



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Realizace SMART Česko v praxi obcí a měst Tvorba SMART strategií měst, obcí a DSO - část DOPRAVA

16. března 2023



## Dopravní infrastruktura

Opatření odpovídající potřebám  
s ohledem na klima a emise



## Komunikace a služby

Cílená komunikace a kvalitní služby  
umožňují přijetí atraktivní alternativy



## Veřejný prostor a plánování

Plánování veřejného prostoru ovlivní  
dopravu, nikoliv naopak

## AKTUALITY

### Cesta k udržitelné dopravě: Mendelova univerzita sleduje svoji uhlíkovou stopu



14. 03. 2023 | Budovy Masarykovy univerzity jsou rozprostřeny po celém území Brna. To klade zvýšené nároky na mobilitu studentů a zaměstnanců, kterých se MU nyní v dotazníku ptá na to, jak cestují do školy a do práce. Velká část univerzitních budov včetně samotného rektorátu je umístěna...

[číst dále](#)

## NEJBLIŽŠÍ AKCE

### 24.-26. 3. 2023 FOR BIKES 2023

Největší cyklistický veletrh v České republice FOR BIKES otevírá každoročně cyklistickou sezonu a nabízí cyklosortiment pro všechny věkové... [číst dále](#)

### 24.-25.5.2023



## O Akademii městské mobility a o Koncepti Smart Cities

Tento webový portál je zaměřen na prezentaci Konceptu Smart Cities, kapitoly **Dopravní infrastruktura a mobilita**. Současně se odvolává na vládní **Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030** schválenou dne 11. 1. 2021 a dále na **novou metodiku SUMP 2.0.** (metodiku plánu udržitelné městské mobility, verze 2.0).

Zajištění dopravní infrastruktury pro lidi, ne pro auta, znamená prosazení základního principu mobility, tedy pohybu obyvatel bez větších zábran. Postupně dochází ke změně chápání mobility a dopravní infrastruktury za účelem dosažení kvalitního života pro všechny obyvatele (včetně zranitelných skupin, jakými jsou děti, senioři a seniorky, ženy, pečující osoby a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) a vytvoření k tomu vhodného prostoru v obcích, městech a regionech, což je jednou ze zásadních společenských proměn.

Souvisí s otázkami, zda je skutečně třeba za prací dojíždět, do jaké míry využívat individuální automobilovou dopravu či jak omezit negativní dopady spojené s přepravou zboží prostřednictvím zkracování dodavatelských řetězců a podporou lokální ekonomiky. Pokud jde o intravilán, je tento přístup k dopravě realizován jen v určitém počtu měst a obcí, většinou souvisí s tvorbou plánů udržitelné městské mobility (SUMP 2.0.) a snahou o snížení zátěže ovzduší z dopravy.

MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR

### Koncepce Smart Cities

odolnost prostřednictvím SMART řešení  
pro obce, města a regiony

Praha, listopad 2021

Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

SMART Česko

## Fakta a čísla

Doprava není jen dopravní infrastruktura.  
Je třeba znát širší souvislosti.

Každý plán musí vycházet ze stávajícího stavu v obci. Potřebujeme i vědět, jestli se v obci staví nové domy nebo byty, jestli se výstavba dalšího bydlení v naší obci plánuje, jestli a v jakém rozsahu ji připouští územní plán, či kolik rodin se do naší obce ročně přistěhuje. Pro jiný typ služeb – například pro služby sociální naopak potřebujeme vědět kolik a jak starých osob v naší obci žije. Ať již se plánují nové domy, nebo služby, vždy jsou spojené s otázkami dopravy a mobility.

Pro plánování dopravy, potřebujeme vědět, kolik osob vyjíždí nebo dojíždí za prací, do školy či za službami, jakými dopravními prostředky, jak je vytížená veřejná doprava umožňující tuto mobilitu, nebo jak jsou obsazena parkoviště přes den a v nočních hodinách. Pro plánování energetiky jsou nejdůležitější údaje o spotřebě jednotlivých druhů energií spotřebovaných v obecních budovách a zařízeních atd.

