejí lidskou tvář? Pokud ano, pak teprve dává smysl hledat nástroje, jak toho dosáhnout. Přesně v tom je síla přístupu **PROČ-JAK-CO**. Nejprve smysl, potom principy, až nakonec konkrétní řešení. Tento způsob uvažování mimochodem velmi dobře ladí i se zásadami danými celosvětově používaným modelem Business Model Canvas a jeho veřejnosektorovou podobou Mission Model Canvas, tedy s důrazem na poslání, přínos a skutečný dopad. Ne náhodou je daný model celosvětově nesmírně populární. Je podaný stručně, výstižně, maximálně lidsky. A mimochodem – pregnantně poslouží i při nastavování osobního života...

Správný přístup k modelu Smart Cities... primárně to opravdu není o technologiích

Dobře postavené Smart City proto není město plné techniky. Je to město, kde technologie pomáhají tomu, aby veřejné služby fungovaly lépe, aby se lidé snadněji dostali tam, kam potřebují, aby bylo méně zbytečných bariér, méně stresu a více vzájemné důvěry. V moderním evropském rámci navíc

stále víc platí, že chytré město musí být zároveň městem propojeným, interoperabilním a odpovědným. Interoperable Europe Act posiluje schopnost veřejných správ spolupracovat napříč úrovněmi a systémy. Data Act od září 2025 rozšiřuje pravidla pro přístup k datům a jejich využití. A AI Act postupně nastavuje rámec pro odpovědné používání umělé inteligence v Evropě. To vše ukazuje jeden důležitý trend: budoucnost nebude patřit těm, kdo nakoupí nejvíc technologií, ale těm, kdo je dokážou využívat chytře, bezpečně a ve prospěch lidí.

Z českého pohledu je mimořádně důležité pochopit ještě jednu věc. Smart Cities nejsou vedlejší kapitolou veřejné správy. Jsou to vlastně jinak uspořádané priority. Znamenají lepší propojení dopravy, energetiky, veřejného prostoru, bezpečnosti, logistiky, budov, dat a komunikace s občany. Znamenají také mnohem větší důraz na soulad „šedé“ a „zelené“ infrastruktury. Město nemá jen fungovat. Má být také příjemné. Má být místem, kde se dá nadechnout, kde je bezpečné pustit dítě do školy, kde starší člověk nemusí mít strach přejít ulici a kde veřejný prostor neslouží jen autům, ale i lidem.

Smart Mobility jako nedílná součást modelu Smart Cities

Právě doprava je přitom jedním z nejsilnějších vláken, na kterých může české pojetí Smart Cities stát. Doprava totiž rozhoduje o každodenním rytmu života. O tom, zda město spojuje, nebo rozděluje. Zda šetří čas, nebo ho bere. Zda snižuje stres, nebo ho vyrábí. Evropské zásady udržitelné městské mobility proto chápou dopravu nikoli jako izolovaný technický obor, ale jako nástroj lepší kvality života, bezpečnosti, zdraví a celkové fungující městské kultury. A právě sem patří témata, která jsou blízká i projektu ZVOLNI: kvalitní veřejná doprava, bezpečná chůze, cyklistická doprava, sdílené zóny, školní ulice, zóny 30, promyšlené parkování nebo citlivě řešená městská logistika.

Město, které neumí naslouchat, nikdy nebude opravdu chytré

Velmi důležité je také to, že dnešní chytré město nemůže vznikat shora jako technokratický experiment. Světová banka ve svém průvodci pro starosty a manažery ve veřejné sféře vůbec připomíná, že skutečná městská inovace musí být občansky orientovaná a participativní. Jinak řečeno: lidé nemají být pouhými příjemci změn, ale jejich spoluautory. To je pro českou praxi nesmírně důležité. Město, které neumí naslouchat, může být technicky moderní, ale nikdy nebude opravdu chytré.

Smart Cities? Ne další vrstva techniky, ale lepší vrstva života

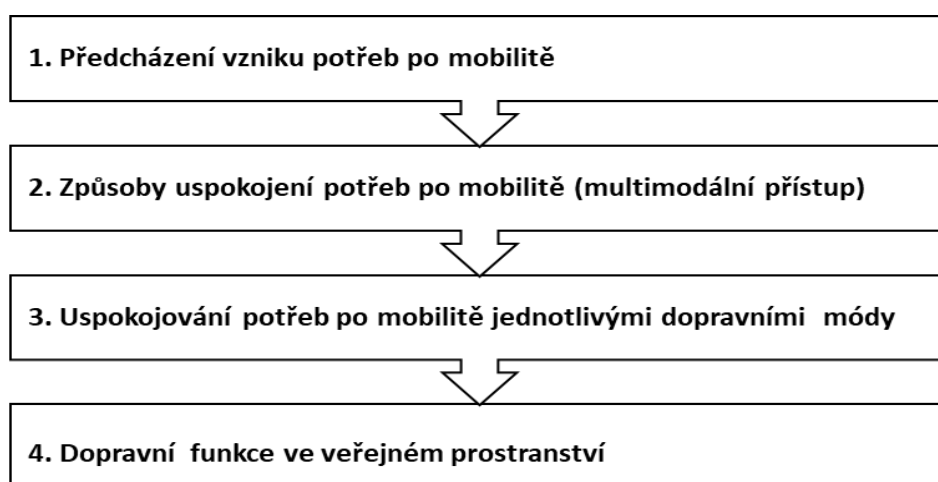
Jak tedy stručně vyjádřit, co by mělo být českým „PROČ“ pro Smart Cities? **Chceme vytvářet města a regiony, kde se lidem žije bezpečněji, klidněji, zdravěji a svobodněji; kde veřejné služby fungují jednodušeji a kde technologie slouží jako nástroj lepšího každodenního života.** Odtud se potom odvíjí „JAK“ – tedy práce s daty, spolupráce mezi obory, důvěra, bezpečnost, měření dopadů, zapojení veřejnosti a dlouhodobá vize. A teprve potom přichází „CO“ – konkrétní projekty, investice, změny v dopravě, energetice, budovách, veřejném prostoru či digitálních službách.

Právě toto považujeme za nejpřesnější a také nejlidštější odpověď na otázku, co mají Smart Cities v České republice skutečně znamenat. Ne další vrstvu techniky. Ale lepší vrstvu života.

2.2.3 Strategické plánování, dopravní infrastruktura a související služby

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. ISUMP 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 dopravních módů, tedy jak dopravy individuální, veřejné hromadné tak i aktivní dopravy. Významným cílem ISUMP je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy a stupně automobilizace (počet aut / tis. obyvatel). V případě ISUMP 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. ISUMP by měl být pro všechna města založeno na principu hierarchického uspořádání fází, viz níže uvedené schéma.



Výše popsané hierarchicky uspořádané fáze tvorby ISUMP 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 je navržena v analytické části.

Jde o přeměnu města jako celek. Samozřejmě, že město nebude mít na to udělat 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. Proto právě pracujeme v koncepci s posloupností 4 kroků:

1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, tzn. města krátkých vzdáleností, práce z domu atd. atd.
2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu (VHD, aktivní mobilita, mobilita jako služba, snižování stupně automobilizace....)

3. Vyčištění a lepší ekonomika v dopravě (IAD, MHD, cyklo), 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).

V procesu ISUMP se v této oblasti se nejvíce očekává externí pomoc odborníků, kteří mohou pomoci s analýzou a taky s návrhovou částí, kde mohou uplatnit své odborné znalosti. V podstatě se jedná o dva kroky:

1. **Aktuální stav dopravního systému.** Město zjistí, jaký je současný stav dopravního systému ve městě a dále zjistí, zda je infrastruktura ve městě pro jednotlivé způsoby dopravy kvalitní, či nekvalitní?
2. **Opatření:** Město provede výběr opatření zaměřených na udržitelnou městskou mobilitu, případně zařadí do seznamu již probíhající akce. V tomto kontextu může město zvážit i vypracování např. generelu cyklistické dopravy, generelu parkovací infrastruktury, programu pro bezpečnost dopravy a další plány a programy, které jakkoliv souvisejí s přípravou a realizací SUMP.

Oba kroky korespondují s evropskou metodikou ISUMP. Jednak s aktivitou 3.2. <https://www.akademimobility.cz/3.2.-analyza-problemu-a-prilezitosti> a částečně s aktivitou 7.1. Vypracujte obsáhlý seznam opatření.

Zároveň je třeba dodat, že jednotlivé opatření se musí realizovat souběžně s komunikačním plánem města a také v souběhu se strategickým plánem města, který dbá na to, aby navrhovaná opatření byla v souladu s vizí a cíli města na jedné straně a implementační částí včetně akčního plánu na straně druhé. Právě tato kapitola poskytne dostatek informace o tom, **čím město disponuje**, neboť se řeší tyto otázky: Jaká je kapacita města z hlediska finančních i lidských zdrojů a odborných kompetencí?

Rozhodně je třeba zvážit, co si může město zajistit samo a co by měla realizovat externí firma.

2.2.4 Smart mobilita a chytré plánování mobility

- **Přehodnocení městského prostoru: politický dialog.** Města po celé Evropě přetvářejí veřejné prostory s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu, a podpořit udržitelnou mobilitu a naplnit klimatické cíle. Cílem je poukázat na skutečnost, že přerozdělení prostoru přispívá k budování odolnějších měst.
- **Přehodnocení dopadu: nové metriky pro chytřejší městskou mobilitu.** Tradiční metriky již nedokážou zachytit komplexnost dnešních ekosystémů městské mobility. Tato sekce zpochybňuje současné ukazatele úspěchu a zkoumá, jak mohou veřejné orgány i soukromé subjekty přijmout širší metriky. Od inteligentních dopravních signálů po programy mobility

vedené zaměstnavateli budeme diskutovat o tom, jak redefinovat hodnotu a jak nová měření mohou odemknout lepší řešení pro udržitelné a inkluzivní města.

- **Budoucí mobilita: inovace, které přetrvají.** Transformativní trendy, jež budou formovat dopravní systémy zítřka. V souvislosti s konvergencí digitálních a udržitelných technologií se opatření zaměří na to, jak řídit inovace, měřit dopady a budovat adaptabilní systémy mobility vhodné pro budoucnost.
- **Prezentace startupů: Inkluzivní a na člověka zaměřená řešení městské mobility.** Je třeba zaměřit pozornost na taková řešení mobility, která jsou zaměřená na člověka, navržena s ohledem na přístupnost, bezpečnost a pohodu. Od navigační podpory pro zranitelné uživatele po inkluzivní urbanistické plánování, prostory vhodné k životu a inteligentní zabezpečení jízdních kol – tyto inovace činí města spravedlivějšími, propojenějšími a uživatelsky přívětivějšími.
- **Směrem ke konkurenceschopným a udržitelným systémům mobility.** Vzhledem k přísnějším klimatickým cílům čelí sektor mobility tlaku na rychlou dekarbonizaci při zachování ekonomické životaschopnosti. Tato sekce se zabývá tím, jak může přechod k udržitelné, propojené a sdílené mobilitě – od mobility cestujících přes logistiku až po infrastrukturu – podpořit jak konkurenceschopnost, tak opatření v oblasti klimatu. Účastníci panelové diskuze se podělí o své poznatky ohledně nových trendů, změn v regulaci a toho, jak mohou veřejní a soukromí aktéři sladit inovace s cíli v oblasti konkurenceschopnosti a udržitelnosti.
- **Řízení inovací – inovativní správa.** Čeká nás mnoho inovací v oblasti dopravy. Nevíme, které z nich se uchytí a které budou následovat, ale víme, že většina z nich bude zavedena na ulicích našich měst. Jak mohou města chytře vybírat ty inovace, které jim pomohou dosáhnout jejich politických cílů, ale zároveň odradit ty, které nepřinášejí přidanou hodnotu? Co je zapotřebí, aby inovace soukromého sektoru podporovaly, a nikoli narušovaly to, čeho chtějí místní úřady dosáhnout? Jak můžeme dospět k inovacím reagujícím na politiku, které budou přínosem jak pro veřejný, tak pro soukromý sektor? Města a regiony mají řídit inovací pomocí svých systémů governance.
- **Firemní programy mobility.** Zvyky v rámci dojíždění mají velký vliv na udržitelnost měst. Tato panelová diskuze se zaměří na to, jak mohou firemní programy mobility, integrované sítě a behaviorální podněty vytvořit ekologičtější a efektivnější možnosti každodenního cestování pro všechny. Jak mohou firemní programy mobility a integrované dopravní sítě vést k udržitelnější dopravě? Jakou roli hrají mobilní infrastruktura a podněty při vytváření plynulých a udržitelných možností dopravy?
- **Cesta k inkluzi: propojení dopravy a kultury.** Cílem je podporovat samostatnost lidí v ohrožených situacích nebo ohrožených sociálním vyloučením a usnadnit jim přístup ke kultuře prostřednictvím dopravy na vyžádání.

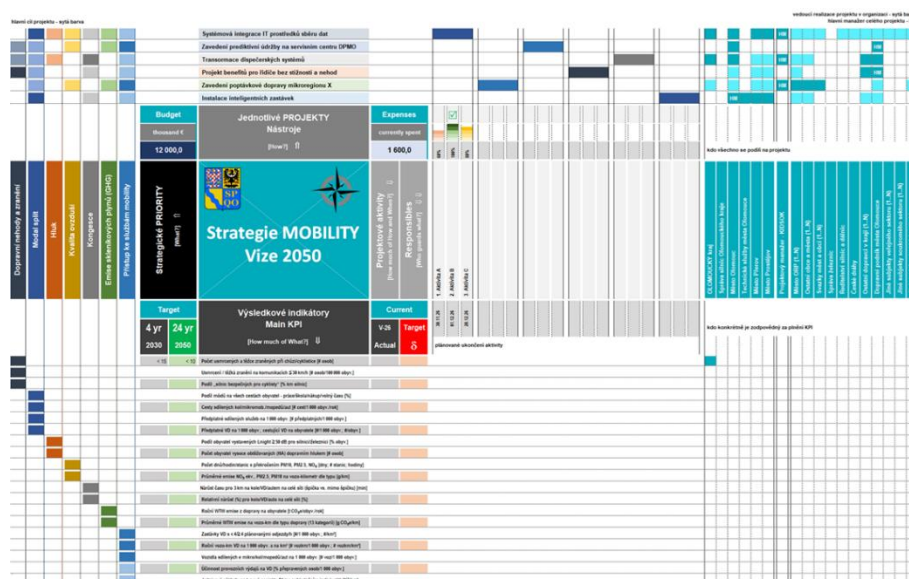
2.3 Fáze 3: Plánování opatření

Status quo o plánování udržitelné mobility

Ve třetí fázi se proces plánování dostává z úrovně strategické na funkční úroveň. Tato fáze se zaměřuje na opatření, která by měla vést k dosažení stanovených cílů:

<https://www.akademiamobility.cz/faze-3-planovani-opatreni>

- **Krok 7. Co konkrétně budeme dělat?** Vypracujte obsáhlý seznam možných opatření a po důkladném posouzení jejich účinnosti a proveditelnosti vyberte ta, která jsou nejvhodnější pro splnění vašich cílů/objectives+targets. Jednotlivá opatření spojte do integrovaných balíčků, diskutujte o nich s veřejností a zainteresovanými subjekty a proveďte podrobné hodnocení, které potvrdí vaši volbu. Pro každé opatření naplánujte monitoring a evaluaci.
<https://www.akademiamobility.cz/7---vyber-balicku>
- **Krok 8. Jak dlouho to bude trvat a kdo bude co dělat?** Rozdělte balíčky opatření do jednotlivých úkolů (aktivit), které jsou pro vás realizovatelné, podrobně je popište včetně odhadovaných nákladů, možných rizik a vzájemné provázanosti. Najděte interní i externí nástroje a zdroje financování pro každou aktivitu a vyjasněte si, jaké kdo bude mít zodpovědnosti, jaké budou implementační priority a časový harmonogram každého úkolu. V této fázi je zásadní získat politickou podporu i podporu veřejnosti, protože například stavební projekty mohou vzbudit kontroverzi i tehdy, když jejich účel podporuje místní většina.
<https://www.akademiamobility.cz/8---opatreni-a-odpovednost>
- **Krok 9. Jsme připraveni?** Do jednotlivých částí plánu udržitelné městské mobility nějakým způsobem přispěla celá rada autorů. Nyní je čas celý dokument finalizovat a prověřit jeho kvality. Podle zvyklostí, které panují ve vaší organizaci, může být podrobný finanční plán součástí bud samotného plánu, nebo samostatného procesu. V každém případě se musíte dohodnout na rozpočtu pro všechny vybrané aktivity a na dlouhodobém rozdělení nákladů a přínosů mezi všechny zúčastněné organizace ještě před přijetím plánu.
<https://www.akademiamobility.cz/9---zajisteni-kvality>



Dále dokument uvádí pár typů, které by zpracovatel neměl přehlédnout.

2.3.1 Rozpracování navrhovaných opatření do implementační fáze a akčního plánu

2.3.1.1 *Provedení posouzení jednotlivých opatření*

V návaznosti na analýzu a návrh opatření a v souběhu s komunikačním plánem je třeba posoudit výběr vhodných opatření z hlediska efektivity a proveditelnosti v daném městě. Hodnocení možných opatření bývá složitým úkolem, na který mají vliv názory, požadavky, poptávka i nejrůznější omezení. Město musí hledat a najít opatření, která jsou vzhledem k využití veřejných prostředků nákladově efektivní, veřejnost i političtí představitelé mají předem vytvořené názory a postoje, které je třeba brát v úvahu, a zvolená opatření musí být přínosem pro celkové cíle, které si město vytyčilo. Všechny tyto aspekty jsou důležité, ale pokud jde o rychlý pokrok, tím nejdůležitějším aspektem je proveditelnost a to, zda dané opatření přispívá k vyšší udržitelnosti města. Pokud opatření není proveditelné a nepřispívá k větší udržitelnosti, nemělo by se o něm do výběru opatření vůbec uvažovat.

Dalším krokem, který následuje po vytvoření podrobného seznamu možných opatření, je právě posuzování zvolených opatření. Začněte tím, že dáte dohromady zástupce správních orgánů města, a pokud je to nutné, i dalších subjektů, které budou zapojeny do implementace vybraných opatření. Každý ze zástupců pak přistoupí k hodnocení efektivity a proveditelnosti jednotlivých opatření na škále např. od 0 do 3. Tímto způsobem budou vybrána ta opatření, která mají největší šanci na realizaci a přínos pro město a jeho cíle.

Proveditelnost každého opatření závisí na možnostech a schopnostech, kterými město disponuje. Každé město musí posoudit vlastní možnosti v oblasti financí, časové náročnosti, legislativy a organizačních struktur. Pro město, které nemá zkušenosti s dlouhodobým strategickým plánováním, jsou důležitými prvky příslušné kompetence osob zodpovědných za plánování, rozdělení pracovních pozic mezi zaměstnanci správy města a schopnost realizovat a kontrolovat účinnost různých opatření. Nejrychlejší řešení je společné hodnocení jednotlivých opatření skupinou relevantních osob.

2.3.1.2 *Popis vybraných opatření a jejich schválení*

Posledním krokem v rámci procesu ISUMP je popsat vybraná opatření a získat jejich schválení. V tomto okamžiku, kdy již máme k dispozici seznam vybraných opatření, která byla vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska efektivity pro plánování udržitelné mobility města i z hlediska proveditelnosti, je nutné maximálně upřesnit popis jednotlivých opatření a zajistit jejich schválení v řadách politiků, občanů a dalších zainteresovaných subjektů a jednotlivců. Jak již bylo řečeno, zvolená opatření musí být proveditelná a musí řešit ty nejpálčivější problémy v dané obci.

Potvrzení proveditelnosti

První hodnocení proveditelnosti opatření bylo provedeno již dříve, šlo však pouze o zběžné posouzení limitovanou skupinou odpovědných osob. Proto je nyní nutné přistoupit k širší prezentaci seznamu

navrhovaných opatření a v rámci správních orgánů města ověřit, zda jednotlivá opatření jsou realizovatelná, případně co by město muselo udělat, aby realizovatelná byla.

Klíčem k úspěchu je zajistit, aby zodpovědné osoby z řad představitelů města i z partnerských institucí plně porozuměly především nákladnějším a náročnějším opatřením. Jedním ze způsobů, jak zjistit proveditelnost a získat potřebný souhlas, je zaslat všem zainteresovaným subjektům návrh strategického výběru opatření ke konzultaci.

Jak získat podporu pro tvrdá opatření, která budou zasahovat do fyzického prostoru města a u kterých je třeba počítat se silným postojem pro, nebo proti? Řešením mohou být dočasné intervence, jakési testování opatření, které názorně vyjeví možné benefity a pomůže zajistit souhlas s trvalým opatřením. Právě tato oblast je obsahem kapitoly 4.3. Komunikační plán.

Připravení akčního plánu

Posledním krokem, který následuje poté, co se vypracuje seznam vhodných opatření, je příprava akčního plánu. V akčním plánu se jasně popisuje, jak naplnit cíle SUMP. Pro maximálně úspěšnou implementaci by akční plán měl být vypracován ve dvou krocích:

1. Akční plán s obecným popisem opatření a balíčkem opatření, která korespondují s cíli SUMP, stanovenými vždy na dalších tři až pět let.
2. Detailní popis opatření a balíčků opatření, připravených pro každý rok v rámci implementačního plánu.

Popis opatření by měl zahrnovat alespoň následující položky:

- Popis opatření
- Realizační odpovědnost
- Návaznost na další sektory politiky města
- Časový harmonogram implementace
- Zdroje financování
- Indikátory pro monitorování a evaluaci

2.3.2 Vytvořte seznam, balíček opatření

Opatření se ale nemusí realizovat izolovaně, ale v tzv. balíčcích opatření. Např.

1. **Uliční a veřejný prostor – řeší se:**
 - Aktivní mobilita (pěší a cyklisté)
 - Veřejná doprava
 - Individuální automobilová doprava a parkování
 - Zeleň, doprovodná infrastruktura, podnikatelské služby (restaurace, kavárny, apod.)
2. **Veřejná doprava – řeší se:**
 - Docházková vzdálenost pro pěší
 - Bike and Ride
 - Parkování (záchytná parkoviště)

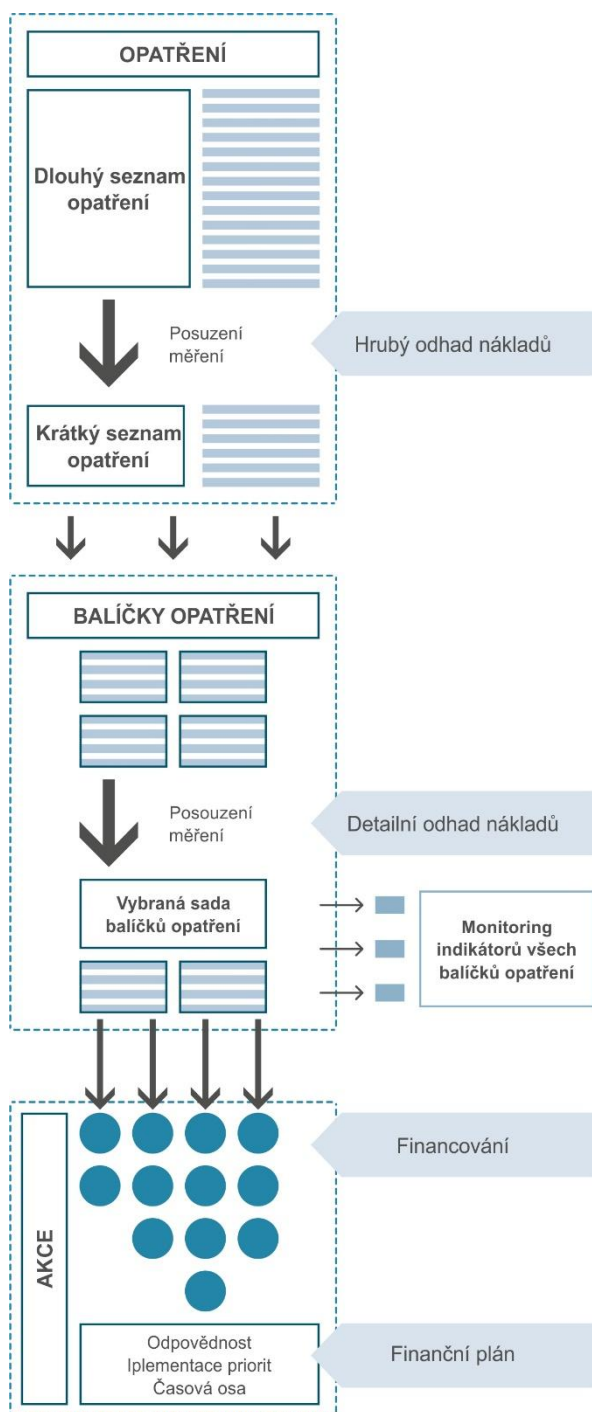
3. Obchvat města, či rekonstrukce mostu:

- Humanizace průtahu při novém obchvatu
- Při rekonstrukci mostu se nemusí řešit jen příčné řezy, ale i navazující cyklostezky, úpravy atd.

Je proto nutné hned na začátku posoudit všechna stávající opatření města, která se mohou týkat plánování udržitelné městské mobility. Pro analýzu výchozího bodu a získání představy o kapacitě, výkonnosti a zdrojích města lze využít analýzu různých aspektů dopravního systému ve městě. S její pomocí lze rovněž určit, jakou kapacitou pro realizaci opatření město disponuje a jak aktuálně vypadá jeho dopravní systém.

V návaznosti na poznatky získané z analýzy přichází další fáze, a to prohloubení poznatků o aktuálním stavu dopravního systému města. Lze je získat systematicky pro každý druh dopravy pomocí jednoduchého srovnání podílu na přepravě a infrastruktury. Tato metoda klade důraz na kvalitu infrastruktury pro daný způsob dopravy (od dobré po špatnou) a na intenzitu využití a dostupnosti daného způsobu dopravy pro obyvatele města (od nízkého k vysokému). Podle toho je určeno, zda se město musí zaměřit na fyzická a/nebo nefyzická (např. komunikace a informace) opatření.

