



Ministerstvo dopravy

Příloha 3

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030

Analytická část

Zpracování: září 2020

OBSAH

1	Úvodem - východiska.....	3
1.1	Společné úsilí o lepší zdraví pro všechny	3
1.2	Podpora veřejnosti.....	3
1.3	Pozitivní důsledky na naše zdraví a i na bezpečnost	5
1.4	Společná příprava	5
2	Udržitelná mobilita v evropském kontextu	6
2.1	Evropský projekt Partnerství pro městskou mobilitu a Městská agenda EU	6
2.2	Evropský projekt Prosperity	7
2.3	Evropská metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility	10
2.4	Evropské cyklistické dokumenty	11
2.4.1	Stanovisko Evropského výboru regionů – Plán EU pro cyklistiku 2017/C088/10	11
2.4.2	Panevropský plán cyklistické dopravy	12
2.4.3	Důsledek pro Českou republiku	14
3	Udržitelná městská mobilita v českém kontextu	16
3.1	Strategický rámec Česká republika 2030	16
3.2	Národní metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility	20
3.3	Národní strategie cyklistické dopravy 2013-2020	23
3.4	Koncept Inteligentního města/Smart City	25
3.5	Veřejná hromadná doprava	25
4	Vyhodnocení národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020	26
4.1	Revize současného stavu a identifikace nových překážek v legislativě	26
4.2	Revize současného stavu a identifikace nových překážek v otázkách financování	28
4.2.1	Obecný přehled zdrojů financování cyklistické dopravy v ČR	28
4.2.2	Význam specifické podpory cyklistické dopravy	33
5	SUMP v českých podmínkách	37
5.1	Zkušenosti s 1. generací SUMF/SUMP	37
5.2	Stanovení jednotlivých kategorií měst	43
5.2.1	Města podle velikosti.....	44
5.2.2	Města podle postavení v rámci aglomerace	45
5.2.3	Města podle geomorfologie a jeho prostorových struktur	45
5.3	Přehled - velikostní kategorie měst, geomorfologie, postavení města v rámci aglomerace	46
6	Seznam zkratk.....	50

1 Úvodem - východiska

Východiska pro oblast udržitelné městské mobility

Princip udržitelného rozvoje a přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel

Agenda udržitelného rozvoje byla oficiálně schválena na summitu OSN v New Yorku v září roku 2015, a to dokumentem *Přeměna našeho světa: Agenda pro udržitelný rozvoj 2030*. Dokument obsahuje 17 cílů udržitelného rozvoje a signatáři tohoto dokumentu se shodli na naplňování jasně definovaných 17 cílů udržitelného rozvoje. Odpovědností každého státu je promítnutí těchto 17 cílů do svých národních politik. S problematikou udržitelné městské mobility úzce souvisí *Cíl 11. Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce*. Na národní úrovni je stěžejním strategickým dokumentem, který reaguje na mezinárodní vývoj v oblasti udržitelného rozvoje, Strategický rámec Česká republika 2030, který zohledňuje všech 17 cílů udržitelného rozvoje, a to s ohledem na národní priority a v kontextu podmínek České republiky. 11. cíl udržitelného rozvoje v národním kontextu poukazuje na problémy velké koncentrace lidí ve městech, která generuje problémy v oblasti mobility lidí ve městech. Zásadním problémem je vysoká míra využívání automobilů jednotlivci, což významně negativně ovlivňuje životní prostředí, zdraví a celkovou kvalitu života městské populace.

1.1 Společné úsilí o lepší zdraví pro všechny

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.

1.2 Podpora veřejnosti

Dosáhnout pozitivních výsledků vyžadovalo a bude vyžadovat aktivní zapojení místních obyvatel. 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 pozitivně. Politici představitelé tak mohou snížit riziko vyplývající z odmítnutí opatření.

Je nutné 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 změnilý z dopravních tepen v atraktivní prostor vhodný pro společenskou interakci a městský život.

Zastoupení různých způsobů dopravy zlepšuje image každého města, pomáhá místnímu obchodu i cestovnímu ruchu, podporuje regeneraci města a zvyšuje mezinárodní investice. Když se v Kodani rozhodli z jedné ulice udělat pěší zónu, obrat v obchodech se během jediného roku zvedl 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. Např. v Madridu se podpora udržitelného rozvoje města osvědčila a od léta 2020 je hlavní madridské náměstí upraveno pro pěší již permanentně (viz: <https://www.web24.news/u/2020/08/the-puerta-del-sol-will-be-completely-pedestrianized.html>).

Město Vídeň se zavázalo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, protože tyto způsoby dopravy jsou nejhledupnější k životnímu prostředí. Vídeň ztělesňuje politiku městské mobility, která je orientovaná na budoucnost a která není jen ekologická, ale i společensky a ekonomicky akceptovatelná, a tedy udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i obyvatele. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů Smart City Vídeň.“ Citace ze STEP 2025 (odkaz např.: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2019/2019-04/auup-sbornik-brno-2019-04.pdf>)

Vídeň je průkopníkem férového plánování (tzv. genderové plánování) vycházejícího z principů udržitelného rozvoje v dopravní obslužnosti, infrastruktúře a v územním a dopravním plánování. Genderovému plánování se ve Vídni věnují již od devadesátých let, kdy se zaměřili na sběr genderově tříděných dat, který odhalil odlišnosti ve vzorcích dopravního chování různých skupin obyvatel včetně těch zranitelných. Od té doby byl gender mainstreaming ve Vídni zohledněn ve více než 60 pilotních projektech zaměřených na veřejný prostor a městské plánování. Díky takto zaměřenému plánování lze odstranit bariéry diskriminující celé skupiny obyvatel a v důsledku toho zlepšit dopravní obslužnost, zvýšit ekonomickou aktivitu obyvatel, spravedlivě distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky města.

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, tedy sociálně, ekonomicky či zdravotně znevýhodněné skupiny obyvatel, včetně dětí, žen, pečujících osob, seniorů a osob se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, 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. Z analýzy nákladů a přínosů, která v rumunském městě Arad provázela proces rozhodování o opatřeních vhodných pro místní SUMP, vyplývá, že každý investovaný milion eur vynese zhruba dva miliony eur. Stockholm vyčíslil svůj roční socioekonomický přínos v důsledku opatření udržitelné mobility na 60 milionů euro.

Plánování udržitelné městské mobility není zaměřeno proti autům – auto je dobrý pomocník, když je potřeba vzít s sebou více věcí, přepravit osobu se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace, nebo když je nutné se někam dostat velmi rychle. Může být ale rovněž zlým pánem, pokud neexistuje alternativa a nezbyvá než trávit čas v kolonách. Pravidelné cesty do zaměstnání, škol atp. nejsou až na určité případy pro individuální cestování autem vhodné a když pak se potřebuje někdo velmi

naléhavě někam dostat velmi rychle, ztrácí tuto možnost. Je potřeba se proto auto naučit používat uvážlivě a obezřetně a umět využívat i jiné alternativy, zejména v případě pravidelných cest.

1.3 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.

V roce 2017 zahynulo na městských dopravních komunikacích v EU 9 600 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 bezpečnost má zásadní vliv na volbu způsobu dopravy, především v případě udržitelných způsobů dopravy, jako jsou chůze a jízda na kole, případně i v 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 %.

1.4 Společná příprava

Nikoliv zpracování, ale příprava SUMP je klíčovým faktorem, který umožnil harmonizovat myšlení a celkovou atmosféru mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty, počínaje odbory městské správy a konče dopravními společnostmi. Taková koordinace je zárukou vzájemné podpory a dotažení všech opatření až ke stanovenému cíli. SUMP vyžaduje spolupráci mezi jednotlivými odbory správy města a napříč úrovněmi správy a vlády, pomáhá vybudovat společnou vizi a propojit instituce, které (doposud) nebyly zvyklé na užší spolupráci. SUMP tím současně výrazně přispívá k efektivní realizaci politik a strategií ve městě. Koordinovaná práce musí probíhat minimálně mezi odborem plánování rozvoje města a odborem dopravy,

Čím více jsou integrované a rozmanité 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 možných přínosů. Protože jde o dlouhodobý závazek, jehož součástí jsou cíle, na kterých se shodne většina zainteresovaných, pomáhají SUMP 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.

2 Udržitelná mobilita v evropském kontextu

Dokument Evropských společenství *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu* uvádí. Sdělení představuje program na podporu udržitelné mobility, který je sestaven z šesti tematických oblastí zaměřených na podporu integrovaných politik, potřeby občanů, harmonický život a kvalitu jejich života, ekologizaci městské dopravy, posílení financování, sdílení zkušeností a optimalizaci městské mobility.

Dokument Evropské komise z roku 2011 *Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, který vyzval členské státy, aby udržitelné městské mobilitě věnovaly velkou pozornost. Bílá kniha ve své příloze I uvádí seznam 40 konkrétních iniciativ, jejichž cílem je vytvoření konkurenceschopného dopravního systému. „*Bod 2.3 Integrovaná městská mobilita*“, 31. *Plány městské mobility* (Bílá kniha, 2011, str. 26) vyzývá k tvorbě Plánů městské mobility.

V roce 2013 Evropská komise zveřejnila dokument *Balíček městské mobility / Urban Mobility Package* aby bylo možné řešit výzvy v rámci celé Evropy a zajistit konkurenceschopnost a zdroje pro efektivní městskou mobilitu. Evropská komise v rámci *Balíčku městské mobility* definovala podmínky nutné k zajištění udržitelné mobility v oblasti rozvoje měst s tím, že podporuje změnu zaměření městského dopravního plánování od dopravy automobilové a motorové k větší vyváženosti všech způsobů dopravy respektive přechodu od tradičních forem dopravního plánování ke komplexnímu a integrovanému přístupu prostřednictvím udržitelného plánování městské mobility.

Zelená dohoda¹ přijatá v roce 2020 je plán, jak zajistit udržitelnost hospodářství EU s důrazem na klimatické a environmentální výzvy. Obsahuje také část zaměřenou na prosazování udržitelnějších způsobů dopravy.

2.1 Evropský projekt Partnerství pro městskou mobilitu a Městská agenda EU

Městskou agendu pro EU² ustanovil Amsterodamský pakt z května roku 2016³. Jedná se o novou pracovní metodu tematických partnerství, která se snaží optimalizovat využití růstového potenciálu měst a řešit sociální problémy. Toho chce dosáhnout zlepšením spolupráce mezi městy, regiony, členskými státy, Evropskou komisí a dalšími zainteresovanými stranami. Na základě dvanácti prioritních témat uvedených v Městské agendě pro EU bylo zřízeno dvanáct tematických partnerství, mezi něž patří i Partnerství pro městskou mobilitu (angl. Partnership for Urban Mobility, „PUM“).

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/fs_19_6726

² <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>

³ <https://www.akademimobility.cz/zakladni-informace>

Partnerství pro městskou mobilitu se snaží podpořit společné úsilí o udržitelnější a účinnější městskou mobilitu, na níž se zaměřuje ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Aby bylo možné tuto ambici naplnit, identifikovalo Partnerství čtyři následující témata: správa a plánování, veřejná doprava a dostupnost, aktivní druhy dopravy a veřejný prostor, nové služby mobility a inovace.

Strany Partnerství určily k realizaci devět opatření, jejichž finální výstupy jsou k dispozici od září 2020.

Návrhy akčního plánu

- **SPRÁVA A PLÁNOVÁNÍ⁴:**
 - OPATŘENÍ č. 1: Posílení víceúrovňové spolupráce a správy
 - OPATŘENÍ č. 2: Větší využití plánování udržitelné městské mobility
- **VEŘEJNÁ DOPRAVA A DOSTUPNOST⁵:**
 - OPATŘENÍ č. 3: Vyhodnocení osvědčených postupů v oblasti pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy
 - OPATŘENÍ č. 4: Větší rozšíření inovativních čistých autobusů
- **AKTIVNÍ DRUHY DOPRAVY A VEŘEJNÝ PROSTOR⁶:**
 - OPATŘENÍ č. 5: Vypracování obecných zásad pro infrastrukturu aktivní mobility a zajištění příslušných finančních prostředků
 - OPATŘENÍ č. 6: Podpora chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility
 - OPATŘENÍ č. 7: Snižování rozdílností v regulaci přístupu vozidel do měst (angl. zkráceně UVAR)
- **NOVÉ SLUŽBY MOBILITY A INOVACE⁷**
 - OPATŘENÍ č. 8: Zkoumání dopadů zavedení nových služeb mobility
 - OPATŘENÍ č. 9: Vytvoření evropského rámce pro podporu inovací v oblasti městské mobility

Projekt má zajímavé výstupy pro česká města, proto se jím inspirovala Asociace měst pro cyklisty a s vědomím MMR se transformovala do nástupnické organizace, kterou je spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.. Jedním z úkolů spolku je i na základě finanční podpory MMR implementovat a šířit výstupy evropského projektu v českých podmínkách.

2.2 Evropský projekt Prosperity

Projekt Prosperity byl tříletým projektem spolufinancovaným z rámcového programu pro výzkum a inovace EU Horizont 2020, který byl zahájen 1. 9. 2016 a ukončen 31. 8. 2019. Jeho hlavním cílem bylo vytvořit národní programy na podporu vytvoření plánů mobility měst. Partnery projektu z České republiky jsou Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Ministerstvo dopravy ČR a město Hradec Králové.

⁴ <https://www.akademiamobility.cz/sprava-a-planovani>

⁵ <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-a-dostupnost>

⁶ <https://www.akademiamobility.cz/sluzby-mobility-a-inovace>

⁷ <https://www.akademiamobility.cz/sluzby-mobility-a-inovace>

Národní program podpory plánů udržitelné městské mobility (SUMP) vede k většímu rozšíření komplexního plánování městské mobility postaveného na principu SUMP. Cílem je ve spolupráci s dalšími ministerstvy a zainteresovanými stranami dosáhnout výraznějšího rozšíření myšlenky SUMP nejen na obecní úrovni a zvýšení kvality plánů samotných. Program na podporu SUMP vznikl v rámci projektu CIVITAS PROSPERITY, ve kterém se 14 zemí zapojilo do tvorby nových nebo modernizace stávajících národních programů SUMP.

Oblasti zájmu:

a. Princip plánování udržitelné mobility jako společný plánovací nástroj

Principy plánování udržitelné mobility se stanou společným plánovacím nástrojem na všech úrovních: EU, ČR, krajské, městské a přípravy záměrů generujících významné množství dopravy, nebo dopravu významně ovlivňujících.

b. Posílení významu udržitelných způsobů dopravy

Cestující budou motivováni ke změně každodenního cestování ve prospěch udržitelných způsobů dopravy s cílem podpořit zdravotní přínosy aktivní mobility, snížit negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zajistit udržitelný rozvoj území.

c. Dosažení kvality SUMP a jeho rozšíření mezi města

Kvalitní příprava, zpracování a implementace SUMP ve všech městech je předpokladem k naplnění vize Programu SUMP.

d. Zajištění financování SUMP a jeho legislativní ukotvení

Zajištění (spolu)financování zpracování SUMP a naplňování SUMP mohou podpořit rozšíření principů plánování udržitelné mobility mezi samosprávy. Legislativní ukotvení je ve středně/dlouhodobém časovém horizontu stabilizačním prvkem SUMP v plánovacím systému ČR.

Legislativa:

V současné době není SUMP v českém plánovacím procesu nijak legislativně ukotven, i když se diskuze na toto téma vedou od let 2012 – 2013 kdy začala být česká odborná veřejnost s tématem SUMP více seznamována. Přestože SUMP není legislativně ukotven, města jsou významně motivována k jeho pořízení, zejm. prostřednictvím vazby na dotační prostředky Operačního programu Doprava (MD) a Integrovaného regionálního operačního programu (MMR). V důsledku tohoto má na začátku roku 2019 většina měst nad 40tis. obyvatel zpracovaný a schválený SUMP, nebo alespoň SUMF.

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

Případný výhledový proces přípravy – ať již zákona nového (resp. posouzení možností a konsekvencí jeho zavedení) nebo využití nějaké existující právní opory - povede Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Skupinou SUMP. Součástí procesu bude spolupráce s dalšími sektory. Program SUMP navrhuje pravidelně aktualizované analýzy možností legislativního uchopení.

Financování SUMP

V současnosti je většina plánů SUMP (ve smyslu jejich zpracování, nikoliv implementace) financována z vlastních zdrojů města, v omezené míře z vnějších zdrojů; buďto z dotačních programů MŽP (Národní program Životní prostředí, dle výzvy č. 9/2017 může příspěvek dosáhnout až 1 mil Kč) nebo MPSV (OP Zaměstnanost), případně z dalších nestátních grantových programů. Možnost získání dotačních prostředků na pořízení SUMP je pro města velkou motivací k jejich zpracování, pro některá města jedinou motivací. Některá města za dotační prostředky na SUMP chtějí zpracovat pouze dílčí dokumenty (dopravní model, sektorové strategie atd.), podstata SUMP jako taková pro ně není prioritou.

Další velkou motivací pro pořízení SUMP/SUMF, zejména pro větší města, je nutnost schváleného SUMP/SUMF pro možnost čerpání prostředků z operačního programu Doprava (OPD) (výlučně na projekty infrastruktury městské drážní dopravy) a Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) (silniční, cyklistická a pěší infrastruktura, výstavba a modernizace přestupních terminálů, podpora nízkoemisních vozidel, telematická infrastruktura aj.). Z toho mj. vyplývá i hlubší zaměření plánů na infrastrukturní projekty, než na úsilí o změny v paradigmatu mobility, jak upozorňuje i akční plán evropského Partnerství pro městskou mobilitu (2018).

Otázkou je, kolik měst by zpracovalo SUMP, pokud by uvedené dotační programy, zejména na jeho pořízení, nebyly.

Výhledový stav

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

Ve smyslu financování implementace SUMP jsou města již v současné době velmi silně motivována zpracovat SUMP kvůli možnosti čerpání dotačních prostředků na realizaci převážně infrastrukturních dopravních opatření. Tento princip je vhodné rozšířit a propojit se SUMP i další dotační programy, např. MŽP nebo SFDI. Ve srovnání se současným stavem by v budoucnu podpora a financování SUMP a jejich implementace měla být více zaměřená na podstatu SUMP a měkká opatření pro stimulaci udržitelné mobility a na zvyšování dovedností měst v komunikaci a zapojování veřejnosti.

