

KONCEPČNÍ PŘÍSTUP K UDRŽITELNÉ MOBILITĚ VE MĚSTECH

Článek se zaměřuje na problematiku plánování udržitelné městské mobility v kontextu vládou schválené Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030. Analyzuje vývoj plánování udržitelné městské mobility v kontextu evropské a národní úrovně a současně se zabývá metodickým vedením měst České republiky s ohledem na jejich specifika v souvislosti s multimodalitou, suburbanizací a využitím veřejného prostoru ve vazbě na udržitelnou dopravu. Jedná se o metodickou pomůcku pro města při přípravě plánu udržitelné městské mobility (SUMP), která stanovuje cíle a typová opatření ve vztahu k navrženým kategoriím měst.

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 jejich naplnění. 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. Jedenáctý cíl udržitelného rozvoje v ná-

rodním kontextu poukazuje na problémy velké koncentrace lidí ve městech, která generuje problémy v oblasti mobility lidí v nich. Zásadním problémem je vysoká míra využívání automobilů jednotlivci, což významně negativně ovlivňuje životní prostředí, zdraví a celkovou kvalitu života městské populace. 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 snížovat množství emisí CO₂ v ovzduší jako součást boje proti klimatickým změnám je obecně uznávanou skutečností, a silniční doprava je největším zdrojem emisí CO₂ v zemích EU. I přesto mnohá evropská města překračují normy, které EU pro kvalitu ovzduší stanovila.

Vedle problémů v oblasti emisí znečišťujících a skleníkových látek, které ve střednědobém horizontu bude možné postupně eliminovat technologickým pokrokem, existuje ve městech s vysokou koncentrací lidí a ekonomických aktivit další obtížně řešitelný problém, který technologickým pokrokem vyřešit nelze – nedostatek prostoru. Neřešitelným problémem silniční, zejména individuální, automobilové dopravy (IAD) je její prostorová náročnost, a to nejen při pohybu dopravních prostředků, ale rovněž při parkování neboli při „dopravě v klidu“. V podmínkách České republiky je osobní auto využíváno v průměru necelou půl hodinu denně a zbytek času někde stojí a zabírá nejcennější veřejný prostor. Důsledkem jsou šedivá města s málo atraktivním veřejným prostorem, který významně snižuje kvalitu života ve městech. To je významným



Zdroj: archiv Ministerstva dopravy

Ilustrační foto

faktorem, který nutí občany hledat místo pro bydlení v atraktivnějším prostředí v okolí měst, tedy v místech se špatnou dopravní obsluhou, což vede k dalšímu nárůstu používání osobních aut a jejich využívání ve vztahu k jádrovému městu, kde jsou pracovní příležitosti a vzdělávací instituce. To opět kvalitu městského prostoru dále zhoršuje. Výsledkem nevhodného dopravního chování je nárůst stupně automobilizace, tzn. počtu automobilů na tisíc obyvatel, což ve spojitosti s nízkou cenou placenou za zábor veřejného prostoru pro parkování vede k tlakům na další zábor veřejného prostoru pro parkování.

Tento nedobrá vývoj vedl Evropskou komisi k vydání *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu z roku 2009*, které uvádí, že městská mobilita by se měla stát mobilitou udržitelnou a navrhuje program na podporu udržitelné mobility pro města, 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. Tak vznikla myšlenka tvorby plánu udržitelné městské mobility (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan), která se objevuje v roce 2011 v dokumentu Evropské komise *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Evropská komise prostřednictvím tohoto dokumentu vyzvala členské státy, aby udržitelné městské mobilitě věnovaly velkou pozornost. Aby bylo možné řešit a zajistit konkurenceschopnost a zdroje pro efektivní městskou mobilitu, zveřejnila Evropská komise v roce 2013 dokument *Balíček městské mobility*, jehož přílohou je dokument stanovující koncept plánu udržitelné městské mobility a další čtyři pracovní dokumenty, které se zaměřují na městskou logistiku, regulaci vjezdu do městských oblastí, zavádění inteligentních dopravních systémů a bezpečnost dopravního provozu ve městech. Z důvodu řešení problematiky udržitelné mobility měst Evropská komise dolo-

ručuje tvorbu plánu udržitelné městské mobility jako vhodný nástroj pro řešení těchto problémů, přičemž v centru dění jsou lidé a jejich kvalita života ve městech. V tomto smyslu 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.