Proč takto postupovat hned na začátku celého procesu a před výběrem opatření? Abychom se vyhnuli investicím do takových opatření, která jsou pro město neefektivní a nezapadají do koncepce města nebo komplikují dosažení cílů a celkové vize.



Druhým krokem, které by město mělo udělat v procesu výběru opatření, je vytvořit seznam možných opatření. Tento seznam musí odpovídat vizi a cílům daného města, a musí řešit jeho prioritní problémy. Současně je třeba zohlednit i doporučená fyzická a nefyzická opatření, která vzešla z kroku 1. Existuje tolik seznamů opatření, kolik je měst, některé základní kategorie však lze obecně doporučit jako vhodné pro začátek.

Co je to „balíček opatření“? Balíček opatření je kombinací několika vzájemně se doplňujících opatření, často z jiných kategorií, která jsou koordinována tak, aby specifické rozměry problému pomohla řešit efektivněji než jednotlivá opatření a přispěla k překonání možných překážek pro implementaci. Jako příklad lze uvést kombinaci opatření, jejichž cílem je snížit míru používání osobních aut, např. kontroly parkování, s opatřeními na podporu využití jiných způsobů dopravy, např. kvalitnější služby autobusové dopravy a cyklopruhu.

Balíčky opatření by měly být zaměřené na podporu různých oblastí, včetně pěší dopravy. Balíček opatření pro pěší dopravu lze seskupit například kolem některého z významných projektů či intervencí, jako jsou pěší zóny nebo superbloky. Takový balíček opatření, jehož cílem je transformovat určitou oblast v městském prostoru do pěší zóny, by měl obsahovat různé typy opatření, která se navzájem podporují. Kromě tech hlavních, kterými jsou omezení vjezdu motorových vozidel a přebudování prostoru s důrazem na atraktivitu a přístupnost (např. více zeleně, sedacích prvků a toalet, čisté a osvětlené ulice), může jít o následující:

- Časově omezené pěší zóny během vybraných letních dnů či nedělí, v optimálním případě v kombinaci s akcemi pro veřejnost.
- Budování parkovacích míst pro cyklisty na okraji pěší zóny, zvyšování kvality cyklostezek a cyklopruhů v přilehlých ulicích.
- Budování parkovacích míst pro auta mimo ulice (např. garáže s nízkými poplatky pro místní obyvatele).
- Lepší autobusové spoje v okolí.

- Řešení pro zásobování obchodů (např. povolení vjezdu v určitou ranní/večerní dobu, vznik dopravního uzlu s nákladními jízdními koly pro poslední úsek cesty).
- Proaktivní komunikace směrem k majitelům obchodů a k veřejnosti (např. průzkumy spokojenosti zákazníků, statistika obrátu v obchodech před a po zavedení pěší zóny).
- Omezení rychlosti a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích.

2.4 Fáze 4: Implementace a monitoring.

Status quo o plánování udržitelné mobility

V čtvrté fázi je třeba odpovědět na následující otázky a připravit tak podklady pro upřesnění plánovacího procesu: <https://www.akademiamobility.cz/faze-4-implementace-a-monitoring>

- **Krok 10. Jak to můžeme optimálně zvládnout?** Odpovědné úřady, odbory a organizace naplánují technické detaily provedení jednotlivých opatření, provedou samotnou implementaci a v případě potřeby zajistí nutné produkty a služby. Implementace opatření obvykle znamená zapojení celé řady různých subjektů, proto je třeba věnovat zvláštní pozornost celkové koordinaci procesu. <https://www.akademiamobility.cz/10---rizeni-implementace>
- **Krok 11. Jak si vedeme?** Díky systematickému monitorování budete vždy jasně vědět, zda jdou věci podle plánu, a v případě potřeby zasáhnout. Inovativní systémy mobility mohou pro každodenně dojíždějící představovat určitý zásah do jejich dopravních zvyků, což by mělo být chápáno jako významným přínosem. Pro úspěch implementačního procesu je však zcela zásadní, aby se poznalo a porozumělo veřejnému mínění ve vašem městě, a to na základě oboustranného dialogu. <https://www.akademiamobility.cz/11.-dialog>
- **Krok 12. Co jsme se naučili?** Poslední krok cyklu plánu se týká revize úspěchů a neúspěchů, informování veřejnosti a zainteresovaných stran o výsledcích revize a promýšlení dalších výzev, problémů a jejich řešení. Milník „Evaluace procesu implementace opatření“ uzavírá cyklus ISUMP – a současně je zdrojem ponaučení pro příští proces plánování. <https://www.akademiamobility.cz/12.-revize>

Dále dokument uvádí pár typů, které by zpracovatel neměl přehlédnout.

2.4.1 Vyhodnocení indikátorů udržitelné městské/ regionální mobility (SUMI)

Revidované nařízení TEN-T vyžaduje, aby Evropská komise přijala prováděcí akt, který stanoví omezený počet indikátorů pokrývajících oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti. Tyto indikátory pomohou městským uzlům sledovat provádění SUMP a poskytovat zpětnou vazbu městům a zainteresovaným stranám. Ukazatele také pomohou městským uzlům sledovat pokrok při plnění priorit stanovených v nařízení o TEN-T, mezi které patří:

- podpora efektivní a tiché dopravy a mobility s nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků pro přepravu osob a nákladu;

- zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních způsobů dopravy prostřednictvím opatření zaměřených především na orientaci mobility cestujících ve prospěch těchto způsobů dopravy, včetně bezpečné a zabezpečené infrastruktury pro aktivní způsoby dopravy, je-li to vhodné;
- podpora efektivní, nízkoemisní a bezhlučné městské nákladní dopravy;
- zvýšení přístupnosti a propojenosti mezi městskými a venkovskými oblastmi a přístupu k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě.

Indikátory umožňují cílené řízení implementace těchto priorit. Pomáhají identifikovat silné a slabé stránky systémů mobility měst. Údaje by měly umožnit sledovat pokrok při dosahování cílů politiky městské mobility na místní, regionální, národní a evropské úrovni a městům umožnit přijmout včasné nápravná opatření, kde je to nutné.

Výbor TEN-T se rozhodl zřídit ad hoc pracovní skupinu složenou z národních, regionálních a místních zástupců, kteří byli jmenováni členskými státy, aby podpořili Evropskou komisi při vypracování prováděcího aktu, který stanoví indikátory zachycující klíčové aspekty každé ze tří oblastí. Prováděcí akt bude definovat indikátory, metodiku sběru údajů pro každý indikátor a harmonogram jejich předkládání. Prováděcí akt ukládá členským státům povinnost předložit údaje do 31. prosince 2027.

Pojem funkční městské oblasti (Functional Urban Area – FUA) byl jako termín platně definován v období implementace nařízení TEN-T 1315/2013 na základě společného konsensu OECD a Statistického úřadu Evropské komise (Eurostatu) pro označení městského území, které zahrnuje nejen samotné město, ale i jeho zázemí, které je s ním funkčně propojené – zejména prostřednictvím dojížděky za prací.

2.4.2 Příklady

- **Zvýšení kvality městské mobility prostřednictvím datových prostorů.** Probíhající práce na **společných evropských datových prostorech v oblasti mobility, cestovního ruchu a inteligentních komunit** má potenciál transformovat městskou mobilitu. Města a regiony mohou aktivovat digitalizaci a interoperabilitu s cílem optimalizovat dopravní systémy, snížit dopravní zácpy a zlepšit celkovou kvalitu života ve městech. Tato oblast představuje reálné příklady použití, představuje města a regiony, které se podílejí na zavádění datových prostor, a zdůrazňuje potenciální výhody, jako je zvýšená efektivita, lepší možnosti cestování a udržitelnost.
- **Zaměření na data o cyklistice v EU.** Bez adekvátních dat může být obtížné rozhodnout, jak investovat zdroje. Data o cyklistice je třeba shromažďovat jednotným způsobem v celé EU, aby bylo možné účinně sledovat vývoj cyklistiky a infrastrukturu, která jej umožňuje. To znamená stanovit celoevropskou základnu pokrývající množství, kvalitu a dostupnost stávající cyklistické infrastruktury, kterou lze použít k porovnání evropského pokroku v oblasti cyklistiky v budoucnu. Jaké jsou předběžné výsledky studie „Cycling Counts“ a zkoumá, jak lze zlepšit sběr údajů o cyklistice v celé EU. Data se mohou sbírat pomocí mapové aplikace Cyklovize2030,

2.5 Průřezová aktivita: Komunikační plán, služby, osvěta

2.5.1 Principy komunikační strategie

Někdy města zapomínají udělat jeden důležitý krok, a tím je zapojení veřejnosti do celého procesu a získání souhlasu s konkrétními opatřeními. Pro některá opatření je pochopení a schválení ze strany veřejnosti významným faktorem. Proto je nutné, aby si města nechala zpracovat komunikační strategii, který má pomoci usnadnit zvládnutí komunikační role jak při zpracování samotného SUMP 2.0., tak se dotýká i otázek změny postojů k dopravnímu chování.

Komunikační strategie obsahuje základní odpovědi na otázky z oblasti komunikace:

- PROČ? – úloha komunikace;
- KDO? – komunikátor;
- JAK? – analýza zúčastněných stran, identifikace cílových skupin, určení hlavního cíle a volba strategie postupu;
- POMOCÍ ČEHO A KOHO? – doporučené nástroje komunikace (určení komunikačních nástrojů a následně pomocí evalvací navrhovaných řešení);
- KDY? – komunikace v závislosti na etapách projektu (harmonogram kampaní);
- ZA KOLIK? – rozpočet na komunikaci.

Komunikační strategie vychází z faktu, že v českých podmínkách stále přetrvává k těmto dokumentům nedůvěra, nebo jsou špatně chápány. Současné hlavní problémy plánu udržitelné městské mobility jsou:

- Dokument následuje západoevropskou filozofii, která neodpovídá podmínkám v ČR.
- Dokument je v ČR interpretován jako generel dopravy, cílem však má být změna v podílu přepravní práce.
- Dokument je prioritně zaměřen na infrastrukturní změny, podceňuje význam komunikace s veřejností a měkkých nástrojů.

V českém prostředí se tak jedná o relativně nový, nezvyklý přístup a jako každý přístup, který nemá ve stávajícím prostředí delší tradici, může být zpočátku přijímán se smíšenými až negativními pocity. Cílená komunikace je jedním z klíčových faktorů úspěchu SUMP 2.0.. Zvolená komunikační strategie může SUMP významně podpořit, ale i zásadním způsobem poškodit. Bez efektivní komunikace může nastat situace, kdy klíčové zúčastněné strany budou postrádat nezbytné informace a nebudou chápat potřeby projektu.



Aby se vytváření negativních emocí předcházelo, je potřeba komunikovat otevřeně, intenzivně a zajistit, aby všichni relevantní účastníci SUMP měli potřebné informace včas a v dobré kvalitě a aby byla dostatečným způsobem informována a motivována i široká veřejnost. Náležitá příprava umožní vždy nabídnout přesvědčivé odpovědi na námitky médií, veřejnosti, či politických odpůrců. Tímto způsobem lze zajistit, že o SUMP bude ve městě zájem, bude realizovatelný a bude veřejností a ostatními zainteresovanými stranami kladně přijat.

Komunikační strategie bude založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě. Důraz nebude kladen pouze na jednosměrnou komunikaci města směrem k veřejnosti, ale zejména na obousměrnou komunikaci, kdy se veřejnost a další klíčoví aktéři zamyslí nad budoucností města společně s jeho představiteli.

Pokud se má veřejnost angažovat, potřebuje mít k dispozici relevantní informace a je třeba ji seznamovat průběžně s moderními principy plánování a tím předcházet budoucím problémům.

Cílem komunikace není jen řídit a zpracovat dokument, ale je třeba vyvolat i společenskou zodpovědnost u všech zainteresovaných subjektů za tento dokument. Vždyť jde o budoucnost města. Pro všechny byly stanoveny cíle, které stanovily směr a za které je třeba přijmout společenskou zodpovědnost. Cílem komunikace je zajistit průhlednost a zřetelnost aktivit SUMP a získání její dostatečné důvěry, aby byla ochotna sdělit svůj názor, poskytovat zpětnou vazbu a podněty.

Toto téma podrobně rozebírá příloha o komunikačním plánu zaměřená na způsoby, jak informovat veřejnost o vizích a cílech města, některé aktivity však jsou žádoucí i v souvislosti s informováním veřejnosti o tom, proč město vybralo určitá opatření k realizaci a jak budou financována:

- Informujte aktivně o faktech, která se týkají daných opatření, i o předpokládaných výsledcích.
- Veřejné záznamy ze setkání se zainteresovanými partnery zajistí transparentnost procesu výběru opatření.
- Připravte argumenty pro a proti vybraným opatřením a předložte je politikům a úředníkům činným v rozhodovacím řízení.
- O vybraných opatřeních informujte i subjekty mimo správní orgány města a hlavní zainteresované partnerské instituce, tedy například sdružení místních obchodníků atd.

Další podrobné informace jsou k dispozici v příloze 3 a na tomto odkaze:

<https://www.akademimobility.cz/1.4.-zapojeni-verejnosti-a-partneru> a
<https://www.akademimobility.cz/participace>

ISUMP komunikační strategii se má zaměřit na obecné vnímání podstaty mobility ze strany veřejnosti, což se neobejde bez působení na mladou generaci ve školách a bez pozitivního příkladu v rodinách. Komunikační strategie může ukazovat na výhody preferováním jízdy na kole: redukuje dopravní zácpy, otevírá veřejný prostor a zelené plochy a zlepšuje zdraví obyvatel díky nižším hodnotám hluku a nečistot v ovzduší, k čemuž se přidává další výhoda v podobě aktivního životního stylu.

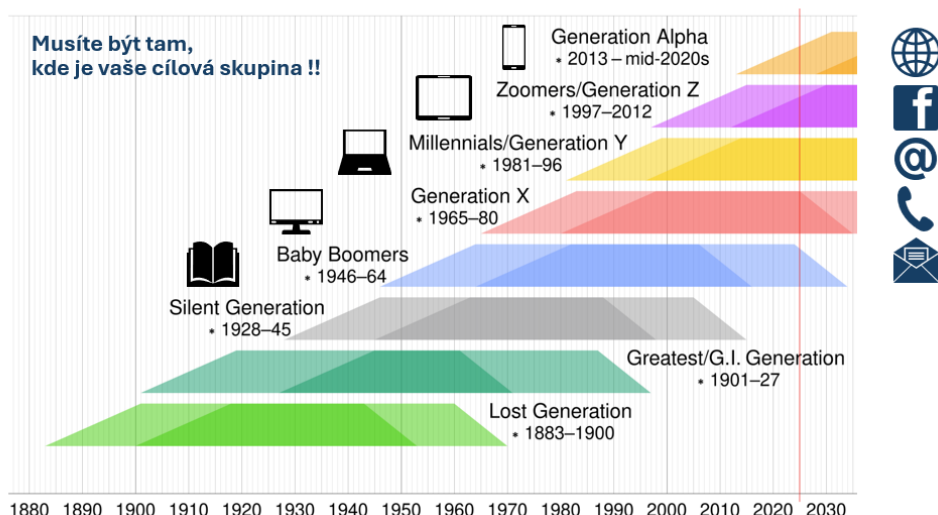
Změna dopravního chování je tak založena na využívání jiné, než individuální automobilové dopravy a to nejen z environmentálního, ale i ekonomického a zdravotního hlediska. Jako příklad je možné uvést, že komunikace se zaměří na obyvatel Uničova, Šternberka, či Velké Bystřice, kdy komunikační kampaň bude místním obyvatelům ukazovat výhody kombinace cyklistické, pěší a veřejné dopravy. Pokud ji využijí, nemusí hledat, či platit parkovací místa v Olomouci.

Podpora změn dopravního chování. Důležité je začít komunikovat ústřední **téma Město pro život jako vizi** či aspiraci vylepšení současného stavu, které se primárně skládá ze tří **nosných podtémat: zdraví** (zdravotní důsledky znečištěného ovzduší, hlukové zátěže, fyzické neaktivity,...), **bezpečnosti** (dopravní nehody, zranění a úmrtí, nepřívětivá sousedství) a **samostatnosti** (ztracená samostatnost dětí hrát si, přesunovat se do školy a jinam bez nutného doprovodu rodičů; v podání dospělých se může jednat o svobodu vybrat si libovolný způsob přesunu a nebýt vázaný na socio-ekonomické normy). Tato tři nosná témata spolu s dalšími podpůrnými tématy je třeba **současně (multimodálně) komunikovat a otevírat diskusi s veřejností**. Výběr konkrétních témat musí být podmíněn kontextem cílové skupiny a lokálními specifiky, musí korespondovat s hodnotami recipientů a být pro ně osobně relevantní. Komunikační strategie může podporovat flexibilní režimy práce (home office, posunuté začátky), či programy pro zaměstnavatele – podpora dojíždění na kole a MHD.

Komunikační strategii může:

- podporovat provázání aktivit jednotlivých stupňů samosprávy (magistrát jádrového města, kraj, obce suburbánní oblasti)
- zapojovat další aktéry (školy, univerzity, hlavní zaměstnavatelé, zástupci občanské společnosti, urbanisté atd.).t
- může využívat moderní distribuční kanály

Komunikační strategie - distribuční kanály



Komunikační strategie bude i podporovat realizaci těchto typových opatření:

- 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.

Komunikační strategie bude obsahovat základní odpovědi na otázky z oblasti komunikace:

- PROČ? – úloha komunikace;
- KDO? – komunikátor;
- JAK? – analýza zúčastněných stran, identifikace cílových skupin, určení hlavního cíle a volba strategie postupu;
- POMOCÍ ČEHO A KOHO? – doporučené nástroje komunikace (určení komunikačních nástrojů a následně pomocí evalvace navržených řešení;
- KDY? – komunikace v závislosti na etapách projektu (harmonogram kampaní);
- ZA KOLIK? – rozpočet na komunikaci.

Komunikační strategie – správná volba tématu a akcentace dle jednotlivých cílových skupin

~~Green Deal – záchrana planety?~~ → Ideologizace
~~Zodpovědnost za společný prostor?~~ → NIMBY efekt

Osobní přínosy (benefity) pro jednotlivce - rodiny

- Úspora času a financí
- Zlepšení zdraví a posílení kondice
- Zpříjemnění prostoru, ve kterém žiji, pohybují se

Preference cílových skupin:	Zdraví	Kondice	Finance	Živ. prostor
• Žáci II. st. ZŠ – 11 až 15 let	---	---	x	X
• Studenti SŠ – 16 až 19 let	---	x	X	X
• Lidé aktivního věku – 18 až 65 let	x	X	X	x
• Senioři – 65+ let	X	x	X	x

2.5.2 Zvolni jako základní komunikační nástroj

ZVOLNI – zastav se a zamysli !!!



Co je ZVOLNI a proč existuje

Jednou větou: ZVOLNI pomáhá městům zklidnit dopravu tak, aby byl veřejný prostor **bezpečný, klidný a příjemný** — hlavně u škol a v obytných ulicích.

3 pilíře přínosu ZVOLNI:

- Bezpečí a klid ve veřejném prostoru (hlavně u škol a v obytných ulicích).
- Kvalita života ve městě (méně stresu, více života v ulicích, vztahy v komunitě).
- Funkční město (plynulejší provoz, úspora času a peněz, zdravější prostředí).

Co ZVOLNI není:

- Nejsme „kampan proti autům“ (respektujeme potřeby všech — řidičů, pěších, cyklistů i MHD).
- Nejsme moralizování ani strašení (neukazujeme krev, nehrajeme na strach).
- Nejsme technický manuál pro dopravní inženýry (technika je až druhá vrstva).

2) Základ značky

OST-slovo: OHLEDUPLNOST

Co tím myslíme (prakticky):

- Ulice je sdílený prostor — nehrajeme „my vs. oni“.
- Silnější bere ohled na slabšího (děti, senioři, pěší).
- Zvolnit je rozvaha a bezpečí, ne zákaz a agrese.

O čem se dnes mluví?

Metropole a aglomerace stojí před zásadní proměnou svých dopravních systémů. Evropská legislativa, rozvoj bezemisní mobility, digitalizace, nové požadavky na dopravní obslužnost i omezené veřejné zdroje mění způsob, jakým města plánují a připravují dopravní investice.

Proto probíhá řada akcí, seminářů a konferencí, které jsou věnovány strategickému plánování mobility a využití ISUMP jako praktického nástroje pro koordinaci investic, veřejné dopravy, dobíjecí infrastruktury, aktivní mobility, městské logistiky a rozvoje celého metropolitního území.

O financích dnes debatují zástupce měst, metropolí a aglomerací s ministerstvy, dopravními podniky, finančními institucemi, výzkumnými organizacemi a jinými organizacemi. Diskuse se zaměřují na připravenost českých měst na evropské požadavky, budoucí směřování financování dopravy a možnosti využití dotačních, úvěrových a dalších finančních nástrojů. Cílem je zejména vzájemně se informovat a propojit strategickou úroveň se zkušenostmi měst a přijít s podněty pro budoucí nastavení financování, datové podpory a institucionální spolupráce.

O čem se dnes nemluví?

I kdyby žádné finance z národních a evropských fondů nebyly, tak se vyplatí strategicky plánovat, aby se vědělo, do čeho je nejlépe investovat, pokud národní a evropské zájmy budou zaměřené jen do velkých dopravních staveb.

Je ale třeba plánovat s jasnou vizí, co vlastně chceme. Město plné aut, nebo podporovat myšlenku konceptu Měst (aglomerací) krátkých vzdáleností, myšlenku Konceptu Smart měst (o kterých se píše v první kapitole?

Nehoří se o veřejném zklidněném prostoru, které je srdcem města a nehovoří se o způsobu, jakým se v něm pohybujeme, určuje jeho kvalitu. Želvák může pomoci rozproudít diskusi, změnit město na

místo, kde se lidem dobře žije. Může doputovat se svými pohybovými i tvořivými aktivitami a balíčkem reklamních předmětů. Může nabídnout občanům informace o chytré dopravě, bezpečnosti a veřejném prostoru. Může přivést inspirativní výstavu Žijeme města budoucnosti- Želvák a program ZVOLNI je tu pro města!

Akce, kterých se Želvák účastní jsou různé: otevření cyklostezky nebo školní ulice, den obce, ETM apod. Cílem je zaujmout a edukovat veřejnost o tom, co právě zavádíte a proč to (např. uzavření ulice, změna prostoru) tak má být (bezpečnost dětí//maminek/kolemdoucích; zklidnění prostoru před školou; pohoda pro děti, klid pro rodiče; samostatnost dětí, pohybová aktivita; čistší město apod.)

Neváhejte tak a pozvěte Želváka do svého města

Ukažte občanům vašeho města, jak ho proměnit v bezpečnější a příjemnější místo pro život. Zvolte si svůj vlastní program a podmínky.

Stačí se jen registrovat skrze náš [formulář](#).

Co si Želvák s sebou přiveze?

- Sám sebe (Želvák jako maskot)
- Veselý stánek o rozměru 3x3 m, Rollup, Muší křídlo, Propagační předměty, Kreativní dílničky pro děti. Venkovní aktivity a další interaktivní prvky

Muší křídlo	Rollup	Stánek	Aktivity a dílničky	Propagace
Výrazný designový prvek, díky kterému vás obyvatelé v prostoru snadno najdou. Odolný doplněk pro venkovní i vnitřní osvětlu, který je dobře viditelný i z větší vzdálenosti.	Přehledný poutač s hlavními pilíři projektu Zvolni o rozměru 850 x 200 cm, vhodný pro indoorové i outdoorové aktivity. Pomáhá edukovat veřejnost o výhodách bezpečné a udržitelné mobility.	Stánek v základní bílé barvě s veselým potiskem o rozměrech 3x3 m, vhodný pro všechny typy akcí. Poskytuje stín, přístřeší i profesionální prostor pro prezentaci vašich městských projektů a vizí.	Prostorové instalace a simulace dopravního provozu, různé typy bezmotorových dopravních prostředků k vyzkoušení, kvízy, soutěže, pracovní listy,workshopy a dílničky pro malé i velké návštěvníky.	Letáky, brožury a další materiály informující o proměnách měst v klidná a bezpečná místa a samozřejmě také drobné propagační předměty a odměny pro nejmenší účastníky.

Další možnosti zapojení do ZVOLNI

- **Zaveďte úpravu pro bezpečnější město** – sdílenou zónu, zónu 30, školní ulici, nebo další opatření, inspirujte se našimi ukázkami zklidňujících opatření: <https://www.zvolni.cz/#opatreni>
- Jste-li **zřizovatelem školy, vyzvěte ji k účasti** na projektu. Materiály naleznete na podstránce [Pro školy](#).
- Připojte se k výzvě **10 000 kroků** jako partner: <https://www.desettisickroku.cz/jako-mesto>

- Napojte město na okolí bezpečnou dopravní sítí pro cyklisty, zapojte se do **Cyklovize 2030**. Využijte její [mapovou aplikaci](#) a zmapujte možné bezpečné trasy pro cyklisty.
- Přihlaste své projekty, týkající se dobrých změn ve veřejném prostoru, do soutěžní přehlídky [Ceny Víta Brandy](#).
- Zapojte se **do party dobrých měst**. Už jste slyšeli o spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s., který je iniciátorem této kampaně: <https://www.dobramesta.cz/>
- Uspořádejte veřejnou výstavu [Žijeme města budoucností](#) jako participativní akci nebo pop-up zásah (takticky urbanismus).
- [Zapojte se](#) pravidelně do **Evropského týdne mobility**.
- A samozřejmě využívejte nabídku vzdělávacích akcí, které pořádáme.