Monitoring a evaluace

Monitoring a evaluaci v procesu SUMP lze zaměřit na 2 oblasti:

- příprava a zpracování SUMP
- implementace SUMP

Program SUMP navrhuje několik opatření, jejichž implementace povede k získání přehledu o stavu přípravy SUMP v jednotlivých městech i posouzení jejich kvality a zároveň k monitorování skutečného posunu českých měst směrem k dopravní udržitelnosti.

Příprava a zpracování SUMP

V současné době probíhá monitoring a částečné hodnocení kvality SUMP / SUMF prostřednictvím Komise pro posuzování dokumentů městské mobility, která byla zřízena při MD. Jejím cílem je hodnotit předložené dokumenty z hlediska splnění podmínek dotačních programů – Operačního programu Doprava a IROP – Integrovaného regionálního operačního programu, které jsou v gesci MD a MMR, tj. řeší zejména to, zda se dokument vyjadřuje k požadovaným tématům. Obsahová (technická) stránka je řešena okrajově. Nicméně jedná se o první hodnotící činnost na poli SUMP v ČR a je vhodné na ni navázat při tvorbě podrobné metodiky pro hodnocení a neustálé zlepšování kvality SUMP. Při sestavování hodnotící metodiky budou využity zahraniční návody zpracované k tomuto tématu.

Implementace SUMP

Monitorování a hodnocení dopadů SUMP samotných je obtížné vzhledem ke své komplexnosti, kdy není zřejmé, do jaké míry se např. změny ve využívání jednotlivých způsobů dopravy dějí díky SUMP a do jaké míry jsou vyvolány jinými faktory, proto by bylo vhodné navrhnout indikátory, jejichž monitoring poskytne např. informace o změně dělby přepravní práce jako hlavním a v rámci EU nejrozšířenějším ukazatelem dopravní udržitelnosti.

K tomu, aby byla zajištěna kompatibilita indikátorů (zejména těch sledovaných na úrovni měst), je nutné zajistit, aby všechny byly sledované na základě jedné společné metodiky.

Informovanost, vzdělávání a výměna know-how

Kompletní naplnění Programu SUMP vyžaduje změny v dosavadní praxi na mnoha úrovních. Naplnění ambiciózních cílů Programu SUMP proběhne za předpokladu, že prvky Programu SUMP budou přijaty všemi rezorty národní úrovně, budou aplikovány experty a konzultanty, budou promítnuty úředníky měst a krajů do jejich plánovací praxe, principy městské mobility budou osvojeny pedagogy a akademickými pracovníky a předány dále žákům a studentům na základních, středních i vysokých školách, a až si i obyvatelé měst uvědomí dopady svých způsobů cestování.

Z tohoto důvodu je informovanost, vzdělávání a výměna know-how významnou složkou Programu SUMP cílící na všechny stakeholdery i širokou veřejnost s potřebou uvědomit si principy městské dopravní udržitelnosti, její výhody a přínosy. Vše uvedené je nezbytné pro to, aby byl dopravní systém komplexně přizpůsoben všem a zároveň z něho mohli všichni profitovat.

Databáze SUMP

Cílem tohoto opatření je vytvoření veřejně přístupné interaktivní databáze měst se základními údaji o městské mobilitě, která umožní srovnání mezi městy a umožní městům porovnat svůj stav a pokroky plánování mobility s ostatními městy. Databáze bude disponovat údaji jako je stav SUMP a průběh jeho naplňování, dělba přepravní práce obyvatel, její dosavadní a očekávaný vývoj, způsob dojížděky dětí do škol, atd. Databáze indikátorů by měla být veřejně přístupná, porovnatelná s dalšími zeměmi a všestranně využitelná; vhodné bude propojit výstupy databáze a jejího zaměření s obdobnou, již existující databází Evropské komise.

2.3 Evropská metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility

Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) je široce dostupný a zároveň smysluplný nástroj, jehož prostřednictvím může vzniknout takové město, ve kterém my, naše děti i jejich děti budou chtít žít.

Evropská komise na celoevropské úrovni v roce 2013 vydala první evropskou metodiku pro tvorbu plánů

udržitelné městské mobility s názvem Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Metodika představuje komplexní přístup tvorby Plánu udržitelné městské mobility, s tím, že se není tvořena další vrstva dopravního plánování. Plánování udržitelné městské mobility je založeno na koordinaci příslušných politik z oblasti dopravy, hospodaření s půdou, životního prostředí, hospodářského rozvoje, sociální politiky, zdraví, bezpečnosti, energetiky atd., a z efektivní spolupráce mezi příslušnými orgány na všech úrovních veřejné správy, a to včetně spolupráce s občany a všemi zúčastněnými stranami.

Problematika je přehledným způsobem rozpracována v projektech podporovaných Evropskou unií, jako je projekt ELTIS – observatoř městské mobility nebo iniciativa CIVITAS. Oba projekty jsou zdrojem bohatých znalostí, osvědčených postupů a nástrojů, které usnadňují výměnu informací, znalostí a zkušenosti v oboru udržitelné městské mobility v Evropě.

Evropská metodika se stala východiskem pro přípravu metodických pokynů, které v roce 2015 zpracovala agentura JASPERS⁸ (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) a které jsou zacíleny na vyrovnání regionálních rozdílů v kohezních státech. Pro zadavatele v České republice slouží metodický pokyn Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP), vypracované agenturou JASPERS. Evropská metodika a metodika JASPERS se staly základem pro metodiku přizpůsobenou českým podmínkám.

V říjnu roku 2019 byla zveřejněna druhá edice evropské Metodiky pro tvorbu a implementaci plánu udržitelné městské mobility. Jejími autory je tým zpracovatelů pod vedením německé konzultační společnosti Rupprecht Consult. Oproti metodice z roku 2013 staví nová verze na prvních reálných zkušenostech s implementací konceptu plánování udržitelné městské mobility (SUMP 1.0).

2.4 Evropské cyklistické dokumenty

2.4.1 Stanovisko Evropského výboru regionů – Plán EU pro cyklistiku 2017/C088/10

Aktivní módy dopravy jako hlavní priorita – na všech úrovních správy včetně financování.

POLITICKÁ DOPORUČENÍ EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ Posun paradigmatu a plán EU pro cyklistiku (uvedeno prvních pět doporučení)

1. připomíná, že od 50. let 20. století byla na mnoha místech v celé Evropě v rámci dopravního plánování a plánování měst a využívání půdy soustavně dávana přednost individuální motorové dopravě před aktivní mobilitou a veřejnou dopravou. Používání automobilu se stalo převažujícím způsobem dopravy – často i při cestování na krátké vzdálenosti. Tento vývoj měl rozhodující podíl na řadě závažných problémů, zejména v oblasti změny klimatu, znečištění ovzduší, hluchosti, snížení bezpečnosti silničního provozu, přetížení komunikací, nízké kvality veřejného prostoru, segregace ve využívání území, závislosti dopravního sektoru na ropě, omezení kupní síly spotřebitelů, nedostatku fyzické aktivity u velké části obyvatelstva. Právě z nedostatku fyzické aktivity vyplývají další následné problémy (např. zpomalení vývoje motorických dovedností zejména u dětí, nadváha, poruchy soustředění atd.);

2. požaduje v zájmu řešení těchto problémů, aby došlo k posunu paradigmatu v dopravě a strategiích

⁸ JASPERS představuje partnerství Evropské komise (generálního ředitelství pro regionální politiku), Evropské investiční banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj a Kreditanstalt für Wiederaufbau. Jedná se o nástroj technické pomoci pro dvanáct zemí EU, které přistoupily k EU v letech 2004 a 2007. Poskytuje dotyčným členským státům podporu potřebnou k přípravě kvalitních velkých projektů, které budou spolufinancovány z finančních prostředků EU.

územního plánování a využití území, což vyžaduje novou udržitelnou hierarchii dopravních prostředků, v níž jsou prioritou pobídky a opatření ke zvýšení bezpečnosti a přitažlivosti aktivních způsobů dopravy (chůze a cyklistiky), doprovázené na druhém místě podporou veřejné dopravy, na třetím rozvojem sdílení a společného používání aut a na posledním soukromou individuální automobilovou dopravou. Tato hierarchie by umožnila nezbytnou integraci různých druhů dopravy. Musí se to promítnout do všech aspektů dopravního plánování, včetně upřednostnění dopravního toku uživatelů aktivních způsobů dopravy, investic do infrastruktury, přidělování silničního prostoru, upřednostnění v rámci pravidel silničního provozu atd.;

3. potvrzuje, že k posunu paradigmatu v oblasti dopravní politiky je zapotřebí společné úsilí všech správních úrovní od místní a regionální po vnitrostátní, evropskou, či dokonce globální. Doufá, že za tímto účelem proběhne větší integrace mezi různými úrovněmi plánování, zejména místní a regionální, jež by zahrnovala aktivní zapojení všech subjektů občanské společnosti, včetně podniků, nevládních organizací, odborů, akademické obce atd.;

4. poukazuje na to, že je nezbytné v rámci nástrojů územního plánování podpořit lepší přístupnost zastávek veřejné dopravy pro pěší a cyklisty a v návaznosti na logistické uzly systému vytvářet bezpečná, všem přístupná a atraktivní místa a parkovací zařízení pro jízdní kola a případné sdílení jízdních kol;

5. zdůrazňuje, že změny politik a přidělování zdrojů, jak personálních, tak finančních, se dějí na základě ambiciózních politických záměrů, a proto doporučuje Komisi, aby prosazovala cíl zdvojnásobit v průběhu příštích 10 let podíl cyklistiky v členských státech EU (ze současného zhruba 7–8 % podílu přesunů na kole v rámci všech druhů dopravy na zhruba 15 %);

2.4.2 Panevropský plán cyklistické dopravy

Už od roku 2015 se připravuje tzv. Panevropský plán cyklistické dopravy. Finální verze dokumentu by měla být přijata ve Vídni na jaře 2021 na 5. schůzce na nejvyšší úrovni, kam budou pozváni ministři dopravy, zdravotnictví a životního prostředí členských zemí UNECE.

Jedná se o klíčový dokument, který se má stát základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, vzniká pod hlavičkou Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP)⁹. Díky němu by se mohly v dohledné době zlepšit podmínky pro cyklisty a pěší také v České republice. K vypracování společného celoevropského strategického plánu na podporu cyklistiky se zavázaly vlády členských zemí podpisem tzv. Pařížské deklarace v dubnu 2014. Každá evropská země má trochu jiné zvyklosti i zázemí. Panevropský program je určený pro politiky na všech úrovních – jde o to nabídnout všem informace a dobré příklady praxe, které fungují. Díky společné evropské strategii by mělo být snadnější vyměňovat si příklady dobré praxe v oblasti opatření, která vytvářejí prostředí přátelská pro cyklistiku na evropské úrovni.

Jaká jsou doporučení?

1 PŘÍPRAVA A REALIZACE NÁRODNÍCH CYKLISTICKÝCH POLITIK A STRATEGIÍ S PODPOROU NÁRODNÍHO CYKLISTICKÉHO PLÁNU

1.1 Příprava (a/nebo aktualizace) a realizace národního cyklistického plánu

1.2 Vytvoření silných „cyklistických pracovních skupin“ & jmenování národního cyklistického koordinátora

⁹ <https://thepep.unece.org/>

1.3 Vytvoření národního znalostního centra / “Cyklistické akademie” pro účely vzdělávání odborníků a zvyšování dovedností

2 AKTUALIZACE REGULAČNÍHO RÁMCE PRO PODPORU CYKLISTIKY

2.1 Posouzení možností pro integraci regulačních předpisů na podporu cyklistiky a zvýšení bezpečnosti cyklistů do vnitrostátních pravidel silničního provozu

2.2 Snížení limitu pro nejvyšší povolenou rychlost zajistí vhodnější podmínky pro pohyb cyklistů na dopravních komunikacích

2.3 Aktualizace a harmonizace specifických regulačních pravidel pro motorová vozidla a jejich vybavení

3 ZAJIŠTĚNÍ UŽIVATELSKY PŘÍJEMNÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

3.1 Definování a další rozvoj metodologie a monitoring realizace transevropské cyklistické sítě

3.2 Koordinování přípravy, realizace a údržby transevropských, národních, regionálních a místních sítí cyklotras a cyklostezek

3.3 Standardizace cyklistické infrastruktury

4 UDRŽITELNÉ INVESTOVÁNÍ A EFEKTIVNÍ MECHANISMY FINANCOVÁNÍ

4.1 Nastavení udržitelných národních programů financování rozvoje cyklistiky

4.2 Zahájení úzké spolupráce s mezinárodními finančními institucemi, která pomůže zajistit financování cyklistické infrastruktury v rámci investičních plánů pro cyklistickou infrastrukturu

4.3 Zohlednění cyklistiky a jejího vlivu v investičních rozhodnutích

5 ZAČLENĚNÍ CYKLISTIKY DO PROCESŮ PLÁNOVÁNÍ A PODPORA MULTIMODALITY

5.1 Začlenění cyklistiky do všech plánů týkajících se infrastruktury

5.2 Zohlednění cyklistiky v územních plánech a stavebních předpisech

5.3 Podpora multimodality mezi veřejnou, cyklistickou a pěší dopravou

6 PODPORA CYKLISTIKY PROSTŘEDNICTVÍM POBÍDEK A MANAGEMENTU MOBILITY

6.1 Zavedení fiskálních pobídek na podporu rozvoje cyklistiky

6.2 Finanční podpora pro jízdní kola (elektrokola, nákladní kola atd.) vhodná pro komunity, spolky, firmy a spotřebitele

6.3 Podpora cyklistiky prostřednictvím managementu mobility

7 POSÍLENÍ ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI

7.1 Využití cyklistiky jako nástroje na podporu fyzické aktivity a zdraví obyvatel

7.2 Zdůrazňování zdravotních přínosů jízdy na kole a jejich začlenění do příslušných politik a strategií

7.3 Posílení bezpečnosti cyklistů

8 ZKVALITNĚNÍ STATISTIK NUTNÝCH PRO EFEKTIVNÍ MONITORING A BENCHMARKING V OBLASTI CYKLISTIKY

8.1 Zajištění spolehlivých statistických údajů, které jsou nezbytné pro monitorování stavu cyklistiky

8.2 Pomoc státům při shromažďování souvislých a srovnatelných údajů na mezinárodní úrovni

8.3 Rozvoj a praktické využití společných nástrojů, které pomohou zdůraznit přínosy cyklistiky

9 ROZVOJ CYKLOTURISTIKY

9.1 Zakládání národních koordinačních center pro cykloturistiku

9.2 Vytvoření národního programu na podporu služeb přátelských vůči cyklistům

9.3 Přijetí a implementace vnitrostátních norem pro značení sítí cyklotras

10 VYUŽITÍ NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A INOVACÍ

10.1 Zavedení otevřených norem pro výměnu dat

10.2 Využití chytrých dat pro rozvoj kvalitních podmínek pro cyklisty

10.3 Podpora inovativních jízdních kol pro účely logistiky

K vypracování společného **celoevropského strategického plánu na podporu cyklistiky** se zavázaly vlády členských zemí podpisem tzv. Pařížské deklarace v dubnu 2014. Tento dokument definuje pět klíčových okruhů, které je potřeba řešit.

Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme) vznikl v roce 2002 pod hlavičkou UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Program spojuje témata dopravy, zdraví a životního prostředí, jeho hlavním cílem je mimo jiné podporovat udržitelnou mobilitu, omezovat negativní dopady dopravy jako jsou emise nebo hluková zátěž či podporovat bezmotorovou dopravu. PEP sdružuje země Evropy, Střední Asie a Severní Ameriky¹⁰.

2.4.3 Důsledek pro Českou republiku

- Zahrnutí cyklistiky (aktivní mobility) do Kritérií pro zadávání zelených veřejných zakázek (green public procurement) a dalších opatření, posilujících postavení cyklistiky v rámci rozvoje mobility.
- Užší integrace veřejné a cyklistické dopravy prostřednictvím poskytování cyklistické infrastruktury v uzlech veřejné hromadné dopravy (B+R) a plynulá integrace se systémy hromadné dopravy.
- Návaznost na opatření a možnosti financování: zahrnutí podmínek pro koeficienty a standardy parkovacích míst pro kola pro rekonstrukce a nové stavby terminálů veřejné dopravy, standardů pro bezbariérovost a koeficientů pro minimální počet míst pro jízdní kola v prostředcích veřejné dopravy.
- Podpora nízkorizikových cyklistických opatření s nízkými investičními nároky a vysokým dopadem, zejména v jádrech měst (např. cykloobousměrek v jednosměrných komunikacích umožňujících zřízení dle technických podmínek).
- Návaznost na opatření a možnosti financování: zjednodušení procesu schvalování nízkorizikových opatření s preferencí plošných opatření (konzistentních na úrovni měst) po vzoru automatické realizace cykloobousměrek v rámci obytných zón a zón 30 dle TP 179.
- Podpora pořizování cyklistických generelů a auditů ve městech a v krajích a preferenční implementace opatření navržených v rámci generelů cyklistické dopravy a plánů udržitelné mobility pro města.