Jak je zřejmé některá data má obec přímo k dispozici, některá lze snadno získat např. ze státních registrů či ČSÚ, zatímco jiná data si bude muset obec koupit např. od mobilních operátorů či jejich dceřiných společností. Řádná správa dat, možnost jejich zpracování například v časových řadách pak umožňuje odhadovat trendy dalšího vývoje nebo vytvářet analýzy pro potřebu dobrého plánování.

[AirTracker](#)



[Mobilab - dopravní průzkumy](#)



[Dopravní modely](#)



[Emise a imise z dopravy](#)



[Hluk a vibrace z dopravy](#)



[Bezpečnost](#)



[Měření dopravního chování](#)



[Stupeň automobilizace](#)



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

## Dostupná dopravní infrastruktura odpovídající potřebám, bezpečná infrastruktura pro alternativní pohony a pro rozvoj nemotorové dopravy v obcích, městech a regionech, s ohledem na snižování emisí a dopad na klima

Páteřní infrastruktura je základním pilířem jakéhokoliv rozvoje dopravy a mobility a to v kontextu udržitelného rozvoje, kde lze očekávat snížení objemů určitých módů dopravy, resp. změnu dělby přepravní práce. V rámci České republiky je nezbytné, aby byla dokončena dálniční síť, obchvaty měst a obcí. Kromě silniční sítě je samozřejmě naprosto nezbytná podpora železniční sítě, resp. její modernizace a navýšení traťových rychlostí (a propustnosti).

Na městech je spočívá zajištění základní infrastruktury, a to nejen silniční (sítě sběrných místních komunikací), záchytných parkovišť a odstavných parkovišť pro hustě osídlené části vč. zálivů pro nakládku/vykládku před obydlími), ale také cyklistické (v rámci regionu, resp. širších vztahů a ve městě) a infrastruktury pro pěší.

U cyklistické dopravy je dále nevyhnutelné zmínit, že pokud skutečně máme za cíl vytvořit podmínky, ve kterých si občané dobrovolně zvolí kolo jako běžný dopravní prostředek i při cestě do práce, musí vzniknout skutečně promyšlená, propojená, bezpečná infrastruktura vhodně doplněná službami (řešeno konkrétněji v následujícím specifickém cíli).

V rámci pěší dopravy je bezpodmínečně nutné klást velký důraz na zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k důležitým zdrojům a cílům cest (např. úřady, školy, atd.) a také k infrastruktuře mobility (zastávky veřejné hromadné dopravy apod.).

Paralelně je třeba podporovat infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů (sítě dobíjecích stanic elektromobilů, případně rozvoj vodíkových čerpacích stanic) - zmíněné záležitost je silně spjata s veřejnou hromadnou dopravou (dále VHD). Je tedy do budoucna možné uvažovat nad podporou nových trendů právě skrze obnovu vozových parků dopravců VHD.

Poslední důležitou součástí je telematická infrastruktura zaměřená na autonomní nebo zatím poloautonomní vozidla. Cílem je umožnit výměnu informací mezi vozovkou a vozidlem, aby bylo možné zajistit maximální plynulost dopravního proudu, především však bezpečnost silničního provozu. Rozvoj uvedené infrastruktury však musí být hnán již konečnou myšlenkou plně autonomních vozidel, které by do budoucna mohly kompletně nahradit současná vozidla. Opět se celá záležitost bude týkat primárně VHD (nejprve plně nebo alespoň částečně segregované