Cílem je podpořit princip „Učím se tím, že to dělám.“ Nejlépe se informace předávají pomocí konkrétních příkladů. Proto od června 2026 probíhá „nábor“ měst a krajů, aby se zapojila přímo do kampaně a sama si vybrala opatření, které chtějí realizovat. Zároveň by města dostala odborný servis, který by měl zajistit realizaci opatření. Realizace pilotních opatření by následně byla propagována v rámci aktivit projektu.

2.5.3 Vést vzdělávací a osvětovou činnost pro jednotlivé cílové skupiny

2.5.3.1 Změna přístupu politické reprezentace měst

Schválení a implementace návrhů zpracovaných v plánech udržitelné městské mobility se neobejde bez ztotožnění se politických reprezentací měst. 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 restriktci individuální 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.

2.5.3.2 Změna přístupu představitelů Policie České republiky

Jedním z rozhodujících orgánů, které schvalují návrhy změn v organizaci dopravy a využití veřejného prostoru, je policie ČR. Ta obvykle vychází ze zažitého požadavku na zajištění co největší kapacity pro individuální dopravu a opatření na zlepšení podmínek pro ostatní uživatele veřejného prostoru neberou v úvahu dostatečným způsobem. Zájmy řidičů osobních automobilů jsou preferovány nad zájmy pěších a cyklistů. Velká část řidičů si toto zvýhodnění uvědomuje a chová se bezohledně vůči ostatním. I tady bude proto nutná komunikace odborníků se zástupci Policie ČR, a bude rovněž nutná úprava vybraných norem.

2.5.3.3 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 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.

2.5.3.4 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 ohleduplnější 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.

2.5.4 Realizovat jednotlivé aktivity osvětové činnosti

Kompletní naplnění principu plánování udržitelné mobility vyžaduje změny v dosavadní praxi na mnoha úrovních. Naplnění proběhne za předpokladu, že principy budou přijaty krajem, budou aplikovány experty a konzultanty, budou promítnuty úředníky měst 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 Plánu udržitelné krajské mobility, který cílí na všechny stakeholdery i širokou veřejnost s potřebou uvědomit si principy regionální a 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. Plán udržitelné krajské mobility počítá se vzděláváním pomocí těchto nástrojů:

- Konference, workshopy, školení a vzdělávacích akcí
- Poradenství pro města v oblasti otázek městské mobility
- Odborně zaměřené webové portály
- Publikace o udržitelné mobilitě a dopravě

Komunikace a participace bývá často klíčem, který rozhoduje o úspěchu opatření v oblasti dopravy a mobility. Plán udržitelné krajské mobility chce upozornit na fakt, že 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.

2.5.5 Motivovat k předcházení vzniku potřeb po mobilitě

Podporovat realizaci těchto typových opatření:

- 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
- 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.

Opatření pro kraj:

- 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.).

2.5.6 Motivovat k chůzi

- **Opatření na zvýšení atraktivity chůze, uplatnění principů kvalitního veřejného prostoru v městském designu.** Aby byla chůze ve městech atraktivnější, je třeba budovy a prostory navrhovat tak, aby byly pro chodce zajímavé a odpovídaly měřítku. Klíčové jsou vysoké standardy designu a kvality užívání, stejně jako koncepty smíšeného využití a vhodná míra členitosti. Atraktivní cesty nabízejí pěkné výhledy a mnoho zajímavostí podél trasy.
- **Podpora turistiky.** Turistické stezky si zaslouží zvláštní zmínku. Dobře udržovaná síť turistických stezek přesahující hranice obcí a spolkových zemí může výrazně zvýšit atraktivitu regionu pro turisty. Aby byl tento potenciál plně využit, mohou místní orgány cíleně podporovat a rozšiřovat nabídku turistických produktů. Mohou například vytvořit (nové) příváděcí a spojovací stezky, které ekologickým způsobem propojí turistické cíle se zajímavými místy, národními parky, biosférickými rezervacemi nebo přírodními parky, hotely a restauracemi. To by mělo zahrnovat údržbu infrastruktury, zachování polopřirozených turistických stezek, zejména jejich nezpevňování, a vytváření nových stezek, zejména

prostřednictvím dobrého značení. Velmi důležité je také to, aby tyto stezky byly snadno dostupné, a to i veřejnou dopravou.

- **Vzdělávací a propagační kampaně na podporu chůze a dopravní výchovy.** Podpora chůze je průřezovým úkolem, který vyžaduje vhodné struktury a odborné znalosti ve správě. Je však třeba také zvýšit povědomí veřejnosti. Příslušné orgány by měly být informovány o potřebě bezpečné, přístupné a atraktivní infrastruktury pro chodce a měly by být představeny metody k dosažení těchto cílů.

2.5.7 Iniciativa CityChangers

Jedná se o platformu občanů, kterou netvoří jen politici a úředníci, ale především aktivní lidé v místních komunitách, které bychom rádi navzájem propojili. Spojovacím článkem je řešení dopravy a mobility. Pokud s vámi rezonují naše hodnoty a chcete přispět ke změnám, zůstaňte s námi ve spojení a zanechte nám na sebe kontakt. Řekněte nám něco o sobě, o svém spolku nebo své komunitě a my se vám ozveme nebo vás propojíme s těmi správnými lidmi.

CityChangers sdílí společnou představu, jak budovat a přetvářet města, aby se v nich dobře žilo, aby v nich své místo našli mladí lidé, rodiny s dětmi i senioři. Pro tuto představu o společné budoucnosti chtějí CityChangers získat podporu a porozumění u všech, kteří k jejímu naplnění mohou svým dílem přispět. Společného cíle chtějí dosáhnout vzájemnou komunikací a spoluprací mezi státními i samosprávnými institucemi, občanskými iniciativami i jednotlivci z řad nejširší veřejnosti, jimž není lhostejný svět, ve kterém žijí a žít budou.

Nejlepší způsob, jak se učit a jak se inspirovat, nabízejí konkrétní případové studie. Pravidelně vybíráme nejlepší řešení, která se objevila v českém veřejném prostoru.

2.5.8 Další doporučení pro komunikační témata

2.5.8.1 *Snížení poptávky po mobilitě ve městě*

Typová opatření pro komunikaci

- 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 Urban Sprawl
- Podpora alternativních forem práce (home – office, videokonference apod.)
- Vytváření pracovních příležitostí v suburbánních oblastech měst s cílem snížit rozsah dojížděky do jádrového města.

2.5.8.2 *Náměty pro komunikaci s průmyslem a firmami*

- **Prezentace startupů: Chytřejší a ekologičtější řešení pro dopravní infrastrukturu.** Seznamte se s řešeními, která optimalizují městskou dopravní infrastrukturu a dopravní síť. Od chytrého parkování a správy chodníků po multimodální integraci, optimalizaci tras a sdílenou

mobilitu – tato sekce představuje inovace, které podporují efektivní, nízkouhlíkové a inteligentní městské dopravní systémy.

- **Společenská připravenost služeb C-ITS.** Kulatý stůl se skládá z řečníků z odvětví ITS, infrastruktury, akademické sféry a sdružení uživatelů silnic a bude se zabývat z různých úhlů pohledu tím, jak lze sladit vnímanou užitečnost pro uživatele silnic a společenské přínosy, aby se urychlilo přijetí C-ITS a plně se využil jeho potenciál. Diskuse bude obohacena o praktické příklady použití z projektu SCALE.
- **Budoucnost e-koloběžek: Jak lze definovat jejich současné potřeby na zlepšení.** Oblast mikromobility se rychle vyvíjí a e-koloběžky jsou v čele této transformace. Zaměřit se na klíčové oblasti, kde inovace a vylepšení mohou podpořit jejich širší přijetí a udržitelnost. Budeme diskutovat o tom, jak mohou e-koloběžky a nákladní koloběžky lépe reagovat na skutečné potřeby lidí v oblasti mobility v městském prostředí a jak mohou pokroky, jako jsou polovodičové baterie, zvýšit bezpečnost, autonomii a celkový výkon. Je třeba se zabývat aspekty mechanického designu, které by mohly zvýšit komfort, odolnost a spolehlivost – a tím podpořit větší důvěru a každodenní používání tohoto druhu dopravy.
- **Role cyklistického průmyslu při podpoře modální změny v dopravě.** Ačkoli je vytvoření bezpečných a propojených tras pro cyklisty zásadní, překážky jako krádeže, opravy a plánování nadále omezují jejich využívání a vyžadují inovativní řešení ze strany soukromého sektoru. Je třeba se zaměřit na různé faktory a zúčastněné strany, které pomáhají prosazovat přechod k aktivním způsobům dopravy v městských oblastech.

2.5.8.3 *Náměty pro komunikaci v oblasti veřejné a cyklistické dopravy*

- **Prezentace startupů: Chytřejší a ekologičtější řešení pro dopravní infrastrukturu.** Jedná se o řešení, která optimalizují městskou dopravní infrastrukturu a dopravní síť. Od chytrého parkování a správy chodníků po multimodální integraci, optimalizaci tras a sdílenou mobilitu – toto opatření představuje inovace, které podporují efektivní, nízkouhlíkové a inteligentní městské dopravní systémy.
- **Společenská připravenost služeb C-ITS.** Opatření se zabývá tím, jak lze sladit vnímanou užitečnost pro uživatele silnic a společenské přínosy, aby se urychlilo přijetí C-ITS a plně se využil jeho potenciál.
- **Budoucnost e-koloběžek: Jak lze definovat jejich současné potřeby na zlepšení.** Oblast mikromobility se rychle vyvíjí a e-koloběžky jsou v čele této transformace. Zaměřit se na klíčové oblasti, kde inovace a vylepšení mohou podpořit jejich širší přijetí a udržitelnost. Budeme diskutovat o tom, jak mohou e-koloběžky a nákladní koloběžky lépe reagovat na skutečné potřeby lidí v oblasti mobility v městském prostředí a jak mohou pokroky, jako jsou polovodičové baterie, zvýšit bezpečnost, autonomii a celkový výkon. Je třeba se zabývat aspekty mechanického designu, které by mohly zvýšit komfort, odolnost a spolehlivost – a tím podpořit větší důvěru a každodenní používání tohoto druhu dopravy.

- **Role cyklistického průmyslu při podpoře modální změny v dopravě.** Ačkoli je vytvoření bezpečných a propojených tras pro cyklisty zásadní, překážky jako krádeže, opravy a plánování nadále omezují jejich využívání a vyžadují inovativní řešení ze strany soukromého sektoru. Je třeba se zaměřit na různé faktory a zúčastněné strany, které pomáhají prosazovat přechod k aktivním způsobům dopravy v městských oblastech.

2.5.8.4 *Náměty pro komunikaci v oblasti veřejné a cyklistické dopravy*

- **Řešení městské hromadné dopravy zohledňující genderovou rovnost.** Stát se atraktivním a spravedlivým zaměstnavatelem je klíčovou prioritou pro odvětví, které se snaží odrážet rozmanitost svých cestujících a lépe sloužit celé komunitě. V oblasti zaměstnávání žen přetrvává značná nerovnováha. V době, kdy je stále obtížnější přilákat a udržet si dostatečný počet zaměstnanců, je naléhavě nutné odstranit překážky, které brání ženám ve vstupu do odvětví veřejné dopravy. Ačkoli je dobře známo, že ke kompenzaci náročných pracovních podmínek a zajištění vhodné rovnováhy mezi pracovním a soukromým životem jsou zapotřebí podpůrné politiky, počet zaměstnankyň stále zůstává nízký.
- **Cyklistický průmysl v Evropě: posílení konkurenceschopnosti prostřednictvím inovací.** Představujeme některé klíčové statistiky o stavu evropského cyklistického průmyslu. Změna vzorců mobility vedla k nárůstu počtu cyklistů a k nárůstu prodeje jízdních kol v Evropě, který vzrostl z 19 milionů v roce 2000 na 22 milionů v roce 2020. Studie naznačují, že evropský cyklistický průmysl by mohl do roku 2030 pokračovat v stabilním meziročním růstu. V posledních letech však tento průmysl čelil významným výzvám. Cílem této oblasti je pochopit, jak mohou inovace pomoci cyklistickému průmyslu překonat tyto výzvy a stát se odolnějším a konkurenceschopnějším. Co znamená investovat do inovací v cyklistickém průmyslu? Může cyklistický průmysl změnit směr a zvýšit poptávku po jízdních kolech jako samostatném dopravním prostředku?
- **Jízda na kole a dopravní chudoba: umožnit jízdu na kole všem.** Jízda na kole je pro mnoho lidí bezpečnou a logickou volbou mobility, ale je také relativně levnou možností pro lidi postižené dopravní chudobou. Lze však udělat více pro to, aby byla jízda na kole přístupná, cenově dostupná a bezpečná pro všechny. Jaké jsou možnosti zlepšení přístupu k cyklistice a službám sdílení jízdních kol, mimo jiné prostřednictvím Fondu pro sociální klima? Jakou roli mohou při zlepšování přístupu a vzdělávání hrát komunitně vedené iniciativy? Jak lze využít multimodalitu (včetně cyklistiky) k řešení dopravní chudoby?
- **Jízda na kole v popředí mise klimaticky neutrálních měst.** Jízda na kole jako každodenní způsob dopravy má obrovský potenciál v boji proti emisím uhlíku. Preferováním jízdy na kole města řeší několik problémů najednou: redukuje dopravní zácpy, otevírají veřejný prostor a zelené plochy a zlepšují zdraví obyvatel díky nižším hodnotám hluku a nečistot v ovzduší, k čemuž se přidává další výhoda v podobě aktivního životního stylu. Je třeba si vyslechnout několik do mise zapojených měst, která realizují plány na podporu cyklistiky v rámci svých snah o dosažení nulových emisí a zlepšení veřejného zdraví.

2.5.8.5 *Rozvoj sdílené mobility*

Myšlenka konceptu je jednoduchá - užívej, nevlastni! Veřejné systémy sdílených jízdních kol a koloběžek už si v mnoha českých městech našly své místo v prostoru i v právním systému.

Ve větších městech je snaha do MHD zařadit i tyto systémy bikesharingu. Carsharing neboli sdílení aut se stává také u nás běžným druhem dopravy, zejména ve velkých městech. Co je dražší? Vlastnit auto s nájezdem do 14 000 km za rok, nebo si ho v případě potřeby půjčovat?

<https://www.tomorrowmobility.com/agenda/?track=mobility>

- **Role sdílených mobilních služeb v systémech mobility.** Sdílená mobilita mění způsob, jakým se lidé pohybují, a nabízí flexibilitu, pohodlí a udržitelnost. Opatření má podporovat služby jako sdílení jízdy, MaaS a doprava reagující na poptávku ovlivňují systémy mobility – a co to znamená pro uživatele, poskytovatele a města. Jak sdílené služby mobility mění způsob, jakým se lidé pohybují v městském a předměstském prostředí? Jakým výzvám čelí při integraci do stávajících systémů mobility?
- **Integrace nových kooperativních, společně vytvořených obchodních modelů sdílené mobility do SUMP.** Cílem je integrovat nové kooperativní, společně vytvořené modely sdílené mobility do procesu plánování SUMP. Lze využít poznatků z projektu HORIZON SUM.

2.5.8.6 *Náměty pro komunikaci v oblasti udržitelné mobility v cestovním ruchu*

- **Cestovní ruch a městská hromadná doprava: výhodná situace pro všechny?.** Díky své bohaté historii, kulturnímu dědictví, světově proslulým památkám a dobře zavedené infrastruktuře pro turisty je Evropa nejoblíbenější turistickou destinací na světě. Cestovní ruch je důležitým aspektem městské mobility, kde evropská města a jejich dopravci hrají zásadní roli při poskytování plynulého multimodálního cestování. Veřejná doprava by však ideálně měla být primárním dopravním prostředkem pro návštěvníky měst, protože podporuje ekonomiku a umožňuje existenci udržitelného a obyvatelného městského prostředí. Tato sekce se zabývá inovativními řešeními veřejné dopravy, která mají turistům při návštěvě evropských měst poskytnout příjemný zážitek, obohatit jejich pobyt a přispět k pozitivnímu celkovému dojmu.
- **Přístup turistických autobusů do měst.** Cestování autobusem je významným přínosem pro místní ekonomiku v oblasti cestovního ruchu, služebních cest a MICE (Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions - Setkání, pobídky, konference a výstavy) v Evropě. Je potřeba diskutovat o tom, co mohou města zlepšit, aby usnadnila tento tok návštěvníků, a to nejen snížením emisí na návštěvníka, ale také zmírněním potenciálních problémů s dopravním přetížením. Zejména představujeme závěry relevantní pro turistické autobusy.

3 Typová opatření a náměty pro tvorbu akčního plánu

Základní struktura doporučení pro tvorbu akčního plánu je převzata z Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030, které díky projektu A2PT (Active2Public Transport) byly rozšířené o poznatky v dalších zvolených tématech. Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. se spolupodílel na tvorbě online souboru nástrojů A2PT (<http://www.active2publictransport.eu/>). Byl vyvinut s cílem poskytnout praktické pokyny pro lepší propojení aktivních způsobů dopravy (chůze a jízda na kole) s veřejnou dopravou, se zvláštním důrazem na dopravní uzly a centra mobility v podunajském regionu.

Sada nástrojů je koncipována jako uživatelsky orientovaný, praxí podložený zdroj, který podporuje veřejné orgány, dopravní plánovače, poskytovatele infrastruktury a služeb, manažery mobility a další relevantní zúčastněné strany zapojené do plánování, implementace nebo modernizace řešení A2PT. Jejím primárním účelem je pomoci překonat běžné mezery v multimodálním dopravním systému tím, že nabízí konkrétní příklady, ověřená řešení a přenositelné přístupy, které lze přizpůsobit různým regionálním a místním kontextům.

Online sada nástrojů A2PT je realizována jako webová platforma a je přístupná prostřednictvím standardních webových prohlížečů na stolních počítačích, tabletech a mobilních zařízeních. Je hostována v rámci oficiální webové infrastruktury rakouského spolkového ministerstva odpovědného za opatření v oblasti klimatu, což zajišťuje dlouhodobé institucionální ukotvení i po skončení projektu. Jako vládní webová stránka splňuje přísné standardy pro bezbariérový a přístupný webový design, včetně optimalizace pro čtečky obrazovky, použití alternativních textů pro obrázky a responzivního designu pro různá zařízení.

Online soubor nástrojů A2PT je umístěn na oficiálních vládních stránkách klimaaktivmobil.at. Tento projekt schválilo rakouské Spolkové ministerstvo pro inovace, mobilitu a infrastrukturu, oddělení II/6 (BMIMI) (hlavní projektový partner), které je odpovědné za opatření v oblasti klimatu. Vlastníkem webových stránek je Rakouská republika a jsou součástí národní iniciativy na ochranu klimatu „klimaaktiv mobil“. Rakouská energetická agentura (AEA) byla pověřena zastřešujícím řízením této iniciativy a bude hostit a spravovat sadu nástrojů A2PT i po skončení projektu. Hostování souboru nástrojů na této platformě zajišťuje, že obsah je důvěryhodný, veřejně přístupný a začleněný do zavedeného národního rámce pro udržitelnou mobilitu.

Obsah souboru nástrojů vychází z výsledků předchozích aktivit SO2, včetně sběru a analýzy osvědčených postupů, podnětů z pilotních akcí realizovaných partnery projektu a zkušeností získaných prostřednictvím testovacích programů. Sada nástrojů se nezaměřuje na prezentaci teoretických konceptů, ale na reálná řešení, která řeší otázky, jako je přístup k zastávkám veřejné dopravy, parkování jízdních kol a stojany na kola, přeprava jízdních kol v autobusech a vlacích, spojení na první a poslední kilometr a integrace služeb A2PT do stávajících informačních a jízdenkových systémů.

Rakouská energetická agentura (hlavní partner) navíc jménem ministerstva zakoupila doménu www.active2publictransport.eu. Tato doména bude sloužit jako snadno zapamatovatelná webová adresa pro komunikační účely. Jakmile bude webová stránka A2PT veřejně spuštěna (červen 2026), bude tato doména automaticky přesměrovávat uživatele na úvodní stránku sady nástrojů na webové stránce klimaaktivmobil. Díky tomuto přístupu bude sada nástrojů snáze k nalezení a sdílení, přičemž bude nadále bezpečně hostována na oficiální vládní platformě.

Na odkaze <https://www.akademiamobility.cz/sada-nastroju-a2pt> jsou přeloženy anotace jednotlivých příspěvků dobré praxe souboru nástrojů A2PT.

Důraz byl kladen na globální řešení, jak zatraktivnit a zpříjemnit intermodální přepravu a zefektivnit související infrastrukturu a služby. Díky partnerské spolupráci byly shromážděny relevantní mezinárodní postupy pro výše uvedená témata a podtémata.

	Témata:	Podtémata:
1.	Informace:	
	1.	Informace pro uživatele, mapy (online i offline)
	2.	Plánování a rezervace tras online
	3.	Mobilní aplikace
2.	Prodej jízdenek a financování	
	1.	Prodej jízdenek, integrace jízdného
	2.	Obchodní případ a systém financování
3.	Řízení kapacit:	
	1.	Železniční vozový park
	2.	Jízdní řád
4.	Vozidla:	
	1.	Konstrukce vlaků
	2.	Konstrukce autobusů a stojanů na jízdní kola
	3.	Konstrukce ostatních vozidel (ostatní MHD, trajekty)
5.	Parkování a sdílení	
	1.	Řešení a údržba parkovacích míst pro kola
	2.	Řešení a údržba pro sdílení na stanicích veřejné dopravy

	Témata:	Podtémata:
6.	Komunikace:	
	1.	Kampaně, propagace dopravy pro každodenní dojíždění
	2.	Osvětové aktivity
	3.	Budování partnerství
7.	Zajištění přístupnosti:	
	1.	Přístup na stanice a nástupiště
	2.	Zajištění bezpečnosti a inkluze
8.	Data:	
	1.	Systému sběru dat
	2.	Monitoring a hodnocení dopadu
	3.	Analýza dopravního chování, big data a vizualizace
9.	Služby:	
	1.	Služby na stanicích VD pro uživatele aktivní mobility
	2.	Služby ve vozidlech pro uživatele aktivní mobility
10.	Spádová oblast:	
	1.	Plánování rozšířených spádových oblastí pro obslužnost VD, renovace veřejných prostor v okolí stanic VD
	2.	Obecné značení a orientace na stanicích VD
	3.	Řešení na poslední kilometr (mikromobilita, elektrokoloběžky)
	4.	Pěší doprava
	5.	Propojení prostřednictvím tras pro cyklisty
	6.	Propojení prostřednictvím tras pro chodce

Další náměty pro tvorbu akčního plánu byly rovněž převzaté ze dvou mezinárodních konferencí:

- Ve dnech 30. 9. – 2. 10. 2025 se konala konference Evropské konference Urban Mobility Days 2025 ve Vilniusu. Na konferenci #UMD25 se sešlo 9 pracovních skupin zabývajících se evropskými koridory, lepšího propojení první a poslední míle mezi městskými uzly a dálkovými trasami a rozvoje multimodálních dopravních uzlů pro cestující.
- Ve dnech 4.–6. listopadu 2025 se konal odborný mezinárodní veletrh Smart City Expo World Congress v Barceloně, který je nejvýznamnější událostí zaměřenou na transformaci měst a městské inovace – od digitalizace přes modrozelenou infrastrukturu až po mobilitu

3.1 Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy

3.1.1 Základní teze

Spolehlivá, efektivní a inkluzivní veřejná doprava je předpokladem pro udržitelnou městskou mobilitu. Upřednostnění veřejné dopravy v (větších) městských oblastech je klíčem k poskytování plynulých multimodálních řešení pro všechny, včetně dojíždějících. Jak mohou úřady zlepšit dostupnost, řešit nedostatek pracovních sil a urychlit dekarbonizaci? Aby se veřejná doprava stala jasnou volbou pro cesty do měst, v rámci měst a kolem měst, jsou zapotřebí investice, nové politiky, synergie s urbanistickým plánováním a inovativní řešení.

Veřejná doprava má na rozdíl od dopravy pěší či cyklistické působnost nejen pro dopravu místní a mobilitu na kratší vzdálenosti, ale dále také pro dopravu příměstskou, regionální, dálkovou či dokonce mezinárodní. Díky své podstatě v porovnání jinými formami udržitelné dopravy umožňuje přepravu na delší vzdálenosti, tedy kromě přepravy na kratší vzdálenosti především ve městech díky MHD nachází uplatnění mj. i v rámci přepravy na území regionů, například v rámci krajské dopravy. V rámci krajské dopravy v současné době v kontextu ISUMP lze doporučit i využívané vazby mezi veřejnou dopravou a dopravou cyklistickou (např. terminály B+R, P+B, přeprava jízdních kol ve spojích hromadné dopravy) nebo i individuální automobilovou (např. terminály P+R, K+R) jakožto splnění zásad tzv. integrované mobility nebo samozřejmě integraci veřejné dopravy v podobě integrovaných dopravních systémů. V rámci krajské dopravy ale na druhou stranu se bohužel příliš neřeší problém koncepcí krajské dopravní obslužnosti, zohledňující striktně administrativně stanovené krajské hranice, které v mnoho případech nerespektují přirozenou spádovost cest.

Cílem opatření je zkvalitňování obslužnosti regionů pomocí veřejné linkové autobusové a drážní osobní dopravě vedoucí k zajištění mobility obyvatel ve všech regionech kraje a zvýšit mobilitu osob touto dopravou na úkor individuální automobilové dopravy. Opatření je dále zaměřeno na zajištění plnohodnotné dopravní obslužnosti na území celého kraje. Je třeba podporovat aktivity vedoucí k posilování přepravních výkonů veřejné dopravy a ke snižování individuální automobilové dopravy.