Koncepce městské a aktivní mobility

Strategickým dokumentem pro sektor dopravy v České republice je *Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*, který identifikuje ve vztahu k udržitelné mobilitě nutnost řešit dopravní problémy ve městech a aglomeracích, kde se koncentrují přepravní potřeby v podmínkách nedostatečného dopravního prostoru. Zásadním návazným dokumentem metodického charakteru na národní úrovni je *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030*, která byla schválena usnesením vlády č. 26 dne 11. 1. 2021. Ta je zaměřena na přenesení některých zásad dopravní politiky do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy, vychází z evropských metodik, přičemž zohledňuje specifika českých měst.

Evropská iniciativa původně počítala s tím, že proces SUMP se bude řešit na úrovni velkých měst, tedy nepočítalo se s tím, že by problematika měla být řešena v městech s méně než 100 tisíci obyvateli. Nicméně praxe ukázala, že městská mobilita je tématem i pro města mnohem menší, byť je zřejmé, že zaměření procesu SUMP bude v případě malých měst odlišné. Proto Koncepce městské a aktivní mobility po metodické stránce navrhla kategorizaci měst a pro každou kategorii navrhla typová opatření, kterými by se města měla, samozřejmě s ohledem na svá specifika, zabývat. Kategorizace měst je stanovena na základě čtyř kritérií:

- počet obyvatel města, a to v územním rozsahu roku 1990 (administrativně v mnoha případech došlo k oddělení okrajových částí města, na druhou stranu „urban sprawl“ efekt vedl ve

skutečnosti k rozšiřování územního rozsahu města);

- postavení města v rámci aglomerace (jiný přístup je nutné uplatnit u obdobně velkých měst, a to v případě, že jde o hlavní centrum aglomerace a v případě, že jde o vedlejší centrum aglomerace – typicky lze uvést na příkladu Zlína a Havířova);
- geomorfologie území města, která má vliv na podmínky pro využívání aktivní mobility, zejména s ohledem na její sezónnost, jde tedy hlavně o klimatické podmínky, které ovlivňují cyklistickou dopravu;
- převažující typ zástavby (města „sídlíštního“ charakteru (např. Most nebo Havířov) mají lepší podmínky pro obsluhu hromadnou dopravou než města s převažující rozptýlenou vilovou zástavbou, specifická jsou rovněž města s historickou zástavbou).

V Koncepci městské a aktivní mobility lze rozlišit dvě části. První část se zabývá problematikou městské a příměstské mobility a plní funkci metodické pomůcky pro města a kraje v procesu přípravy SUMP, a to s ohledem na výše popsané kategorie měst. V implementační části jsou pak uvedeny návazné metodiky pro jednotlivé oblasti plánování městské mobility, které budou postupně zpracovávány ve spolupráci s výzkumnou a akademickou sférou. Druhá část se zabývá aktivní mobilitou a navazuje na předchozí *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR*, jejíž platnost skončila v roce 2020.

Návrhová část Koncepce městské a aktivní mobility

Podle *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2027* je hlavní „dějovou“ linkou procesu tvorby jednotlivých plánů městské mobility posloupnost níže uvedených čtyř kroků:

1. Snížení potřeb po mobilitě pomocí plánování rozvoje města. Ve městech a aglomeracích v důsledku velké koncentrace lidí a aktivit vzniká velká poptávka po mobilitě, proto je nutné navrhnout taková opatření, která poptávku po mobilitě sníží. Nejde pouze

o počet potřebných cest (tzn. objem přepravy), ale rovněž o jejich délku (vliv na přepravní výkony).