### Typová opatření:

- Zavedení systému průběžného monitoringu mobility obyvatel v obci, městě i kraji založeného na principu Big Data.
- Návrh modelu dopravní obslužnosti, v kontextu města krátkých vzdáleností založeného na snížení dopravní potřeby prostřednictvím zajištění udržitelné prostorové vzdálenosti mezi prací a bydlením, resp. službami.
- Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu P+R (Park and Ride), řešení parkovací politiky v návaznosti na snižování imisí a hluku, výstavba husté sítě bezpečných cyklostezek a rozvoj další infrastruktury pro aktivní mobilitu (pěší a cyklistickou) a elektromobilitu či vodíkový pohon včetně návaznosti na veřejnou dopravu a systémy B+R (Bike and Ride). Zvýhodnění využití elektromobilů a plug-in hybridů (např. bezplatným parkováním v modrých zónách).
- Řešení logistiky a dopravy lidí a zboží v obcích, městech a regionech, zejména tzv. „poslední míle“, s ohledem na zatížení životního prostředí. Výše uvedená typová opatření jsou realizována zejména v rámci Koncepce městské a aktivní mobility schválené usnesením vlády č. 26 ze dne 11. 1. 2021.
- Tvorba a úprava krajské dopravní sítě s ohledem na potřeby lidí a firem, vybavenost dopravní infrastruktury nejnovějšími technologiemi pro nové typy mobility, ochranu zdraví a bezpečnost a s minimalizací dopadů na životní prostředí.
- Zajištění dostatečné provázanosti dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti na regionální úrovni přes administrativní hranice krajů.
- Podpora veřejné dopravy ve smyslu jejího zkvalitnění (např. pohodlí cestujících, četnost spojů, omezení přestupů, atraktivita terminálů atd.).
- Podpora rozvoje prvků autonomní mobility.
- Smart Terminals & Stations a inteligentní zastávky začleněné do konceptu Smart Cities

Veřejná doprava



Plynulá a bezpečná doprava



Parkování



Aktivní mobilita



Čistá mobilita



Nové služby mobility a inovace



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

## Cílená komunikace s místními obyvateli umožňuje přijetí atraktivní alternativy v oblasti mobility s minimálními dopady na životní prostředí.

Přijetí alternativních způsobů dopravy vyžaduje výraznou osvětu společnosti a dostupnost služeb spojených s dopravou. Tato záležitost je složitější, pokud porovnáme velkoměsta a menší obce. Nejen, že se jedná o diametrálně odlišné podmínky a prostředí, ale díky obecně nízké dostupnosti služeb v odlehlých oblastech je v současnosti výrazně náročnější poskytovat občanům atraktivní alternativy k individuální automobilové dopravě, natož řešit osvětu k jejich užívání. V tomto kontextu přichází spolek Partnerství pro městskou mobilitu s iniciativou CityChangers, která si klade za cíl **pomoci městům**, a to **při komunikaci témat v oblasti dopravy a mobility**. Iniciativa CityChangers má ambici samosprávy inspirovat prostřednictvím sdílení dobré praxe v oblasti strategické komunikace, edukovat a nabídnout vhodné komunikační nástroje.

Její součástí i Cena Víta Brandy, která chce ocenit realizace dopravních staveb, které obohacují veřejný prostor – jsou dobře zvládnuté nejen technicky, ale i koncepčně a současně citlivě zasazené do okolního prostředí, příjemné pro uživatele a esteticky přitažlivé.

Součástí této stránky je i komunikace na téma služby. Jedná se o rozsáhlý pojem, pokud se jedná o služby v dopravě, které vytváří alternativu k individuální automobilové dopravě či jiným způsobem zatraktivňují již dostupné alternativy (v rámci města krátkých vzdáleností je otázka služeb mnohem širší). Služeb, které je vhodné podpořit, je celá řada, za ty nejdůležitější z nich je možné považovat: služby pro veřejnou hromadnou dopravu (mimo navyšování kvality a komfortu v kontextu SC zejména informační systémy a mobilní aplikace), carsharing (rozvíjející se služby zaměřené konkrétně na carsharing, v současnosti jen větší města), bikesharing (potenciálně velmi silný nástroj, který může podpořit vyšší využívání kol ve městech, zvláště v kombinaci s elektrokoly), služby podporující aktivní mobilitu (motivace a zvýhodnění na straně zaměstnavatele a institucí pro zaměstnance) a další.