Cíl má vazbu na tyto typové aktivity:

- modernizace odbavovacích a informačních systémů ve veřejné dopravě a zlepšení jejich integrovanosti – plnohodnotné (tarifní a linkové) integrování systému regionální dopravy se systémy MHD
- rekonstrukce a výstavba dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu
- projekty podporující obslužnost veřejnou dopravou v horských, venkovských, příhraničních a periferních částech kraje
- zvýšení rozsahu objednávané regionální železniční osobní dopravy zejména na páteřních tratích
- prověření (zpracování studií proveditelnosti) rozšíření ekologicky šetrné železniční dopravy do turisticky atraktivních lokalit s vysokou mírou ochrany životního prostředí
- naplňování cílů definovaných ve Strategickém rámci rozvoje veřejné dopravy ve větších městech (SUMF)

Základ pro tvorbu ISUMP: soulad s metodickým pokynem MD pro minimalistickou verzi

- Kraj zajišťuje regionální dopravní obslužnost na základě krajského *plánu dopravní obslužnosti* (PDO kraje), což je klíčové pro řešení mobility v rámci FUA a ve vazbě města s FUA. Součástí by měl být i plán rozvoje přestupních terminálů mezi linkovou a železniční dopravou vč. parkovišť PaR v rámci FUA.
- Kraj vytváří Integrovaný dopravní systém IDS.
- PDO kraje řeší do podrobností systém veřejné hromadné dopravy, jejího rozvoje, linkového vedení, financování provozu a návrhy výhledových potřeb včetně návrhů přestupních terminálů na území kraje.
- IDS kraje zajišťuje provázání jednotlivých systémů veřejné hromadné dopravy na území statutárních měst a kraje z hlediska integrace tarifů a jízdních řádů.
- PDO města řeší do podrobností systém městské hromadné dopravy, jejího rozvoje, linkového vedení, financování provozu a návrhy výhledových potřeb.

Role kraje

- zefektivnění trasování linek s cílem zvýšit atraktivitu veřejné dopravy pro cestující
- realizace a vytipování dalších přestupních uzlů a koordinace návaznosti spojů mezi jednotlivými dopravci
- spolupráce s obcemi při zajišťování dopravní obslužnosti s cílem zvýšit četnost spojů a snížit počet obcí, které nejsou o víkendech obsluhovány veřejnou dopravou
- spolupráce s městy pro zlepšení dopravní dostupnosti obcí v zázemí příslušné aglomerace
- zajištění a zvýšení četnosti spojů do turisticky exponovaných lokalit (kyvadlová doprava)
- navrhování konkrétních změn právních předpisů a norem v oblasti dopravy
- spolupráce na přípravě metodického pokynu pro plánování dopravní obslužnosti ve městech s ohledem na novelu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- definování úlohy krajského organizátora dopravy v mobilitě měst.
- koordinace přestupních vazeb (přestupní uzly) – zlepšení návaznosti různých módů dopravy a jejich synergie (P+R, B+R, K+R)
- analýza atraktivity x financování veřejné dopravy v kraji
- nákup ekologických vozidel pro potřeby zaměstnanců krajského úřadu nebo zaměstnanců organizací zřizovaných Královéhradeckým krajem

3.1.2 Typová opatření ISUMP

- Zavádění a rozvoj IDS
- Provázání individuální, veřejné a bezmotorové dopravy – podpora vzniku parkovišť PaR, BaR u městské a příměstské dopravy
- Zřizování autobusových pruhů pro pravidelnou linkovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace
- Více: <https://www.akademiemobility.cz/verejna-doprava-763>

Zlepšení kvantitativních standardů VHD – Typová opatření ISUMP:

- 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
- Stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie

Zlepšení kvalitativních standardů VHD – Typová opatření ISUMP:

- 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 bezpečnostních standardů, osvětlení zastávek a terminálů se zohledněním principů světelného znečištění, proškolení obslužného personálu.

Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD – Typová opatření ISUMP:

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci
- Další rozvoj preference VHD
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD
- Napojení velkých komerčních (nákupních, sportovních, kulturních), rekreačních a administrativních zón na VHD
- Zavádění jízdních pruhů pro linkovou autobusovou dopravu na vjezdech do velkých měst

3.1.3 Zlepšení dopravní obslužnosti venkova

Mnoho lidí žije dnes také na venkově, neboť zde cítí více světla, čerstvého vzduchu, přírody, prostoru, a i pro rodiny s dětmi bývá venkov často atraktivnější než město. Život na venkově ale vyžaduje auto, abychom se dostali do práce, na nákupy i za volnočasovými aktivitami.

Když jedno auto v rodině a veřejná doprava nestačí...

Když žijete na venkově, je třeba počítat s tím, že si ne vždy vystačíte s veřejnou dopravou. Jsou místa, kam nezajíždí vůbec. Auto je tak často nutností, bez které se neobejdete. Na venkově je vyjádřením svobody, můžete si jezdit kam a kdy chcete.

Pro své děti a časem i pro starší rodiče či sousedy se stanete taxikářem, protože oni ještě nebo už sami řídit nemohou. A často se stává, že jedno auto v rodině už nestačí. Vymýšlíte co nejefektivnější logistiku, která zabere co nejméně (vašeho) času. Pojdme však vrátit do hry všechny, kteří auto nemají nebo nemůžou řídit a potřebují dojet na nákup, k lékaři, do školy nebo jen tak na návštěvu. „*Mobilita není jen o cestování, je o propojení regionů, příležitostech pro obyvatele a kvalitě života. Místní akční skupiny jsou nepostradatelným partnerem – podporují soudržnost obcí a přispívají ke spolupráci. Podpora pestrosti mobility je klíčem k udržitelnému rozvoji našich obcí i celého regionu*“ David Štojdl. Starosta města Trhové Sviny, místopředseda místní akční skupiny MAS Sdružení Růže i mikroregionu Sdružení Růže a náměstek hejtmana Jihočeského kraje pro školství, sport a životní prostředí. Možnosti:

- **Opatření 1:** Zachování a optimalizace autobusových linek v odlehlých oblastech.
- **Opatření 2:** Zavedení systému na vyžádání (doprava na objednávku) v řídké osídlených oblastech.
- **Opatření 3:** Podpora komunitní a mikro-mobility (např. carsharing, bikessharing).

3.1.4 Další náměty pro ISUMP

- **Lepší propojení mezi městskou oblastí a předměstím.** Síť veřejné dopravy v předměstských oblastech čelí řadě jedinečných výzev, pokud jde o uspokojování potřeb obyvatel a dojíždějících, kteří žijí v okrajových městských oblastech. Patří mezi ně omezené pokrytí sítě, nižší hustota obyvatelstva a potřeba flexibilních a nákladově efektivních řešení. K řešení těchto problémů je nezbytná účinná spolupráce regionálních a místních orgánů, veřejných a soukromých provozovatelů a poskytovatelů služeb mobility. Spoluprací mohou zajistit lepší propojení, lepší dostupnost pro všechny uživatele a optimální úroveň služeb. Tato oblast se zabývá strategiemi pro maximalizaci potenciálu systémů veřejné dopravy v předměstských oblastech a diskutuje integrovaná řešení, která výrazně zlepší služby veřejné dopravy pro lidi žijící nebo pracující na předměstí.
- **Městská mobilita a veřejná doprava v centru nové agendy EU pro města.** Podle pověřovacího dopisu od předsedy Evropské komise se od Raffaele Fitta, výkonného viceprezidenta pro soudržnost a reformy, očekává, že předloží „ambiciózní politickou agendu pro města“, aby „využil potenciál měst jako hybné síly inovací, růstu a konkurenceschopnosti“. Tato politická agenda by měla „poskytnout jasnou vizi budoucnosti měst s ohledem na otázky jako bydlení, opatření v oblasti klimatu, digitalizace, mobilita, sociální začlenění a rovnost“. Je třeba diskutovat o postavení městské mobility a zejména veřejné dopravy v této ambiciózní politické agendě pro města.
- **Nové pojetí městské mobility: inovativní návrh a poskytování služeb městské hromadné dopravy.** Uživatelé veřejné dopravy očekávají vynikající služby, které jsou bezpečné, dostupné, pohodlné, flexibilní, propojené a udržitelné. Provozovatelé dopravy musí tyto požadavky splňovat a přizpůsobovat se měnícím se potřebám a očekáváním. Tato oblast se zabývá nejnovějšími inovativními řešeními v oblasti designu vozidel, stanic a služeb, která mohou pomoci provozovatelům městské hromadné dopravy zlepšit jejich celkový provoz, efektivitu, bezpečnost a zabezpečení a podpořit atraktivní a konkurenceschopný sektor veřejné dopravy v Evropě.
- **Synergie mezi politikami veřejné dopravy, územního plánování a bydlení.** Díky integrovanému přístupu k politikám veřejné dopravy, územního plánování a bydlení mohou města a regiony vytvářet udržitelnější, spravedlivější a efektivnější dopravní systémy, které podporují blahobyt obyvatel a životní prostředí. Lepší pochopení vzájemných souvislostí mezi těmito politikami může také pomoci omezit rozrůstání měst a vytvořit příjemnější městské oblasti, které upřednostňují pěší dopravu a veřejnou dopravu. V této oblasti je třeba diskutovat o osvědčených postupech při integraci strategií územního plánování, bytové politiky a dopravního plánování, se zvláštním zaměřením na rozvoj orientovaný na veřejnou dopravu.
- **Preferování efektivity a udržitelnosti: výběr správného druhu městské hromadné dopravy.** Když se mluví o městské hromadné dopravě, máme tendenci si okamžitě vybavit autobusy. Veřejná doprava je však ze své podstaty multimodální: efektivní systém veřejné dopravy zahrnuje celou řadu dopravních možností, od městských železničních systémů a lanovek po říční lodní dopravu, trajekty a menší vozidla pro přípojné trasy. Města musí přizpůsobit své dopravní systémy tak, aby vyhovovaly poptávce a charakteristikám obyvatel a místní topografii, a zároveň plánovat krátkodobě, střednědobě i dlouhodobě. Je třeba si vyslechnout

názory vedoucích představitelů veřejné správy, kteří maximálně využívají geografické zvláštnosti svých měst k rozvoji efektivní a udržitelné dopravy nebo kteří investují do budoucnosti své sítě veřejné dopravy prostřednictvím městských kolejnicových systémů, jako jsou metro a tramvaje.

- **Zajištění dopravní dostupnosti, cenové dostupnosti a dosažitelnosti veřejné dopravy pro všechny.** Dopravní chudoba postihuje obyvatele venkovských oblastí a nedostatečně obsluhovaných městských oblastí a omezuje jejich přístup k pracovním příležitostem, vzdělání a základním službám. Doporučení Komise o dopravní chudobě zdůrazňuje význam dopravní dostupnosti, cenové dostupnosti a dosažitelnosti veřejné dopravy pro všechny, bez ohledu na jejich příjem, místo bydliště, pohlaví nebo schopnosti. Řešení tohoto problému vyžaduje širokou škálu dopravních služeb, využití digitálních nástrojů, veřejné dopravy s pevnými trasami, sdílených služeb mobility a možností na vyžádání, aby byla zajištěna spolehlivá a dostupná doprava, která vyhovuje místním podmínkám. Je třeba se zabývat úlohou veřejné dopravy při podpoře integrovaných multimodálních řešení a plynulého spojení mezi venkovskými oblastmi a městskými centry.
- **Zajištění veřejné dopravy s nízkými emisemi: nákup ekologických autobusů.** V posledních letech došlo v EU k impozantnímu pokroku v oblasti bezemisní městské veřejné dopravy. V loňském roce byla třetina nových městských autobusů bezemisních a v mnoha městech vznikají továrny, které uspokojují poptávku. Tato změna podporuje konkurenceschopnost, tvorbu pracovních míst a hospodářský růst. Směrnice o čistých vozidlech a nové normy pro emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla poskytují pevný rámec pro investice do bezemisních technologií. Nicméně s celkovým počtem 700 000 autobusů zbývá ještě mnoho práce. Je třeba se zabývat tím, jak pomoci městům a dopravním orgánům při nákupu čistých autobusů a jak
- **Inovace ve veřejné dopravě pomáhají v boji proti změně klimatu.** Náklady a přínosy transformace městské mobility je veřejná doprava nejehospodárnějším způsobem, jak snížit emise ve městech.
- **Inkluzivní Park&Ride pro cestování veřejnou dopravou.** Jak spolupráce mezi institucemi veřejné dopravy, příměstskými obcemi a soukromými společnostmi může lidem se sníženou pohyblivostí umožnit snadné parkování a pokračování v cestě veřejnou dopravou do centra hlavního města.

3.2 Zvýšení významu aktivní mobility, mikromobility a zlepšení jejich podmínek

3.2.1 Základní teze

Podmínky pro rozvoj cyklodopravy v rámci dopravní obslužnosti se začaly systematicky rozvíjet v 90. letech, přičemž trvalo určitou dobu, než i cyklodoprava začala být vnímána jako plnohodnotná součást dopravy. Bohužel i dnes se ještě objevují hlasy, že značení cyklostezek na městských komunikacích omezuje rozvoj individuální dopravy. Přitom právě cyklodoprava má hlavní výhodu nejen v bezemisnosti dopravy, ale rovněž v úspoře veřejného prostoru.

Potenciál cyklodopravy je značný, což dokládají zkušenosti ze západoevropských měst. Na druhou stranu je třeba ale zohlednit, 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 přeháňky 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 cyklodopravy značně obtížnější. Inovativním řešením bikesharingu a využití elektrokol může tuto situaci velmi změnit.

Cyklistika by neměla být považována za volbu životního stylu, neboť má potenciál stát se klíčovým pilířem udržitelné městské mobility. Co je však zapotřebí, aby se cyklistika stala plnohodnotným způsobem dopravy? Co může inovativní evropský cyklistický sektor udělat, aby pomohl zajistit hladkou integraci cyklistiky do městské infrastruktury a městské logistiky?

Vzhledem k tomu, že se do popředí dostává pokrok v oblasti Evropské deklarace o cyklistice, zkoumáme, jak plánování, investice a politika založené na datech mohou zlepšit podmínky pro cyklistiku, řešit dopravní chudobu, zlepšit zdraví lidí, zvýšit konkurenceschopnost cyklistického průmyslu a podpořit udržitelný cestovní ruch v městských destinacích.

Cílem opatření je rozvoj a osvěta udržitelné dopravy. Opatření je zaměřeno na zkvalitnění infrastruktury pro nemotorovou dopravu se zaměřením na rozvoj cyklodopravy. Bude podporováno budování cyklostezek pro potřeby bezpečné dojížděky za prací, do škol a za službami, a zároveň budování cyklostezek na prioritních dálkových cyklotrasách včetně monitoringu jejich návštěvnosti. Opatření se rovněž zabývá realizací doplňkových služeb a infrastrukturního zázemí pro cyklisty. Cíl má vazbu na tyto typové aktivity:

- koncepční budování, značení a údržba cyklostezek (včetně sdílených stezek pro chodce a cyklisty), cyklotras a dalších prvků infrastruktury pro cyklisty s důrazem na bezbariérovost a bezpečnost
- rozvoj doplňkových služeb a infrastrukturního zázemí pro cyklisty (cyklobusy, parkovací domy, úschovny, stojany, odpočinková místa, cyklopumpy, dobíjecí stanice pro elektrokola apod.)
- realizace dopravních opatření zvyšujících cyklodopravu (např. zoubousměrnění jednosměrných komunikací pro cyklisty) a pěší dopravu ve městech

Základ pro tvorbu ISUMP: soulad s metodickým pokynem MD pro minimalistickou verzi

- Kraj přispívá a organizuje realizaci páteřní krajské sítě cyklistických tras (krajský generel cyklotras, mapová aplikace Cyklovize2030)
- Plány rozvoje cyklistické infrastruktury na úrovni města a na území kraje (páteřní síť krajských cyklostezek a jejich koordinace krajskými cyklo koordinátory).
- SUMP měst – plány cyklistické infrastruktury

Role kraje

- analýza přepravních proudů u cyklodopravy na území kraje včetně vazby na venkov a města a její pravidelná aktualizace
- finanční podpora nebo přímé investiční zapojení kraje do rozvoje páteřních cyklostezek a cyklotras
- kvantitativní i kvalitativní monitoring návštěvnosti páteřních cyklostezek a cyklotras
- vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklodopravy na krajských a státních komunikacích (koordinace již ve fázi plánování novostaveb nebo modernizací silnic)
- koordinace rozvoje cyklostezek s obcemi

3.2.2 Typová opatření ISUMP

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci s přímou vazbou na Cyklovizi 2030: <https://www.cyklovize.cz/>
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu, zapracování pěší dopravy do generelu dopravy měst
- Zlepšení parkovací politiky pro cyklodopravu
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS
- 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)
- Více: <https://www.akademimobility.cz/cyklisticka-doprava-777>

3.2.3 Podpora rozvoje pěší dopravy v kraji:

Obecná opatření:

Chůze jako způsob dopravy je plánována a rozvíjena tam, kde se vyskytuje nejčastěji: na úrovni místních orgánů, ve městech a obcích. Místní orgány by měly v rané fázi plánování zohlednit potřeby chodců a přijmout opatření, která povedou k vytvoření efektivní sítě atraktivních a bezpečných chodníků a krátkých vzdáleností.

- **Integrované plánování.** Integrované strategie rozvoje měst a regionů by měly být navrženy tak, aby chůzi byl v integrovaném rozvoji měst a plánování mobility přidělen vyhrazený prostor. To platí jak pro plánování nových čtvrtí, tak pro zahušťování zástavby ve stávajících čtvrtích. Místní orgány by měly nejen zajistit údržbu stávající infrastruktury, ale také cíleně investovat do její modernizace. Měly by zohlednit potřeby všech účastníků silničního provozu, zejména však potřeb zvláště zranitelných skupin, jako jsou děti, osoby s omezenou schopností pohybu a osoby se zdravotním postižením. Je možné využít ke studii metodiky dopravní výchova, propagační kampaně, design veřejného prostoru <https://www.who.int/publications/i/item/9789240109902>
- **Bezpečné chodníky. Rekonstrukce a výstavba chodníků podél silnic I.–III. třídy včetně bezbariérových přístupů.** Základním předpokladem pro chůzi je pocit bezpečí. Chodci jsou zranitelní účastníci silničního provozu a jako takoví jsou vystaveni vyšším rizikům. Při plánování investičních opatření je proto třeba věnovat zvláštní pozornost bezpečnosti chodců. Rozhodující roli zde hraje jak objektivní bezpečnost, tak subjektivní vnímání bezpečnosti. Tam, kde se lidé cítí ohroženi – například v tmavých místech se špatnou viditelností nebo hustým provozem – jsou méně ochotni chodit pěšky.
- **Bezpečné přechody. Úprava přechodů pro chodce (zvýšení bezpečnosti, bezbariérovost).** Na křižovatkách a křižovatkách musí být zajištěna dostatečná viditelnost. V případě potřeby je nutné použít semaforey, přechody pro chodce, ostrůvky nebo zúžení vozovky. Pokud je to možné, ostrůvky by měly být kombinovány s přechody pro chodce.

- **Opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zklidnění dopravy ve frekventovaných oblastech (pruhy, ostrůvky, zúžení), školní ulice.** V oblastech s vysokou hustotou chodců, například v blízkosti škol, by mohly být trasy cíleně upraveny tak, aby byla chůze bezpečnější. Přitom by měla být věnována větší pozornost plánům pro pěší a cyklistickou dopravu do škol, které by měly být pravidelně aktualizovány. Kromě toho by měla být posouzena potřeba zvláštních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu na ochranu osob s omezenou mobilitou v blízkosti zařízení, která tato skupina často navštěvuje.

3.2.4 Další náměty pro ISUMP

- **Bezpečná infrastruktura pro cyklistiku a mikromobilitu.** Evropská deklarace o cyklistice zdůrazňuje význam bezpečné a soudržné cyklistické infrastruktury s oddělenými cyklostezkami a bezpečnými parkovacími místy. S ohledem na tuto prioritu vznikají pokyny, které mají poskytovat rady pro budoucí modernizace a investice do infrastruktury s cílem pomoci zranitelným účastníkům silničního provozu, jako jsou cyklisté nebo uživatelé osobních mobilních zařízení. Bezpečnější a vylepšená infrastruktura může přispět k tomu, aby větší počty lidí otestovali jízdu na kole nebo elektrokoloběžce ve městech z důvodu pohodlí, dojíždění do práce a volného času..
- **Cyklistika & cestovní ruch a Iniciativy v oblasti udržitelné mobility pro odvětví cestovního ruchu.** Jízda na kole je klíčovým faktorem udržitelného cestovního ruchu, a to jako samostatný způsob dopravy i jako oblíbená rekreační aktivita. V posledních letech se stále větší oblibě těší „pomalý cestovní ruch“ a některá města vyvíjejí zvláštní úsilí, aby turistům během jejich pobytu jízdu na kole umožnila. Oblast dále představuje více než 30 závazků přijatých za účelem rozvoje udržitelných možností mobility v odvětví cestovního ruchu v EU. Jedná se o některé ze závazků přijatých zúčastněnými stranami v rámci akcí uvedených v Plánu transformace cestovního ruchu, a to v souladu s Agendou EU pro cestovní ruch do roku 2030.
- **Podpora aktivní mobility a mikromobility ve městech.** Aktivní mobilita a mikromobilita jsou nezbytné pro zdravější a inkluzivnější městskou dopravu. Tato sekce se zabývá řešeními, která podporují chůzi, jízdu na kole a sdílenou mikromobilitu prostřednictvím infrastruktury a inteligentního urbanistického designu. Jak mohou města integrovat elektrokoloběžky, sdílenou mobilitu a cyklistickou infrastrukturu, aby vytvořila inkluzivní a efektivní dopravní systém? Jaké strategie mohou zlepšit prostupnost pro pěší? Jak cyklistické pruhy a inteligentní parkování přispívají k aktivní mobilitě?
- **Propojování bodů: flexibilní a aktivní mobilita pro příměstské a venkovské oblasti.** Flexibilní mobilita na vyžádání a aktivní způsoby dopravy mohou vyřešit mezery v mobilitě ve venkovských a příměstských oblastech. Je třeba řešit zabývat nízkonákladovými technologickými řešeními, uživatelsky přívětivou integrací a intermodálními strategiemi pro propojení oblastí s nízkou hustotou obyvatelstva s městskými centry. Dynamická výměna názorů na to, jak zajistit, aby venkovská mobilita byla inkluzivní, cenově dostupná a udržitelná.
- **Strategie parkování jízdních kol.** Plánování a implementace řešení zajišťujících bezpečné, dostupné a efektivní parkování pro každodenní používání jízdních kol ve městě.

3.3 Lepší využití uličního a veřejného prostoru

3.3.1 Teze z Koncepce městské a aktivní mobility

Uliční prostor v rámci ISUMP 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. 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 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.

V současné době jsou města vystavena mnoha výzvám a řeší, co je pro město a její lokality potřebné (např. parkoviště nebo dětské hřiště? Nová parkovací místa nebo cyklistické pruhy? Nádraží v centru nebo na periférii?), ale také otázky spojené s dopravou a jejími důsledky – více nebo méně dopravy? Města hledají nová a také efektivní dopravní řešení, která jednak ulehčí stávající infrastrukturu, ale také zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné formy dopravy.

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, jeho 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 mobilitou¹ při pohybu ulicí a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je **design ulice 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.**

Je třeba rozvíjet teze definující roli kvality veřejných prostranství včetně modrozelené infrastruktury, jakož i ochrana a revitalizace hmotného kulturního dědictví. Je podporována tvorba strategií, které posílí dovednosti a schopnosti všech stran zapojených do problematiky měst, a nástroje pro posílení jejich pozice. Podporujeme vyváženost veřejných a soukromých zájmů pomocí tržních mechanismů. Skutečná kvalitní proměna nebo vytvoření veřejného prostoru tkví v zapojení samotných uživatelů do plánování i vytváření. To jsou budoucí uživatelé tohoto prostoru, to jsou Ti, kteří tady budou bydlet a nebudou mít potřebu odtud odjíždět. Bude se jim tu líbit, uvidí tu vyrůstat svoje děti, vnoučata. Pokud chceme dobře a kvalitně bydlet, musíme myslet i na okolí, tam se odehrávají nákupy, setkávání, volný čas, zaměstnání, škola, doprava, kultura a jiné, které jsou také součástí života obyvatel. A to vše vytváří prostor a dobře vytvořený prostor k sobě lidi přitahuje, lidi přitahují další lidi a počet obyvatel rozhodně neklesá.

3.3.2 Náměty pro ISUMP na téma Veřejný prostor a dopravní infrastruktura

- **Efektivní využití veřejného prostoru díky lepšímu plánování městské mobility.** Veřejný prostor je jedním z nejcennějších zdrojů města. Tato diskuse se zabývá tím, jak inteligentní plánování mobility, například pomocí dopravních uzlů a aktivní podpory cestování, může pomoci lépe využít prostor a zároveň zlepšit zdraví, přístupnost a městský život. Jakou roli hraje plánování městské mobility, včetně inteligentního parkování, dopravních uzlů a tvorby veřejných prostranství, při utváření městského prostředí, které upřednostňuje funkčnost i kvalitu života obyvatel a návštěvníků?
- **Vytváření bezpečného prostoru pro pohyb v městech a obcích je spojeno s tzv. zklidňováním dopravy.** Zklidňují se zejména průtahy silnic obcemi, centra a obytné oblasti. Je to i první nástroj, pro který řada měst sáhne, pokud chtějí „vyřešit problém“ na jednom místě, v jedné oblasti. Nástroje pro zklidňování jsou v rámci České republiky dány v rámci technických podmínek. Je možné zde nalézt jednotlivá opatření jak pro liniové zklidnění (zejména průtahů silnic obcemi nebo sběrných místních komunikací), tak i opatření pro zónové zklidnění (zejména obytných oblastí a center obcí). Při aplikaci opatření je možné vycházet a nechat se inspirovat dobrou praxí (tj. uspořádáním, které se již na jiném místě osvědčilo), nicméně je třeba si také uvědomit, že každé místo je jedinečné, ať už svým prostorovým uspořádáním, užíváním ale i mentalitou uživatelů, a proto si zaslouží jedinečné uspořádání „šité na míru“.

- **Pohyb pěších, cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru**, resp. jeho bezpečnost, je podmíněna zejména dvěma aspekty: a) uspořádáním prostoru, tzn. druh a typ pozemních komunikací, organizace prostoru (a to nejen dopravním značením), b) 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.