¹⁰ <http://www.unece.org/thepep/en/welcome.html>

- Podpora výzkumů, prověřujících možnosti nahrazení lehkých nákladních vozidel nákladními koly na úrovni měst v rámci dotačních programů agentur. Zřízení dotačního titulu MŽP/MD určeného pro podniky, zaměřeného na nahrazení LNV cargo koly v rámci měst.
- Legislativní a finanční podpora jízdních kol a elektrokol pro služební účely, podpora tvorby a implementace plánů institucionální mobility, možnost proplácení cestovních náhrad, daňových úlev pro dojíždějící na kole a jiných fiskálních pobídek. Zahrnutí prověřování možnosti zakoupení kol včetně elektrol namísto osobních a lehkých užitkových vozidel v rámci zelených veřejných zakázek (Plán EU pro cyklistiku 2017/C088/10).
- Zřízení dotačního titulu MŽP na nahrazení služebních vozů jízdními koly a elektroky; realizace studie prověření možnosti a efektivnosti jednotlivých fiskálních opatření na podporu služební cyklo dopravy v rámci úřadů a podniků – odpočet nákupu elektrokol z daní, umožnění cestovních náhrad při jízdě na kole, finanční kompenzace dojížděky do práce na kole dle dojížděkové vzdálenosti atd.
- Zpracování kvalitních generelů založených na podrobných datech o cyklistické dopravě: financování a preferenci cyklistických opatření nelze navázat na existující hodnoty intenzit cyklistické dopravy; střednědobý plán financování cyklistické dopravy by měl vycházet z rostoucího potenciálu pro nahrazení jiných modů dopravy v rámci cest nebo řetězců cest.
- Rozvoj služeb MaaS (Mobility-as-a-Service) ve všech druzích dopravy včetně cyklistické dopravy s investičním zapojením dalších stran a soukromého sektoru.
- Podpora spolufinancování integrovaných systémů veřejné dopravy a bikesharingu, podpora nízkoemisní mobility ve městech prostřednictvím specifických fiskálních pobídek pro poskytovatele služeb cyklistické dopravy (logistických, služeb bikesharingu aj.).
- Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

3 Udržitelná městská mobilita v českém kontextu

Strategický dokument pro sektor dopravy v České republice je *Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050* (Dopravní politika ČR), který identifikuje nutnost řešit dopravní problémy ve městech a aglomeracích, kde se koncentrují přepravní potřeby v podmínkách nedostatečného dopravního prostoru. Tato Dopravní politika ČR doporučuje zavádění zpoplatnění vjezdu do center měst a omezování parkovacích příležitostí v historických centrech a zdůrazňuje významnou roli veřejné hromadné dopravy, bezmotorové dopravy a sdílení aut, zvyšování atraktivity veřejné dopravy a zavádění systémů parkování Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) a Kiss and Ride (K+R) u kapacitních železničních tratí v předměstské oblasti.

3.1 Strategický rámec Česká republika 2030

Na národní úrovni je strategickým rámcem dokument *Česká republika 2030*, který je výsledkem několikaletého procesu koordinovaného Úřadem vlády České republiky. Je dokumentem, který udává směr, jímž by se měl rozvoj naší země a společnosti vydat v příštích desetiletích. Dokument je opřen o dva významné koncepty – kvalitu života a udržitelný rozvoj, které promítá do všech klíčových oblastí. Jeho naplnění by mělo zvýšit kvalitu života v České republice a nasměrovat naši zemi k rozvoji, který bude udržitelný po sociální, ekonomické i environmentální stránce. Dokument vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni. Vládou ČR byl schválen v dubnu 2017. Dokument je zveřejněn na www.cr2030.cz. Cílem pro oblast městské mobility je podporovat integrovanou/inkluzivní dopravu, jejímž základem jsou potřeby nás lidí. Středem pozornosti politiky je tak hlavně člověk a jeho životní pohoda. Ta není možná bez zohledňování potřeb všech skupin obyvatelstva, a tedy i snižováním nerovností ve všech oblastech života (např. daných pohlavím, etnicitou či věkem). Pokud má být SUMP 2.0. ve městech funkční, pak stejně musí vycházet z tohoto vyššího strategického dokumentu.

Koncepce městské a aktivní mobility rovněž vychází z doporučení Strategického rámce ČR 2030 v následujících oblastech:

Oblast 1. Lidé a společnost (aneb pozornost je zaměřena na člověka). Doprava a mobilita je prezentována v kontextu subjektivně vnímané životní pohody obyvatel (well-being). Pokud má člověk dostatek finančních prostředků, stabilní rodinné zázemí, pak je doprava a mobilita vnímána jen z pohledu různých životních stylů. Kdo je aktivní, přirozeněji si vybírá ke svým denním cestám chůzi a jízdní kolo. Jiný bude preferovat zase osobní automobil. Životní pohoda, způsob dopravy a mobility je ale závislá na řadě dalších faktorů, jako je úbytek pracovních sil, zdraví a další. Nemoci oběhové soustavy v roce 2013 byly hlavním důvodem pro 47 % všech úmrtí. Nemocím lze ale předcházet nejen osobním přístupem, ale i tvorbou veřejného prostoru, které svým způsobem ovlivňuje také náš životní styl. Až 80 % nemocí by šlo předcházet úpravou životního stylu i změnou prostředí, které bude podporovat zdraví. I tyto otázky je třeba reflektovat v otázkách dopravy a mobility. Dále je nutné pracovat s demografickým vývojem, který jednoznačně směřuje ke stárnutí společnosti. Cílem je pak stáří prožít ve zdraví a v životní pohodě, jehož součástí je opět výběr dopravního prostředku. Doporučená opatření:

- Podporovat participaci seniorů na veřejném životě, prohlubovat mezigenerační spolupráci a posílit zapojení starších osob do dobrovolnických aktivit

- Informovat o všestranných přínosech práce z domova (zvýšení dostupnosti práce z venkovských oblastí, omezení vynucené mobility ad.) a sdílet příklady dobré praxe v této oblasti za současného rozvoje a sdílení veřejných služeb v území. (zaměstnavatelé, odborové svazy, MPSV)
- Zajistit a všestranně podporovat a rozvíjet základní spolupráci rodiny a školy a větší participaci rodičů na vzdělávání svých dětí.
- Metodicky a finančně podporovat vytváření a zavádění akčních plánů čisté a udržitelné mobility a to z pohledu zdravého životního stylu, který je podporován prostřednictvím vyšších veřejných výdajů s důrazem na primární prevenci nemocí a podporu zdraví v průběhu celého života. Aspekt zdravého životního stylu mají zohlednit specifické cíle při přípravě regionálních strategií (urbánní rozvoj, rozvoj municipalit, plánování dopravy, volnočasové aktivity apod.

Oblast 2. Hospodářský model (aneb pozornost je zaměřena na ekonomiku). Udržitelný hospodářský model je takový, který zajistí, že hospodářství dokáže dlouhodobě zvyšovat rozsah a kvalitu poskytovaných služeb a statků, a to co nejefektivnějším a nejšetrnějším způsobem, tedy s co nejnižšími náklady a s vynaložením co nejmenšího objemu přírodních zdrojů. K výkonu ekonomiky v dlouhém období přispívá i dopravní infrastruktura: silniční a železniční síť, infrastruktura letecké dopravy, vodní cesty a obecně rovině schopnost přepravovat lidi a zboží); Udržitelnost dopravní infrastruktury je dána schopností poskytovat služby obecného ekonomického zájmu v dostatečném rozsahu za přijatelnou cenu v ekonomicky efektivních systémech (při plném pokrytí nákladů uživateli, avšak zahrnutím i některých pozitivních externalit do výnosů).

Doporučená opatření:

- Podporovat energeticky efektivní železniční a veřejnou hromadnou dopravu. (MD ve spolupráci s MMR)
- Snižují se emise skleníkových plynů a náročnost produktu na tyto emise. Jedná se nejen o klasickou vazbu na ekologicky čistá vozidla, ale je potřeba hovořit o podpoře elektrokol i citylogistiky, kdy na krátké vzdálenosti by měla být preferována cargokola. S tím je spojen i příslušný odvětvový průmysl.
- Provádět osvětové aktivity v oblasti oběhového hospodářství na všech úrovních: jedinci, veřejná správa, vzdělávací zařízení na všech stupních, průmyslové a zaměstnavatelské svazy, asociace, sdružení a další. V kontextu SUMP 2.0. má význam recyklace, např. využití oprav silnice, kdy bývá k dispozici kvalitní živičný recyklát, který může být použit na opravu polních cest. Dále se jedná o sdílení produktů, v kontextu SUMP 2.0. s vazbou na Car sharing, Bike sharing, atd.

Oblast 3. Odolné ekosystémy (aneb pozornost je zaměřena na životní prostředí). Krajinný ekosystém schopný odolávat destabilizujícím vlivům je základní podmínkou dalšího vývoje lidské společnosti. Krajinu přitom zásadně ovlivňují zejména způsoby hospodaření v ní, rozvoj sídel a technické, zejména dopravní infrastruktury. V posledních letech se pak stále významněji uplatňuje vliv změny klimatu, která ovlivňuje složení a vývoj ekosystémů a tedy i zajištění jejich klíčových služeb. Jedním z nejzávažnějších problémů dopravy měst a obcí je znečištění ovzduší emisemi, které mají rizikový vliv na zdraví člověka. Dopravní provoz produkuje velké množství znečišťujících látek a zatěžuje obyvatele nadměrným hlukem. Dopravní infrastruktura má také vliv na fragmentaci krajiny. Při návrhu uličního prostoru je třeba vyzdvihnout roli přírody, zeleně ve městě, neboť příroda je důležitou součástí každodenního života. Současná krajina postrádá spojitou a dostatečně hustou síť místních cest. Součástí komplexních snah o zlepšení stavu krajiny tedy musí být i obnova historických cest, které znovu zpřístupní krajinu člověku.

Doporučená nepřímá opatření:

- Realizovat komplexní pozemkové úpravy přednostně v územích nejvíce ohrožených dopady změn klimatu, a to s dostatečným důrazem na zvýšení retence vody v krajině (tj. v ploše povodí). Jedná se o nepřímou vazbu na SUMP 2.0. Mnoho cest v krajině, které ovlivní podporu i aktivní mobility, může být realizována právě prostřednictvím pozemkových úprav (MZe).
- Realizovat opatření vyplývající z plánů dílčích povodí, zahrnující revitalizační a renaturační opatření na vodních tocích a podporující i ekologicky orientovanou správu říční sítě ČR. (MZe, MŽP). Pokud je vybudována (plánuje se) protipovodňová hráz, pak je potřeba i s její využitím pro aktivní mobilitu.

Oblast 4. Obce a regiony. Tato oblast je nejvíce spojena s termíny, které se používají při zpracování plánů udržitelné městské mobility, mezi které patří např. rostoucí prostorová mobilita – suburbanizace, zhoršená veřejná dopravní obsluha, více obyvatel je ohroženo hlukem, dojíždka za prací, do škol (mimo hranice obce), kvalita ovzduší, emise a imise, spolupráce státu, kraje a města, růst významu nestátních aktérů, atd. Víze pro města: „*V návaznosti na rostoucí prostorovou mobilitu se budou postupně odklánět nové dopravní politiky ve městech od jednostranné preference a zvýhodňování individuálního automobilismu a budou brát ohled na širší potřeby obyvatel vyvolané jak demografickými změnami (stárnutí městské populace) tak i měnícím se životním stylem ve městech. Bude docházet k výrazným administrativním restrikcím a zpoplatnění vjezdu a parkování osobních automobilů v některých oblastech měst. Tento trend bude kompenzován rozvojem infrastruktury pro cyklistiku a pěší provoz, sdílením dopravních prostředků a služeb a vytvářením kompaktních, pěšky dostupných sousedství. Základní páteří pro zajištění mobility v regionech bude spolehlivá, energeticky úsporná a nízkoemisní veřejná doprava. Ač bude nadále poskytována jednotlivými dopravci, bude na regionální a později i na národní úrovni integrována do dopravního systému s navzájem provázanými jízdními řády, sjednocenými podmínkami přepravy, vzájemným uznáváním jízdních dokladů, minimalizací přestupních vzdáleností mezi jednotlivými druhy dopravy a jednotným informačním systémem. Zároveň bude propojena s ostatními druhy dopravy systémy jako Bike and Ride, Park and Ride a Kiss and Ride.*“

Doporučená opatření:

- Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování. Na základě zjištěných deficitů by měly obce, případně u záměrů nadmístního významu rovněž kraje, vymezit ve své územně plánovací dokumentaci plochy pro chybějící veřejnou infrastrukturu (pokud nejsou již vymezeny) a dle potřeby podmínit rozvoj souvisejících zastavitelných ploch vybudováním příslušné veřejné infrastruktury. (obce, kraje)
- Vazba na venkovské a periferní oblasti - formou inovativních přístupů a příklady dobré praxe podporovat alternativy srovnatelné s kvalitou života ve městech, např. koordinace zajišťování služeb pro občany (vysokorychlostní internet, soutěže na energie a mobilní tarify pro občany, inovativní postupy pro vlastní energetické zdroje obce i pro občany, taxi pro seniory i pro mladé rodiny).
- Města pořádají architektonické a urbanistické soutěže. (MMR, MF)
- Posilovat environmentálně šetrnou údržbu veřejných prostranství včetně zeleně. (obce)
- Především na ORP zavádět institut městského architekta, tedy osoby znalé urbanismu, která pomáhá formovat názor obce při tvorbě územně plánovacích a strategických materiálů. (obce)
- Podporovat participaci veřejnosti při přípravě zadání projektů staveb, např. pro stavby veřejných budov nebo projektů na výstavbu či revitalizaci veřejných prostranství. (obce)
- Zajistit v rámci územního plánování rozpracování obecnějších dokumentů (zásady územního rozvoje, územní plán) konkrétnějšími, které se více zabývají urbanistickým detailem (územní

studie, regulační plány). Těmito nástroji lze podrobněji řešit např. podobu veřejných prostranství, včetně uličního parteru atd. (obce)

- Posílit propagaci příkladů dobré praxe participace veřejnosti při přípravě strategií, koncepcí a plánů. (kraje, obce, MV, MMR, MŽP)
- Podporovat udržitelný rozvoj obcí prostřednictvím participativního plánování. (MŽP, MMR)
- Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích.
- Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty a cyklistky.
- Významně se zvyšuje počet bezemisních a nízkoemisních vozidel.
- Ve velkých městech zavést veřejně garantované systémy pro sdílení aut a jízdních kol (tzv. carsharing a tzv. bikesharing). (MD, obce)
- Vybavovat vozový park orgánů státní správy, samosprávy i státních podniků vozidly čisté mobility.
- Je žádoucí, aby dobíjecí stanice u parkovacích míst byly organickou součástí výstavby budov.
- Ústřední státní správa metodicky podporuje a rozvíjí nástroje udržitelného rozvoje municipalit.
- Územní veřejná správa má dostatečné institucionální kapacity pro výkon agendy udržitelného rozvoje.
- Realizovat vzdělávací aktivity pro realizátory a nové zájemce o nástroje řízení a zvyšování kvality veřejné správy v oblasti udržitelného rozvoje za účelem růstu kompetencí jejich zaměstnanců. (MV, MŽP, MMR)
- Podporovat sdílení dobré praxe (konference, weby, propagační brožury). (MV, MMR, MŽP, ÚSC)
- Vytvořit komunikační strategii MA21 zahrnující osvětové aktivity ve vztahu k ÚSC. (MŽP)

Oblast 5. Globální rozvoj. V roce 2015 na mezinárodní úrovni vyvrcholilo několik dlouhodobých procesů, které vedly k přijetí významných multilaterálních dohod v oblastech spojených s udržitelným rozvojem a globálním rozvojem v širším slova smyslu. Nejvýznamnější pro globální směřování k udržitelnému rozvoji bylo nepochybně přijetí Cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, SDGs), které jsou součástí tzv. Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj. Přijetí Agendy 2030 bylo dosaženo po třech letech vyjednávání, která započala na Konferenci OSN o udržitelném rozvoji, pro kterou se vžil název Rio+20. Druhým zásadním milníkem pro globální udržitelný rozvoj je klimatická dohoda přijatá v Paříži na 21. zasedání konference Smluvních stran rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 v Paříži. Jejím cílem je udržet růst průměrné teploty na planetě do konce století pod dvěma stupni Celsia. Obě dohody jsou úzce provázány.

Doporučená opatření:

- Zajistit vertikální koherenci mezi národní a územní úrovní prostřednictvím aplikování doporučení z implementačního dokumentu ke Strategickému rámci Česká republika 2030 při zpracování strategických a koncepčních dokumentů

Oblast 6. Dobré vládnutí. Tato oblast mění pojetí vztahu mezi vládnutím (governance) a udržitelným rozvojem, resp. udržitelnou městskou mobilitou. Nově se pracuje s termínem dobrého vládnutí jako jednoho z rozměrů kvality života. Ve všech případech se přitom bere ohled jak na potřebu vládnout dlouhodobě efektivně, tak na potřebu vládnout demokraticky. Právě obojí dohromady je chápáno jako dobré vládnutí (good governance). Neexistuje však žádné společné a zároveň přesné vymezení tohoto dobrého vládnutí. Hodnotové ukotvení různých vymezení dobrého vládnutí není příliš reflektováno. Nicméně Akademie doporučuje se při zpracování SUMP 2.0. řídit těmito hodnotami, neboť plán je spojen s otázkou politické vůle, či ochoty řešit danou problematiku.

Doporučená opatření:

- Strategické dokumenty založit na dostupných znalostech, datech a informacích, dále musí vymezit řešené problémy vč. hodnotového kontextu a vysvětlit, jakým způsobem se budou tyto problémy v souladu se strategickým materiálem řešit (tzv. teorie změny).
- Provázet strategickou práci / strategické dokumenty s rozpočtováním.
- Strategické dokumenty by měly určovat hlavně smysl aktivit, účel, avšak pokud možno neomezovat škálu aktivit vedoucích k danému účelu. Všude, kde to bude účelné, by měly strategické dokumenty přenášet rozhodovacích pravomoci a zároveň odpovědnosti za své naplnění na nižší úroveň/výkonné orgány/liniové pracovníky.
- Přípravě strategických dokumentů a práci s nimi – jak v případě státní správy, tak samosprávy - dát charakter participativní, otevřený občanské a odborné veřejnosti.
- Strategické dokumenty ve veřejné správě navzájem provázat, se střešní úlohou ČR 2030.
- Naplňování strategických materiálů vyhodnocovat, tedy posuzovat, zda bylo dosaženo cílů, které formulovaly.
- Veřejná správa bude sbírat zejména taková data a informace, která umožňují posoudit dopad systémů veřejných služeb, produktů a obecně opatření na kvalitu života v ČR, resp. která umožňují vyhodnocovat prováděné veřejné politiky. Dlouhodobý sběr dat a informací provázat se strategickými záměry organizací veřejné správy.

3.2 Národní metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility

Na národní úrovni Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v rámci výzkumného projektu č. TD020164 Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni programu OMEGA Technologické agentury ČR zpracovalo v roce 2015 dokument Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky.

Tato národní metodika je v souladu s evropskou metodikou a metodikou JASPERS pro kohezní státy. Metodika zohledňuje specifika českých měst, neboť situace je do značné míry od zahraničních měst odlišná a doporučuje zpracovávání Plánu udržitelné městské mobility pro města velikostní kategorie nad 40 tis. obyvatel, zatímco evropská doporučení se týkají měst velikostní kategorie 100 000 obyvatel.