Na druhé straně je nutná právě zmiňovaná osvěta (zahrnující edukaci, výchovu, informovanost, participační přístup, marketing, PR apod.). Při kombinaci s výše uvedenými službami se jedná jak o rozšíření povědomí, tak o schopnost uživatelů služby zvládnout. Jednotlivé aktivity by měly být maximálně podpořeny, a to i finančně (jak ze strany státu, tak regionů, měst či obcí). Informované a znalé obyvatelstvo má pro města značené přínosy. Osvětu je vhodné rozdělit do dvou rovin: “krátkodobá/okamžitá” a “dlouhodobá”.



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

#### Typová opatření:

- Realizace dopravních opatření vedoucích ke zklidnění dopravy v centrech měst a obcí a v místech, kde dochází k vysoké zátěži ve vztahu ke kvalitě života obyvatel; podpora hromadné a nemotorové dopravy.
- Osvětové kampaně na základě zpracované strategie/koncepce mobility a dopravní obslužnosti ve městě či obci (vč. alternativních způsobů dopravy); kontinuální zapojování občanů do strategického plánování města/obce.
- Podpora sdílené dopravy (carsharingu, bikesharingu) a plně obsazených vozidel (carpooling), a to i na straně státní správy a samosprávy (tzv. corporate carsharing), které jdou příkladem.
- Podpora rozvoje konceptu (MaaS – Mobility as a Service) s garantovanými kvalitativními parametry rozšířené o oblast automatizované mobility.

Teorie o komunikaci



CityChangers



Cena Víta Brandy



Příklady z praxe



Sdílená mobilita



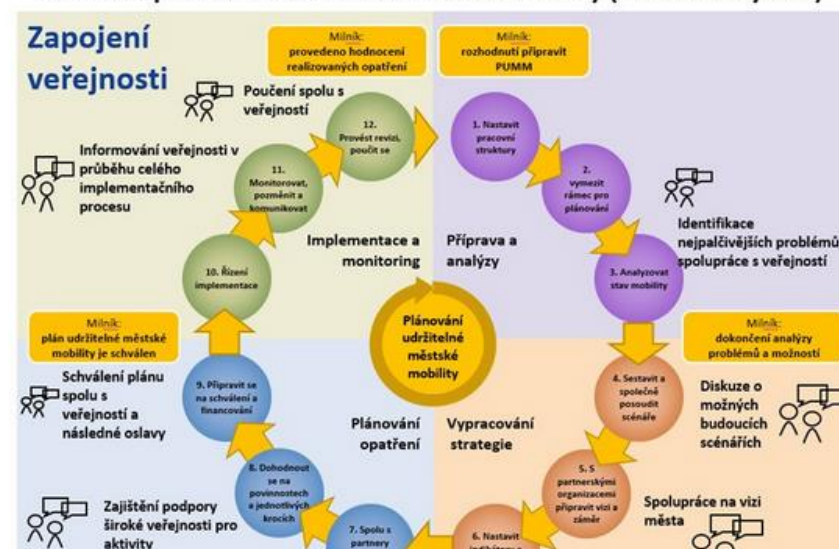
Mobility as a Service



Neodmyslitelnou součástí plánu udržitelné městské mobility je **komunikační a marketingový plán**, který má zajistit participaci veřejnosti po celou dobu jeho zpracování a implementace. Pro samotnou přípravu takové plánu lze využít řady zdrojů: <http://www.participativnimetody.cz/>, <http://www.iprpraha.cz/participativniplanovani>, <https://www.eltis.org/glossary/participation>.