3.4 Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

3.4.1 Typová opatření ISUMP

- Parkovací politika: postupné snižování počtu parkovacích míst v centrech měst, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku
- Cena za parkování musí vycházet z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování, lze doporučit, aby cena za parkování byla taková, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných.
- Více k parkování: <https://www.akademimobility.cz/parkovani>
- Podpora systému carsharingu a bikesharingu
- 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
- Řešení dojížděky dětí do škol a na volnočasové aktivity
- Podpora vzniku firemních a školních 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 apod.)
- Zohlednění mezioborových externalit při řízení dopravy ve městě (většina časových slotů na řízených křižovatkách je věnována IAD, přestože chodci, cyklisté a cestující ve VHD ve většině případů početně cestující v IAD převyšují. Vedle preference VHD je proto nutné vytvářet větší prostor pro pěší.
- Zpracování plánů dopravní obslužnosti ve všech městech provozujících MHD.
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).
- Více: <https://www.akademimobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

3.4.2 Další náměty pro ISUMP

- **Veřejné zakázky na inovativní služby mobility ve městech.** Navzdory značným finančním prostředkům EU vynaloženým na výzkum a vývoj je přijímání a rozšiřování inovativních služeb mobility stále pomalé a jen těžko se dostává za pilotní fázi. Tato sekce se zabývá hlavními překážkami a výzvami, kterým čelí veřejné zakázky na tyto služby. Je třeba se zabývat účinnými strategiemi, jako jsou předkomerční zadávání veřejných zakázek (PCP) a veřejné zadávání

zakázek na inovace (PPI), spolu s programy EU, které mohou usnadnit zavádění a rozšiřování inovací. Prostřednictvím případových studií z měst, která tyto strategie úspěšně implementovala, je třeba získat praktický vhled do přijímání inovací v oblasti mobility. Tyto příklady mají za cíl inspirovat místní orgány v celé EU k překonávání výzev a zlepšování jejich služeb mobility.

- **Digitální peněženky EU a městská mobilita.** Strategie pro inteligentní a udržitelnou mobilitu identifikovala bezpapírovou dopravu jako jeden z milníků pro rok 2030 a odkazuje na digitální certifikáty pro řidiče a vozidla, bezkontaktní platby za parkování a mýtné a lepší informace o předpisech pro přístup vozidel do měst. Je třeba zkoumat potenciál digitálních peněženek EU v oblasti městské mobility. To zahrnuje potenciální digitální peněženku pro zajištění souladu s předpisy pro přístup vozidel do měst.
- **Regulace parkování a vjezdů:** Je potřeba si přiznat, že jedním z nejdůležitějších faktorů, které utváří podobu veřejného prostoru a životy lidí ve městě, je **parkovací politika**. Parkovací místa jsou extrémní zátěží pro veřejný rozpočet a malou přidanou hodnotou, a proto je nezbytné s nimi pracovat chytře. *Návrhy opatření:*
 - **Opatření 1:** Zavedení poplatků a regulací parkování, omezení parkovacích dob
 - **Opatření 2:** Zpoplatnění vjezdu do městských center
 - **Opatření 3:** Zavedení nízkoemisních zón a zón s omezenou rychlostí
- **Podpora změn dopravního chování.** Důležité je začít komunikovat ústřední **téma Město pro život jako vizi** či aspiraci vylepšení současného stavu, které se primárně skládá ze tří **nosných podtémat: zdraví** (zdravotní důsledky znečištěného ovzduší, hlukové zátěže, fyzické neaktivity,...), **bezpečnosti** (dopravní nehody, zranění a úmrtí, nepřívětivá sousedství) a **samostatnosti** (ztracená samostatnost dětí hrát si, přesunovat se do školy a jinam bez nutného doprovodu rodičů; v podání dospělých se může jednat o svobodu vybrat si libovolný způsob přesunu a nebýt vázaný na socio-ekonomické normy). Tato tři nosná témata spolu s dalšími podpůrnými tématy je třeba **současně (multimodálně) komunikovat a otevírat diskusi s veřejností**. Výběr konkrétních témat musí být podmíněn kontextem cílové skupiny a lokálními specifiky, musí korespondovat s hodnotami recipientů a být pro ně osobně relevantní. Možnosti:
 - **Opatření 1:** Podpora flexibilních režimů práce (home office, posunuté začátky)
 - **Opatření 2:** Programy pro zaměstnavatele – podpora dojíždění na kole a MHD

3.5 Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví

3.5.1 Typová opatření ISUMP

- 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.
- **Umístění dobíjecích stanic v městských uzlech.** Nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR) stanoví nové, právně závazné cíle pro umístění dobíjecích stanic pro elektromobily. Místní a regionální orgány musí tuto výzvu řešit a zároveň zajistit soulad se svými strategiemi v oblasti plánování, parkování a mobility. Evropská komise poskytuje pokyny a příklady osvědčených postupů prostřednictvím Evropské observatoře alternativních paliv (EAFO) a pokynů připravených podskupinou Fóra pro udržitelnou dopravu (STF) pro veřejné orgány. Je třeba poskytovat příležitost diskutovat o výzvách, kterým města čelí, a představit užitečné nástroje a pokyny, které mohou městům a regionům pomoci při úspěšném zavádění dobíjecích stanic pro elektromobily a při přechodu na elektromobilitu.
- Více: <https://www.akademimobility.cz/cista-mobilita-479>

3.6 Optimalizace městské logistiky a nákladní dopravy ve městech

3.6.1 Typová opatření ISUMP:

- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky)
- Sloučení dodávek zboží (logistická centra, sdílení vozidel, vytváření bloků pro obsluhu nákladními vozidly a podobná organizační opatření)
- Centralizace míst a harmonizace časových plánů pro nakládku a vykládku zboží
- Využití nízkoemisních/bezemisních vozidel (vč. elektrických vozidel, ale i jízdních kol apod.)
- Organizační opatření (omezení vjezdu nákladních vozidel apod.)
- Využití informačních technologií (komunikace s dopravními operátory přes internet, interaktivní mapa na kalkulaci optimálních tras apod.)

3.6.2 Další náměty pro ISUMP

- **Aplikovat návrh Koncepce městské a aktivní mobility** - nákladní doprava ve městech v rámci zásobování, svozu odpadů, výstavby ve městě a obsluhy výrobních areálů rovněž významně ovlivňuje dopravní situaci příslušného města. Cílem opatření je pomáhat zavádět koncepty městské logistiky (citylogistiky) s využitím Cargokol. Průřezovým opatřením této fáze je u všech cílů zdokonalování telematických systémů ve městě a v aglomeraci na bázi konceptu Smart City.
- **Městská logistika.** Městská logistika představuje stále větší výzvu, protože soupeření o prostor ve městech je čím dál tím naléhavější. Je třeba se zabývat inovacemi (např. novými logistickými koncepty, automatizací atd.), které mohou zvýšit udržitelnost nákladní dopravy a doručování na poslední kilometr. Je třeba podporovat spolupráci měst a firem při řešení těchto problémů.
- **Inteligentní distribuce.** Úkolem je identifikovat trendy, zlepšení a osvědčené postupy, které zajistí efektivnější a udržitelnější přepravu a distribuci nákladu, minimalizují dopad podnikatelských aktivit na společnost a životní prostředí a reagují na potřeby spotřebitelů. Je

třeba pracovat na navrhování významných změn pro veřejné správy s cílem transformovat distribuci nákladní dopravy v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu ve městech a městském prostředí a podporovat nový scénář efektivnější, udržitelnější a inteligentnější mobility a distribuce.

- **U-Space a technologie umožňující integraci dronů do městského prostředí.** Kulatý stůl na vysoké úrovni, který svedl dohromady přední představitele odvětví, poskytovatele technologií a uživatele, aby prozkoumali současný stav a budoucnost U-space. Tato sekce spojí strategické poznatky s příklady úspěchů z praxe a ukáže, jak drony a podpůrné technologie mění správu městského vzdušného prostoru, pokročilou leteckou mobilitu a služby chytrých měst.
- **Chytřejší logistika: mikro-huby a doručování založené na datech** Městská logistika se nachází v bodě zlomu, protože dodávky na poslední kilometr zvyšují množství emisí. Mikrodepoty a propojené flotily nabízejí chytřejší a čistší řešení, která umožňují multimodální dodávky a operace založené na datech. Tato sekce zkoumá, jak mohou data z vozidel v reálném čase, mikrohuby a nově vznikající fyzický internet zlepšit efektivitu, snížit emise a přetvořit logistiku na posledním kilometru ve městech po celém světě.
- **Perspektivy měst v městské distribuci nákladu.** Tato sekce, vedená organizací AECOC, představí veřejné činitele v diskusi u kulatého stolu zaměřené na strategie, které municipality zavádějí za účelem zvýšení efektivity městské distribuce nákladu (UFD). Diskuse se bude zabývat klíčovými oblastmi, jako jsou regulace, digitalizace a nízkoemisní zóny. Potvrzení účastníci: Daniel de Santos, manažer mobility, AECOC Lidia Torres, ředitelka služeb mobility, městská rada Barcelony, Manuel Valdés López, generální ředitel, Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Susana Gómez Garrido, zástupkyně generálního ředitele pro dopravu a mobilitu, Comunidad de Madrid.
- **Dopravní operace: Skutečná nákladní doprava a inteligentní smysl.** Logistické operace jsou málokdy plánovány s ohledem na inteligentní perspektivu. Tato akce zkoumá, jak digitalizace a nové technologie mění nákladní dopravu, často opomíjený, ale přesto zásadní sektor. Na základě reálných případů a dialogu ukážeme, jak „chytrost“ začíná v každodenní logistice – zvyšuje efektivitu, odolnost a dopad a mění nákladní dopravu v něco téměř futuristického. Nákladní doprava ve městech v rámci zásobování, svozu odpadů, výstavby ve městě a obsluhy výrobních areálů rovněž významně ovlivňuje dopravní situaci ve městech. Zvláštním tématem je doprava zboží „na poslední míli“.
- **Inovace v městské logistice: konkurenceschopnost versus udržitelnost.** Na základě doporučení podskupiny pro městskou logistiku expertní skupiny pro městskou mobilitu mohou města podpořit svou ekonomiku využitím inovací v městské logistice. Udržitelná řešení však mohou znamenat dodatečné náklady, takže jak můžeme podpořit provozovatele logistiky, aby mohli vytvářet situace výhodné pro všechny strany pomocí inovativních a konkurenceschopných řešení pro udržitelnější logistiku a čistší městské prostředí? Je třeba představit příklady inovací pro udržitelnou a konkurenceschopnou městskou logistiku a překážky, kterým je třeba se vyhnout při rozšiřování nových řešení a technologií, přičemž zohledňuje roli veřejného a soukromého sektoru při zajišťování úspěšné implementace.
- **Cyklistická logistika jako základ doručení na poslední kilometr.** Jak mohou města a podniky optimalizovat cyklistickou logistiku pro udržitelnější budoucnost měst? Vzhledem k tomu, že

města usilují o čistší a efektivnější distribuci nákladu, cyklistická logistika se stává schůdným řešením pro poslední kilometr doručování. Je třeba se zabývat obchodními modely, typy vozidel a městskou infrastrukturou potřebnou k podpoře distribuce založené na cyklistice. Je třeba zkoumat také překážky, kterým čelí tradiční logističtí hráči, a strategie pro urychlení přechodu k cyklistické logistice, včetně role logistických center.

3.7 Smart řešení podporující bezpečnost dopravy

3.7.1 Zlepšení dopravní dostupnosti ve vztahu k silniční síti

Cílem opatření je zvýšení kvality krajské silniční sítě, zlepšení bezpečnosti dopravy. Opatření je zaměřeno na komplexní rekonstrukce, modernizace, a opravy silnic (silnice II. a III. třídy, místní komunikace) na území kraje. Budou podporovány projekty řešící také odstranění bodových závad na silniční síti (např. mosty, křižovatky, přejezdy) a projekty na výstavbu přeložek a obchvatů měst a obcí ležících na prioritních úsecích silnic. Opatření má rovněž snížit vliv kamionové dopravy na obce a jejich obyvatele. Ve větších městech budou podporovány inteligentní dopravní systémy. Cíl má vazbu na tyto typové aktivity:

- aktualizace kategorizace silniční sítě – její revize ve vazbě na výstavbu dálniční sítě a převody krajské silniční sítě v koncových úsecích do majetku obcí
- odstraňování nevyhovujících a havarijních úseků silnic
- odstraňování bodových závad (mosty, křižovatky, přejezdy) na komunikacích
- rekonstrukce místních komunikací v obcích
- opatření na podporu bezpečnosti dopravy na silnicích a místních komunikacích
- realizace protihlukových opatření a izolační zeleně (eliminace vlivu dopravy na životní prostředí)
- efektivní a udržitelná správa silniční sítě
- rozvoj inteligentních dopravních systémů (s vyváženým podílem represivní složky)

Role kraje

- modernizace a rekonstrukce, případně nová výstavba (obchvaty sídel) silnic II. a III. třídy s důrazem na:
 - kvalitní napojení na nadřazenou silniční síť
 - odpouštějící komunikace (eliminují nebo snižují tragické následky dopravní nehody)
 - samovyvětlující komunikace (předchází vzniku nehodové situace) a jejich funkční propojení
- koordinace silničních a železničních staveb různých investorů na území kraje
- vytvoření mapového portálu stavu silnic v kraji s harmonogramem plánovaných rekonstrukcí krajských komunikací
- optimalizace regionální silniční sítě ve vazbě na změnu situace (výstavba dálniční sítě, rozvoj průmyslové zóny apod.)
- zlepšení technického stavu silnic v periferních regionech a zlepšení dostupnosti těchto území
- řešení kamionové dopravy na vybraných silnicích II. a III. třídy v souladu s platnými právními předpisy (využití mobilního i stacionárního vážení kamionů)

3.7.2 Náměty pro ISUMP

- **Technologie bezpečnosti silničního provozu.** Klíčová role technologie bezpečnosti silničního provozu při řešení globální krize dopravních nehod. Opatření se zabývá bezpečnou infrastrukturou, audity silnic, inspekcemi a přístupem bezpečného systému a zároveň prosazuje silnější instituce, profesionalizaci auditorů a mezinárodní standardy.
- **Předvídat – předcházet – chránit: Datově podložené poznatky pro ochranu zranitelných účastníků silničního provozu.** Různé datově podložené přístupy lze využít ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté. Data o mobilitě mohou přispět k chytřejší infrastruktuře a zvýšit bezpečnost silničního provozu pro všechny účastníky silničního provozu.
- **Řešení pro bezpečnější mobilitu ve městech.** Bezpečnost zůstává hlavní prioritou, zatímco města vyvíjejí své systémy mobility a řešení pro poslední kilometr. Tato sekce zkoumá, jak mohou technologie a plánování spolupracovat na snížení počtu nehod a vytvoření bezpečnějších ulic pro všechny. Nabízí platformu pro sdílení osvědčených postupů v oblasti monitorování bezpečnosti a navrhování realistických řešení pro řidiče a veřejnou dopravu. Jak mohou inovace, technologie a změna chování zlepšit bezpečnost silničního provozu a snížit počet nehod v městském prostředí? Jaký dopad mají tato řešení na vytváření bezpečnějších, efektivnějších a lidem přátelských měst?
- **Zamezení vzniku bariér cyklistické dopravy při modernizaci a rekonstrukci na státních a krajských komunikacích.** V rámci zpracování projektových dokumentací na výše uvedených stavbách bude prověřena možnost začlenění opatření na podporu zvyšování bezpečnosti cyklistů. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních Cíl: Zlepšení dopravní dostupnosti ve vztahu k veřejné dopravě.
- **Aplikovat návrh Koncepce městské a aktivní mobility:** v rámci přípravy podkladů k novele zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, prověřit možnost zavádět silnice III. třídy bez provozu motorových vozidel (určených pouze pro aktivní mobilitu).

3.8 Rozvoj autonomní mobility

3.8.1 Náměty pro ISUMP

- **Testovací platformy pro propojenou a automatizovanou mobilitu: výzvy a příležitosti pro města.** Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (březen 2025) nastiňuje opatření k posílení konkurenceschopnosti tohoto odvětví a urychlení přechodu k mobilitě s nulovými emisemi. Jeden z jeho pěti pilířů uvádí, že evropský automobilový průmysl musí naléhavě znovu získat vedoucí pozici v přechodu k softwarově podporovaným, umělou inteligencí řízeným propojeným a autonomním vozidlům a že středně velká města by mohla hrát průkopnickou roli při zřizování rozsáhlých přeshraničních testovacích prostředí a souvisejících regulačních sandboxů. Cílem je dále reflektovat nadcházející výzvy a příležitosti pro městské úřady při vytváření regulačních rámců a vhodných podmínek infrastruktury pro tato vozidla. Zároveň se budeme podrobně zabývat úlohou průmyslu během spolupráce s veřejným sektorem, která má zajistit, že zavádění inovací přinese přidanou hodnotu systémům městské mobility.
- **Příprava města na autonomní vozidla.** Opatření má za cíl eliminovat příval samořídících vozidel, které by mohly proměnit městské ulice v přetížené a nebezpečné místo – není to však nevyhnutelné. Lze navrhovat konkrétní způsoby, jak mohou města zajistit svou budoucnost v souvislosti s nárůstem počtu autonomních vozidel (zdroj: David Zipper, vedoucí pracovník iniciativy MIT Mobility Initiative)
- **Integrace SAV do veřejných dopravních sítí.** Integrace sdílených autonomních vozidel (SAV) do stávajících veřejných dopravních systémů s cílem podpořit plynulou, udržitelnou a inkluzivní městskou dopravu. Vzhledem k tomu, že města čelí problémům s dopravními zácpami, emisemi a přístupností, SAV nabízejí transformativní příležitost doplnit tradiční veřejnou dopravu a optimalizovat městské dopravní sítě.
- **Nasazení technologie autonomního řízení v našich městech.** V souvislosti s přípravami měst na zavádění autonomních vozidel se do popředí dostávají otázky týkající se infrastruktury, bezpečnosti a urbanistického plánování. Je třeba se zabývat tím, jak lze autonomní vozidla integrovat do městské struktury a zároveň přispět k plnění cílů veřejné politiky v oblasti městské mobility. Jak lze autonomní a propojená vozidla integrovat do městského prostředí tak, aby se zlepšila mobilita, bezpečnost a veřejný prostor a zároveň se vyřešily regulační a infrastrukturní výzvy? Jak se mohou města na tuto transformaci připravit?
- **Další stanice: Autonomní mobilita ve veřejné dopravě.** Autonomní technologie se rychle rozvíjejí a mají potenciál revolučně změnit veřejnou dopravu. Jak automatizace, umělá inteligence a propojené systémy redefinují budoucnost veřejné dopravy. Do jaké míry mohou autonomní a propojené technologie vozidel zvýšit efektivitu, bezpečnost a dostupnost systémů veřejné dopravy? Co se musí změnit, aby se mohly široce uplatnit?

3.9 Vytvoření balíčku opatření s rozvojem páteřní dopravní infrastruktury

Cíl má vazbu na tyto typové aktivity:

- výstavba obchvatů a přeložek obcí na silnicích I. třídy, s přímou vazbou
- modernizace a rekonstrukce regionálních železničních tratí a traťových úseků, uzlů a související technické infrastruktury (stanice, zastávky, traťové a staniční zabezpečovací zařízení) za účelem zvýšení propustnosti, cestovní rychlosti a spolehlivosti provozu osobní a nákladní železniční dopravy v kraji

3.9.1 Zamezení vzniku bariér cyklistické dopravy při výstavbě obchvatů a přeložek obcí na silnicích I., II., III. třídy.

- **Zajistit součinnost ŘSD ČR při výstavbě obchvatů a přeložek obcí na silnicích I., II., III. třídy, či realizaci, nebo 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. Na stránkách ŘSD existuje [mapová aplikace](#), která přehledně ukazuje jak stávající, tak i plánované akce. Každá akce má pak svůj projektový list.

3.9.2 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů modernizace a rekonstrukce regionálních železničních tratí

- **Zajistit součinnost Správy železnic při realizaci či rekonstrukci velkých dopravních staveb s poptávkou po výstavbě cyklistických komunikací.** Při realizaci železničních koridorů by se měla počítat s tím, že v souběhu s tímto koridorem se vyprojektuje i komunikace vhodná pro cyklisty.

3.9.3 Rozvoj systému BIKE & RIDE

- Cílem opatření je propojení cyklistiky s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit ze strany měst a obcí přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Opatření míří na synchronizaci při modernizaci a rekonstrukci regionálních železničních tratí s důrazem na stanice a zastávky.
- Komentář: 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.

Seznam příloh

1. Přehled základních východisek

1.1. Nařízení TEN-T č. 2024/1679

Nové nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/1679 (dále jen Nařízení TEN-T), které vstoupilo v platnost 18. července 2024, posiluje úlohu měst jako důležitých subjektů, které umožňují udržitelnou, efektivní a multimodální dopravu. Nařízení označuje 431 evropských měst jako městské uzly a stanovuje pro ně konkrétní požadavky s cílem podpořit plynulé dopravní toky z městských uzlů, do nich a přes ně v síti TEN-T.

Současné Nařízení TEN-T oproti předchozí platné legislativě⁷ nyní závazně vymezuje problematiku městských uzlů v rámci vlastní legislativní části v článcích 40 – 42. Mezi požadavky Nařízení TEN-T patří, že městské uzly by měly přijmout plán udržitelné městské mobility s cílem propojit politiky městské mobility a sítě TEN-T, aby bylo zajištěno účinné fungování TEN-T jako celku. Dále shromažďovat a pravidelně předkládat Evropské komisi údaje o ukazatelích městské mobility. Pro všechny městské uzly v ČR platí povinnost vypracovat do konce roku 2027 plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro město se zohledněním funkční příměstské oblasti.

Nařízení TEN-T nově definuje 10 městských uzlů v ČR – tzv. Urban Nodes (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Liberec, Olomouc, Ústí nad Labem, České Budějovice, Hradec Králové, Pardubice) a současně definuje nové požadavky a priority pro tato města, pro kraje i pro stát, protože současný SUMP nestačí, nově se bude přistupovat k SUMP Urban Nodes jako k integrovanému SUMP, který bude zajišťovat plnění následujících úkolů:

- Úkoly pro stát (území města i FUA): Železniční, silniční a vodní infrastruktura ve vlastnictví státu, podpora terminálů multimodální dopravy; podpora budování bezbariérových tras a cyklostezek (SFDI, IROP), podpora infrastruktury MHD v elektrické trakci (OPD).
- Úkoly pro města (území města): SUMP, plán dopravní obslužnosti (PDO) města, dopravní infrastruktura města, včetně cykloinfrastruktury.
- Úkoly pro kraje ((nejen) území FUA): PDO kraje, Infrastruktura kraje, včetně cykloinfrastruktury.

Městský uzel zahrnuje zejména dopravní infrastrukturu městského uzlu, který je součástí TEN-T – vč. obchvatů, přístupové body k TEN-T přístupné všem provozovatelům a uživatelům nediskriminačním způsobem – zejména přístavy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály, terminály

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU

multimodální nákladní dopravy, výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v rámci TEN-T; přestupní body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.

Požadavky na městské uzly

- Přijetí a monitorování plánu udržitelné městské mobility (SUMP) pro každý městský uzel do 31. prosince 2027.

Každý z městských uzlů v ČR v současné době disponuje plánem udržitelné městské mobility, který byl ze strany *Komise pro posuzování dokumentů městské mobility* (KPDMM, expertní meziinstitucionální subjekt ustanovený pod vedením Ministerstva dopravy ČR) vyhodnocen jako splňující minimální nároky kladené na tento typ dokumentů. Vzhledem k tomu, že tyto minimální nároky se shodují s požadavky stanovenými Nařízením TEN-T, lze stávající plány udržitelné městské mobility (SUMPy) českých městských použít jako základ pro plnění požadavků kladených evropskou legislativou.

- *Functional Urban Areas – FUA Hlavním cílem zahrnutí FUA do SUMPu musí být rozšíření konceptu udržitelné mobility i do zázemí městského uzlu, které je s městským uzlem intenzivně provázáno.*

Důvodem je zejména skutečnost, že pravidelná dojíždka zejména z příměstské oblasti významně ovlivňuje mobilitu ve městě, a i pro tuto oblast je nutné vytvářet podmínky pro optimalizaci mobility a jejího způsobu realizace. Současné plány řeší tuto oblast spíše formálně, byť reálně je řešena zejména z úrovně kraje. Jedním z hlavních nástrojů je zavádění integrovaných dopravních systémů (IDS) a budování přestupních terminálů na území FUA.

- Shromažďování údajů o městské mobilitě podle městských uzlů a jejich předkládání Komisi v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti podle stanovených ukazatelů (indikátorů SUMI).
- Do 31. prosince 2030 Rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru - vč. usnadnění přístupu k infrastruktuře veřejné dopravy a aktivní mobility a vybavených alespoň jednou dobíjecí stanicí určenou pro obsluhu autobusů a autokarů (čl. 2, odst. 52, nařízení (EU) 2023/1804)
- Do 31. prosince 2040 rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí. Jeden terminál multimodální nákladní přepravy může obsluhovat několik městských uzlů a může být umístěn v městském uzlu samotném nebo v jeho blízkosti.

Tato problematika nebyla zatím ze strany Evropské komise podrobněji vyjasněna. Realizace terminálu je podmíněna průkazem ekonomické efektivity takového záměru. Vzhledem k termínu realizace do roku 2040 bude problematice věnována pozornost v rámci konzultací a metodického vedení v nadcházejících letech.

- Dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv.