V případě velkých českých měst např. Praha, Brno, Ostrava, Plzeň patří využívání veřejné hromadné dopravy ke špičce v Evropě. Naopak nedostatečně jsou rozvinuty aspekty městské mobility, jako je vyvážený a integrovaný přístup ke všem druhům dopravy – k veřejné a bezmotorové dopravě, bezpečnost silničního provozu, doprava v klidu a v pohybu, městská logistika, řízení mobility, inteligentní dopravní systémy a problematika přístupnosti pro všechny osoby s důrazem na osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, rodiče s dětmi a seniory.

Ve své podstatě z metodiky vyplývá, že příprava plánu udržitelné městské mobility se zakládá na analýze existujících politik, nasměrování plánu včetně územního vymezení, stanovení harmonogramu, návaznosti jednotlivých kroků, zapojení zainteresovaných stran, mezioborové integraci, na vyhodnocení projektů realizovaných v dané oblasti, studií, socioekonomických, demografických dat, dat územního plánování, dat životního prostředí, vlivu dopravy a územního plánování včetně rozmístění funkcí města, získání vzorců dopravního chování, včetně míry automobilizace, obsazenosti vozidel, struktury vozového parku, časové dostupnosti městského centra, módů dopravy, účelů cest, přepravních vztahů.

Národní metodika zmiňuje opatření, jako jsou např. organizační, provozní atd.. Nicméně se však jedná o

nástroje, prostřednictvím kterých lze nastavených cílů dosáhnout. Typovými opatřeními se však metodika zabývá jen okrajově. Plán udržitelné městské mobility musí být dle národní metodiky podroben procesu SEA. Neméně důležitou fází je monitorování a hodnocení jak realizovaných, tak i nerealizovaných kroků pro další naplňování plánu.

Z uvedeného vyplývá, že tvorba Plánu udržitelné městské mobility je založena na podrobných datech. Hlavní charakteristikou Plánu udržitelné městské mobility je jeho komplexnost, neboť strukturou i rozsahem pokrývá více oblastí, které spolu navzájem souvisí, jsou propojeny problematikou mobility a je nutné je řešit jako jeden celek. Jako jeden celek pak přispívá k rozvoji regionu, kde se dané město mající Plán udržitelné městské mobility nachází. Nastavování opatření velmi úzce souvisí se zohledněním místních podmínek a dílčích specifíků jednotlivých měst, což metodika již dále nerozpracovává. Národní metodika v části Návrh opatření se zaměřuje na volbu opatření ve smyslu vzájemného spolupůsobení vybraných opatření a uvádí faktory, které je třeba při výběru vhodných opatření zvážit. Patří mezi ně příspěvek k naplnění cíle, náklady a finanční náročnost, časový rámec, jeho působnost, územní plánování, životní prostředí, emise skleníkových plynů, kvalita ovzduší a míra hluku, údržba a provozní náklady.

Zásadním krokem dle národní metodiky v celém procesu tvorby Plánu udržitelné městské mobility je oblast návrhů aktivit (záměrů k realizaci), pro něž je nutné stanovit opatření pro jejich naplnění, přičemž je nutné si uvědomit, že opatření musí být navržena tak, aby se navzájem doplňovala a neměla protichůdný účinek. Řešené oblasti jsou v principu soustředěny na infrastrukturní, provozní, organizační a systémové. Národní metodika doporučuje následující oblasti řešení:

- parkovací politika (omezení, zpoplatnění parkování),
- ekologická vozidla a paliva,
- městská logistika,
- strategie regulující dopravní poptávku (omezení vjezdu, emisní zóny, zpoplatnění parkování),
- management mobility, tj. řízení poptávky po dopravě (agentury poskytující poradenství v oblasti mobility, (malé) plány mobility pro organizace, ekonomické zvýhodňování používání jiné než automobilové dopravy ze strany zaměstnavatelů),
- nové možnosti služeb veřejné dopravy (dopravní dostupnost pro seniory a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, integrace dopravy),
- dopravní telematika (inteligentní dopravní systémy zejm. na řízení a regulaci dopravy, elektronické jízdenky, poskytování informací),
- zvýšení počtu dopravních možností, resp. alternativ k individuální automobilové dopravě (car-sharing, sdílené jízdy, chůze, cyklistika).

Ani evropská, ani národní metodika však nemohou postihnout všechny aspekty individuálních požadavků jednotlivých měst. Proto je nutné brát výstupy metodik jak evropské, tak i národní, jako vodítko k vytvoření vlastní obsahové kostry problematiky tvorby Plánu udržitelné městské mobility a doplnit ji právě o individuální potřeby a požadavky měst v daném území a čase, což může generovat individuálnost, někdy i ojedinělost Plánu udržitelné městské mobility.

V návaznosti na aktualizovanou evropskou metodiku SUMP 2.0. je aktualizována i česká *Metodika pro tvorbu a implementaci plánu udržitelné městské mobility (tzv. SUMP 2.0.)*, a to týmem ve složení FD ČVUT

v Praze, Univerzita Pardubice a VŠE v Praze v rámci projektu MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility za finanční podpory TAČR (TL02000400). Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. koordinuje participační proces a spravuje webový portál www.akademiamobility.cz určený k prezentaci nové metodiky. Metodika SUMP 2.0. bude hotová na přelomu let 2020 / 2021.

Česká metodika je pro města doporučující. Povinná je pouze v případě, že město žádá o spolufinancování svých projektů z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu doprava nebo Integrovaného regionálního operačního programu. Tento soulad kontroluje Komise pro posuzování dokumentů městské mobility.

Zásadním krokem dle národní metodiky v celém procesu tvorby Plánu udržitelné městské mobility je oblast návrhů aktivit (záměrů k realizaci), pro něž je nutné stanovit opatření pro jejich naplnění, přičemž je nutné si uvědomit, že opatření musí být navržena tak, aby se navzájem doplňovala a neměla protichůdný účinek. Národní metodika doporučuje následující oblasti řešení:

- Strategické plánování
- Komunikační strategie, participační proces
- Implementaci opatření, která jsou v principu rozdělena na infrastrukturní, provozní, organizační a systémová.
 - veřejná doprava, včetně nových možností služeb veřejné dopravy (dopravní dostupnost pro seniory a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, integrace dopravy),
 - aktivní mobilita
 - parkovací politika (omezení, zpoplatnění parkování),
 - ekologická vozidla a paliva,
 - městská logistika,
 - strategie regulující dopravní poptávku (omezení vjezdu, emisní zóny, zpoplatnění parkování),
 - management mobility, tj. řízení poptávky po dopravě (agentury poskytující poradenství v oblasti mobility, (malé) plány mobility pro organizace, ekonomické zvýhodňování používání jiné než automobilové dopravy ze strany zaměstnavatelů),
 - dopravní telematika (inteligentní dopravní systémy zejm. na řízení a regulaci dopravy, elektronické jízdenky, poskytování informací),
 - zvýšení počtu dopravních možností, resp. alternativ k individuální automobilové dopravě (car-sharing, sdílené jízdy, chůze, cyklistika) (Jordová, 2015).

Ani evropská, ani národní metodika, však nemohou postihnout všechny aspekty individuálních požadavků jednotlivých měst. Metodika zohledňuje specifika českých měst a doporučuje zpracovávání Plánu udržitelné městské mobility pro města velikostní kategorie nad 40 tis. obyvatel, zatímco evropská doporučení se týkají měst velikostní kategorie nad 100 000 obyvatel.

Metodika SUMP 2.0. navazuje na metodiku SUMP 1.0., kterou v roce 2015 zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v rámci výzkumného projektu č. TD020164 Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni programu OMEGA Technologické agentury ČR.

3.3 Národní strategie cyklistické dopravy 2013-2020

Cyklodoprava v České republice disponuje strategickým dokumentem (Cyklostrategie 2013 – 2020), který vzhledem k době svého vzniku pokrývá cyklodopravu poměrně komplexním způsobem do jisté míry předvídajícím i boom cyklistické elektromobility. Nová strategie pro období po roce 2020 bude zahrnuta do Konceptu městské a aktivní mobility, čímž bude zdůrazněna role cyklodopravy a pěší dopravy v rámci mobility na krátké vzdálenosti ve všech kategoriích obcí.

Všeobecné cíle

- Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).
- Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky
- Financování a podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.

Specifikace - vytváření finančních a legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, Součásti a příslušenství, § 12 a Silniční pozemek, § 11; Jízdní pruh nebo pás pro cyklisty je součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn. Těleso průjezdního úseku silnice je ohraničeno šířkou vozovky s krajnicemi mezi zvýšenými obrubami chodníků, zelených pásů nebo obdobných ploch.
 - **Popis problému:**
 - Na existujících průtazích silnic. I., II. a III. tříd obcemi správce nemá povinnost řešit infrastrukturu pro cyklodopravu; případně ji nemůže/nesmí financovat (rozšíření komunikace o pruhy pro cyklisty) a udržovat.
 - Při přípravě staveb silnic I., II. a III. tříd (zejm. v extravilánu) není povinností řešit souběžnou infrastrukturu pro cyklisty (zpravidla stezku na samostatném tělese). Tato stezka není součástí souběžné silnice. Nelze tedy vykoupit pozemky i pro stezku v rámci přípravy stavby silnice, vybudovat ji a udržovat.
- Stezky pro cyklisty na protipovodňových hrázích vodních děl. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy – § 58 Ochrana vodních děl, (2) Zejména je zakázáno, a) na ochranných hrázích vysazovat dřeviny, jezdit po nich vozidla, pokud se nejedná o údržbu, s výjimkou míst k tomu určených
 - **Popis problému:** Dle vodního zákona nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) pojižděna žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo jako nemotorové vozidlo tedy nesmí jezdit na hrázích a ani dopravní značení by mu to nemělo umožňovat.
- Není jasně definována možnost použití jízdního kola ke služebním cestám, výše náhrady za použití jízdního kola není stanovena. Váže se k: Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 157 Náhrada jízdních výdajů (2) Použije-li zaměstnanec se souhlasem zaměstnavatele místo určeného hromadného dopravního prostředku dálkové přepravy jiný dopravní prostředek, včetně silničního motorového vozidla, s výjimkou vozidla poskytnutého zaměstnavatelem, přísluší mu náhrada jízdních výdajů ve výši odpovídající ceně jízdného za určený hromadný dopravní prostředek.

- Investor je povinen řešit na svém pozemku požadovaný počet parkovacích míst pro auta, nikoliv pro kola. Váže se k: Zákon č. 183/2006 Sb. Stavební zákon; Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území 501/2006 Sb., ČSN 736110

Specifikace - role bezpečnosti při podpoře cyklistické dopravy

Bezpečnost je nutnou podmínkou pro naplnění cílů Národní cyklostrategie a jedním ze zásadních problémů, proto je v rámci Národní Cyklostrategie bezpečnost jako samostatný specifický cíl zahrnující následující opatření:

- Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat
- Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol
- Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy

Problematika bezpečnosti cyklistické dopravy je podrobně řešena v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu.

Problematika značení

- **Popis problému:** Nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací.

Strategie rovněž obsahuje popis propagace rozvoje cyklistické dopravy.

Úkoly pro další období:

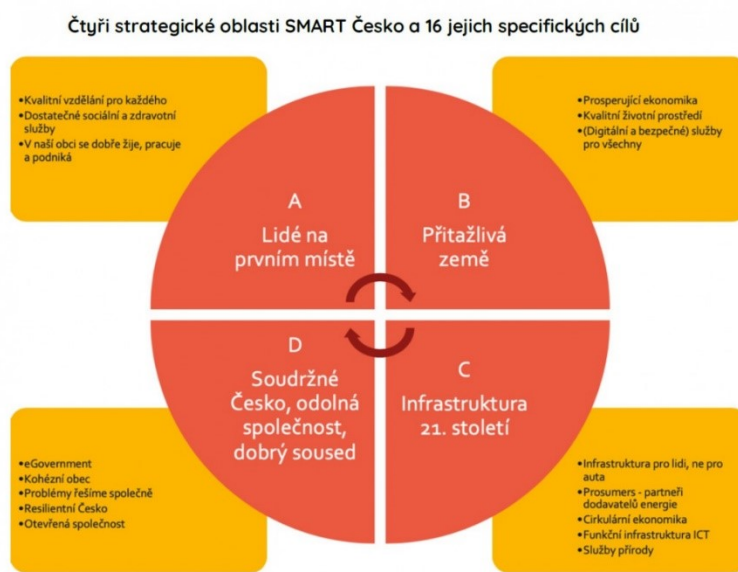
- Koordinace rozvoje cyklistické dopravy v ČR by řešit systematicky a oddělit od propagace rozvoje cyklistické dopravy.
- V oblasti legislativy: TP 179; úkoly související se Silničním zákonem nebo Zákonem o provozu na pozemních komunikacích.
- V oblasti financování je nutné ve spolupráci s kraji zajistit národní mapu potřebnosti budování cyklistické infrastruktury s cílem zvýšení bezpečnosti a harmonizace pokrytí důležitých cyklistických tras na národní úrovni.
- Řešení cyklistické dopravy v intravilánech je výhradně v kompetenci obcí, ve spolupráci s kraji vytvořit podmínky a koordinaci z národní úrovně.
- Vytváření legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
- V rámci existujícího dokumentu vyvstává potřeba definovat druhy aktivní mobility a vymezit legislativní pravidla pro jejich vzájemnou koexistenci a dopravní infrastrukturu, bezpečnost, financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu, kompetence, značení a parkování.
- Ostatní vybraná témata k řešení pro oblast provoz, značení:
 - elektrokola a elektrokoloběžky (harmonizace s definicemi EU).
 - revize potřebnosti zachování společné stezky pro chodce a cyklisty (C9) a úpravy vztahu cyklista vs. chodec na této komunikaci. Nově je možno její funkci vyznačit SDZ C7+E13
 - standardizovat rozlišení ve značení mezi jednosměrnou a obousměrnou stezkou (C8, C9, C10)
 - nepovinné využití cyklistické infrastruktury

3.4 Koncept Inteligentního města/Smart City

Plány udržitelné městské mobility mají velmi úzkou vazbu na koncept Inteligentního města/Smart City. Zatímco cílem Plánu udržitelné městské mobility je zajistit udržitelnou mobilitu města, cílem konceptu Smart City je zajistit optimální funkci odvětví dopravy, energetiky a dalších zejména síťových odvětví, jako například vodohospodářství, odpadového hospodářství, e-governmentu, krizového řízení, prostřednictvím moderních technologií, a to zejména na bázi informačních a komunikačních technologií (ICT).

Analýza vládní koncepce městské a aktivní mobility vychází z tezí projektu Svazu měst a obcí České republiky, který zpracoval "Strategický rámec Smart City" jako vodítko pro představitele obcí a měst při koncipování a implementaci jejich lokálních "Smart City strategií". Koncept SMART City je v tomto projektu chápán jako udržitelný rozvoj obce (nejen) novými prostředky v zájmu občana v rychle se měnící společnosti a nároků občana na správu obce. Pro obce to znamená přistupovat k dobrým řešením v rámci dlouhodobějšího konceptu rozvoje, při vědomí vnějších vlivů na rozvoj obce, potřeby vnitřní soudržnosti a využití nových technických/technologických prostředků, zejména digitalizace.

Dokument obsahuje celkem šestnáct specifických cílů ve čtyřech strategických oblastech, jak ukazuje následující schéma.



V současné době (závěr roku 2020) připravuje MMR vládní Koncept Smart Cities, jejímž hlavním cílem bude rozpracovat tento koncept do konkrétních cílů, opatření, gescí a spolugescí za jejich implementaci, doprovázených návrhem harmonogramu plnění úkolů. Účelem bude nalézt a implementovat vhodná opatření až na úroveň českých měst a obcí.

3.5 Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava hraje v rámci plánů udržitelné městské mobility klíčovou úlohu. Není ale možné ji vnímat pouze v rámci města samotného (tedy MHD), ale v kontextu vazeb se suburbánní oblastí, a tedy v rámci integrovaných dopravních systémů (IDS). Proto je nutná úzká provazba s krajskou objednávkou veřejných služeb. Problematikou se podrobněji zabývá *Koncepce veřejné dopravy a Zákon*

4 Vyhodnocení národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020

Platnost Národní cyklostrategie končí v roce 2020, závěrečné vyhodnocení bude možné proto provést nejdříve v roce 2021. Níže uvedené hodnocení je hodnocením průběžným z roku 2018.

4.1 Revize současného stavu a identifikace nových překážek v legislativě

Legislativní podmínky pro rozvoj cyklodopravy se váží převážně k cíli cyklostrategie: Cíl 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy.

Cyklostrategie v tomto stanovila následující okruhy řešení:

1. **DOPRAVNÍ ZÁKONY** – Realizovat změny v právních předpisech, které se týkají cyklodopravy v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích[1] a vyhlášky č. 30/2001 Sb. Ministerstva dopravy a spojů[2].

2. **SOUVISEJÍCÍ ZÁKONY a PŘEDPISY** – Při novelizaci potenciálně související legislativy a technické literatury (zákonu, vyhlášek technických norem a podmínek, metodických příruček a pokynů) brát vždy zřetel i na potřeby cyklistické dopravy. Samostatné separátní řešení cyklistické dopravy jako takové je zcela nedostatečné, řešení se musí stát integrální součástí ostatních dokumentů (např. zákon o SFDI, o lesích, o vodách, o ochraně zemědělského půdního fondu, zákon o Státním pozemkovém úřadu).

3. **SPECIFICKÁ TECHNICKÁ LITERATURA** – Aktualizovat Technické podmínky 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ a vydat metodický materiál ve formě Technických podmínek k tvorbě, značení a údržbě cyklotras – evropských, národních, regionálních a místních.

Uvedené bylo splněno a je plněno částečně, jedná se o značně ambiciózní a dlouhodobý cíl, jehož plnění se navíc obtížně monitoruje, protože kritéria hodnocení nejsou specifikována. Prováděcí vyhláška 264/2015 Sb.[3], která nahradila původní vyhlášku 30/2001 Sb. k zákonu 361/2000 Sb. přispěla k plnění tohoto cíle cyklostrategie. V tématu 3 – *Specifická technická literatura*, konkrétně v oblasti projektování komunikací pro cyklisty, došlo k velkému posunu zpracování, projednání a schválení nových TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Cyklostrategie dále zmiňuje tyto související právní předpisy, které se týkají cyklodopravy:

- Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy
- Zákon č. 289/1995 Sb., ze dne 3. listopadu 1995, o lesích (lesní zákon)
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- Zákon č. 503/2012 Sb., o Státním pozemkovém úřadu
- Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty

Oblast legislativy je nicméně poměrně důkladně dlouhodobě sledována; již minimálně od r. 2009 s různou intenzitou fungovala Skupina pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy při

Ministerstvu dopravy. Intenzivní projednávání cyklistické legislativy bylo i součástí přípravy a projednávání do projednávání TP 179.