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

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

2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu (veřejná hromadná doprava, aktivní mobilita, mobilita jako služba, snižování stupně automobilizace atd.). V tomto ohledu platí, že existují dva základní způsoby dopravního chování v městské mobilitě. První způsob znamená, že občan využívá svůj dopravní prostředek a celý den se o něj musí starat. Navíc je to charakterizováno obvykle velmi malým využitím kapacity osobního auta (ve městech na úrovni 1,15 až 1,2 osob na jeden automobil), což znamená velmi silný provoz s nízkým počtem přepravených osob a s tím souvisí nutnost auto v cíli cesty na několik hodin zaparkovat. Základem druhého způsobu přepravy je pěší chůze, která v případě delší cesty využije nějaký „prodlužovač“ cesty, tzn. prostředek

veřejné hromadné dopravy nebo sdílený dopravní prostředek (zejména jízdní kolo nebo v případě přepravy věcí nebo v jiných odůvodněných případech sdílený automobil). Je zjevné, že zábor veřejného prostoru se pro oba případy významně liší.

Z ročenek dopravy České republiky vyplývá, že česká města vykazují dobré výsledky ve využívání veřejné hromadné dopravy, avšak začala velmi zaostávat v ukazateli stupně automobilizace. Česká města dále zaostávají ve využívání cyklistické dopravy jako alternativy dopravní obslužnosti. Vhodná cyklistická infrastruktura se začala budovat mnohem později a stále jsou ve většině měst dokončeny jen její fragmenty. Cyklistická doprava jako alternativa k IAD je vzhledem ke geografické poloze České republiky z důvodů klimatických podmínek do značné míry sezónní záležitostí. Podle analýzy *Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí 5.3.3. Výzkum cyklistické dopravy* [Praha, 2017] jsou hlavní bariéry pro větší využití jízdního kola jako dopravního prostředku nízký pocit bezpečí, intolerantní chování řidičů k cyklistům, nedostatečně rozvinutá cyklistická infrastruktura a zajištění bezpečného „zaparkování“ kola v cíli cesty, včetně zázemí pracovišť a škol.

Významnou oblastí v dopravě jsou společenské náklady, tzv. externality.¹⁾ Postupně se ukazovalo, že v důsledku externalit není z celospolečenského hlediska výhodné ponechat uspokojování přepravních potřeb osobními vozidly čistě na občanech, a to především v silně osídlených oblastech. Proto bylo městům a obcím v rámci objednávky veřejné dopravy umožněno již v předchozích obdobích objednávat hromadnou dopravu jako alternativu k individuální automobilové dopravě v rámci tzv. druhé úrovně služeb, tedy služeb nad rámec tzv. základní dopravní obslužnosti, což vedlo mimo jiné k zavedení tzv. integrovaného taktového jízdního řádu zajišťujícího veřejné přepravní služby po celý den a týden pro jakékoliv účely cest. Účel cesty přestal být rozhodujícím ukazatelem veřejné