Přechod k udržitelné mobilitě vyžaduje aktivní podporu ze strany veřejnosti i zainteresovaných subjektů. Spolupráce s různými subjekty je obvykle považována za běžnou praxi, ale často se stává, že do plánování mohou mluvit jen určité skupiny. Je nezbytné zapojit všechny vhodné subjekty do celého procesu plánování a zabývat se jejich specifickými požadavky. Tento přístup pomůže legitimizovat SUMP a zvýšit jeho kvalitu. Pouze takový SUMP, na jehož vypracování se po celou dobu podílela veřejnost a další partneři, má šanci být

#### 12 kroků plánování udržitelné městské mobility (PUMM 2. vydání)



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

## Veřejný prostor z pohledu dopravní infrastruktury a mobility je řešen v Plánu udržitelné městské mobility a v navazujících plánovacích dokumentech

Plány udržitelné městské mobility umožňují (SUMP) reflektovat moderní trendy ve veřejném prostoru. Obce mají vhodné nástroje pro plánování dopravní infrastruktury a toto plánování mohou provázat s územním plánem. V SUMP se počítá s finální vizí veřejného prostoru, který je „tvořen pro lidi, ne pro auta“. Provázání obou plánů je tak „iterací k definitivnímu řešení“, které je nakonec zapracováno do územního plánu. Plán má být tvořen a naplňován s ohledem na základní potřeby obyvatel obcí, aby neomezoval potenciální využití nových technologických možností. Tento specifický cíl je možné rovněž vnímat jako spojující složku koncepčního a strategického přístupu. Cílem je rozvoj obcí a měst z pohledu dopravy směrem k udržitelnému rozvoji, čemuž odpovídá i pojetí předchozích specifických cílů. Je však nezbytné nezapomínat na to, jak důležité je si vše detailně popsat a rozplánovat. Nekoncepční věci mohou mít (byť s dobrým úmyslem) nedozírné důsledky.

V dnešní době je důležitým dokumentem výše zmiňovaný SUMP. Do určité míry může nahrazovat dokumenty, které byly městům dlouhou dobu dobře známé (Generely silniční dopravy/ cyklistické dopravy/ bezbariérovosti/ ..., koncepce, studie atd.). Na druhou stranu může SUMP nastavit i vhodnou strukturu - ideu/vizi a cíl a další dokumenty na něj mohou navazovat a vhodným způsobem ho rozšiřovat. Město si musí určit, jakou roli může a bude hrát SUMP v kontextu specifik daného městského prostředí. Hlavní motivací, proč zpracovávat SUMP by měl být strategický a koncepční rozvoj města. V tomto případě je nezbytné zajistit městům dostatečně přehledný soubor metodických přístupů pro snadnější orientaci vedoucí ke strategickému rozvoji. Výstupem může být jak robustní dokument pokrývající všechny otázky dopravy a mobility vč. překryvu na další oblasti zájmu, tak méně obsáhlý dokument, který určuje základní ideu a myšlenky, na který je možné dále navázat. Území může být řešeno také jako součást spádové oblasti s ohledem na naplnění specifických potřeb obce. Klíčové je vnímání vztahu mezi SUMP a Územním plánem (dále ÚP). V ideálním případě by měla při vzniku SUMP probíhat aktualizace ÚP (či naopak při tvorbě ÚP by měl vznikat SUMP) a tyto dva strategické dokumenty by měly být řešeny vzájemně a současně. ÚP je zaměřen spíše na funkčnost území a urbanistický aspekt, SUMP naopak řeší pohled převážně dopravní a v některých ohledech je výrazně podrobnější. Dokumenty se proto musí maximálně doplňovat a navazovat na sebe.



Typová opatření:

- Podpora konceptu „Města krátkých vzdáleností“ v rámci Plánu udržitelné městské mobility (Big Data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury - viz Data).
- Zpracování Plánu udržitelné mobility pro území aglomerací/širšího území měst (včetně suburbia) zaměřené na snižování výkonů individuální automobilové dopravy v příslušném území ve vazbě na suburbánní/aglomerační oblasti měst a na snižování potřeb parkovacích míst s cílem vytvářet veřejný prostor pro různé účely veřejného života. Zakomponování opatření týkající se automatizované mobility jako nedílné součástí městského dopravního systému.
- Plánování města a dopravy se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatelstva včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace již ve fázi územního a strategického plánování s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti.