Zřejmě k nejvýznamnější změně z výše uvedených zákonů došlo v Zákonu č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kdy bylo umožněno financovat opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru. Níže je uveden výběr hlavních okruhů, které jsou dosud nevyřešené:

- **Obtížné řešení opatření pro cyklisty v HDP na silnicích ve správě krajů a ŘSD**
- **Souběžná cyklostezka není součástí dálnic, silnic a místních komunikací**

Váže se k: **13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích**, Součásti a příslušenství, § 12 a Silniční pozemek, § 11; Jízdní pruh nebo pás pro cyklisty je součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn. Těleso průjezdního úseku silnice je ohraničeno šířkou vozovky s krajnicemi mezi zvýšenými obrubami chodníků, zelených pásů nebo obdobných ploch.

Popis problému:

- Na existujících průtazích silnic. I., II. a III. tříd obcemi správce nemá povinnost řešit infrastrukturu pro cyklodopravu; případně ji nemůže/nesmí financovat (rozšíření komunikace o pruhy pro cyklisty) a udržovat.
- Při přípravě staveb silnic I., II. a III. tříd (zejm. v extravilánu) není povinností řešit souběžnou infrastrukturu pro cyklisty (zpravidla stezku na samostatném tělese). Tato stezka není součástí souběžné silnice. Nelze tedy vykoupit pozemky i pro stezku v rámci přípravy stavby silnice, vybudovat ji a udržovat.
- **Stezky pro cyklisty na protipovodňových hrázích vodních děl**

Váže se k: **Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon)[5]** a související předpisy – § 58 Ochrana vodních děl, (2) Zejména je zakázáno, a) na ochranných hrázích vysazovat dřeviny, jezdit po nich vozidly, pokud se nejedná o údržbu, s výjimkou míst k tomu určených.

Popis problému: Dle vodního zákona nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) pojížděna žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo jako nemotorové vozidlo tedy nesmí jezdit na hrázích a ani dopravní značení by mu to nemělo umožňovat.

Další, v cyklostrategii nezmíněné okruhy:

- **Není jasně definována možnost použití jízdního kola ke služebním cestám, výše náhrady za použití jízdního kola není stanovena**

Váže se k: **Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce**, § 157 Náhrada jízdních výdajů (2) Použije-li zaměstnanec se souhlasem zaměstnavatele místo určeného hromadného dopravního prostředku dálkové přepravy jiný dopravní prostředek, včetně silničního motorového vozidla, s výjimkou vozidla poskytnutého zaměstnavatelem, přísluší mu náhrada jízdních výdajů ve výši odpovídající ceně jízdného za určený hromadný dopravní prostředek.

- **Investor je povinen řešit na svém pozemku požadovaný počet parkovacích míst pro auta, nikoliv pro kola**

Váže se k: **Zákon č. 183/2006 Sb. Stavební zákon**; Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území 501/2006 Sb.[14], ČSN 736110

Ostatní vybraná témata k řešení:

- elektrokola a elektrokoloběžky (harmonizace s definicemi EU)
- revize potřeby zachování společné stezky pro chodce a cyklisty (C9) a úpravy vztahu cyklista vs. chodec na této komunikaci. Nově je možno její funkci vyznačit SDZ C7+E13
- standardizovat rozlišení ve značení mezi jednosměrnou a obousměrnou stezkou (C8, C9, C10)
- podmínky a požadavky na předjíždění cyklistů ostatními vozidly
- nepovinné využití cyklistické infrastruktury
- světelně signalizační zařízení pro cyklisty
- další, převážně technické okruhy vázané převážně k Zákonu o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcích vyhláškách

4.2 Revize současného stavu a identifikace nových překážek v otázkách financování

Cyklostrategie financování cyklistické infrastruktury věnuje specifický cíl 1 – Zajištění financování cyklistické infrastruktury. Tento cíl dále rozvádí do dílčích cílů a opatření:

- Cíl 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
 - Opatření: Výstavba, Rekonstrukce, Intermodalita
- Cíl 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů
 - Opatření: Opuštěná drážní tělesa, Vodní toky a říční stezky, Polní a lesní cesty
- Cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras CR a tras EuroVelo
 - Opatření: Výstavba problematických úseků, Značení Eurovelo a přeznačení dálkové sítě, Územně analytické podklady

Cyklostrategie nespecifikuje konkrétní cílové hodnoty financování a proto je její vyhodnocení v tomto ukazateli problematické. Vedle hlavního cíle – Zajištění financování cyklistické infrastruktury uvedeného výše je třeba zajistit financování i dalších cílů cyklostrategie, které se věnují bezpečnosti, osvětě i marketingu.

V rámci tohoto projektu byla analyzována podpora cyklistické dopravy (převážně výstavbou cyklistické infrastruktury) v letech 2013–2018. Cílem analýzy financování je:

- shrnutí dostupných (a nedostupných) zdrojů financí pro oprávněné žadatele a typy projektů;
- shrnutí využití zdrojů financí pro podporu cyklistické dopravy v letech 2013–2018;
- analýza silných a slabých míst čerpání zdrojů s ohledem na plnění cílů a
- návrh principů pro financování opatření pro podporu cyklistické dopravy pro další období.

4.2.1 Obecný přehled zdrojů financování cyklistické dopravy v ČR

Hlavní zdroje financování cyklistické infrastruktury a měkkých opatření lze kategorizovat následovně:

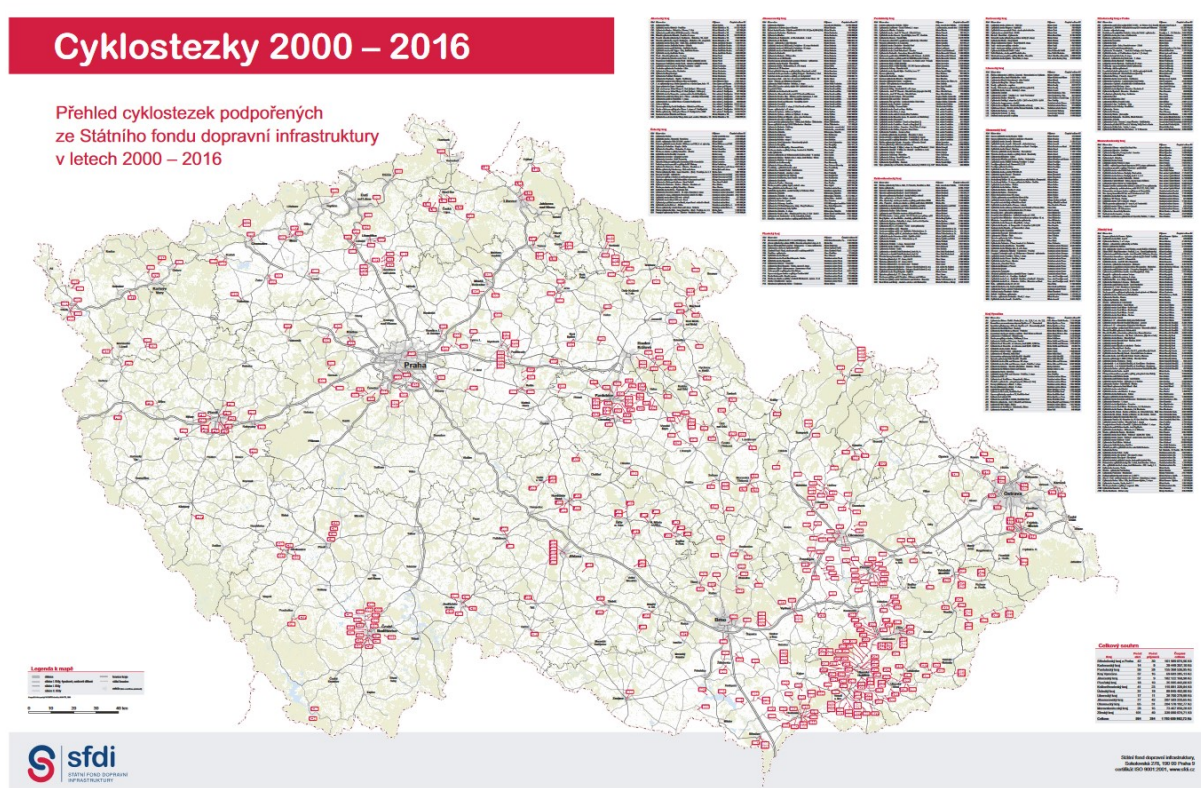
- Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

- Státní fond životního prostředí (SFŽP)
- Strukturální fondy Evropské unie (IROP)
- Programy přeshraniční spolupráce (Interreg)
- Dotační programy krajů a rozpočty obcí (zejména spolufinancování)

4.2.1.1 *Financování ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“*

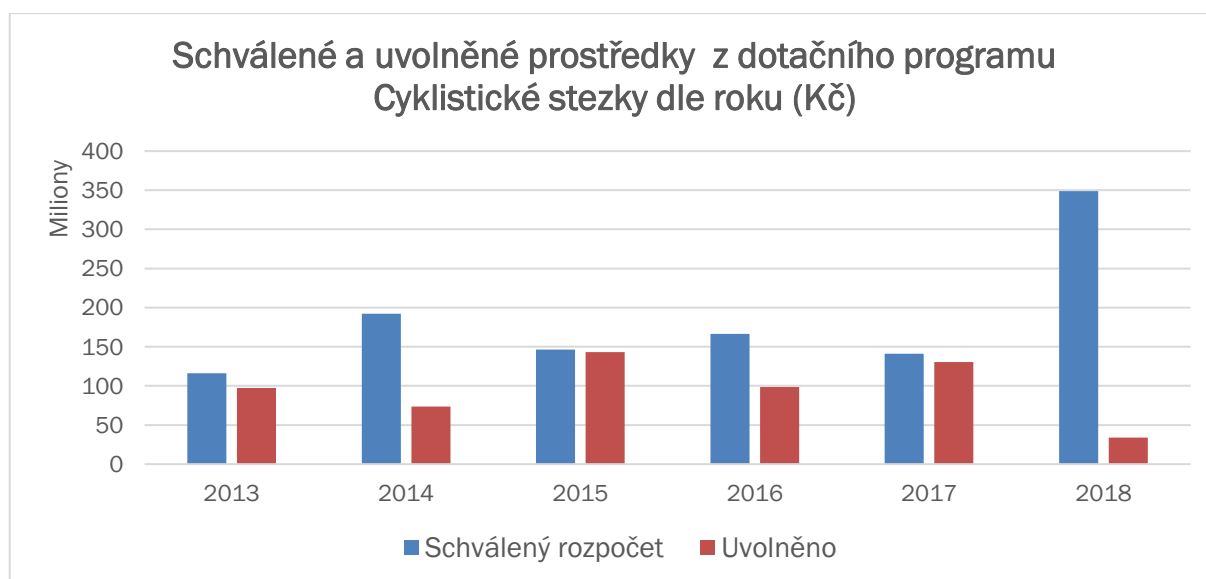
Příspěvky ze SFDI lze čerpat na financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty s 15% spolufinancováním, v případě opuštěných drážních těles s 10% spolufinancováním.

Kritéria pro zdůvodnění projektu a hodnocení jsou bezpečnostní, ekonomická a koncepční, přičemž každoročně je schválena cca polovina podaných projektů v průměrné výši 4 mil. Kč. V roce 2018 výbor SFDI schválil ve srovnání s předchozími lety výrazně vyšší podporu projektům cyklostezek.



Ilustrace 1 Přehled cyklostezek podpořených ze Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2000–2016. Zdroj: <https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/cyklomapa-a-prispevky-na-vystavbu/>

Dohromady bylo v letech 2013–2017 schváleno 200 akcí v souhrnné výši 763 mil. Kč (uvolněno 543 mil. Kč), v letech 2013–2018 včetně pak 248 akcí v souhrnné výši 1 111 mil. Kč (uvolněno 577 mil. Kč.). V průběhu let 2013–2017 se tedy dařilo plnit pouze 70 % z rozpočtu schválených projektů.



Graf 1 Schválené a uvolněné prostředky z dotačního programu Cyklistické stezky dle roku k listopadu 2018. Zdroj: data z portálu www.sfdi.cz[16], zpracována autory.



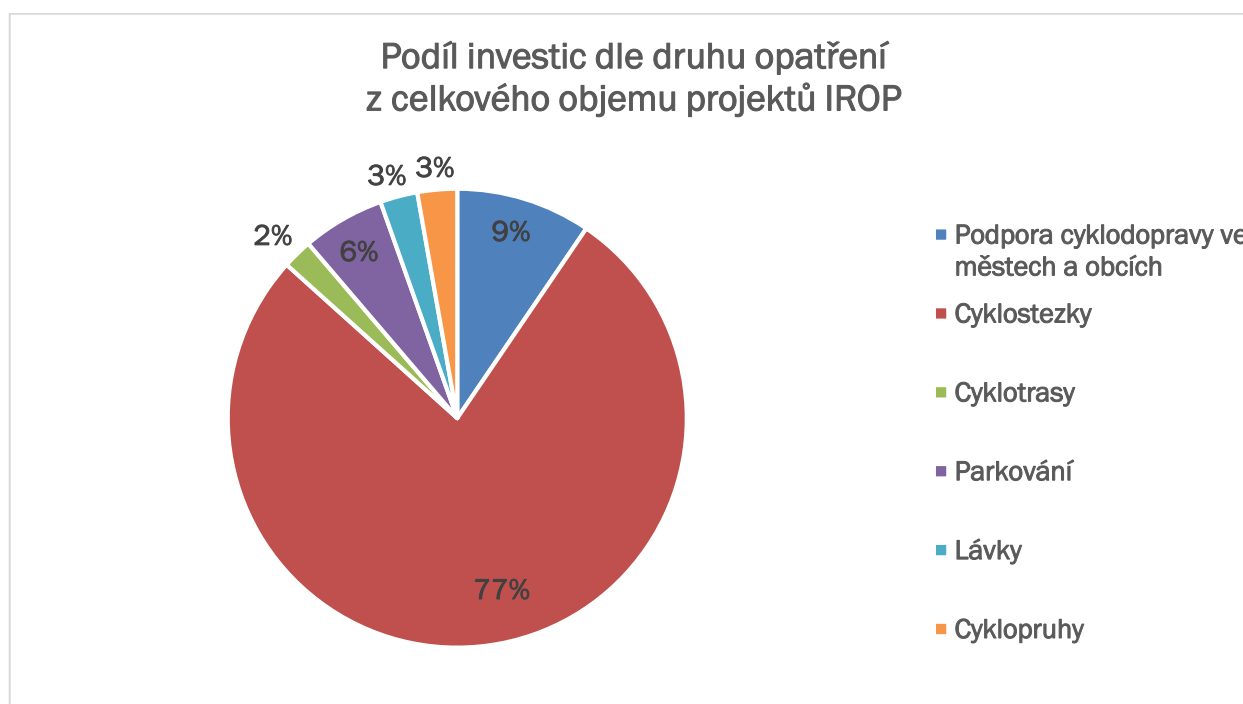
Graf 2 Počet schválených akcí z dotačního programu Cyklistické stezky dle roku mezi lety 2013–2018 k listopadu 2018. Zdroj: data z portálu www.sfdi.cz[16], zpracována autory.

4.2.1.2 *Financování z IROP*

Financování cyklistických opatření z IROP Ministerstva pro místní rozvoj probíhá v 7 výzvách mezi lety 2015–2019, se zaměřením na dostavbu, výstavbu a rekonstrukci cyklistické infrastruktury a automatických parkovacích zařízení pro kola (uveden stav k listopadu 2018):

- **Výzva č. 18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 35
 - Jedná se o dostavby, výstavby a rekonstrukce cyklistické infrastruktury
- **Výzva č. 24 Výstavba a modernizace přestupních terminálů**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 6
 - Jedná se o výstavbu automatických parkovacích zařízení pro kola

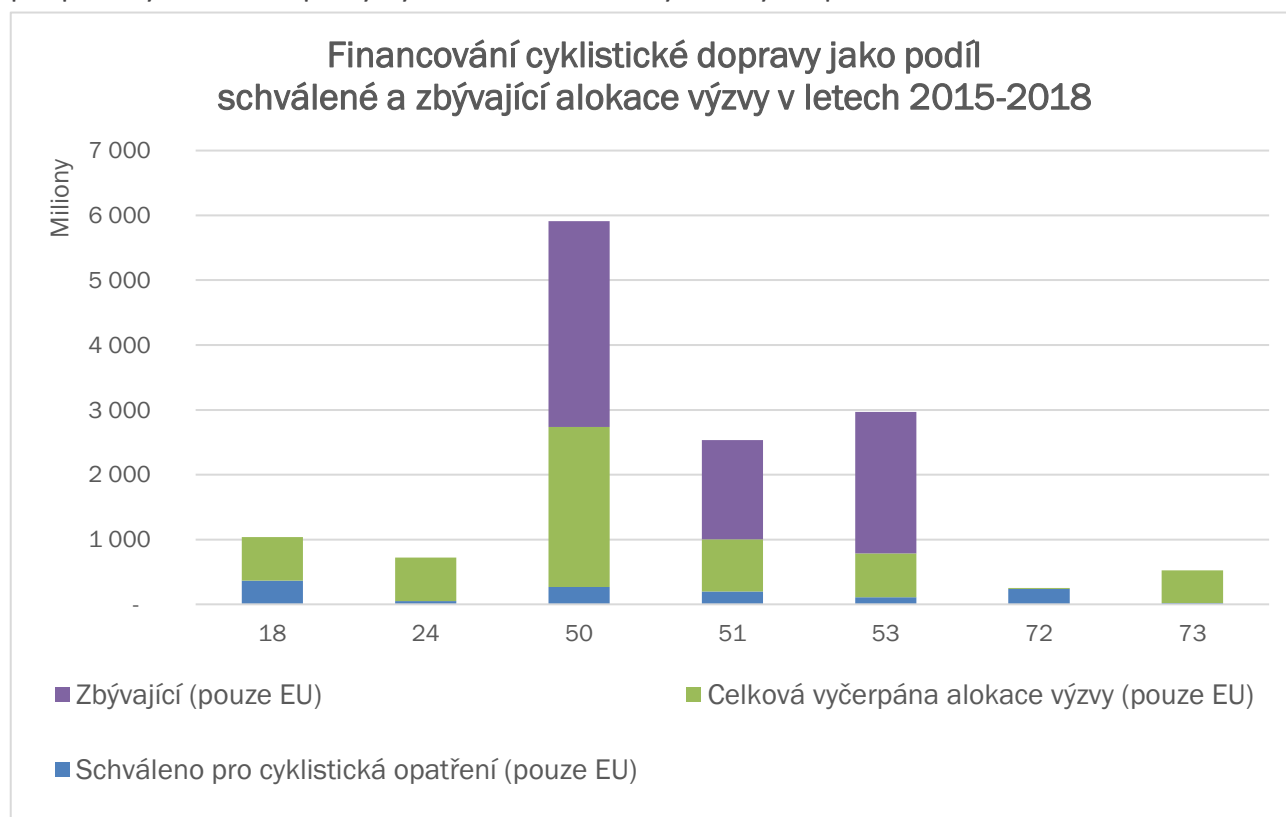
- **Výzva č. 50 Udržitelná doprava – integrované projekty ITI**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 18
 - Jedná se o dostavby, výstavby a rekonstrukce cyklistické infrastruktury
 - **Otevřená výzva:** zbývající alokace 48 % (2 805 888 704 Kč)
- **Výzva č. 51 Udržitelná doprava – integrované projekty IPRÚ**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 16
 - Jedná se o dostavby, výstavby a rekonstrukce cyklistické infrastruktury
 - **Otevřená výzva:** zbývající alokace 56 % (1 419 051 700 Kč)
- **Výzva č. 53 „Udržitelná doprava – integrované projekty CLLD“**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 24
 - Jedná se o dostavby, výstavby a rekonstrukce cyklistické infrastruktury
 - **Otevřená výzva:** zbývající alokace 60 % (1 732 922 197 Kč)
- **Výzva č. 72 Cyklodoprava II**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 13
 - Jedná se o dostavby, výstavby a rekonstrukce cyklistické infrastruktury
- **Výzva č. 73 Výstavba a modernizace přestupních terminálů II**
 - Celkový počet podpořených projektů cyklistických opatření: 2
 - Jedná se o výstavbu automatických parkovacích zařízení pro kola



Graf 3 Podíl investic dle druhu opatření z celkového objemu projektů IROP v letech 2015–2018 k listopadu 2018. Zdroj: data z portálu www.mmr.irop.cz, zpracována autory.