objednávky. V rámci městské mobility je zcela zásadní externalita z kongescí (časové ztráty v důsledku čekání v kolonách). Problém externality z kongescí je proto řešen konkrétním výpočtem časové ztráty v důsledku nedostatečné kapacity dopravní infrastruktury, který zásadně ovlivňuje jeden ze základních přínosů dopravních staveb, a to časovou úsporu. Každý účastník provozu v případech, kdy je poptávka po užití infrastruktury větší, než je kapacita infrastruktury, zabírá určitou část infrastrukturní kapacity, čímž přispívá ke zpomalení dopravního proudu, a tím k časovým ztrátám ostatních účastníků provozu. Tento přístup se řeší v rámci každého dopravního módu samostatně. V rámci městského a aglomeračního provozu je to ale přístup nedostatečný, neboť v rámci měst dochází k vzájemnému ovlivňování mezi jednotlivými druhy dopravy, tzn., že individuální automobilová doprava ovlivňuje časovými ztrátami nejen ostatní auta, ale i povrchovou veřejnou hromadnou dopravu, pěší i cyklistickou dopravu. Jinými slovy každý, kdo ušetří čas díky užití osobního automobilu, způsobí mnohem větší souhrnnou časovou ztrátu ostatním účastníkům provozu ve městech, včetně uživatelů veřejné hromadné dopravy a pěších. Na základě dotazu Pražský dopravní podnik uvedl odhad, že bez existence IAD by bylo možné stejné výkony tramvajové dopravy zajistit s o třetinu menším vozovým parkem tramvají nebo jinak se stávajícími náklady by bylo možné zajistit o třetinu větší kapacitu a vyšší rychlost přepravy.

3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě (IAD, městská hromadná doprava, cyklo, pěší), tzn. alternativní energie, lepší organizace, smart technologie atd. Důležitým prvkem v optimalizaci IAD je vytváření podmínek pro zvyšování podílu aut a prostředků veřejné hromadné dopravy (autobusů) na alternativní pohony, což výrazně pomůže řešit problém emisí znečišťujících látek v hustě osídlených oblastech.

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

K řešení citlivě vnímaného problému nedostatku parkovacích míst je nutné uvést, že nedostatek bývá často spojen s nízkou cenou za parkování. Parkovací politika je proto klíčová. Pokud dochází k převisu poptávky nad nabídkou, je vhodným nástrojem k řešení zavedení tržního zpoplatnění parkovacích zón s prvky ochrany rezidentů. Pokud jde o parkovací místa, je nezbytný segregovaný přístup podle jednotlivých zón měst. V historickém centru je žádoucí počty parkovacích míst postupně omezovat a zároveň i přispívat k ochraně historických center s úzkými ulicemi od IAD. Je však nutné zachovat podmínky parkování nebo vjezdu těchto částí měst pro drobné podnikatele a také zachovat prostor pro rezidenty. Cena parkování ve veřejném prostoru by měla být taková, aby 10 % parkovacích míst bylo volných, v opačném případě velké dopravní výkony vznikají v důsledku jízd při hledání volného parkovacího místa.

4. Na základě předchozích kroků se doprava ve městě změní a bude možné naplánovat funkčnost jednotlivých částí města až na úroveň jednotlivých ulic, což vyústí v návrh nového dopravního režimu v rámci celého města. To se stane nutnou podmínkou pro úpravy uličního prostoru, zpočátku organizačně, pak i stavebně (architektonicky). Jde tedy o proces postupné „humanizace“ uličního prostoru. Uliční prostor vedle své dopravní funkce při procesu plánování udržitelné městské mobility bude zároveň z hlediska kvality života a potřeb lidí přívětivý, atraktivní a multifunkční, nikoliv jen prostor sloužící dopravě. V rámci plnění ostatních funkcí (např. obchodní zóna nebo místo pro poskytování jiných služeb) může přispívat k omezování potřeb po mobilitě na delší vzdálenosti. Pro uskutečnění těchto potřeb je nutné vyhodnotit význam jednotlivých městských komunikací v rámci městského systému. Ulice, jako jeden ze základních prvků osnovy veřejných prostranství, se významně podílí na celkovém obrazu města. Vlastní uspořádání uličního prostoru vhodně doplněného sídelní zelení, která má přímý vliv na snížení emisní zátěže, prašnosti a snížení hluku v dané oblasti, s vyváženou kombinací potřeb

pro dopravu, ať už veřejnou, individuální nebo aktivní, vytváří společně atraktivní místo každodenního společenského života odehrávajícího se pod „širým nebem“. Zlepšení kvality veřejného prostoru včetně terminálů VHD, oživení městského parteru a zajištění většího prostoru pro pěši zvyšují kvalitu života lidí ve městech.