Požadavek na úzkou spolupráci všech zainteresovaných subjektů národní úrovně

Spolupráce je zajišťována následujícími procesy a jejich provázáním:

- SUMP města (odpovědnost – města).
- Dopravní sektorové strategie, tj. rozvoj železniční infrastruktury a obchvaty a průtahy silnic I. třídy a budování dálnic (odpovědnost: MD).
- Plán dopravní obslužnosti kraje (odpovědnost: kraje).
- Plán dopravní obslužnosti města (odpovědnost: města).
- Částečně Plán dopravní obslužnosti státu (dálkové železniční linky v závazku veřejné služby – odpovědnost: MD).
- Plán rozvoje a údržby silnic 2. a 3. třídy (odpovědnost: kraje).

Splnění požadavku nařízení bude v minimálním rozsahu doloženo předložením těchto dokumentů, které budou součástí tzv. integrovaného plánu udržitelné městské mobility (ISUMP).

Priority pro městské uzly

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly se upřednostní:

- spojení, jako jsou systémy metra nebo tramvaje, prvního a posledního kilometru mezi přístupovými body k TEN-T a do nich – s cílem zvýšit výkonnost TEN-T,
- plynulé propojení mezi infrastrukturou TEN-T a infrastrukturou regionální a místní udržitelné dopravy,
- pro cestující – možnost přístupu k informacím, rezervaci, placení jízd a získávání jízdenek prostřednictvím multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility s cílem umožnit optimalizované trasy pro vozidla, zlepšení řízení dopravních toků, bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce a znečištění ovzduší,
- pro nákladní dopravu – městská logistická zařízení s cílem zlepšit konsolidaci dodávek v městských oblastech, jako jsou mikrouzly a cyklistické logistické uzly, zejm. s napojením na železniční a vodní dopravní infrastrukturu.

Udržitelné, plynulé a bezpečné propojení infrastruktury

Východiskem pro dopravní plánování jsou multimodální dopravní modely různých úrovní (národní model, krajské modely a městské modely větších měst), které jsou důležité zejména při stanovování cílů a predikování výsledků zamýšlených intervencí:

- pro přepravu cestujících mezi železniční, silniční a příp. vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, včetně integrace infrastruktury pro aktivní druhy dopravy (zejména při budování nebo modernizaci dopravní infrastruktury),
- pro nákladní dopravu mezi železniční, silniční a příp. vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, jakož i vhodné spojení s logistickými platformami a zařízeními,
- pro zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy,
- pro podporu efektivní dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků pro přepravu cestujících i zboží,

- pro zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy,
- pro podporu efektivního nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží ve městech,
- pro zvýšení dostupnosti a propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi, přístup k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě,
- pro přijetí konkrétních opatření na podporu širšího zavádění nástrojů informačních a komunikačních technologií a inteligentních dopravních systémů s otevřeným přístupem pro všechny provozovatele.

1.2. Nová Lipská charta s vazbou na téma udržitelné městské mobility

Nové plánování musí rozvíjet podmínky:

1. **Politika pro obecné blaho.** Veřejné orgány by měly jednat v zájmu veřejného blaha a zajišťovat služby a infrastrukturu ve prospěch všech. Tato infrastruktura a služby by měly být inkluzivní, cenově dostupné, bezpečné a přístupné pro všechny, včetně nejslabších a nejzranitelnějších skupin obyvatel, zejména těch, kteří žijí ve městech v odlehlých a smršťujících se oblastech. To by mělo zahrnovat i otázky dopravy a mobility.
2. **Integrovaný přístup.** Všechny oblasti městské politiky je nutné koordinovat v prostoru, čase a mezi sektory. Integrovaný přístup se opírá o spravedlivé a simultánní zvážení všech obav a zájmů souvisejících s rozvojem měst. Proto by měl sdružovat a vyvažovat různé, částečně protichůdné zájmy, ale i vzájemné účinky různých zásahů. Města musí zavést integrované a udržitelné strategie rozvoje měst a zajistit jejich implementaci ve městě jako celku, od funkčních oblastí až po jednotlivé čtvrti.
3. **Víceúrovňová správa.** Každá úroveň veřejné správy – místní, regionální, metropolitní, národní, evropská i celosvětová – má na základě zásad subsidiarity a proporcionality specifickou odpovědnost za budoucnost našich měst. Složitě výzvy by měly být řešeny společně na všech úrovních městské a územní politiky. To vyžaduje spolupráci všech aktérů ve společnosti, včetně občanské společnosti a soukromého sektoru. Jak doporučuje Amsterodamský pakt a Nová agenda pro města, je klíčem k řádné správě měst vertikální a horizontální víceúrovňová spolupráce a spolupráce mnoha zúčastněných stran, zdola nahoru i shora dolů.
4. **Místně podmíněný přístup.** Za referenční body pro integrovaný horizontální a vertikální přístup by měla být považována konkrétní místa či lokality. Městské strategie a nástroje městského financování by měly být založeny na důkladné analýze konkrétní místní situace, zejména potenciálních přínosů a rizik, zúčastněných stran a omezení, a zároveň by se měly zaměřit na místně podmíněný rozvoj. To umožní endogenní městskou transformaci a sníží místní socioekonomické nerovnosti. Vhodné formální a neformální nástroje by měly pokrývat všechny prostorové úrovně, od čtvrtí přes místní samosprávu a širší funkční oblasti, až po metropolitní úroveň.
5. **Městská doprava a systémy mobility by měly být efektivní, uhlíkově neutrální, bezpečné a multimodální.** Chceme podporovat aktivní a nízkouhlíkové formy mobility a logistiky, včetně přechodu na [veřejnou dopravu](#), která by měla být pro všechny přístupná, cenově dostupná, čistá, bezpečná a atraktivní. Je třeba podporovat [chůzi](#), kdy je kladen důraz na zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k důležitým zdrojům a cílům cest a také

k infrastruktuře mobility (zastávky veřejné hromadné dopravy apod.). Je třeba podporovat [jízdu na kole](#), kdy cílem je vytvořit podmínky, ve kterých si občané dobrovolně zvolí kolo jako běžný dopravní prostředek, kdy vznikne promyšlená, propojená, bezpečná infrastruktura. Je třeba: **podporovat sdílenou mobilitu**, **řešit logistiku a dopravu lidí a zboží** v obcích, městech a regionech, zejména tzv. „poslední míle“, s ohledem na zatížení životního prostředí, je třeba **podporovat čistou mobilitu**. Aby se snížily potřeby v oblasti dopravy a mobility, měla by být polycentrická struktura osídlení co nejkompaktnější a nejhustší a podporovat polyfunkční zóny, které zahrnují např. bydlení, maloobchod, výrobu a dopravu.

6. **Budoucnost čisté mobility.** Oblast čisté mobility vytváří organizační, právní a technické podmínky pro zvýšení odolnosti a udržitelnosti dopravních a energetických systémů. Udržitelnost zahrnuje tři základní pilíře včetně jejich vzájemného vztahu

- **Environmentální udržitelnost** – rozvinutá veřejná doprava, minimalizované znečištění životního prostředí, aktivní mobilita atd.
- **Sociální udržitelnost** – kvalita veřejného prostoru, sociální koheze atd.
- **Ekonomická udržitelnost** – využití nových obchodních modelů, cirkulární a sdílená ekonomika, systém inovativního podnikání v čisté mobilitě atd.

Pro každý z výše uvedených pilířů existují specializované indikátory nebo mezinárodní standardy, podle kterých je možno posoudit, jak si daný dopravní či s ním související energetický systém stojí. Reakce na různá nebezpečí, například globální klimatické změny, přírodní katastrofy, sociální nepokoje, teroristické útoky, ale i kybernetické ataky či výpadky elektrické energie, jsou součástí odolnosti dopravních systémů, které lze i přes hrozbu mimořádných situací pozitivně přizpůsobovat a transformovat směrem k udržitelnému rozvoji.

1.3. Evropská cyklistická deklarace

V roce 2024 byla podepsána Evropské Cyklistické Deklarace⁸ (dále jen Deklarace), a pro naplňování této deklarace byla na základě požadavku DG MOVE v rámci EGUM (European Group on Urban Mobility) ustavena pracovní skupina, která se zabývá její implementací. Zástupce MD, Odboru strategie a Národní cyklokoordinátor je součástí této pracovní skupiny s cílem přispět k naplnění všech bodů Deklarace.

Cílem je plně rozvinout potenciál cyklistiky v České republice. Deklarace uznává cyklistiku jako jednu z nejudržitelnějších, nej dostupnějších a nejinkluzivnějších, nejlevnějších a nejzdravějších forem dopravy a rekreace, a dále uznává její klíčový význam pro evropskou společnost a ekonomiku.

Rozvoj a posílení politik v oblasti cyklistiky

Za interesovaná ministerstva mají společně s regionálními a místními samosprávami hrát klíčovou roli při podpoře dalšího rozvoje cyklistiky.

⁸ [7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_cs](#)

Podpora inkluzivní, cenově dostupné a zdravé mobility

Každý, včetně osob se zdravotním postižením nebo osob se sníženou pohyblivostí a bez ohledu na věk a pohlaví, má přístup k mobilitě. Jízda na kole by měla být také cenově dostupná bez ohledu na výši příjmu a měla by být propagována jako prospěšná pro duševní a fyzické zdraví. Cílem je zvýšit úroveň bezpečnosti cyklistické dopravy mimo jiné prostřednictvím edukace veřejnosti. Cílem je také usnadnit kombinování různých druhů dopravy – tedy například jízdu na kole s následným použitím hromadné dopravy. To zahrnuje například společné jízdenky, parkoviště pro kola u stanic nebo rozšiřování sdílených kol v blízkosti dopravních uzlů.

Budování kvalitnější cyklistické infrastruktury

Zvyšování kvality, množství, plynulosti a atraktivity cyklistické infrastruktury má zásadní význam pro podporu širšího užívání cyklistické dopravy. Cílem je vybudovat bezpečnou cyklistickou infrastrukturu včetně úschovny kol u nádraží, umožnit efektivní přepravu kol ve vlacích i autobusech a rozvíjet služby, které cyklistům usnadní cestování po městech i na venkově.

Zvýšení investic a vytvoření příznivých podmínek pro cyklistiku

K uvolnění potenciálu cyklistické dopravy je zapotřebí navýšení investic. Cílem je také integrovat cyklologistiku do logistických systémů s cílem zvýšit efektivitu a propojenost s dalšími dopravními módy, zejména železniční a autobusovou dopravou.

Zvyšování bezpečnosti a ochrany na silnicích

Každý by měl mít možnost jezdit na kole bezpečně. Cílem je také podporovat multimodální řešení, propojit cyklistickou dopravu s dalšími způsoby přepravy, například s vlaky a autobusy.

Podpora kvalitních ekologických pracovních míst a rozvoj cyklistického průmyslu Větší rozšíření cyklistiky znamená více kvalitních a lokálních pracovních míst a je přínosem pro hospodářství a cyklistický průmysl.

Podpora multimodality a cykloturistiky

Cyklistika by měla hrát klíčovou roli při zvyšování úrovně multimodálního propojení a cestovního ruchu, zejména v kombinaci s vlaky, autobusy a dalšími druhy dopravy, a to jak v městských, tak venkovských oblastech.

Zvyšování kvality sběru dat o cyklistické dopravě

Data o cyklistické dopravě je třeba shromažďovat stejným způsobem v celé EU, aby bylo zajištěno účinné sledování pokroku v implementaci principů a závazků obsažených v tomto prohlášení. Cílem je vytvořit systém pro kontinuální sběr dat o délce, hustotě a kvalitě cyklistické infrastruktury, dostupnosti souvisejících služeb, podílu cyklistiky na celkové dopravní práci a sledování bezpečnostních ukazatelů (včetně počtu vážných úrazů a úmrtí mezi cyklisty).

1.4. Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan 2.0

Z evropské úrovně byly pro města připraveny pokyny pro řešení problematiky městské mobility. Jejich aktualizace zahrnuje aspekty:

- plánování přesahující hranice města,
- městská logistika,
- silnější spolupráce mezi obcemi a zúčastněnými stranami,

Cílem aktualizovaných pokynů pro města je:

- inspirovat města ke strategickému a dlouhodobému uvažování,
- povzbudit k mezioborové spolupráci a úzké spolupráci s občany,
- pomáhat městům všech velikostí postupovat směrem k čistším, bezpečnějším a inkluzivnějším systémům mobility, přičemž v konečném důsledku má dopad na místní úrovni a přispívá k širším regionálním, národním a evropským cílům,
- sběr dat a nastavení indikátorů,
- zkušenosti zahraničních měst.

Na evropské úrovni probíhá k problematice plánování udržitelné městské mobility na úrovni funkčních městských oblastí debata zejména v rámci odborné platformy Expert Group on Urban Mobility (EGUM)⁹. Z dosavadních diskusí vyplývá, že se jedná o problematiku komplexní, která je značně ovlivněna právním a organizačním prostředím v jednotlivých členských státech. Vzhledem k značně specifické situaci jednotlivých členských států tedy není možné nastavit jednotný metodický rámec platný pro všechny, lze však identifikovat příklady dobré praxe a z nich vyplývající doporučení, která jsou pro minimální požadavky na české městské uzly využita.

Intenzita vztahů (dopravních, ale i jiných) jádrového města a jeho zázemí klesá se vzrůstající vzdáleností. Nejintenzivnější vztahy tedy má jádrové město s obcemi v bezprostředním zázemí, které jsou v některých případech obsluhovány systémem městské hromadné dopravy (MHD). Těmto obcím byla v dosavadních SUMPech logicky věnována největší pozornost, avšak prstenec těchto obcí lze ztotožnit s funkční městskou oblastí pouze se značnými výhradami.

K tomuto vymezení se v podmínkách ČR v minimalistické variantě hodí vymezení aglomerací / metropolitních oblastí pro účely integrovaných teritoriálních investic (ITI)¹⁰, které je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj (MMR). Hlavní předností tohoto uspořádání je skutečnost, že toto vymezení bylo provedeno na základě podrobné analýzy funkčních vztahů a do značné míry koresponduje s vymezením FUA podle definice Eurostatu. Rozšíření SUMPů na úroveň FUA nicméně musí koordinovat příslušný kraj ve spolupráci s příslušnými statutárními městy. Roli nositele ITI sice plní příslušná statutární města, ty ale, na rozdíl od kraje, nemají pro území FUA příslušné pravomoci (ITI je zaměřeno na koordinaci investic, SUMP má ale širší zaměření – včetně provozních a

⁹ Blíže viz: [Odborná skupina pro městskou mobilitu – mobilita a doprava](#)

¹⁰ Blíže viz: [Vymezení území pro Integrované teritoriální investice \(ITI\) v ČR](#)

regulatorních aspektů). Role kraje je proto nezastupitelná. ITI je tedy nutné vnímat jako minimální územní rozsah, pro který musí být aplikována opatření v jednotlivých dokumentech ISUMP, opatření ale mohou přesahovat toto území i na ostatní území kraje. Vzhledem ke zmíněné nezastupitelné roli kraje je možné, aby FUA bylo ztotožněno i s celým územím kraje (jedná se o maximalistickou variantu).

Hlavním cílem zahrnutí FUA do SUMPu musí být rozšíření konceptu udržitelné mobility i do zázemí městského uzlu, které je s městským uzlem intenzivně provázáno, a to zejména ve vztahu k dojížděcí do příslušných statutárních měst (území ITI). Opatření pro FUA se výrazně odlišují od opatření aplikovaných na území statutárních a jiných větších měst. Proto lze v minimalistické variantě problematiku FUA řešit na základě dokumentů pořizovaných krajem.

Aby tedy byl SUMP na úrovni FUA obhajitelný, musí jednoznačně směřovat k udržitelnému a zároveň vysoce funkčnímu dopravnímu systému aglomerace / metropolitní oblasti jako celku. S ohledem na skutečnost, že SUMPy pro statutární města jsou v současné době již platně schváleny a zároveň, že náplně řešení pro samotná statutární města a pro oblasti FUA se svým zaměřením odlišují, **jako východisko pro současné období se navrhuje vytvořit jako minimalistickou variantu integrovaný plán udržitelné městské mobility (ISUMP), ke které byl vytvořen samostatný metodický pokyn MD. Tento dokument navrhuje rozšířenější a komplexnější variantu, který můžeme případně i nazvat vyšší verzí, aneb ISUMP 4.0.**

1.5. Doporučená podpora z národní a regionální úrovně

Městská mobilita je úzce propojena s dalšími politikami, například s politikou životního prostředí, bezpečnosti silničního provozu, zdravotní nebo energetickou politikou a územním plánováním. Tyto politiky často vznikají na místní, regionální i národní úrovni. Na národní se jedná o Koncepti městské a aktivní mobility, na krajské úrovni dané plány zatím neexistují, ale právě snahou metodiky ISUMP je tuto skutečnost napravit.

Vychází se přitom ze skutečnosti, že do 19. července 2025 měly členské státy podle revidovaného nařízení o TEN-T určit národní kontaktní místo pro ISUMP a zavést národní program ISUMP s cílem podpořit městské uzly při přijímání a implementaci plánování udržitelné mobility. Tímto kontaktním místem se stalo Ministerstvo dopravy ČR. Podle [doporučení](#) Komise, by měl každý členský stát zavést národní program, **kteřý bude pomáhat městům s plánováním udržitelné mobility. Doporučení poskytuje členským státům rady, jak tyto podpůrné programy vypracovat, a stanoví řadu opatření, která by do nich mohla být zahrnuta.** Národní programy na podporu plánování udržitelné mobility by mohly zahrnovat pokyny, vzdělávací programy a budování kapacit a poskytovat městům a krajům odborné znalosti a finanční podporu. Měly by oživovat sítě měst a obcí a koordinovat specializované komunikační kampaně.

Níže uvedené informace jsou čerpány z publikace, která je popsána v kapitole 1.3. tohoto dokumentu.

Přínosy pro národní a regionální úroveň

Ačkoliv plánování městské mobility bývá obvykle v kompetenci místních orgánů, naplnit ambiciózní cíle udržitelné městské mobility je něco, co města sama nezvládnou. Zároveň platí, že národní a regionální správa může z efektivního průběhu plánování udržitelné městské mobility také mnoho získat, protože úspěchy na místní úrovni přispívají k dosažení regionálních a národních cílů. Níže uvádíme několik pobídek k tomu, jak na národní a regionální úrovni podpořit přípravu a realizaci ISUMP.

Lepší soudržnost mezi jednotlivými odvětvovými politikami a různými úrovněmi správy a vlády:

Odvětvové politiky úzce propojují městskou mobilitu s dalšími úrovněmi vlády a správy, na přípravě těchto politik se však často podílí celá řada politických a institucionálních aktérů jak z místní, tak regionální, národní, nebo dokonce evropské úrovně. Pokud nejsou náležitě koordinovány, probíhá zpracování těchto politik v rozmanitých plánovacích dokumentech, které reflektují rozdíly ve správních a legislativních rámcích, v procesech zpracování i ve specifických cílech. V metodách i výstupech tak samozřejmě hrozí riziko nekonzistentnosti a redundance, které je třeba řešit. Nejnapadnější příklady se týkají regulace využívání půdy a zdanění půdy, možnostem osob s postižením mít přístup k základním službám, a také rozvoje infrastruktury.

Odstranění překážek, které stojí v cestě přípravě a realizaci ISUMP:

Některé překážky jsou čistě místního charakteru a jejich zvládnutí je jen na orgánech místní správy, zatímco jiné bývají spíš důsledkem neefektivních rámců na národní úrovni:

- Nedostatečná spolupráce mezi městy, regiony a orgány státní správy;
- Nedostatečná koordinace mezi ministerstvy – dochází k nekonzistentnosti politik vládních rezortů;
- Slabá informovanost, politická vůle a angažovanost ze strany orgánů s rozhodovací pravomocí;
- Nedostatek trvalého a koordinovaného financování na všech úrovních správy;
- Slabý monitoring a evaluace, včetně nedostatečné nebo zcela chybějící kontroly kvality;
- Nedostatečná odborná podpora a pomoc, chybějící pokyny, školení i odborníci, kteří jsou schopni předávat potřebné kompetence.

Optimalizace a koordinace evropských, národních i místních finančních toků:

Finanční pákový efekt je základním prvkem, který umožňuje převádět politické vize do konkrétních činností. Financování městské mobility zajišťují nejrozličnější evropské i národní instituce. Vznik koordinovaného rámce pro financování na národní či regionální úrovni, který by vycházel ze společného chápání právních i odborných aspektů, by značně pomohl rozvoji udržitelné městské mobility. A co je nejdůležitější, jakýkoliv rámec pro financování infrastrukturních projektů by měl propagovat snižování potřeby dopravy a podporovat udržitelné způsoby mobility.

Podpora inovací a nových trhů:

Součástí Koncepce městské a aktivní mobility je i definování jasných priorit v oblasti mobility (včetně inovativních technologií). Například směrnice o ekologicky čistých vozidlech vyžaduje od veřejných institucí nákup určitého minimálního podílu vozidel tohoto typu, což by mělo usnadnit zavádění vozidel s nízkými či nulovými emisemi do praxe. Tyto jasně definované priority jsou jasným a trvalým signálem pro soukromý sektor i pro orgány místní samosprávy a mohl by usnadnit dlouhodobé investice.

Příprava národního či regionálního rámce: výhodné pro všechny!

Města mají potenciál být hlavním katalyzátorem změn v realizaci současných mezinárodních dohod (např. Pařížská dohoda nebo Nová agenda pro města). Na konferenci UNFCCC (Rámcová úmluva OSN o změně klimatu) v Paříži v roce 2015 byla uznána klíčová role, kterou města musí hrát, pokud opatření v oblasti klimatických změn mají být skutečně účinná. Například klíčovou strategií, jak redukovat používání osobních aut, je zdanění: ministerstva mohou zavádět spotřební i silniční daně, zatímco opatření na místní úrovni podpoří a usnadní život bez auta.

Města však disponují pouze omezeným objemem zdrojů a kompetencí, které jim neumožňují, aby posunu směrem k udržitelné mobilitě dosáhla bez pomoci. Národní a regionální podpora v podobě politického, finančního a odborného rámce pro ISUMP, který by umožnil zvýšit informovanost mezi všemi zainteresovanými subjekty, může přispět k poklesu hladiny emisí skleníkových plynů, které pocházejí z dopravy. V tomto ohledu je každá národní či regionální strategie, která podporuje plány udržitelné městské mobility, přímým přínosem k plnění vnitrostátně stanovených příspěvků (INDC).

To platí i pro požadavky EU na kvalitu ovzduší. Evropská legislativa stanovuje emisní limity a normy pro kvalitu ovzduší, které jsou nutné pro ochranu veřejného zdraví. V roce 2016 šest členských států EU překročilo alespoň jeden ze svých emisních limitů. Všechny normy stanovené pro kvalitu ovzduší dodržely jen čtyři členské státy, a naopak deset členských zemí překročilo všechny stanovené limity. Městská mobilita je jednou ze základních sfér, na něž se musíme zaměřit, chceme-li snížit množství emisí a zlepšit kvalitu ovzduší. Národní či regionální rámcová podpora ISUMP by umožnila přesnější zacílení plánů i jejich proveditelnost, což by městům usnadnilo plnění požadavků v oblasti kvality ovzduší.

Stručně řečeno, není možné na národní či regionální úrovni bez přispění měst naplnit cíle v oblasti klimatu, splnit požadavky EU na kvalitu ovzduší ani mezinárodní závazky. A naopak, města potřebují, aby je národní a regionální vlády podpořily a pomohly jim v přechodu k udržitelné mobilitě. Výhodné pro všechny!

Opatření a nástroje, které usnadňují přípravu a realizaci ISUMP

Ministerstva mají k dispozici celou řadu opatření na podporu přípravy a realizace ISUMP, především z oblasti správy a řízení, legislativy a regulačních opatření, financování, monitorování a evaluace, pokynů a metodiky, vzdělávání a výměny zkušeností. Mezi jednotlivými aktivitami dochází do značné míry k interakci. Například příprava národního grantu (financování), který by podpořil kvalitní

vypracování ISUMP, vyžaduje definování toho, co to ISUMP je a co obnáší jeho vypracování (legislativní a regulační opatření, pokyny a metodika).

Celý proces financování je třeba koordinovat ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami na národní úrovni (správa a řízení) a v průběhu trvání zajistit monitoring a evaluaci. Informace o přínosech ISUMP je třeba sdělovat ve vhodném okamžiku, např. v době zahájení grantu; dále je nutné po celou dobu procesu získávat zpětnou vazbu od všech aktérů (správa a řízení, informace, výměna zkušeností). Proto Ministerstvo dopravy připravuje komplexní národní program v podobě Koncepce městské a aktivní mobility. Podpoří se tím koherence procesu a dojde ke zviditelnění pro všechny důležité aktéry, především pro orgány místní správy, které připravují ISUMP.

Opatření na národní úrovni pomocí Koncepce městské a aktivní mobility, která mohou podpořit přípravu a realizaci ISUMP a nejdůležitější vzájemné vztahy:

- **Správa a řízení – nastavení** konzistentního institucionálního rámce pro městskou mobilitu, který definuje odpovědnosti jednotlivých orgánů na všech úrovních, včetně soukromého sektoru v oblasti mobility.
- **Národní – definování** celostátní vize a akčního plánu, který je v souladu s dalšími strategiemi.
- **Regionální – plánování** se také týká funkčního regionu či oblasti, díky kterému je možné zapojit všechny místní dotčené subjekty.
- **Legislativa a regulační opatření – připravení** programů a legislativních opatření, které městům zajistí veškeré právní podmínky pro plánování městské mobility.
- **Monitoring a evaluace – nastavení** a podpora programu pro posouzení kvality, který zajistí kvalitu plánu i efektivní využití zdrojů
- **Informace, vzdělávání, výměna zkušeností** – zajištění dobré informovanosti mezi politiky a veřejností a navýšení kapacity mezi odborníky v úřadech i v soukromém sektoru.
- **Financování – zajištění** jasného a stabilního rámce financování, který pomůže městům a bude je motivovat k přípravě a realizaci SUMP 4.0.
- **Pokyny a metodika – vytvoření** odborného rámce pro přípravu a realizaci ISUMP

Koncepce městské a aktivní mobility podpoří rozvoj koncepce ISUMP pomocí čtyř úrovní intervence, které staví jedna na druhé:

1. **Informace:** národní vláda poskytuje podrobné informace o konceptu ISUMP i o jeho přínosech v celonárodním kontextu. Celonárodní platforma usnadňuje výměnu informací mezi městy, nabízí příklady dobré praxe a informace o možnostech financování prostřednictvím webové aplikace Akademie městské mobility www.akademiemobility.cz.
2. **Pobídky:** vlastní ISUMP je podmínkou, kterou město musí splnit, aby dosáhlo na státní zdroje financování projektů městské mobility. Národní vláda se ale snaží motivovat města, aby to nebyl jediný důvod k pořízení ISUMP
3. **Pravomoc pro města a regiony:** národní vláda uděluje městům zákonnou pravomoc zavádět poplatky nebo do příslušných zákonů experimentálně začleňuje klauzule, které městům umožňují testovat nové přístupy k udržitelné mobilitě.