Přibližně tři čtvrtiny objemu rozpočtů schválených projektů všech výzev IROP tvoří cyklostezky (celkem 92 projektů s průměrným rozpočtem 11 mil. Kč); větší část (6 %) tvoří projekty automatických parkovacích zařízení (celkem 8 projektů s průměrným rozpočtem 11 mil. Kč) a 9 % projekty obecné podpory cyklodopravy ve městech a obcích (Staňkov, Olomouc, Lázně Toušeň, Mělník, Mohelnice, Mladá Boleslav, Pražmo, Kutná hora, Planá nad Lužicí, Zlív, Ostrava a Dvůr Králové nad Labem). Podíl 15 % tvoří projekty, které kromě cykloopatření zahrnují i výstavbu anebo rekonstrukci komunikací pro pěší. Menší část pak tvoří podpora cyklotras, výstavba lávek a zřizování cyklopruhů.

Podpora cyklistické dopravy tvoří obecně pouze malý podíl celkové alokace jednotlivých výzev IROP, v nichž se cyklistická doprava objevuje, jak ilustruje Graf 4. Ani v případě otevřených výzev (50, 51 a 53) nelze v budoucnu očekávat výrazný podíl podpory cyklistické dopravy za předpokladu pokračování současného podílu cyklistických projektů na celkové alokaci výzev. K datu 13. 11. 2018 zbývalo ve třech otevřených výzvách 6,886 mld. Kč, za předpokladu zachování přibližně stejného podílu opatření pro podporu cyklistické dopravy by do konce období bylo na tyto opatření alokováno dalších 900 mil. Kč.



Graf 4 Financování cyklistické dopravy jako podíl schválené a zbývajcí alokace výzvy v letech 2015–2018. K listopadu 2018. Zdroj: data z portálu www.irop.mmr.cz, zpracována autory.

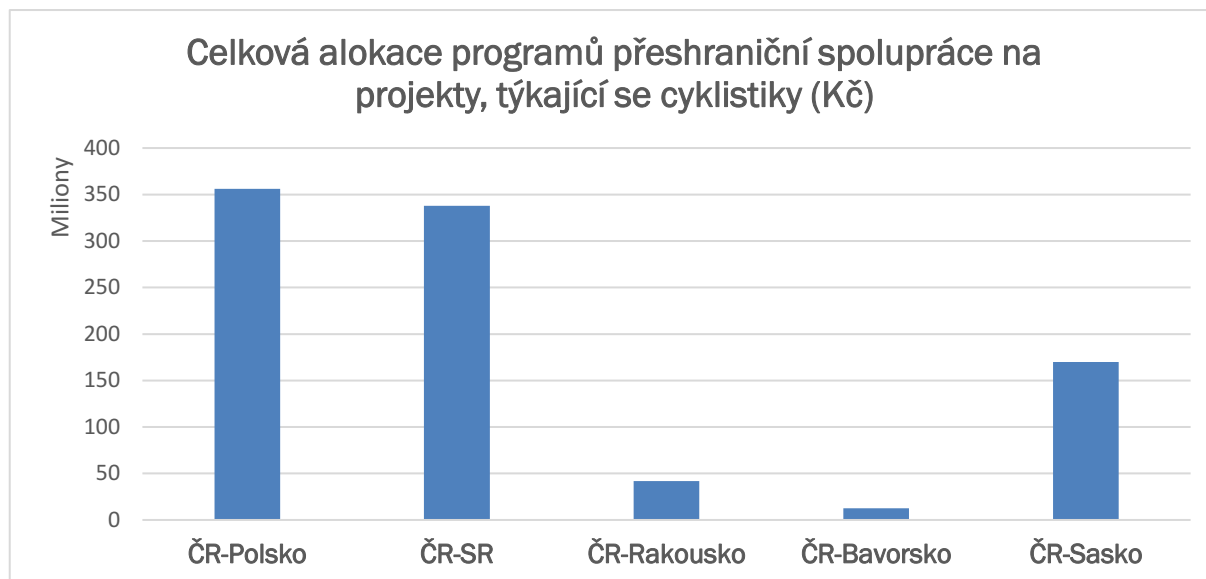
4.2.1.3 Programy meziregionální spolupráce

Projekty, podpořené z programů přeshraniční spolupráce Interreg 2014–2020, se týkají téměř výlučně rekreačně-turistické – sportovní a kulturně-naučné cyklistiky (realizace turistických, naučných tras), v přeshraničních oblastech, část rozpočtu je tedy investována mimo území České republiky. Zároveň, samotná cyklistická opatření/infrastruktura zpravidla činí pouze menší část záměrů a rozpočtů projektů.

Patří sem opatření podpořená z programů:

- [Interreg V-A Česká republika – Polsko](#), řízený Ministerstvem pro místní rozvoj;
- [Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika](#), koordinovaný na území České republiky Ministerstvem pro místní rozvoj;
- [Interreg V-A Rakousko – Česká republika](#), koordinovaný na území České republiky Ministerstvem pro místní rozvoj;
- [Program přeshraniční spolupráce Česká republika – Svobodný stát Bavorsko Cíl EÚS 2014–2020](#), koordinovaný na území České republiky Ministerstvem pro místní rozvoj;

- [Program spolupráce Svobodný stát Sasko – Česká republika 2014–2020](#), koordinovaný na území České republiky Ministerstvem pro místní rozvoj;



Graf 5 Celková alokace programů přeshraniční spolupráce na projekty, týkající se cyklistiky k listopadu 2018. Data z portálů jednotlivých programů, zpracována autory.

4.2.1.4 Státní fond životního prostředí

Zde se jedná pouze o Výzvu č. 14/2017 *Podpora alternativních způsobů dopravy – Bikesharing* s celkovou alokací 20 mil. Kč s maximální výší podpory 5 mil. Kč.

4.2.1.5 Dotační programy krajů a rozpočty obcí

Alokace dotačních programů krajů se ročně pohybují v rozmezí 5–20 mil. Kč (obecně tedy méně než 1 % ročního rozpočtu na dopravu), přičemž škála podporovaných opatření je širší a specifičtější, než při dotacích ze státního rozpočtu nebo strukturálních a mezinárodních programů. Dotační programy jsou v některých krajích navázány na krajské strategie a koncepce rozvoje cyklistické dopravy. Financování Jihomoravského kraje kupříkladu poskytuje možnost financování (začlenění do rozpočtu) i podpory projektové přípravy a prověření možnosti začlenění cyklistických opatření v rámci zpracování projektových dokumentací novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací, nebo podpory přepravy jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy. Vzhledem k obecně nízké výši alokace programů je zde nižší množství a rozsah podpořených projektů.

V rámci rozpočtů obcí je obecně objem investic do cyklistické infrastruktury velmi nízký, nebo neexistující; příklady mohou být města Praha a Brno, v nichž se roční objem investic do cyklistické dopravy pohybuje řádově v promile nebo desetinách promile celkového rozpočtu na dopravu. Na druhé straně, část dopravních investic ve městech podporuje cyklistickou dopravu přesto, že není pro ni primárně určená (typicky například zřizování pěších, rezidenčních zón a zón 30).

4.2.2 Význam specifické podpory cyklistické dopravy

Silné stránky

- Většina větších českých měst zpracuje nebo má zpracované Plány udržitelné mobility se zaměřením se na rozvoj cyklistické dopravy, a rovněž další strategické dokumenty i na úrovni krajů.
- Meziřesortní, národní a evropská podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky, zapojení do evropských projektů a mezinárodních programů (v oblasti silniční bezpečnosti, mezinárodních cyklotras, intermodality, podpory e-mobility aj.).
- Státní podpora výstavby prostřednictvím SFDI.
- Zlepšuje se obraz cyklistiky
- Kvalitní technické standardy (např. TP 179[10])

Slabé stránky

- Převaha investic zejména do rekreační (sportovní a turistické) cyklistiky.
- Důraz na menší množství investičně náročnějších projektů.
- Nedostatečná míra finanční podpory cyklistické dopravy z jednotlivých zdrojů ze státních a evropských strukturálních a kohezních fondů ve srovnání s existujícími a cílovými hodnotami podílu cyklistické dopravy.
- Podíl cyklistické dopravy pravděpodobně nenaplnuje plány růstu dle Cyklostrategie 2013–2020[18].
- Nedostatečné nebo chybějící zohlednění potřeb cyklistů v nových projektech silniční infrastruktury, zejména v rámci studií proveditelnosti záměrů.
- I přes podpůrné programy schválení a realizace cyklistických opatření a infrastruktury závisí na aktivitě a schopnostech samospráv (v přípravě, podání a realizaci projektů), chybí národní objektivní nástroj na identifikaci potřebnosti cyklistické infrastruktury na území ČR, podpora cyklistické dopravy je tedy plošně výrazně diferencována a omezena. Většině českých měst pro většinu páteřních tras schází jakákoliv vyhrazená dopravní infrastruktura pro kola.
- Vyšší cena samostatných cyklistických opatření ve srovnání s jejich zahrnutím do jiných, paralelních projektů, nebo koridorů silnic I., II. a III. třídy; existence konfliktů mezi projekty, vedoucí zpravidla k omezení cyklistických opatření. Vázáno na legislativu, zejm. Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.
- Koeficienty počtu parkovacích míst pro kola a standardy parkovacích zařízení obecně nejsou součástí podmínek územně-plánovací dokumentace v obcích a tedy ani součástí rekonstrukcí nebo nových staveb.
- Majetkoprávní problematika, vlastnictví a správa pozemních komunikací, zejm. Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Není dostatečně měřen efekt investovaných prostředků, vybudované komunikace nejsou centrálně monitorovány z pohledu jejich využívání a naplnění předpokladů.
- Chybí hlubší výzkum vztahu kvality a kvantity a dalších faktorů cyklistické infrastruktury, městského prostředí, dopravních politik a individuální volby kola jako dopravního prostředku.

Hrozby

- Infrastruktura z hlediska kapacity a bezpečnosti nebude růst adekvátně k předpovídané poptávce po cyklistické dopravě. Chybějící infrastruktura bude omezovat růst poptávky.

- Nezvyšující se výše alokace rozpočtu pro cyklistickou dopravu s ohledem na inflaci a opotřebení (nutnost oprav, údržby a rekonstrukcí) zvětšujícího se fondu existující infrastruktury a s ohledem na cílový podíl cyklistické dopravy, stanovený v Cyklostrategii 2013–2020.
- Pokles finanční podpory cyklistické dopravy ze strukturálních a kohezních fondů EU.
- Čtyřleté volební cykly zastupitelů obcí v kombinaci s nutností překládat aktivně žádosti obcemi snižují možnost dlouhodobé koordinované procyklistické politiky obce v případě změny politické reprezentace.
- Chybějící, nebo nenaplněvané generely cyklistické dopravy (nebo generely nedostatečné kvality) pro obce a kraje povedou k neucelené síti nenavazující infrastruktury, vedoucí k nižší využitelnosti pro denní dojížděku; chybějící zahrnutí cyklistické dopravy do územně plánovací dokumentace.
- Chybějící podpora, nebo odpor při zavádění opatření ze strany významných zúčastněných stran.

Příležitosti

- Posun paradigmatu, v němž budou hlavní prioritou aktivní mody dopravy na všech úrovních správy včetně financování (Stanovisko Evropského výboru regionů – Plán EU pro cyklistiku 2017/C088/10) a vznik evropského plánu pro cyklistiku, včetně zahrnutí cyklistiky do Kritérií pro zadávání zelených veřejných zakázek (*green public procurement*) a dalších opatření, posilujících postavení cyklistiky v rámci rozvoje mobility.
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** zahrnutí podmínek pro prověření zahrnutí kol do veřejných zakázek v rámci zákona č. 134/2016 Sb..
- Užší integrace veřejné a cyklistické dopravy prostřednictvím poskytování cyklistické infrastruktury v uzlech veřejné hromadné dopravy (B+R) a plynulá integrace se systémy hromadné dopravy.
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** zahrnutí podmínek pro koeficienty a standardy parkovacích míst pro kola pro rekonstrukce a nové stavby terminálů veřejné dopravy, standardů pro bezbariérovost a koeficientů pro minimální počet míst pro jízdní kola v prostředcích veřejné dopravy.
- Plošná podpora nízkorizikových cyklistických opatření s nízkými investičními nároky a vysokým dopadem, zejména v jádrech měst (např. cykloobousměrek v jednosměrných komunikacích umožňujících zřízení dle technických podmínek).
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** zjednodušení procesu schvalování nízkorizikových opatření s preferencí plošných opatření (konzistentních na úrovni měst) po vzoru automatické realizace cykloobousměrek v rámci obytných zón a zón 30 dle TP 179[10]. Zřízení fondů na úrovni krajů pro prioritní realizaci nízkonákladových opatření v rozsahu dopravního značení.
- Podpora pořizování cyklistických generelů a auditů ve městech a v krajích a preferenční implementace opatření navržených v rámci generelů cyklistické dopravy a plánů udržitelné mobility pro města.
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** Zřízení dotačního programu (titulu) určeného pro města pro realizaci nízkonákladových analýz cyklistické dopravy a zpracování cyklistických generelů a akčních plánů včetně zahrnutí do územně-plánovací dokumentace dle TP 179[10]. Zahrnutí podpory projektů systematické výstavby cyklistické infrastruktury na úrovni měst a obcí po vzoru projektů IROP, s vyšší mírou

spolufinancování.

- Rozvoj logistických systémů propojených cargo-(elektro)kol a intermodálních logistických center pro městské zásobování na krátké vzdálenosti, včetně podpory financování těchto systémů ze strany Evropského fondu pro strategické investice (EFSI).
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** podpora výzkumů, prověřujících možnosti nahrazení lehkých nákladních vozidel nákladními koly na úrovni měst v rámci dotačních programů agentur. Zřízení dotačního titulu MŽP/MD určeného pro podniky, zaměřeného na nahrazení LNV cargo koly v rámci měst.
- Legislativní a finanční podpora elektrokol pro služební účely, podpora tvorby a implementace plánů institucionální mobility, možnost proplácení cestovních náhrad, daňových úlev pro dojíždějící na kole a jiných fiskálních pobídek. Zahrnutí prověřování možnosti zakoupení kol včetně elektrol namísto osobních a lehkých užitkových vozidel v rámci zelených veřejných zakázek (Plán EU pro cyklistiku 2017/C088/10).
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** Zřízení dotačního titulu MŽP/MD na nahrazení služebních vozů elektroky; realizace studie prověření možnosti a efektivnosti jednotlivých fiskálních opatření na podporu služební cyklo dopravy v rámci úřadů a podniků – odpočet nákupu elektrokol z daní, umožnění cestovních náhrad při jízdě na kole, finanční kompenzace dojížděky do práce na kole dle dojížděkové vzdálenosti atd.
- Zohlednění vědecky podloženého obecně vysokého poměru přínosů vůči nákladům investic do cyklistické infrastruktury, včetně závěrů existujících výzkumných projektů v českém kontextu (CYCLE21 aj.) při alokaci finančních prostředků na její výstavbu ve srovnání s jinými mody dopravy.
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** navýšení prostředků, vyčleněných na realizaci cyklistické infrastruktury v rámci jednotlivých fondů a dotačních programů, adekvátně cílovým hodnotám modálního podílu cyklistické dopravy. Podmínění realizace a rekonstrukce komunikací prověřením možnosti zahrnutí cyklistické infrastruktury do projektu; preference projektů, zahrnujících cyklistickou infrastrukturu při hodnocení projektů.
- Rostoucí popularita elektrokol zvyšující rádius dojížděky a zjednodušující dopravu i v kopcovitých terénech; elektrokola zvyšují poptávku po cyklistické dopravě a tím dále zvyšují poměr přínosů a nákladů na výstavbu a zavádění cyklistické infrastruktury a opatření.
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** Zpracování kvalitních generelů založených na podrobných datech o cyklistické dopravě: financování a preferenci cyklistických opatření nelze navázat na existující hodnoty intenzit cyklistické dopravy; střednědobý plán financování cyklistické dopravy by měl vycházet z rostoucího potenciálu pro nahrazení jiných módů dopravy v rámci cest nebo řetězců cest.
- Rozvoj služeb MaaS (*Mobility-as-a-Service*) cyklistické dopravy s investičním zapojením dalších stran a soukromého sektoru.
 - **Návaznost na opatření a možnosti financování:** podpora spolufinancování integrovaných systémů veřejné dopravy a bikesharingu, podpora nízkoemisní mobility ve městech prostřednictvím specifických fiskálních pobídek pro poskytovatele služeb cyklistické dopravy (logistických, služeb bikesharingu aj.).