Mnohdy se tento požadavek vnímá jako opatření k vytvoření pěší nebo zklidněné zóny v centru města na hlavním náměstí nebo třídě. To je jistě rovněž důležité, nicméně podstatné je zajistit kvalitní veřejný prostor tam, kde lidé skutečně žijí, tzn. plošně po celém městě. K tomu je vytvořen provozní režim, ať už jde o zónu 30, obytnou zónu, pěší zónu, sdílenou zónu (či zónu setkávání), cyklistickou ulici, školní ulici atp. Pro některé z těchto režimů je nutné připravit zákonnou úpravu, aby mohly být v praxi využívány. V návaznosti na tyto zóny je potřebné připravit úpravu uličního prostoru s ohledem na kvalitu života.

Implementační část Koncepte městské a aktivní mobility

Teze a typová opatření návrhové části je nutné uplatnit do praxe. Opatření v SUMP jsou v zásadě trojího typu:

• Opatření investičního charakteru a dopravně-inženýrská opatření

Řadu opatření ke zlepšení dopravní situace ve městech lze docílit na základě investičních opatření. Pomocí nových silničních tahů je možné z města vymístit tranzitní dopravu, obdobně pro zklidnění historických center měst je potřebné vybudovat okružní komunikaci (nikoliv však dálničního nebo vysoce kapacitního charakteru). Důležité jsou investice do systémů veřejné hromadné dopravy a infrastruktury pro aktivní dopravu. Nicméně v mnoha plánech udržitelné městské mobility se ukazuje, že toto je typ opatření, na které je kladen největší důraz a že se ze SUMP stává jakýsi generel dopravy. To správné není, všechny typy opatření musí být vzájemně provázány do funkčního celku.

• Opatření organizačního a provozního charakteru

Jedná se o opatření řešící parkovací politiku města s ohledem na konkrétní místa, opatření na zkvalitnění způsobu dopravní obslužnosti veřejnou dopravou (nutná provazba s povinnými plány dopravní obslužnosti, které definuje zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Jde dále o zavádění zklidňujících zón, v úvahu přicházejí i opatření k zavádění mýta při vjezdu do specifických zón (zejména historická centra měst).

• Opatření zaměřená na změnu dopravního chování veřejnosti

Jde o skupinu opatření, která se v SUMP obvykle podceňuje, přitom jde o oblast zásadní. Ve skutečnosti proti sobě v případě dopravního chování lidí stojí dva postoje – na jednu stranu jde o pohodlí, které osobní automobil přináší, to je ale vykoupeno značným diskomfortem pro okolí, které výhody z využívání osobních aut převyšují. Uvědomění si této skutečnosti je klíčem ke změně dopravního chování. Je třeba lidem ukazovat na základě výsledků modelování, jak by vypadalo okolí bydliště dotčených lidí při zajištění co největšího rozvoje automobilismu a naopak v případě řešení ve prospěch humanizace uličního prostoru. Osobní auto není zlem, jde o užitečnou pomůcku pro kvalitní život, avšak jen za předpokladu uvážlivého využívání. V každém případě platí, že pro pravidelné cesty (do zaměstnání nebo škol) je vhodné, aby si každý našel k osobnímu autu alternativu. Potom v případě potřeby (např. cesty do zdravotnického zařízení, při přepravě věcí, pro podnikání apod.), by bylo cestování rychlejší bez dopravních zácp. Myšlenka, že výstavbou kapacitních komunikací a kapacitních (a drahých) parkovacích míst lze zkvalitnit dopravu, je iluzí, kterou se v žádném větším městě ve světě nepodařilo zajistit.