4. Regulace: příprava ISUMP je povinná pro některá města, podle předem daných kritérií – hustota populace, kategorie místní správy.

Koncepce městské a aktivní mobility je zaměřena na podporu ISUMP. pomocí programů, které probíhají na národní či regionální správní úrovni s cílem podpořit, posílit a poskytnout pobídky pro proces přípravy a realizace ISUMP.

Cílem Koncepce městské a aktivní mobility

- Dosáhnout na národní úrovni závazku a ochoty, pokud jde o centrální řízení ISUMP a vytvořit společnou vizi pro plánování mobility.
- Institucionální, legislativní a finanční podpora pro ISUMP a jejich opatření.
- Zavedení monitorovacích a evaluačních činností a podpora pravidelného sběru dat v oblasti mobility.
- Budování kapacit (semináře, workshopy pro zaměstnance úřadů a odborníky) s cílem podpořit přípravu ISUMP, konzultační expertízy, kontrola kvality a vzdělávání národních supervizorů.
- Zvyšování povědomí o pozitivních dopadech ISUMP a o městské mobilitě obecně, a to jak na národní úrovni, tak mezi politiky místních úřadů, mezi veřejností a dalšími zainteresovanými subjekty.
- Zajištění trvalého financování procesu přípravy a realizace ISUMP z národních zdrojů.
- Rozšíření rozsahu ISUMP na funkční městské regiony s meziměstským nebo regionálním ISUMP
- Zdokonalování monitorovacích a evaluačních aktivit a silnější podpora pro jejich realizaci ze strany orgánů s rozhodovací pravomocí a ze strany politiků.
- Spolupráce s vysokými školami s cílem integrovat ISUMP do příslušných osnov.
- Realizovat dlouhodobé komunikační a propagační kampaně, které prezentují pozitivní dopady ISUMP, zaměřené především na skupinu osob s rozhodovací pravomocí, a také na širokou veřejnost.

Mezi další zjištěné problémy patřil nedostatek důsledného shromažďování údajů o městské a regionální mobilitě a potřeba lepšího správního rámce EU, do něhož by byly členské státy a regionální a místní orgány více zapojeny. Ve své zprávě 06/2020: *Udržitelná městská mobilita v EU*¹¹ Evropský účetní dvůr zdůraznil, že členské státy a jejich města mají v souladu se zásadou subsidiarity odpovědnost za řízení politik městské mobility. Účetní dvůr zde poukázal na fakt, že vnitrostátní programy na podporu plánů udržitelné městské mobility by významně přispěly ke zlepšení vazeb mezi koncepcí plánů udržitelné městské mobility a místními plány udržitelné městské mobility.

V souvislosti s řešením udržitelné městské a regionální mobility v kontextu politiky TEN-T se ukázalo, že dosáhnout skutečně efektivního fungování společného celoevropského dopravního prostoru lze

¹¹ Zvláštní zpráva 06/2020: Udržitelná městská mobilita v EU: bez odhodlání členských států není možné podstatné zlepšení.

zabezpečení zesíleného zapojení prvku městských uzlů do řízení sítě TEN-T. V návaznosti na uvedená zjištění proto Evropský parlament a Rada EU potvrdily návrh Evropské komise týkající se revize evropské legislativy a tím došlo ke schválení Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, kde jsou prostřednictvím čl. 40–42 závazně zakotveny konkrétní aspekty řešení udržitelné městské mobility specificky pro městské uzly.

Vzhledem k tomu, že společný právní rámec stanovuje, že propojením sítí v rámci městských uzlů by se měly zabývat příslušné místní, regionální nebo celostátní orgány, zejména prostřednictvím příslušných opatření plánů udržitelné městské mobility¹², představuje tento dokument transpozici právních povinností vyplývajících z evropské legislativy na národní úrovni. Zároveň je však nutné zdůraznit, že právní rámec na evropské úrovni stanovuje pouze minimální požadavky, které jsou na městské uzly kladeny. Bez ohledu na tyto požadavky **by měly všechny městské uzly v ČR pokračovat ve strategickém plánování udržitelné mobility v souladu s vlastními definovanými potřebami.**

Cílem tohoto dokumentu je poskytnout metodický výklad klíčových aspektů a vymezit odpovědnost na dotčených úrovních v procesu strategického plánování udržitelné městské a regionální mobility městských uzlů v ČR.

Je třeba si ovšem připomenout, že ISUMP je **strategický plán, jehož cílem je uspokojit potřeby obyvatel a podnikatelských subjektů ve městech a jejich okolí v oblasti mobility a zajistit tak lepší kvalitu života.** Vychází ze stávajících plánovacích postupů a zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

1.6. Využití vize a cíle Smart Česko pro plánování udržitelné mobility

Města mohou pro stanovení své vize a svých cílů využít výstupů projektu "Strategický rámce Smart City Svazu měst a obcí ČR", ve kterém se městům doporučuje vize Města krátkých vzdáleností. 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 tak navádí spíše k "regionu krátkých vzdáleností", s cílem zajistit kvalitní podmínky pro život pro všechny občany, ať žijí v malých obcích nebo větších městech. Proč? Pokud služby budou soustředěné ve velkých městech, vyvolá to velkou potřebu dojíždění. Nejde tedy hovořit jen o SUMP 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, neboli regionu. Vždyť problémy s dopravou často vznikají v okruhu 20-30 km za hranicemi města, kde nedostatečná nabídka veřejné 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 Česku, ve velkých městech stejně jako v malých obcích.

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, str. 10 (bod 63).

Město krátkých vzdáleností není jen o vzdálenostech k nejbližšímu lékaři či obchodu. Koncept města krátkých vzdáleností také není definovaný cílem, který buď je, anebo není. Je to spíš návod na směr, kterým se při strategickém rozhodování o městě ubírat. Více či méně mohou krátké vzdálenosti 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. Zároveň nejde jen o cestování, ale o celý komplex postavený na třech složkách:

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

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



infrastruktura, služby a osvěta, které jsou vzájemně propojené. Uvedené složky, provázány skrze strategický a koncepční přístup, jsou rozděleny dle konceptu Smart Česko do tří specifických cílů.

- **Základní dopravní infrastruktura** (zejména silniční a železniční) je dokončena, je vytvořena infrastruktura pro alternativní pohony, rozvoj nemotorové dopravy (zejména pěší a cyklistické).
- **Osvěta společnosti** umožňuje přijetí atraktivní alternativy (naplnění individuálních potřeb novými prostředky); vyšší úroveň dopravní výchovy (školy); autonomní vozidla.
- **Veřejný prostor z hlediska dopravní infrastruktury je vyřešen v Plánu udržitelné městské mobility**, je součástí územního plánu.

Město krátkých vzdáleností je vizí, která směřuje k proměně v město či region zdravější, lépe propojený a chytřejší. Metodika ISUMP tyto cíle přebírá a více je upřesňuje a prohlubuje v navazujících kapitolách:

- [Opatření, která jsou viditelná v praxi.](#) Na jedné straně dopravní infrastruktura, na druhé straně služby pro veřejnost (vazba na cíl 4.1. Koncepce SmartCities)
- [Komunikační plán](#), který zahrnuje jak osvětu společnosti, tak i vyšší úroveň dopravní výchovy (školy) (vazba na cíl 4.2. Koncepce SmartCities).
- [Vést úřad jako službu veřejnosti.](#) Město řídí svůj úřad, realizuje takovou dopravní infrastrukturu a vede takové kampaně, které jsou v souladu s uvedeným konceptem. Základem je vize, která určuje směr všem navazujícím aktivitám (vazba na cíl 4.3. Koncepce SmartCities)

1.7. Specifika České republiky a české mobility

Česká mobilita je na rozdíl od mnoha evropských států velmi specifická, což je především dáno geografii ČR, včetně hustot osídlení, velikostí měst často nemívajících pouze jedno centrum, a tedy i

nutností do řešení problémů mobility zapojit širší okolí měst a vytvářet meziměstské návaznosti. Ty musejí vycházet z potřeb lidí v daných oblastech bydlících a do nich příjezdících a navíc musí být tyto potřeby predikovány s dlouhodobou perspektivou.

Navrhovaná metodika ISUMP na dané skutečnosti adekvátně reaguje, plánování je rozšířeno o regionální rozměr, reflektuje česká specifika, pracuje s výhledovými trendy v mobilitě a reflektuje potřeby člověka, kterým se porozumí díky humanitnímu rozměru projektu.

Metodika ISUMP reaguje na existující trendy, které byly definované v Městské Agendě EU, kde městská a regionální mobilita je řešena pomocí 4 oblastí: 1) Governance princip vládnutí = participace = komunikační strategie; 2) Podpora aktivní mobility, řešení veřejného prostoru; 3) Veřejná doprava, multimodalita. 4) Mobilita jako služba, chytré technologie. Metodika dává důraz na strategické plánování, které je postaveno především na participaci občanů.

Východiskem pro tento dokument je konstatování, že v podmínkách České republiky je velmi těžké uplatňovat principy plánu udržitelné městské/regionální mobility, je těžké mluvit o omezování individuální automobilové dopravy, o znečištění z dopravy, o slově „udržitelnost“, o změnách v uličním a veřejném prostoru. Např. východoněmecká města se poučila z chyb bývalé NSR, u nás se vedou jen teoretické diskuse. Chybí osvěta, chybí vůle po změnách, chybí politici, kteří by stáli za změnami, chybí projektanti.

Metodika ISUMP chce nabídnout cestu, jak se dostat z tohoto začarovaného kruhu. Pokud bude ale jen vnímána jako cyklus dvanácti po sobě následujících kroků ISUMP, kdy jednotlivé kroky mají být prováděny postupně jeden po druhém, pak praxe ukazuje, že tento postup nemůže fungovat. ISUMP není souborem receptů, jde o metodu a o přístup konkrétních lidí, politiků, úředníků, odborníků, veřejnosti, jak se dívají na obecně popsané principy ISUMP. Každý v nich může vidět to své.

Každé město/region by si mělo na začátku celého procesu odpovědět nejprve na otázku „**PROČ to vlastně dělá?**“ Přijít s výkladem, či definicí, co pro něj představuje Plán udržitelné městské mobility a jak mu mají rozumět místní obyvatelé.

Pokud města/regiony i nadále budou chtít si zpracovat svůj ISUMP jen kvůli dotacím, tak novou metodiku ISUMP nepotřebují. Principy totiž zůstávají, jen důrazy byly změněné.

Nejde přeci jen o popis toho, jak postupovat krok za krokem, ale mělo by se i přemýšlet nad otázkou, **PROČ** jsou aktivity realizovány. Jak ukázala analýza předchozí generace ISUMP, tak hlavním důvodem k pořízení ISUMP je pro většinu měst zajištění možnosti čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření z EU. Tento „**donucovací přístup**“ způsobil, že to byli úředníci příslušných odborů, a nikoliv politici nebo jiní stakeholderi, kteří jako první rozpoznali nutnost pořízení ISUMP a začali jej prosazovat. Proto je ke zpracování dokumentu zpravidla přistupováno jako k novému požadavku přicházejícímu shora, protože dlouhodobé, komplexní, strategické, participativní a udržitelné plánování městské/regionální mobility není velké části českých měst zatím příliš vlastní.

Metodika SRMO je učená pouze pro ta města a kraje, pro ty stakeholdery, kteří mají na otázku **PROČ** jinou odpověď. Nejedná se přitom jen o klasickou odpověď typu „protože máme problémy“, ale je

spojená především s jejich představivostí, která odhaluje věci, které se zdají být dnes nemožné. Stakeholderi mohou na otázku „*PROČ chceme realizovat ISUMP?*“ odpovědět např. takto: „*Protože nám plán pomůže změnit naše město/region. Představme si,*

- *jak by vypadaly naše ulice, kdyby nebyla plná zaparkovaných aut;*
- *jaké by to bylo, kdyby naše děti ráno svobodně vyrážely do školy na kole, protože takhle jezdí většina spolužáků;*
- *s jakou náladou bychom se vraceli domů po práci, kdyby jsme namísto postávání v kolonách a hledání parkovacího místa zkrátka domů došli pěšky, cestou se potkali s přáteli a na nákup zajeli na kole;*
- *jaké by to bylo, kdyby jsme nemuseli dojíždět přenocovat za město jen proto, že se v něm nedá sehnat dostupné a kvalitní bydlení;*

Naše představy pak můžeme naplnit pomocí konkrétních kroků, které změní vize v realitu. A přesně to je role plánu ISUMP“ Někomu to zní jako nemožné. A přesto měst a krajů, kde se každý den stovky a tisíce lidí, od dětí až po seniory, přesouvají svobodně a komfortně po svých či na kole, přibývá. Jde to. Představte si, jaké by to bylo, kdyby se takovým místem stalo i vaše město. Jak říkal Einstein, představivost vás dostane kamkoliv.

2. Dovednosti: připomenutí základů plánování udržitelné mobility

Dovednost ([angl. skill](#)) je učením a praxí získaná dispozice ke správnému, kvalitnímu, rychlému a úspornému vykonávání určité činnosti vhodnou metodou. Jinými slovy jde o vlastnost živého objektu, která vyjadřuje jeho schopnosti. Zdroj: Wikipedie

Proč hovoříme o dovednostech? Zkušenosti ze stávajícího plánu udržitelné městské mobility ukázaly, že v průběhu let 2013–2025 byla vyškolená řada odborníků, úředníků. Ale co z toho? Vrátili se do svých měst a místo toho, aby je dokázali uplatnit, tak narazili. Proč? Jednak předběhli svou dobu, ale také proto, že byli osamoceni. Jaká doporučení tedy plyne pro novou metodiku ISUMP 4.0.?

2.1. Hlavní principy

V České republice se pro **Plán Udržitelné Městské Mobility** používala zkratka **PUMM**. Tato metodika se cíleně vrací ke zkratce **SUMP**, odvozená od prvních písmen anglického názvu **Sustainable Urban Mobility Plan**. Jelikož se ale pracuje v širším kontextu, tak bude používána zkratka **SUMP**, odvozená od prvních písmen anglického názvu **Sustainable Regional Mobility Plan**.

Kvůli překladu z anglického, do českého jazyka se totiž ztratila pointa plánování. Zatímco v českém kontextu je na prvním místě slovo **Plán**, tak v anglickém je slovo **Sustainable** – neboli "Udržitelné". Jenže právě toto slovo je v českém politickém slovníku nepopulární. Proto nová metodika ISUMP se chce vrátit ke kořenům a zdůrazňovat dané slovo. Je třeba udělat ze zkratky SUMP symbol, který ve slově **Sustainable** vidí plánování pro města, ve kterých naše děti i jejich děti budou chtít žít. Je potřeba dát tomuto slovu nový význam, nebát se v něm vidět prosperitu. Nejde „zavírat“, ale „otevírat“ možnosti. Metodika ISUMP vede města k tomu, aby si každé našlo svůj přístup, svůj výklad. Metodika je pak průvodcem na této cestě.

Nová metodika ISUMP není jen cyklem dvanácti po sobě následujících kroků ISUMP, kdy jednotlivé kroky mají být prováděny postupně jeden po druhém. Jasná struktura úkolů a kontrolních seznamů se pak může jevit jako doporučení následovat tyto pokyny slovo za slovem. Praxe ale ukázala, že tento postup nemůže fungovat. Hlavní výzvou při realizaci ISUMP je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům.

Naše 21. století je ve znamení rozrůstajících se měst. Zatímco na začátku 19. století žil ve městě každý třicátý člověk, v roce 2007 už to byl každý druhý. Města jsou to, kde je bohatství, vzdělání, příležitosti. Očekává se, že kolem roku 2050 bude žít ve městech až 68 procent světové populace. V absolutních číslech to znamená až 2,5 miliardy nových obyvatel ve městech. Struktura měst a z něj plynoucí životní styl bude mít značný vliv na stav klimatu, energetické efektivnosti, životního prostředí a v důsledku i zdraví nás všech.

ISUMP může přinést zcela jiný pohled na dopravně-inženýrské plánování. Pohled, který do středu pozornosti staví člověka a jeho potřeby na daném městském/regionálním území. Metodika ISUMP se se dá shrnout v sedmi bodech:

1. Jde o životní styl lidí ve městě a jeho prosperitu, ne o dopravu.
2. Začíná se u člověka, jeho potřeb a možností prostoru, ne u dopravních prostředků.
3. Radnice lidem naslouchá a tvoří s nimi, nikoliv jen ex post úředně informuje.
4. Design a designové přemýšlení, nikoliv otrocké rýsování.
5. Udržitelnost, ne plánování pro plán.
6. Praktické a každodenní kroky, ne složka do šuplíku.
7. Opravdové priority města se poznají v rozpočtu.

Základem koncepce ISUMP je osm hlavních obecně uznávaných principů:

1. Plánujte pro udržitelnou mobilitu ve „funkčních městských regionech“
2. Spolupracujte napříč hranicemi institucí
3. Zapojte veřejnost i subjekty
4. Proveďte posouzení současného a budoucího výkonu
5. Definujte dlouhodobou vizi a jasný implementační plán
6. Rozvíjejte všechny způsoby dopravy integrovaně
7. Zajistěte monitorování a evaluaci
8. Zajistěte kvalitu

2.2. Hlavní přínosy

Většinou je ISUMP spojován s tím, že řeší především prioritní problémy. V Česku se často za problém považuje jen bezpečnost silničního provozu, nebo nedostatek parkovacích míst, ale do problémů je potřeba zařadit další, jako znečištění ovzduší a hlukové znečištění, klimatické změny, veřejné zdraví a aktivní mobilita, sociální inkluze a dosažitelnost/dostupnost a v neposlední řadě význam veřejného a uličního prostoru ve vztahu k dilematu města pro auta vs. města pro lidi.

Co kdyby byl ale ISUMP spojován především s přínosy a byly kladné jiné otázky. Čím je plánování udržitelné mobility pro města a obce přínosné? Jaké jsou příklady úspěchu ve městech, kterým se podařilo proměnit ISUMP ve skutečné politické strategie?

Zde je stručný výběr toho, co příprava a realizace ISUMP může městu přinést.

1. Město příjemné pro život – výhra pro jednotlivce i firmy, aneb podpora veřejnosti je nezbytná

Dosáhnout pozitivních výsledků, to vyžadovalo a bude vyžadovat aktivní zapojení místních obyvatel. Když nic jiného, zapojení veřejnosti a zainteresovaných stran je nástroj, který politikům pomáhá přesvědčit obě skupiny o potřebě plánovaných ambiciózních opatření, a také pochopit, co může být ze strany veřejnosti přijímáno dobře. Politici představitelé tak mohou snížit riziko vyplývající z odmítnutí opatření.

Je třeba ukázat město jako příjemné pro život, což je výhodou pro jednotlivce i firmy

Cestování udržitelným způsobem může být často výhodnější než jízda autem. Síť sdílené mobility, která funguje v italském Milánu, zahrnuje kromě jízdních kol i koloběžky a elektromobily. Její výhody již přilákaly víc než půl milionu registrovaných zájemců.

Ulice, které budou bez ohledu na použitý způsob dopravy bezpečné pro všechny uživatele, přispívají k vyšší kvalitě života ve městě a k lepší průchodnosti města. I když je samozřejmě ve hře celá řada faktorů, není jistě náhoda, že sedm z deseti nejlepších měst k bydlení v zemích EU má vlastní SUMP. Ulice, na kterých se podařilo snížit objem motorové dopravy, se změnili z dopravních tepen v atraktivní prostor vhodný pro společenskou interakci a městský život.

Zastoupení různých způsobů dopravy posiluje ducha místa, zlepšuje image každého města, pomáhá místnímu obchodu i turistickému ruchu, podporuje regeneraci města a zvyšuje mezinárodní investice. Když se v Kodani rozhodli z jedné ulice udělat pěší zónu, obchody se během jediného roku zvedly o 30 %. Podobně ve španělském Madridu uzavřeli v předvánočním čase roku 2018 jednu z hlavních dopravních tepen pro veškerou motorovou dopravu a obrat zdejších obchodů vzrostl o 9,5 % (ve srovnání se stejným obdobím v roce 2017). V krátkodobém horizontu může na základě takových opatření dojít ke snížení obratu, což může vzbudit nevoli, většinou to ale netrvá víc než rok a zisky se zřetelně projeví.

Pro firmy je výhodné, když zaměstnanci mají víc možností dopravy – zaměstnanci budou trávit méně času na silnicích, a také vzroste počet kvalitních uchazečů o práci, je totiž dokázané, že kvalifikované osoby se s mnohem vyšší pravděpodobností budou ucházet o práci ve městě, které je atraktivní. Dále platí, že zranitelné skupiny obyvatel, včetně osob s omezenou pohyblivostí nebo ekonomicky znevýhodněných osob, mají mnohem větší šanci najít práci tam, kde byly odstraněny bariéry v dopravě. Z toho vyplývá, že kvalitní mobilita posiluje sociální spravedlnost, protože zvyšuje standard pro všechny, a nejen pro jednu skupinu na úkor ostatních.

2. Síla v jednotě

Nikoliv zpracování, ale příprava ISUMP je klíčovým faktorem, který umožní harmonizovat myšlení a celkovou atmosféru mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty, počínaje odbory městského úřadu a konče dopravními společnostmi. Taková koordinace je zárukou vzájemné podpory a dotažení všech opatření až ke stanovenému cíli. ISUMP může přinést spolupráci mezi jednotlivými odbory města, pomáhá vybudovat společnou vizi a propojit instituce, které doposud nebyly zvyklé na užší spolupráci. ISUMP tím současně výrazně přispívá k efektivní realizaci politik a strategií ve městě. Koordinovaná práce tak může probíhat minimálně mezi odborem plánování rozvoje města a odborem dopravy.

Čím víc integrované a rozmanité jsou možnosti, které udržitelná mobilita ve městě nabízí, tím efektivnější a odolnější je celý dopravní systém. Dlouhodobá a integrovaná povaha plánu udržitelné městské mobility umožňuje zjistit maximum o možných přínosech. Protože jde o dlouhodobý závazek, jehož součástí jsou cíle, na kterých se shodne většina zainteresovaných, pomáhají ISUMP lépe zvládat nejistotu a definovat jasné metriky pro postupný pokrok směrem k žádoucímu cíli.

Důsledkem dobré přípravy je, že infrastruktura pro dopravu a cestování je dobře promyšlená a mezi jednotlivými způsoby dopravy vzniká mnohem méně sporů o veřejný prostor. Plány udržitelné městské mobility tak mohou pomoci vytvořit komplementaritu, která vyhovuje individuálním potřebám v oblasti mobility.

SUMP důrazně poukazuje na nutnost propojení jednotlivých politických priorit, například mobility a zaměstnanosti. Tím umožňují lépe vnímat přínos mobility pro vysoké politické cíle. Zapojení všech zainteresovaných subjektů uvnitř i vně vládních a správních struktur, včetně občanské společnosti nebo soukromých podnikatelů, zvyšuje angažovanost politiků, šanci na podporu dopravních opatření

i pravděpodobnost úspěchu. Plánování udržitelné městské mobility je nástrojem, který pomáhá efektivně zvládat změny a inspirovat nové způsoby myšlení.

3. Rozpohybování společnosti

Česká společnost trpí nedostatkem pohybu. Od 90. let roste podíl obézních lidí, v roce 2013 podle Světové zdravotnické asociace je **ČR nejobéznějším národem v Evropě**. V České republice narůstá také podíl obézních dětí nebo s nadváhou, každý pátý chlapec má vyšší než normální váhu. Pokud člověk zanedbával svůj životní styl, tak je právě teď vhodná doba, aby se nad ním zamyslel a případně by přehodnotil některé své stereotypy. Týká se to jak stravy, tak pohybu. Je to jak s běžeckým maratónem. Pokud člověk netrénuje a má ho běžet zítra, tak ho nedá, ale pokud ví, že má čas na přípravu, pak ho zvládne. Tak je to i s virem. Pokud má člověk dnes špatnou fyzickou kondici, zanedbává prevenci, bude dnes náchylnější onemocnět jakoukoli virózou. Pokud si to ale vezme k srdci, pak může být připraven třeba ještě na horší virus. Jednoduchá rada zní: **Zkuste častěji chodit, jezdit na kole. Možná tím nic nezískáte, ale rozhodně tím nic neztratíte. Pocity ze zvýšení vlastní fyzické kondice si musí každý ověřit sám.**

Podpora aktivní mobility má pozitivní důsledky na naše zdraví a i na bezpečnost. Podpora rozvoje aktivních způsobů dopravy se pozitivně odráží i na veřejném zdraví a bezpečnosti silničního provozu. Podle jedné z britských studií je riziko rakoviny nižší o 45 % u těch osob, které pravidelně jezdí do práce na kole. Druhé největší estonské město Tartu dokázalo díky investicím do veřejné infrastruktury během pouhých pěti let zdvojnásobit podíl cyklistické dopravy ze 4 % na 8 %. Cílem plánování udržitelné městské mobility je vytvářet ucelené a soudržné politické strategie a propojovat sektor dopravy se sektorem zdraví. Města mají určitě celou řadu důvodů, proč mít dobrou politiku veřejného zdraví, ale pravděpodobně nebude náhoda, že osm z deseti nejzdravějších měst EU má vlastní SUMP.