5 SUMP v českých podmínkách

5.1 Zkušenosti s 1. generací SUMF/SUMP

Přehled měst, která již mají plán udržitelné městské mobility nebo jej zpracovávají:

- Brno: plán - <http://www.mobilitabrno.cz/>, Zkrácená hotová verze ke stažení na http://www.mobilitabrno.cz/data_files/navrhy/brozura-plan-mobility.pdf
- České Budějovice: plán - <http://www.c-budejovice.cz/strategicky-plan-udrzitelne-mobility-sump>, dále propagace skrze značku Města s dobrou adresou <http://ceskebudejovice.dobramesta.cz/> a skrze program Čisté mobility ze SFŽP: <http://www.cb-cistamobilita.cz/>
- Frýdek-Místek: <http://mobilita-frydekmostek.cz/>
- Hodonín: v přípravě
- Hranice: v přípravě
- Jablonec nad Nisou: <http://www.chytrenacestu.cz/> spolu s Libercem
- Jihlava: <https://www.jihlava.cz/doprava/>, dále <http://jihlava.dobramesta.cz/>
- Karlovy Vary: <http://www.mobilita-karlovyvary.cz/>
- Karviná: nalezen jen návrh usnesení: https://www.karvina.cz/file/4847_1_1/
- Kopřivnice: <http://mobilita-koprivnice.cz/>
- Kroměříž: <http://mobilita-kromeriz.cz/>, a dále plán udržitelné městské mobility očima neziskového sektoru: <https://kromeriz.dobramesta.cz/>
- Liberec a Jablonec nad Nisou: <http://www.chytrenacestu.cz/>,
- Litoměřice: <https://www.litomericedostupnevsem.cz/>
- Milevsko: v přípravě
- Mladá Boleslav: v přípravě
- Most a Litvínov: <http://mobilita-most-litvinov.cz/>, případně na stránkách jednotlivých měst: <https://www.mulitvinov.cz/plan-udrzitelne-mestske-mobility/ds-53904> a <https://www.mesto-most.cz/plan-udrzitelne-mestske-mobility/ds-4940>
- Olomouc: <https://spokojena.olomouc.eu/>
- Opava: <http://mobilita-opava.cz/>,
- Ostrava: <http://mobilita-ostrava.cz/>,
- Otrokovice: <http://mobilita-otrokovice.cz/> a <https://otrokovice.dobramesta.cz/>
- Písek: příprava zahájena 2019
- Plzeň: <http://www.mobilita-plzen.cz/>,
- Praha: <http://www.poladprahu.cz/cs/uvod>
- Přerov: <http://mobilita-prerov.eu/>, dále testování principů viz. výše
- Třebíč: průběžné výstupy [zde](#), kompletní plán do konce roku 2020

- Uherské Hradiště - <https://uherske-hradiste.dobramesta.cz/>
- Ústí nad Labem: <https://www.usti-nad-labem.cz/dopravni-portal/pumm/>
- Vsetín: <https://www.mestovsetin.cz/vsetin-chce-udrzitelnou-mobilitu-mene-emisi-a-hluku/d-533400> a https://www.youtube.com/watch?v=2G5_zUdwO6c
- Zlín: <http://zlin.dobramesta.cz/>

Stručný přehled problémů 1. generace SUMP

- hlavní motivací pořízení SUMP v ČR jsou stále dotace (IROP, OPD 2);
- participace v ČR se dělá nedostatečně (neumíme to, nemáme s tím zkušenosti, často je zaměňováno veřejné projednávání s opravdovou participací), zvláště pokud SUMP zpracovává pouze externí zpracovatel;
- v některých případech i zadávací dokumentaci tvoří externí zpracovatel, protože není dostatečně odborný člověk na městě;
- nízká politická podpora SUMP ve městech;
- nepopulární rozhodnutí (omezení IAD) a s nimi související problémy/příležitosti se nedaří komunikovat s veřejností;
- politici vnímají SUMP stále jako příležitost realizovat velké dopravní stavby;
- plánování městské mobility:
 - představuje zatím západoevropskou filozofii, která ne zcela odpovídá výchozím podmínkám Česka (například kultura dlouhodobého sledování či vyhodnocování investic, sociální odpovědnost, nepochopení významu využití výhod jednotlivých módů dopravy);
 - má způsobit změnu v podílu přepravní práce, nikoliv realizovat generely dopravy, či přejít na elektrická vozidla, tak jak je to často interpretováno v Česku;
 - je v Česku prioritně zaměřen na infrastrukturní projekty (je technokratický) a podceňuje význam měkkých nástrojů, do kterých patří i umění vysvětlit nutné změny tak, aby je občané města pozitivně přijali;
 - používá termín udržitelnost, ale překlad slova „sustainable“ zcela nevystihuje anglický originál, tři pilíře ekonomický, environmentální a sociální stavíme spíše proti sobě, zatímco bychom je měli spojit do jednoho celku;
 - spíše vykazují prvky generelu dopravy, než strategického dokumentu;
- nedaří se zapojovat veřejnost do plánování;
- do procesu plánování je mezioborovost zahrnuta jen povrchně. Teorie o tom sice hovoří, ale reálně se stávající plány nadále zabývají primárně otázkami dopravní infrastruktury;
- praxe ukazuje, že u nás je příliš málo politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu;
- často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli plány městské mobility.

Problémy s dopravou a mobilitou mají vyřešit strategické plány. Avšak při realizaci prvních takových plánů se projevuje chybějící viditelná integrace jednotlivých oborů a odvětví, což významně brzdí procesy rozhodování a obecně i přípravu takových plánů. Vzhledem k široké škále institucí (dopravně plánovací

úřady, odbory a úřady územního plánování, správci infrastruktury, provozovatelé veřejné dopravy, úřady řízení dopravy) je pro odborníky na plánování i politiky stále větší nutností vytvořit rovnováhu mezi jejich různorodými potřebami a problémy a přetvořit jednotlivé elementy do efektivních politických rozhodnutí. Spolupráce institucí by měla zahrnout součinnost a společný, s cílem vytvořit a implementovat strategický plán městské mobility.

Existuje několik druhů spolupráce (vertikální, horizontální, územní atd.). Důvody pro spolupráci mezi institucemi jsou v podstatě dva. Bez spolupráce nedojde k přijetí plánu nebo výsledný plán nebude efektivní z praktického ani finančního hlediska. Spolupráce mezi institucemi je nutná, protože většina dopravních otázek ve městě je součástí kompetencí celé veřejné správy. Pravdou ale zůstává, že zatím plán udržitelné městské mobility nebývá iniciátorem vzniku trvalých institucionálních struktur, které by se vytvořily napříč místními úřady. Vznikají tak plány bez „koordinátorů“.

Města dále sdílejí další podobné problémy:

- Nedostatečně určená hierarchie a přidělené pozice jednotlivým partnerům;
- Nejistota nad tím, jakým způsobem vzbudit zájem o plán městské mobility v ostatních odvětvích a oborech;
- Nejistota nad tím, jak vytvořit společnou databázi znalostí o plánu městské mobility;
- Praktické problémy s organizováním přípravy a realizace plánu městské mobility, tj. personální management, dokumentace, rozpočty;
- Složitost dopravně-řídících orgánů a obavy, že posílení řídicích orgánů městské dopravy (např. vytvoření integrovaných plánovacích orgánů) by tuto složitost ještě zvýšilo, stejně jako by vzrostly obtíže s koordinováním prací s jinými oblastmi městské politiky.

Doprava ve městě a komunální politici

Hlavním důvodem k pořízení SUMP je pro většinu měst zajištění možnosti čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření z EU, konkrétně z Operačního programu Doprava a IROP – Integrovaného regionálního operačního programu. Tento „donucovací přístup“ způsobil, že to byli úředníci příslušných odborů, a nikoliv politici nebo jiní aktéři, kteří jako první rozpoznali nutnost pořízení SUMP 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 mobility není velké části českých měst zatím příliš vlastní.

Obecně lze tvrdit, že pokud by SUMP nebyl vázán na evropské fondy, města by do přípravy vlastní prostředky nevládala. Taková situace nastává pouze v případě, že ve městě působí přesvědčený politik nebo jiný aktér, který myšlenku SUMP aktivně podporuje. Dalším důvodem k pořízení je (příp. v nedávné době byla) možnost získání finanční podpory na pořízení SUMP jako takového, zejména z dotačních programů Ministerstva životního prostředí a Ministerstva práce a sociálních věcí nebo programu Interreg MMR. Některá města dokonce financovala (či financují) celý SUMP z vnějších zdrojů.

Nutnost zpracovat SUMP pro čerpání dotací na investice i dotačních příspěvků na samotné pořízení SUMP často zastíňují hlavní smysl a přínos těchto dokumentů. Na druhou stranu se do SUMP pouští i města, která svou velikostí nespadají do kategorie měst povinných tyto dokumenty předkládat, pokud chtějí čerpat unijní prostředky. Tato malá města často láká hlavně příspěvek na pořízení SUMP od Ministerstva životního prostředí, který dle výzvy č. 9/2017 může dosáhnout až 1 mil. Kč.

Výše zmíněné faktory mohou přispívat k degradaci myšlenky SUMP a ke snižování požadavků na jeho

kvalitu. Města mohou mít zájem pouze na parciálním výstupu SUMP (např. mít dopravní model, vyřešit parkování, zavést chytrá řešení), i když nejsou plně ztotožněna s myšlenkou udržitelné městské mobility. Nicméně možnost čerpat dotace je určena na pořízení plánu, a proto se jej rozhodnou pořídit celý.

V některých městech plánům udržitelné mobility předcházela vznik SUMF, který byl připravován jako 1. fáze plného SUMP, což bylo dáno požadavkem Evropské komise, aby pro čerpání evropských fondů měla města nějaký plán městské mobility, ale bylo velmi málo času ho připravit. Proto vznikl tento kompromis, je ale zjevné, že hodnota tohoto dokumentu není ani z pohledu samotných úředníků považována za uspokojivou.

Na druhou stranu je řada měst, která po zkušenosti se SUMF nebo v průběhu zpracování SUMP rozpoznala plán jako šanci začít se zabývat dopravou ve městě zevrubně a konečně řešit dlouhodobě opomíjené problémy. Nejedná se pouze o problémy s parkováním, kongescemi, znečištěným prostředím, ale například také o neefektivní spolupráci mezi různými odbory na magistrátech či problém v komunikaci a zapojování obyvatel města. Proto zástupci měst vnímají SUMP nejen jako nástroj ke komplexnímu řešení dopravní situace a osvojení si metod strategického plánování, ale také jako možnost naučit se komunikovat s odbornou, a především širokou veřejností, zatraktivnit téma udržitelné mobility a zapojit občany do jednotlivých fází přípravy SUMP.

SUMP má být mezisektorový dokument, který přináší nové plánovací postupy a nové mezisektorové vazby (vztah dopravy k životnímu prostředí, územnímu plánování, zdravotnictví, dopravě dětí do škol atd.), což se jeví problematicky s ohledem na současnou úzkou a jednoznačně vymezenou agendu odborů města. Bohužel se ne vždy podaří vzbudit zájem u odborů, které nemají SUMP přímo na starosti, ale mají na něm nějakým způsobem participovat (např. odbor územního plánování).

Spolupráce a koordinace zaměstnanců městských úřadů a magistrátů by podle slov samotných úředníků stála za zlepšení. Podpora politiků je opravdu klíčová. Jako problematická je hodnocena i spolupráce s vnějšími subjekty. Přestože se SUMP řeší pro konkrétní města, dopravu v nich ovlivňují i dojezdy obyvatel z okolních obcí. Na místě je tedy jednak komunikace se zastupiteli těchto obcí a v mnohých případech kvůli harmonizaci hromadné dopravy také se zřizovatelem integrovaného dopravního systému, jímž jsou kraje. Na této úrovni spatřují města neochotu ke komunikaci a sdílení důležitých dat. Role krajů je stále opomíjena, přitom vztah města k jeho suburbánní oblasti, která se skládá obvykle z velkého počtu obcí, je velmi významný. Tyto obce je nutné zastřešit z krajské úrovně, neboť pohled na problém z úrovně jednotlivých obcí nemůže být dostatečný a na celou oblast je nutné pohlížet jako na jeden celek. Kraje přitom mají zřízeny odborné složky (např. organizátor veřejné hromadné dopravy), které mohou k řešení problematiky významně přispět.

Koordinaci velkého množství zapojených subjektů řeší některá města pomocí externího supervizora, od něhož si slibují nadhled, odstup, hájení zájmů města (ve vztahu k dodavateli/dodavatelům), ale také dostatečnou časovou dotaci, která lidem z úřadu v množství jiných úkolů chybí. Stávající zaměstnanci města mají často svoji agendu, a tak rozsáhlý projekt jako je SUMP je pro jednoho úředníka velmi zatěžující. Přesto je běžná praxe, že roli projektového manažera zastává zaměstnanec úřadu, a to jak z finančních důvodů, tak kvůli špatným zkušenostem se supervizory z dřívějších projektů.

Úředníci by proto ocenili, kdyby existovala možnost čerpat dotace na zaplacení práce externího supervizora či interně zajištěného manažera SUMP. Což ale neznamená, že by této možnosti určitě všichni využili, protože je podle zkušeností účastníků workshopu těžké najít člověka, který by měl

dostatečné manažerské schopnosti a zároveň rozuměl komplexně problematice dopravy a stavebnímu řádu.

Zadávací dokumentace

Jedním z bodů přípravy pro tvorbu SUMP je jasné specifikování činností potřebných pro jeho zpracování. Výstup může vyústit v zadávací dokumentaci pro výběr externího zpracovatele SUMP, buď na celý proces, nebo na jeho dílčí části. Zadávací dokumentace do velké míry předurčuje kvalitu výsledného dokumentu. Protože se pro česká města skutečně jedná o nový typ strategického plánování, stává se, že sami úředníci nemají úplně jasno v tom, jak by měla zadávací dokumentace po obsahové stránce vypadat.

Příprava zadávací dokumentace, jakožto jednoho z významných kroků předprojektové přípravy, je zodpovědný a náročný úkol. Pokud město nemá dostatečné odborné kapacity a zkušenosti na to, aby zadávací dokumentaci vytvořilo samo, lze doporučit, aby se obrátilo na specialisty, kteří se tématu detailně věnují. Dobrá zadávací dokumentace k dokumentu městské udržitelné mobility je společně s kvalitním výběrem dodavatele úvodním předpokladem pro dosažení kvalitního výsledku. Sama o sobě však nezaručí, že dílo bude kvalitní, pokud není v průběhu zpracování vyžadována kvalita ve všech dílčích krocích.

Do plánu udržitelné mobility je tak nutno zapracovat postup pro monitorování a vyhodnocování (evaluaci), např. v podobě přílohy SUMP Monitorovací a evaluační plán. Cílem je zajištění sledování celého plánovacího procesu a poučení se z něj. Město by mělo již před zahájením prací na SUMP definovat, jak bude kontrola kvality výstupů zpracovatele i jeho subdodavatelů probíhat a zda kontrolu kvality zvládne vlastními silami nebo bude potřebovat externí odbornou pomoc (tzv. supervizi). Toto se v praxi neděje. Města kvalitu kontrolují málo nebo vůbec v závislosti na tom, zda na městě jsou/nejsou odborní pracovníci, kteří se v dané problematice orientují. Zde je opět výhoda větších měst, která takové pracovníky, případně i zavedené kontrolní mechanismy, mají.

Komunikační aktivity projektu a zapojení aktérů

Po celou dobu přípravy i ve všech fázích realizace SUMP je nutné informovat všechny partnery a projednávat hlavní části s odbornou i širokou veřejností. Pro tyto účely je nezbytné zpracovat komunikační strategii, která upřesní strategii zapojování – harmonogram, metody, cílové skupiny komunikace a participace, komunikační cíle a nástroje. Informace o SUMP by měly být sděleny srozumitelnou a pro všechny přístupnou formou přímé i nepřímé participace.

Zviditelnění plánu by měly zajistit cílené marketingové kampaně. Pro fungující komunikaci je dobré spolupracovat s místními médii, která budou ochotna se v dané problematice orientovat a přinášet průběžné informace o procesu vzniku dokumentu SUMP.

Obě uvedené aktivity – komunikace a participace – jsou odbornou záležitostí, kterou města, pokud nejsou velmi zkušená v tomto oboru, obtížně zvládnou sama. Nicméně žádné město si doposud nenajalo experta na marketing a komunikaci. Každopádně hlavním moderátorem diskuse nemůže být externí firma, ale vedení města, které vede své obyvatele k zodpovědnosti, k udržitelnosti. Přesvědčuje obyvatele o udržitelnosti v dopravě. A přesně tento aspekt v českých podmínkách nefunguje¹¹.

Zapojení politiků a jejich vliv

Velmi důležitá je politická podpora ze strany města. Problémem se jeví střídání politických zástupců po

¹¹ <https://www.akademiamobility.cz/lipko-293>

komunálních volbách, kdy nově zvolení nemusí být s problematikou SUMP seznámeni a ztotožnění. Z tohoto důvodu je potřeba nastavit dlouhodobý proces, kde bude možné vzdělávat aktivní politické zástupce měst v oblasti udržitelné městské mobility.

Analýzy v procesu SUMP

V oblasti analýz je často kladen důraz na dopravně inženýrské údaje o detailech komunikační sítě města, které nejsou pro SUMP potřebné (např. bezpečnost individuálních přechodů pro chodce). To může vycházet zejména z toho, že města byla doposud zvyklá zaměřovat se spíše na generel dopravy či dopravní studie, čemuž odpovídá přetrvávající pohled na problematiku řešení dopravy/mobility měst.

Zpracovatelé SUMP narážejí na nedostatečnou základnu dat, která jsou potřeba ke zpracování SUMP (o dopravním chování, parkování, dopravních intenzitách všech druhů dopravy atd.). Analytická fáze SUMP je proto často nejdražší položkou v rozpočtu SUMP, jelikož součástí zpracování některých plánů je i sběr značného množství dat a jejich zpracování. Důležité je umět sesbíraná data využít v dalších fázích SUMP.