Z těchto důvodů je nutné se věnovat přípravě školních a firemních plánů mobility, vytvářet osvětové kampaně, vysvětlovat navržená řešení, komunikovat s lidmi. V řadě případů musí

tyto vysoce odborné záležitosti být vysvětlovány komunálním politikům tak, aby si proces SUMP vzali za své a prosazovali jej. Neméně důležité je i působení na správce komunikací, správní úřady a Policii ČR a diskutování s nimi o navrhovaných opatřeních, neboť praxe ukazuje, že dobře připravená opatření mnohdy nejsou schválena z důvodů postoje těchto orgánů – stále ještě totiž přežívá představa, že na prvním místě je zajištění dostatečně velkých kapacit a rychlosti pro individuální automobilovou dopravu. Velký vliv na veřejnost mají i sdělovací prostředky, které by měly poukazovat i na to, že k individuální automobilové dopravě existuje v českých podmínkách kvalitní alternativa. Pro státní správu pak bude důležitým úkolem zajistit pro provozování veřejné hromadné dopravy více prostředků (např. výnos z obchodování emisními povolenkami (EU Emissions Trading System – EU ETS) a zejména od roku 2026 EU ETS2.

Plány udržitelné městské mobility v připravované evropské legislativě

Problematika městské mobility je rovněž předmětem připravované evropské legislativy. Jedná se konkrétně o *balíček efektivní a zelené mobility*, jehož jádrem bude nařízení o transevropských doprav-

ních sítích TEN-T. Toto nařízení definuje síť TEN-T pro železniční osobní, železniční nákladní, silniční vodní, leteckou a kombinovanou dopravu, přičemž součástí definované sítě jsou i městské uzly. Orientačně do této sítě městských uzlů jsou zahrnuta města nad 100 tisíc obyvatel s tím, že jsou zohledněna specifika jednotlivých členských států. Česko má tedy do této sítě dle návrhu zahrnuta města Prahu, Brno, Ostravu, Plzeň, Liberec, Olomouc. Dále pak Ústí nad Labem jako největší město regionu NUTS 2 severozápad, kde stotisícové město není. Kromě toho na základě českých specifik s ohledem na obdobnou důležitost dalších měst byla doplněna města České Budějovice, Pardubice a Hradec Králové.

Pro tato města je v návrhu stanoveno, že do roku 2030 musí mít zpracován plán udržitelné městské mobility (SUMP) a plán udržitelné městské logistiky (SULP – Sustainable Urban Logistics Plans).

Závěr

Mobilitu ve městech je třeba ovlivňovat vytvářením podmínek založených na principech udržitelného rozvoje, tedy takového rozvoje, který není proti přírodě ani společnosti, ale myslí na kvalitní život i v budoucnosti a postupně přechází na takový způsob dopravy, který bude minimalizovat negativní dopady do složek životního prostředí a na veřejné

zdraví, aniž by to mělo negativní dopad na uspokojování přepravních potřeb, případně jejich omezování. Zlepšení kvality života lidí ve městech proto úzce souvisí se zajištěním kvalitních služeb veřejné dopravy a kvalitní infrastruktury pro pěší a cyklisty, což je jedním z principů udržitelné mobility. Problematiku procesu SUMP je vhodné řešit specificky podle jednotlivých kategorií měst. Zpracovaný SUMP má každé město uvedeno na svých webových stránkách.

Použité zdroje:

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030*. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Udrzitelna-mobilita/Mestska-a-aktivni-mobilita/Koncepce?returl=/Uzitecne-odkazy/Udrzitelna-mobilita/Mestska-a-aktivni-mobilita>.

STRATEGICKÝ RÁMEC ČR. *Strategický rámec Česká republika 2030*. Dostupné z: <https://www.cr2030.cz/strategie/>.

RUPPRECHT CONSULT (editor). *Pokyny pro zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility*. Druhé vydání, 2019. Dostupné z: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guide-lines_czech_2021.pdf.

*Ing. Vít Sedmidubský
Ing. Dita Eyblová
Odbor strategie
Oddělení dopravní politiky
a čisté mobility
Ministerstvo dopravy*