4. Pozitivní důsledky pro bezpečnost

V roce 2017 zahynulo na městských dopravních komunikacích v EU 9600 osob, což je 38 % z celkového počtu 25 047 osob usmrčených při dopravních nehodách. 70 % úmrtí na silnicích v městských oblastech se týkalo zranitelných účastníků dopravy – 39 % chodců, 12 % cyklistů a 19 % cyklistů na elektrokolech. Opatření v oblasti udržitelné mobility mohou efektivně přispívat k řešení problémů s bezpečností dopravy ve městech a k dosažení cíle EU snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění při dopravních nehodách na polovinu. V úsilí o dosažení změn ve vzorcích městské mobility by bezpečnost silničního provozu měla hrát rozhodující roli. Subjektivně vnímaná i skutečná bezpečnost má zásadní vliv na volbu způsobu dopravy, především v případě udržitelných způsobů dopravy, jako jsou chůze a jízda na kole, případně přístupu k službám veřejné dopravy. Je nutné, abychom uznali, že dopravní komunikace pro udržitelnou mobilitu jsou rovněž bezpečnější. Integrovaná opatření jako lepší infrastruktura pro cyklisty, širší chodníky a důsledně vyžadovaný rychlostní limit výrazně zvyšují bezpečnost dopravy ve městech. Když Varšava začala v polovině první dekády nového tisíciletí pracovat s vlastním plánem udržitelné městské mobility, počet dopravních

nehod na území města začal klesat a v současnosti je nehod o 21 % méně a počet úmrtí při dopravních nehodách klesl dokonce o 60 %.

Jak na to? Bezpečnost pohybu pěších, cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru je třeba podmínit 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. Vytváření bezpečného prostoru pro pohyb v městech a obcích je spojeno s tzv. zklidňováním dopravy. Zklidňují se zejména průtahy silnic obcemi, centra a obytné oblasti.

Míra kvality bezpečnosti se dá posoudit i otázkou, **proč rodiče musí vozit svoje děti autem do škol, na trénink, proč se čím dál tím víc používá termín "mama taxi"**? Možná proto, že pokud se schvalují nějaké projekty, tak mnozí dopravní experti a zástupci policie mají jiné argumenty: *"Musíme zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu."* Neboli nikdy nic neuděláme proto, že bychom omezili provoz aut. Pojetí bezpečnosti z pohledu udržitelné městské mobility je prostě jiné. Chce vytvořit našim dětem, ženám, seniorům a lidem s omezenou pohyblivostí takové podmínky, aby se cítili bezpečně. Rodiče by pak už třeba pustili své děti sami, možná ...

5. Snížení emisí a hluku

Nečistoty v ovzduší přispívají jen v zemích EU k předčasnému úmrtí až ve 400 tisících případech ročně. Sociální a ekonomické přínosy zvyšování kvality ovzduší jsou tedy víc než zřejmé. Nutnost snižovat množství emisí CO₂ v ovzduší jako součást boje proti klimatickým změnám je obecně uznávanou skutečností – a silniční doprava je druhým největším zdrojem emisí CO₂ v zemích EU. I přesto mnohá evropská města překračují normy, které EU pro kvalitu ovzduší stanovila. V Madridu, hlavním městě Španělska, zaznamenali pouhé tři měsíce po zavedení nízkoemisních zón, které jsou součástí tamního SUMP 2.0. , snížení oxidu dusičitého v ovzduší o 15 %.

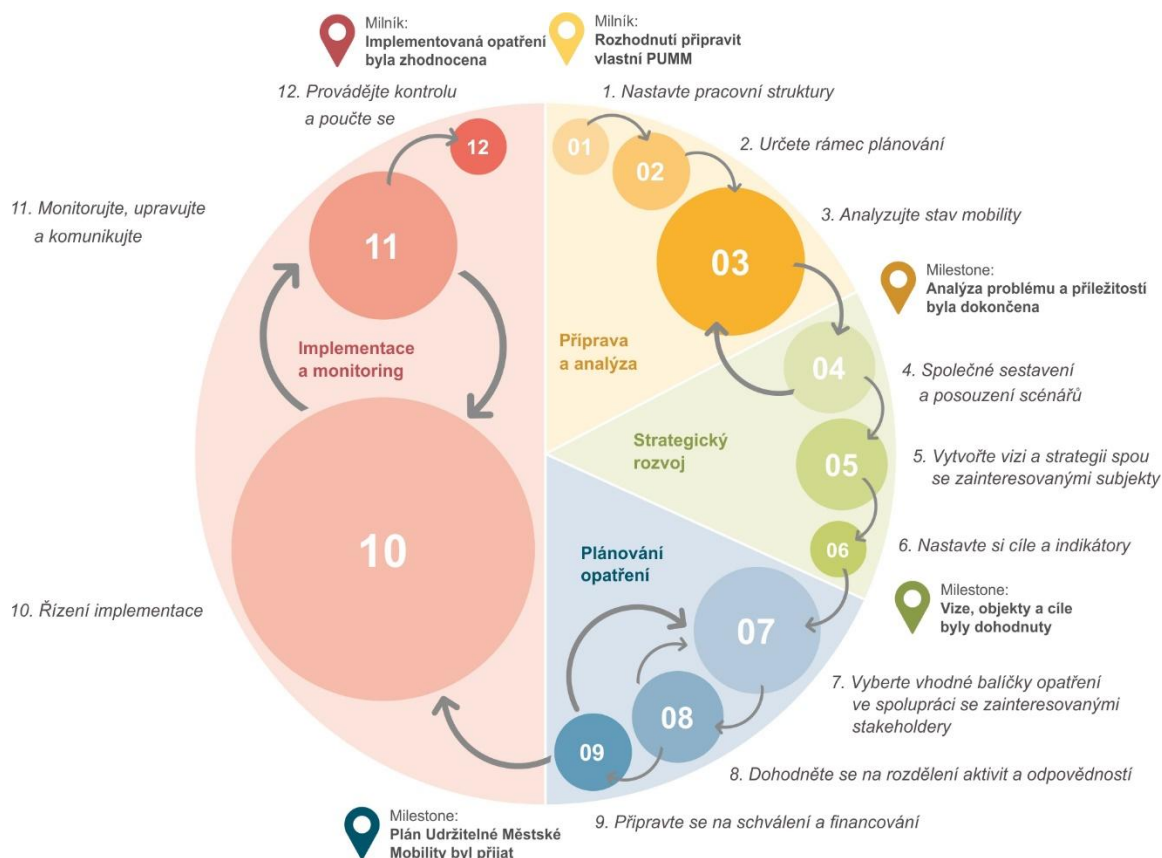
Rovněž je třeba řešit otázku ochrany veřejného zdraví před hlukem, která vychází ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů. Na konkrétní ochranu proti hluku a vibracím se vztahují § 30 až § 34 zmíněného zákona. Prováděcím předpisem k tomuto zákonu je nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kde v § 12 „Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a chráněném venkovním prostoru“ jsou stanoveny deskriptory pro popis hluku a základní hodnoty hluku včetně korekcí pro hluk v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb.

2.3. Dobře položené otázky jsou základem pro dobré plánování

V jakém časovém horizontu se město dívá na plánování? Který typ se město vybere při svém plánování? Co je pro město těžištěm jeho plánování?

- Typ 1 - dnes, aneb se dnes plánuje: Plánování pro motorovou dopravu: výstavba silnic a parkovacích míst (aneb tradiční dopravní plánování)
- Typ 2 - zítra, aneb tak se možná bude plánovat: Plánování pro pohyb lidí: veřejná, pěší a cyklistická doprava, omezení pro osobní automobily
- Typ 3 - pozítří, možná přijde: Plánování pro život ve městě: doprava jako „místo/podnik“, odstranění rušivé dopravní infrastruktury, podpora jiných cílů (zdraví atd.)

ISUMP vede ke zpracování dlouhodobého strategického dokumentu. Pro obyvatele nejviditelnější a zároveň nejcitlivější je implementace opatření, pro vedení města by mělo jít o realistické kroky v duchu již odsouhlasených vize a cílů. Jednoduchý a srozumitelný dokument by měl obsahovat mimo jiné i finanční možnosti města realizovat jakákoli opatření.



Dobře připravené a vedené udržitelné plány městské/regionální mobility poznáte podle důrazu na praktická opatření a implementaci.

Otázky ke strategickému směřování

Cílem je ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty definovat strategické směřování vašeho plánu udržitelné městské mobility. Zásadní otázky, které byste si měli položit:

Jaké jsou naše možnosti do budoucích let?

Analyzujte pravděpodobné změny v důležitých externích faktorech, které ovlivňují městskou mobilitu (např. demografický vývoj, informační technologie, klima), a vytvořte scénáře, které budou zkoumat alternativní strategická směřování. Scénáře se pokoušejí zachytit rozsah nejistoty, která přichází při pohledu do budoucnosti, a přináší tak lepší faktickou základnu pro strategická rozhodnutí.

Jaké město chceme?

Spolu s veřejností a zainteresovanými subjekty připravte vize, které pomohou pochopit, jak vypadá žádoucí budoucí vývoj města (takový, jaký vychází z výsledků analýzy stavu mobility a dopadů jednotlivých scénářů). Společná vize a společné cíle, to jsou základní kameny každého SUMP. Ujistěte se o tom, zda vaše cíle řeší důležité problémy v obci a zda se zabývají všemi způsoby dopravy v daném funkčním městském regionu.

Jak určit, zda jsme uspěli?

Definujte soubor strategických indikátorů a úkolů, které vám umožní sledovat pokrok směrem k realizaci všech cílů, aniž byste museli provádět sběr nových dat. Zvolte ambiciózní, ale proveditelné úkoly, které jsou v souladu s jinými strategickými oblastmi. Vzorem může být město Lipsko, které připravilo v rámci vědeckého a otevřeného procesu hned šest scénářů pro různé vývojové směry: 1. Pokračování současné strategie pro mobilitu. 2. Pokračování současné strategie pro mobilitu s neměnnými poplatky za jízdné. 3. Udržitelný scénář. 4. Scénář pro cyklistické město. 5. Scénář pro prioritní veřejnou dopravu. 6. Komunitní scénář.



Scénáře byly posouzeny podle různých kritérií (atraktivita pro uživatele, ekologické výhody, ekonomické výhody, systémové výhody), bylo provedeno kvalitativní hodnocení. Z evaluace vyšel nejlépe cyklistický scénář, na druhém místě scénář udržitelný a na třetím scénář pro veřejnou dopravu.

2.4. Fungování plánu udržitelné mobility v praxi

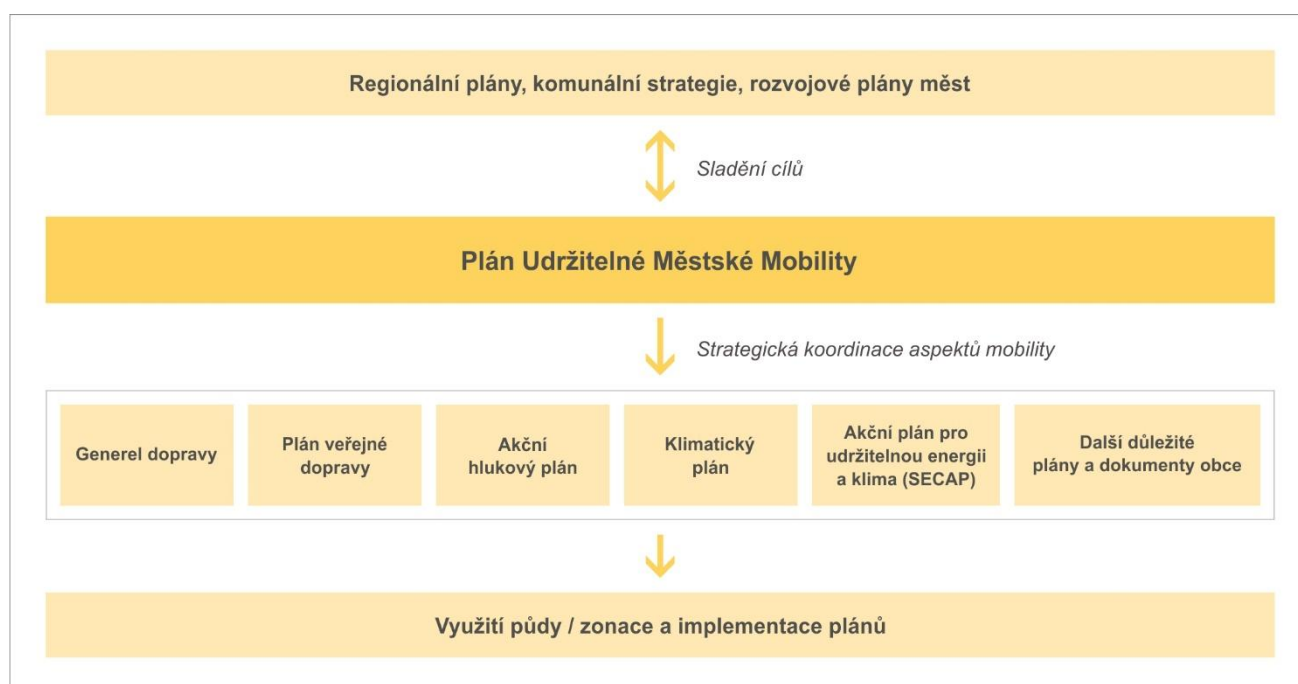
Plánování udržitelné městské mobility není jen teoretickým konceptem. Jednotlivé principy a aktivity vycházejí ze zkušeností celé řady evropských a světových měst. Proto je cílem tohoto dokumentu být něčím víc než jen inspirativním materiálem. Metodika ISUMP je tak postavena na pragmatismu a na schopnosti pracovat s tím, co máme. Moudří politici umí uvažovat dál, než k hranicím jednoho volebního období, a také jinak než politická většina.

ISUMP pomáhá vytvořit lepší podmínky pro řízení budoucí poptávky. Z hlediska strategické politiky je ISUMP nástrojem pro udržitelné a inovativní řízení změn. To znamená, že na cyklus ISUMP je třeba se dívat jako na spirálu: po dokončení jednoho cyklu plánování by měl brzy začít další cyklus jako pokračující proces, který dává prostor pro změny k lepšímu.

Na ISUMP se vztahuje k širšímu kontextu městské politiky, který je integrován s dalšími plány, které má město k dispozici. Cílem ISUMP je tedy jeho „adopce“ do specifického kontextu strategického plánu měst a kraje.

Provozní stránka plánování

Cyklus dvanácti po sobě následujících kroků jako by naznačoval, že jednotlivé kroky mají být prováděny postupně jeden po druhém, a jasná struktura úkolů a kontrolních seznamů se může jevit jako doporučení následovat tyto pokyny slovo za slovem, tak tomu ale v praxi není. ISUMP není souborem receptů, jde o metodu. Všichni ví, jak rozdílná mohou města být a jak složitý bývá proces rozhodování v městském prostoru. Hlavní výzvou při realizaci ISUMP je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům.



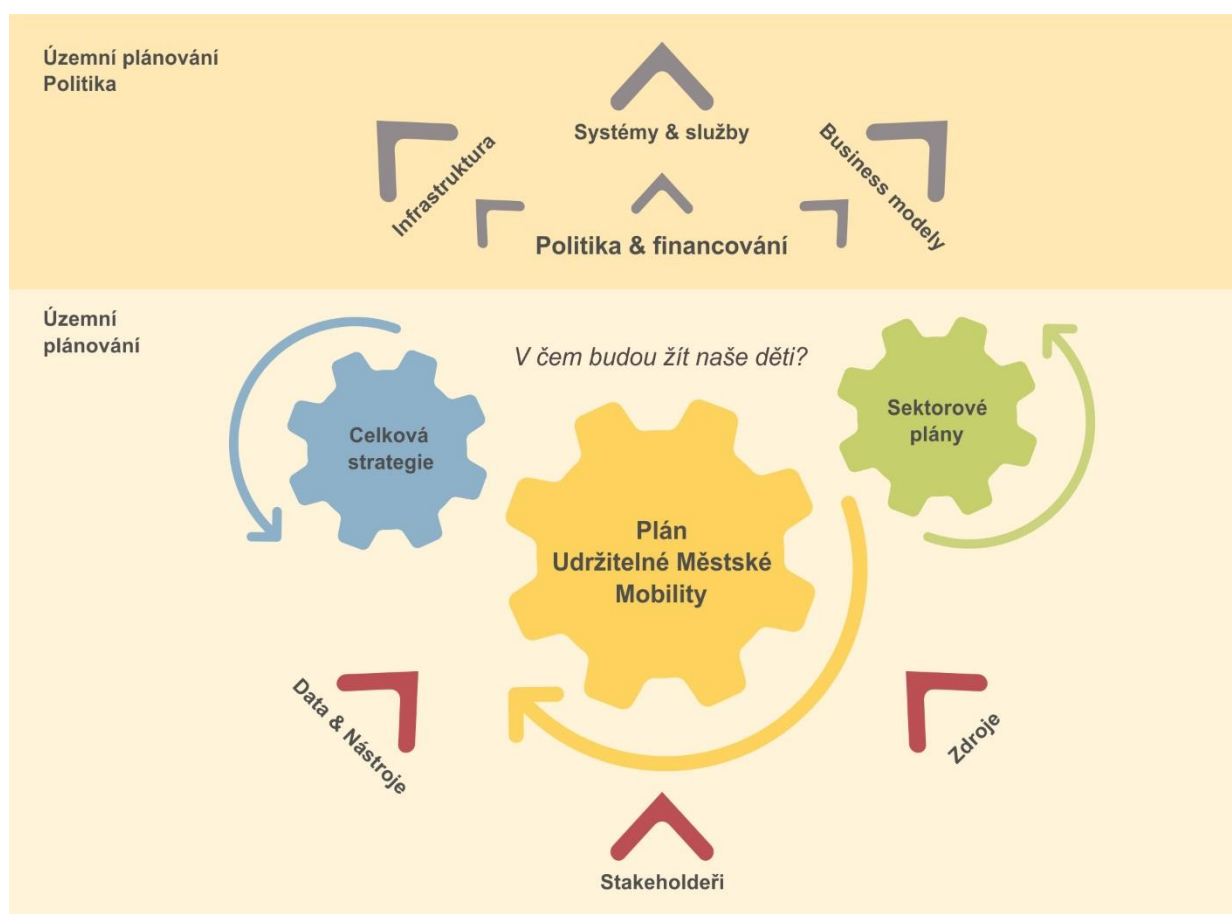
Obrázek 2 : Struktura vztahů mezi ISUMP a dalšími plány (upraveno podle Ahrens at al., FGsV 2015, doporučení pro hlavní plány mobility, str. 8)

Cyklus ISUMP je především komunikační nástroj, který má co nejsrozumitelnější formou popisovat, co znamená plánování městské mobility. V praxi může být těžké určit, který krok a kterou aktivitu realizovat jako první, protože některé musí probíhat současně. Odborníci musí být obeznámeni

s podmínkami, které mají na ISUMP určitý vliv (např. územní plánování, vzdělání, zaměstnanost), i s tím, kdo má za co zodpovědnost.

ISUMP jako proces integrace

Ať už konkrétní portfolio plánování vašeho místního úřadu obsahuje cokoli, procesy plánování obvykle využívají stejná data a nástroje, vyžadují participaci stejných zainteresovaných subjektů. Tyto procesy však mívají odlišný harmonogram, odlišné požadavky pro plánování a pro podávání zpráv, a také odlišný geografický rozsah nebo odpovědný orgán. Nicméně platí, že plánování je vždy proces volby mezi několika možnými vizemi budoucnosti. Základní otázky jako „V jakém městě by měly žít moje děti?“ často leží v samém jádru plánování rozvoje měst, bez ohledu na to, o jaké konkrétní území jde. ISUMP lze vnímat jako jedno z koleček většího plánovacího stroje (viz Obrázek 3).



Obrázek 3 : ISUMP jako integrační proces. Stále se počítá s Plány udržitelné městské mobility zainteresovaných měst, ale jsou zintegrovány do jednoho plánu.

Často bývá složité určit, které kolečko pohání a které je poháněno ostatními, většinou to totiž závisí především na načasování. Celková strategie rozvoje měst a kraje může nastavit obecné cíle pro mobilitu, což je důležitý vklad do ISUMP, který zase naopak pohání přípravu a realizaci podrobných odvětvových strategií. V praxi může být načasování zcela odlišné, ale koordinace politiky je nezbytná pro zajištění konzistentnosti a koordinování časového harmonogramu, prostorového uspořádání a implementace souvisejících plánovacích procesů a politik. Kromě toho, že koordinování šetří finanční

zdroje, především díky synergiím a vyhýbání se neefektivnosti – nebo dokonce konfliktům – mezi jednotlivými politikami, dokáže také snížit problémy způsobené výstavbou infrastruktury a nekoordinovaným zaváděním nových systémů. A dále, pomáhá významně snižovat únavu zainteresovaných osob.

Adaptování pokynů pro ISUMP podle místních podmínek

Koncept ISUMP je nutné adaptovat podle místních podmínek a specifických požadavků, která ho chce využít; každá adaptace ale musí zachovat vysoké ambice. Principy ISUMP odlišuje tento plán od tradičního dopravního plánu. Přestože Metodika ISUMP poskytuje určitý prostor pro flexibilní úpravy, jsou zde jisté minimální požadavky, které by měly být splněny:

- Hlavní milníky musí být vytvořeny věcným a participativním způsobem; hlavní milníky jsou následující: stručná a důkladná analýza problémů a příležitostí v daném funkčním městském regionu; vize, záměry a cíle, které byly schváleny všemi partnery a zainteresovanými subjekty; a nakonec popis všech aktivit včetně evaluace a financování.
- Implementační proces musí být pečlivě monitorován, aby bylo možné v případě potřeby zasáhnout a proces implementace upravit. Veřejnost a partnery je třeba informovat o každém pokroku v implementaci.

Adaptujte proces plánování, ale respektujte principy ISUMP:

Kontext plánování • malá městská oblast • polycentrická nebo rozsáhlá metropolitní oblast	adaptujte proces plánování	• usilujte o udržitelnou mobilitu pro „funkční městský region“ • proveďte hodnocení výkonu v oblasti mobility
Zaměření politiky • dominantní problémy, které je třeba řešit • velmi specifická situace v mobilitě • silný tlak na implementaci	zaměřte se na cíle v oblasti mobility	• dlouhodobá vize i implementační plán • integrace všech způsobů dopravy • spolupráce napříč institucemi
Místní podmínky • topografické/klimatické podmínky • socioekonomické podmínky • silné uživatelské preference	zohledněte při navrhování jednotlivých opatření	• zapojte veřejnost a zainteresované subjekty • provádějte monitoring a evaluaci • zajistěte kvalitu

Plánování v dobách rychlých změn

Žijeme v dobách rychlých změn, kdy jsme konfrontováni s obrovskými globálními výzvami například v oblasti klimatu, ekonomiky či bezpečnosti, i s jejich důsledky. Kromě toho se neustále proměňují i zvyky, hodnoty a očekávání lidí, a objevují se nové možnosti v rámci technologického vývoje. Panuje však poměrně velká nejistota, zda budou obyvatelé měst tyto nové technologie používat tak, jak se předpokládá, nebo v tom, jak se bude vyvíjet kultura mobility, ale i finance měst, především ve světle makroekonomických a demografických změn.

Rok 2020 navíc přinesl radikální změny na trhu práce i v oblasti životního stylu v souvislosti COVID-19. Práce z domova narostla, zvýšil se tlak na digitalizaci a internetovou gramotnost (spojení po internetu je pro řadu lidí jediným pojištěním), posílila role solidarity a komunit na místní úrovni, zdraví začalo být zodpovědností každého, veřejný prostor a bezpečnost proměnily svůj význam atd. Další změny nás teprve čekají. Budoucnost ukáže, jestli se dopravní chování Čechů vrátí na stejnou úroveň jako před epidemií. Jak to tedy vypadalo s naším dopravním chováním před epidemií COVID-19?

Je třeba pracovat s faktory, které budou mít během následujících let největší dopad na městskou mobilitu a stanou se hybatelem změn v této oblasti. Míra jejich vlivu se sice v různých oblastech bude lišit, každopádně však mohou významně „proměnit hru městské mobility“. Strategický dokument, jakým je ISUMP, samozřejmě musí tyto i jiné dlouhodobé změny zohlednit:

- **Elektrifikace:** elektrifikace všech dopravních prostředků, inovativní využití elektrické infrastruktury, souvislost s energetickými problémy a otázkami (např. místní regenerativní produkce).
- **Automatizace a inteligentní dopravní systémy:** aplikace technologií do nových služeb v oblasti mobility a jejich vliv na podobu a funkci města.
- **Shromažďování dat:** data jsou hnací silou pro nové podnikatelské záměry a nové politické strategie, integrační platformy poskytující nové produkty na základě stávající a nové nabídky v oblasti mobility, a základní aspekty jako algoritmy, které víc a víc determinují pravidla a předpisy.
- **Nové obchodní koncepty pro nákladní a osobní dopravu:** integrační platformy poskytující nové produkty mobility na základě stávajících a nových služeb v oblasti mobility (např. mobilita jako služba a platformy pro nákladní dopravu).
- **Sdílená mobilita:** všechny (netechnické) aspekty sdílené mobility, např. sdílená auta, sdílené jízdy, sdílená jízdní kola.
- **Aktivní mobilita:** jak rozvoj pěší a cyklistické dopravy, tak nové koncepty v rámci mikro mobility.
- **Změna vzorců myšlení a chování:** nové vzorce mobility především mezi mladými lidmi, rostoucí požadavky na okamžité doručení, poptávka po snadno použitelných službách (zjednodušení), decentralizovaná výroba (např. 3d tisk).
- **Integrované řízení prostoru:** nové a integrované metody, jak řídit využití městského prostoru, např. regulování vjezdu vozidel, správa obrubníků, vzdušná městská mobilita (např. drony).