Dopravní model

Pro volbu vhodného dopravního modelu by mělo být zváženo, jak velké území a v jakém detailu má být řešeno, zda je třeba vytvářet predikce budoucího stavu. Úvahy by měly vycházet z toho, jaká data o dopravní infrastruktuře jsou k dispozici, jak je území využíváno a zda máme k dispozici údaje o dopravním chování obyvatel. Zadavatel by měl mít také jasno, co má výstup obsahovat. Je možné zahrnout nákladní dopravu, lze zahrnout rozlišnou skladbu módů, sledovat různé typy cest či sociodemografické skupiny dle požadavků zjištění.

Výstupem dopravního modelu může být zjištění vypovídající o přepravních vztazích v území, intenzitách na komunikacích, rychlosti v síti, dopravních tocích MHD, cestovním čase a ceně, využití stanic a zastávek, délce kolon, hustotě dopravního proudu nebo můžeme mít podklady k parkovací politice, zřízení P+R apod. Vzhledem k nutné odbornosti a zkušenosti s dopravním modelováním a také vzhledem k finanční náročnosti na pořízení licence k programu na dopravní modelování si většina českých měst nechává zpracovat dopravní model od externí firmy. V případě potřeby si města vybrané výstupy nebo predikce budoucího vývoje z modelu od zpracovatelské firmy zakoupí.

Návrhová fáze a výhledové scénáře

Z analytické fáze přípravy SUMP je území města popsáno z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních a dalších charakteristik. V ideálním případě je známo, v čem vyniká oproti ostatním městům v kraji nebo v republice, a naopak, kde zaostává. Na základě tohoto poznání je třeba sestavit vizi, jak bude město vypadat v delším časovém horizontu, kam bude směřovat a v čem bude unikátní oproti ostatním městům. Vize je dále rozpracována na strategické a specifické cíle (zásadní pro účely monitorování a vyhodnocování), které ji naplňují pomocí jednotlivých opatření.

Návrh aktivit (záměrů k realizaci), tj. opatření, představuje zásadní krok v celém procesu tvorby SUMP. Navržená opatření musí přispět k naplnění specifických cílů, jejichž prostřednictvím budou naplňovány rovněž specifické cíle a celkové vize. Vybraná opatření z jednotlivých témat vstupují do scénářů, následně je prověří dopravní model.

Posouzení scénářů a vyhodnocení jejich dopadů je v mnoha případech SUMP nedostatečné, není uvedena ani základní SWOT analýza. Scénáře jsou postaveny na různých politických přístupech (což je správně), ale ojediněle i na tom, kolik prostředků na naplnění SUMP bude k dispozici, bez toho, aby

nabízely varianty politických přístupů (to je chybné).

Akční plán

Podrobný technický a rozpočtový plán realizace opatření na období jednoho roku s výhledem na 5 let, zahrnuje prioritu jednotlivých opatření, termíny, rozpočet, odpovědnosti, zdroje financování a případná rizika spojená s realizací jednotlivých opatření, včetně stanovení plánu na jejich zvládnutí.

V případě akčních plánů v praxi narazíme na nedostatečnou koordinaci se stavbami jiných investorů (ŘSD, kraj, SŽDC), což je dáno tím, že města nejsou o záměrech (jejich načasování) těchto investorů dostatečně informována nebo nemají možnost je ovlivnit. Akční plány jsou často nereálné z hlediska potřebných financí a města vyšší potřebných finančních prostředků z vlastních zdrojů nedisponují. To souvisí také s tím, že akční plán SUMP není vázán na investiční plán města. Z metodického pohledu lze vytknout to, že nejsou uváděny okolnosti vzniku akčního plánu a výběru opatření.

Závěrem - zajištění procesu SUMP

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

- Město musí hrát v procesu SUMP aktivní roli a musí mít rozhodovací pravomoc. Nemůže tedy jen pasívně přejímat závěry konzultanta, ty jsou jen podkladem pro rozhodování, které musí učinit město. Město proto musí mít již předem jasnou představu o dalším směřování v oblasti mobility. K tomu je nutné mít buď dostatečné personální zajištění v rámci systemizovaných míst úřadu, nebo je možné tento požadavek naplnit ve spolupráci s odbornou složkou kraje (krajský koordinátor VHD).
- Zpracování odborných podkladů a návrhové části může zajistit externí konzultant. Ten musí vycházet ze specifík daného města a ze záměrů města, které mají být realizovány.
- Proces přípravy a implementace SUMP je založen na kombinaci tvrdých (investičních) opatření a měkkých opatření (organizační opatření a působení na změnu dopravního chování obyvatel). SUMP se proto neobejde bez velmi silné role propagace, práce s veřejností a marketingu.

5.2 Stanovení jednotlivých kategorií měst

Zpracování SUMP se již netýká pouze velkých měst, protože problematika městské mobility je složitým problémem i v městech menších. Řešení SUMP ale vyžaduje jiné zaměření ve městech velkých a jiné ve městech menších. Specifika navíc nejsou spojena jen s velikostí měst, ale týkají se i jiných charakteristik měst.

Členění měst dle kategorií:

- velikost města,
- velikost a typ aglomerace se zohledněním míry suburbanizace,
- geomorfologie města,
- typ zástavby a koncentrace osídlení města.

Velikost aglomerace a míra suburbanizace do značné míry vykazují přímo úměrnou závislost na velikosti

města, jde o tzv. jádrová města aglomerace, tzn. nejvýznamnější města aglomerace. V případě vedlejších center aglomerace je vhodné, aby plán udržitelné městské mobility byl zpracován pro jádrové město aglomerace a vedlejší centra by měla být zahrnuta do tohoto plánu.

Typ zástavby a geomorfologie města určují prostorové možnosti při plánování udržitelné mobility ve městech, zejména podmínky pro aktivní mobilitu (cyklistickou a pěší).

5.2.1 Města podle velikosti

Kategorizace měst je nutná zejména z důvodu rozdílného přístupu k možnostem zřízení a provozování VHD/MHD. Pro tvorbu Plánu udržitelné městské mobility se navrhuje níže uvedená kategorizace měst.

A Více než 500 tis. obyvatel

Do této kategorie patří hlavní město Praha, které má v rámci České republiky zcela výjimečné postavení. V období let 1994 – 2002 sice hlavní město vykazovalo poměrně velký pokles počtu obyvatel v důsledku sílící suburbanizace, od roku 2003 došlo k výraznému obratu a k velmi strmému nárůstu počtu obyvatel. Již v roce 2008 bylo dosaženo počtu obyvatel z roku 1994 a s výjimkou období 2011 – 2014 hlavní město vykazuje velmi strmý nárůst obyvatel. Za posledních 15 let se hlavní město rozrostlo o 133 tisíc obyvatel.

B 250 – 500 tis. obyvatel

Do této kategorie jsou zařazena města Brno, Ostrava.

C 75 – 250 tis. obyvatel

Do kategorie C spadá většina našich krajských měst. Jediným městem v této kategorii, které není krajské, je Havířov, který vykazuje v této kategorii zároveň největší pokles počtu obyvatel. Havířov proto postupně směřuje, pokud se trend neobrátil, do nižší kategorie měst D. Velmi silný trend poklesu vykazuje překvapivě i město Hradec Králové. Všechna ostatní města této kategorie vykazují mírný až střední sestupný trend s tím, že přibližně od roku 2005 se u některých měst tento trend zmírnil, u některých obrátil v mírný růst. Velmi mírný pokles vykazuje město Ústí nad Labem, které je městem ve strukturálně postižené oblasti. Výjimku v této kategorii měst tvoří město Liberec, které jako jediné z této kategorie vykazuje v rámci lineárního vyrovnání časové řady významný růstový trend. I Liberec přibližně do roku 2005 mírně ztrácel, avšak od té doby byl zaznamenán významný nárůst, který pokračuje do současné doby.

D 42 – 75 tis. obyvatel

Tato kategorie měst zahrnuje města, která vykazují mírný až střední trend poklesu. Největší pokles zaznamenává město Karviná, poměrně silný pokles zaznamenává ale i Přerov. Nejmírnější pokles naopak zaznamenávají města Jablonec n/N a Jihlava (prakticky jde o stagnaci s mírným nárůstem od roku 2005), město Mladá Boleslav je pak jedním městem této kategorie vykazujícím za celé období růstový trend.

E 25 – 42 tis. obyvatel

V této kategorii vykazují nejsilnější pokles města na Ostravsku – Třinec a Orlová (Třinec kvůli tomuto poklesu opustil kategorii měst D). Naopak téměř stagnaci vykazují města Znojmo a Kolín. Jediným městem této kategorie vykazujícím rostoucí trend je město Cheb, a to díky nárůstu mezi léty 2000 a 2009.

F 25 – 42 tis. obyvatel

G do 25 tis. obyvatel

5.2.2 Města podle postavení v rámci aglomerace

V rámci aglomerace může město být:

- jádrovým centrem, tzn. nejdůležitějším městem v rámci aglomerace,
- přidruženým centrem, tzn. městem, které je s jádrovým městem propojené zástavbou a má zpravidla i společný systém MHD
- vedlejším centrem, tzn. dalším významnějším centrem v rámci aglomerace

5.2.3 Města podle geomorfologie a jeho prostorových struktur

Dle geomorfologie rozlišujeme města:

- Rovinatá
- Smíšená
- Kopcovitá

Prostorové struktury města (ne všechny struktury musí být vždy v každém městě přítomny). Struktury nejsou ovlivněny velikostí města.

- Historické jádro
- Centrální městskou čtvrť
- Villovou městskou čtvrť
- Sídliště
- Průmyslová zóna
- Rezidenční suburbánní oblast
- Komerční suburbánní oblast
- Vesnická oblast
- Rekreační městská a příměstská oblast

5.3 Přehled - velikostní kategorie měst, geomorfologie, postavení města v rámci aglomerace

V následujícím přehledu jsou uvedena města dle velikostních kategorií s uvedením převládající geomorfologie včetně uvedení postavení centra města v rámci aglomerace. Jádrová centra jsou nejdůležitější města v rámci aglomerace, přidružená centra jsou další významná a významnější centra, pro která by SUMP měl být zpracováván společně s centrem jádrovým, a vedlejší centra jsou další města v rámci aglomerace, pro která by měl být zpracován samostatný SUMP v souladu se zpracováním SUMP pro jádrové město.

Přehled měst dle kategorií pro tvorbu SUMP:

A města s více než 500 tis. obyvatel (počet obyvatel je uvedený ve srovnatelné základně územního rozsahu roku 1989, aby se eliminoval vliv změn způsobených oddělováním obcí od města, navíc v podmínkách, kdy naopak probíhá proces „urban sprawl“ (rozhřívání měst do okolí), stav k 1. 1. 2018):

Město	počet obyvatel	geomorfologie	centrum
Praha	1 294 513	kopcovitá	jádrové

B města velikosti 250 – 500 tis. obyvatel (počet obyvatel uvedený ve srovnatelné základně územního rozsahu roku 1989, stav k 1. 1. 2018):

Brno	379 527	smíšená	jádrové
Ostrava	290 450	rovinatá	jádrové

C města velikosti 75 – 250 tis. obyvatel (počet obyvatel uvedený ve srovnatelné základně územního rozsahu roku 1989, stav k 1. 1. 2018):

Plzeň	170 936	rovinatá	jádrové
Liberec	108 970	kopcovitá	jádrové
Olomouc	104 611	rovinatá	jádrové
Ústí nad Labem	103 563	kopcovitá	jádrové
České Budějovice	96 525	rovinatá	jádrové
Hradec Králové	92 917	rovinatá	jádrové
Pardubice	91 539	rovinatá	jádrové
Zlín	81 804	smíšená	jádrové
Havířov	76 846	rovinatá	vedlejší

D města velikosti 42 – 75 tis. obyvatel (počet obyvatel uvedený ve srovnatelné základně územního rozsahu roku 1989, stav k 1. 1. 2018):

Kladno	68 804	smíšená	vedlejší
--------	--------	---------	----------

Most	66 644	smíšená	vedlejší
Frýdek-Místek	61 924	smíšená	vedlejší
Opava	57 714	rovinatá	vedlejší
Karlovy Vary	54 152	kopcovitá	jádrové
Jihlava	54 115	smíšená	jádrové
Karviná	53 522	rovinatá	vedlejší
Mladá Boleslav	51 443	rovinatá	jádrové
Teplice	49 563	smíšená	vedlejší
Chomutov	48 666	rovinatá	vedlejší
Prostějov	46 748	rovinatá	vedlejší
Jablonec nad Nisou	45 771	kopcovitá	přidružené
Přerov	43 565	rovinatá	vedlejší

E města velikosti 25 – 42 tis. obyvatel (počet obyvatel uvedený ve srovnatelné základně územního rozsahu roku 1989, stav k 1. 1. 2018):

Třinec	41 396	rovinatá	vedlejší
Znojmo	40 458	rovinatá	jádrové
Česká Lípa	39 239	smíšená	jádrové
Uherské Hradiště	37 577	rovinatá	jádrové
Třebíč	37 457	smíšená	jádrové
Příbram	36 241	smíšená	jádrové
Tábor	34 467	smíšená	jádrové
Šumperk	34 104	rovinatá	jádrové
Cheb	32 689	rovinatá	jádrové
Kolín	31 712	rovinatá	jádrové
Trutnov	30 577	rovinatá	jádrové
Orlová	30 309	rovinatá	vedlejší
Kroměříž	29 598	smíšená	vedlejší
Vsetín	28 277	smíšená	jádrové

F města velikosti do 25 tis. obyvatel (počet obyvatel uvedený v současné administrativní hranici města, stav k 1. 1. 2018, uvedena jsou města nad 13 tis. obyvatel):

• Břeclav	24 797	rovinatá	jádrové
• Hodonín	24 683	rovinatá	jádrové

•	Český Těšín	24 599	smíšená	vedlejší
•	Litvínov	24 143	smíšená	vedlejší
•	Litoměřice	24 045	smíšená	jádrové
•	Krnov	23 595	rovinatá	jádrové
•	Nový Jičín	23 567	smíšená	vedlejší
•	Sokolov	23 438	smíšená	vedlejší
•	Chrudim	23 133	rovinatá	vedlejší
•	Havlíčkův Brod	23 101	smíšená	jádrové
•	Strakonice	22 888	rovinatá	vedlejší
•	Klatovy	22 288	smíšená	jádrové
•	Valašské Meziříčí	22 200	smíšená	jádrové
•	Kopřivnice	22 091	smíšená	vedlejší
•	Jindřichův Hradec	21 460	rovinatá	jádrové
•	Vyškov	20 999	rovinatá	jádrové
•	Žďár nad Sázavou	20 994	rovinatá	jádrové
•	Bohumín	20 761	rovinatá	vedlejší
•	Blansko	20 650	kopcovitá	vedlejší
•	Kutná Hora	20 536	smíšená	vedlejší
•	Náchod	20 132	smíšená	jádrové
•	Jirkov	19 466	smíšená	přidružené
•	Beroun	19 439	smíšená	vedlejší
•	Mělník	19 351	smíšená	vedlejší
•	Žatec	19 142	smíšená	jádrové
•	Brandýs n/L – St. Bol.	18 815	rovinatá	vedlejší
•	Louny	18 446	rovinatá	jádrové
•	Hranice	18 213	smíšená	jádrové
•	Kralupy nad Vltavou	18 100	rovinatá	vedlejší
•	Kadaň	18 015	smíšená	vedlejší
•	Otrokovice	17 932	rovinatá	přidružené
•	Bílina	17 203	kopcovitá	vedlejší

•	Svitavy	16 937	rovinatá	jádrové
•	Ostrov	16 865	rovinatá	vedlejší
•	Benešov	16 522	smíšená	vedlejší
•	Uherský Brod	16 522	kopcovitá	vedlejší
•	Bruntál	16 495	smíšená	jádrové
•	Jičín	16 480	rovinatá	jádrové
•	Rožnov pod R.	16 469	smíšená	vedlejší
•	Neratovice	16 180	rovinatá	vedlejší
•	Pelhřimov	16 105	smíšená	jádrové
•	Rakovník	15 893	smíšená	jádrové
•	Dvůr Králové nad L.	15 733	smíšená	jádrové
•	Slaný	15 613	smíšená	vedlejší
•	Česká Třebová	15 512	smíšená	jádrové
•	Říčany	15 448	smíšená	přidružené
•	Varnsdorf	15 429	smíšená	jádrové
•	Nymburk	15 062	rovinatá	vedlejší
•	Klášterec nad Ohří	14 496	smíšená	vedlejší
•	Turnov	14 312	smíšená	vedlejší
•	Ústí nad Orlicí	14 163	smíšená	přidružené
•	Poděbrady	14 111	rovinatá	vedlejší
•	Rokycany	14 074	rovinatá	vedlejší
•	Hlučín	13 996	rovinatá	vedlejší
•	Zábřeh	13 666	smíšená	vedlejší
•	Chodov	13 547	rovinatá	vedlejší
•	Šternberk	13 481	smíšená	vedlejší
•	Aš	13 245	smíšená	vedlejší
•	Český Krumlov	13 028	kopcovitá	jádrové

6 Seznam zkratek

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

Bikesharing – sdílení kol

Brownfield – nevyužívaná, zanedbaná popřípadě kontaminovaná nemovitost

EACI – Agentura pro konkurenceschopnost a inovace

EIA – hodnocení vlivu záměru na životní prostředí

ELTIS – observatoř městské mobility

Carsharing – systém sdílení auta

Carpooling – systém sdíleného místa v autě

CO₂ – oxid uhličitý

Elektrokolo – jízdní kolo poháněné elektrickou energií

Elektrobus – autobus na elektrický pohon (napájení z baterií)

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

IAD – individuální automobilová doprava

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

Iniciativa CIVITAS – síť měst

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

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

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

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

Park and Ride (P+R) – zaparkuj a jed'

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

PUMM – Plán udržitelné městské mobility

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

SDGs (Sustainable Development Goals) – cíle udržitelného rozvoje

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

Smart City – chytré město

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

SPZ – stará průmyslová zóna

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

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

SUMF – Sustainable Urban Mobility Framework – Rámec udržitelné městské mobility

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan – Plán udržitelné městské mobility

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

TMP (Transport Master Plan) – plán dopravy

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

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

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