Teze o veřejném prostoru



Města krátkých vzdáleností



Funkční městský region



Turisticky exponované lokality



Zohlednění potřeb uživatelů



Plánování



Je třeba pamatovat na to, že Plán udržitelné městské mobility (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan) je strategický plán zabývající se dopravou a mobilitou, Nejedná se o generel dopravy. Zásadním krokem, který pomůže k úspěchu celého procesu plánu udržitelné městské mobility, je najít nejvýznamnější zainteresované partnery a zajistit jejich angažovanost do procesu. Včasné zapojení politických subjektů a zainteresovaných institucí pomůže k tomu, aby se od začátku cítily být součástí procesu a podpořily jeho výstupy. Plány udržitelné městské mobility mohou být úspěšné jen tehdy, když zapojení partneři disponují čtyřmi funkčními dovednostmi:

1. schopnost zajistit politickou podporu a projít tří politické úrovně do jednoho plánu (město - kraj - venkov);
2. kompetence v oblasti dopravních sítí a služeb, aneb potřebujeme koordinátora mobility se silnými mezioborovým pracovním týmem;
3. odborné znalosti nutné pro přípravu SUMP;
4. schopnost získat podporu veřejnosti, případně rozumět potřebám a prioritám obyvatel obce.



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

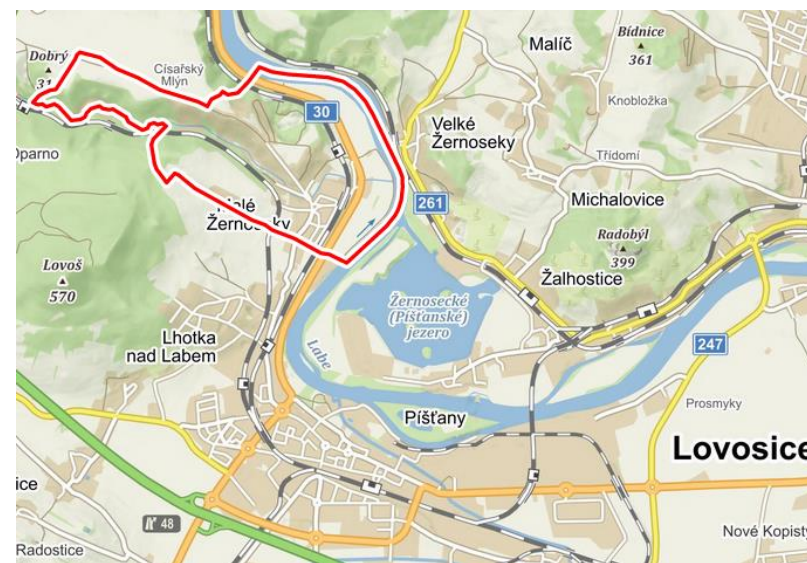
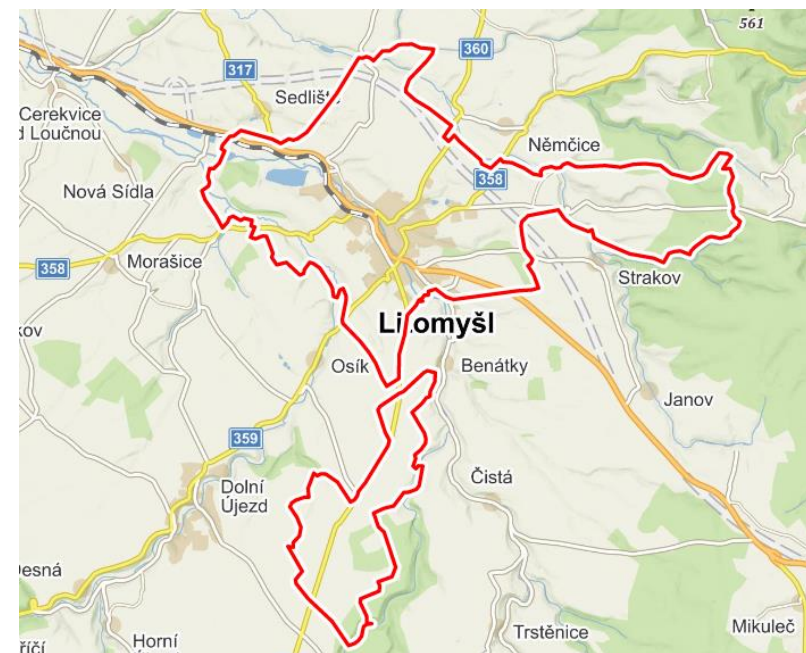
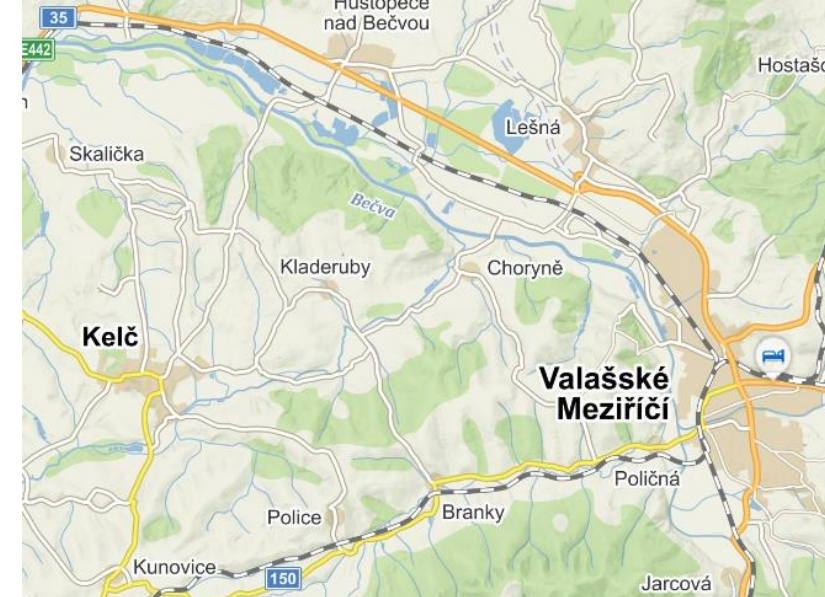
## Strategické dokumenty, deklarace

Města mají realizovat tzv. Plány udržitelné městské mobility (SUMP 2.0.). Co ale pro ně dělá stát, či svět? Jejich představu je možné si vyhledat v řadě klíčových strategických dokumentech, či deklaracích. V praxi to funguje tak, že jsou velmi dobře napsané, jen se obtížněji naplňují. Kompletní databáze všech strategií je k dispozici na <https://www.databaze-strategie.cz/>.

Na této stránce jsou zveřejněné jen vybrané dokumenty, které mají přímou vazbu na SUMP 2.0. Cílem je hlavně upozornit na propojenost jednotlivých úrovní strategických dokumentů.

|                                          |   |                                         |   |                                   |   |
|------------------------------------------|---|-----------------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| Česká republika 2030                     | > | Smart Česko                             | > | Partnerství pro městskou mobilitu | > |
| Klimaaktiv                               | > | Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ | > | Ochrana klimatu                   | > |
| Evropské dokumenty                       | > | Národní dokumenty                       | > | WHO, THE PEP, MA21                | > |
| Budoucnost mobility: Strategie pro města | > | Lipská deklarace                        | > | Brémská deklarace                 | > |

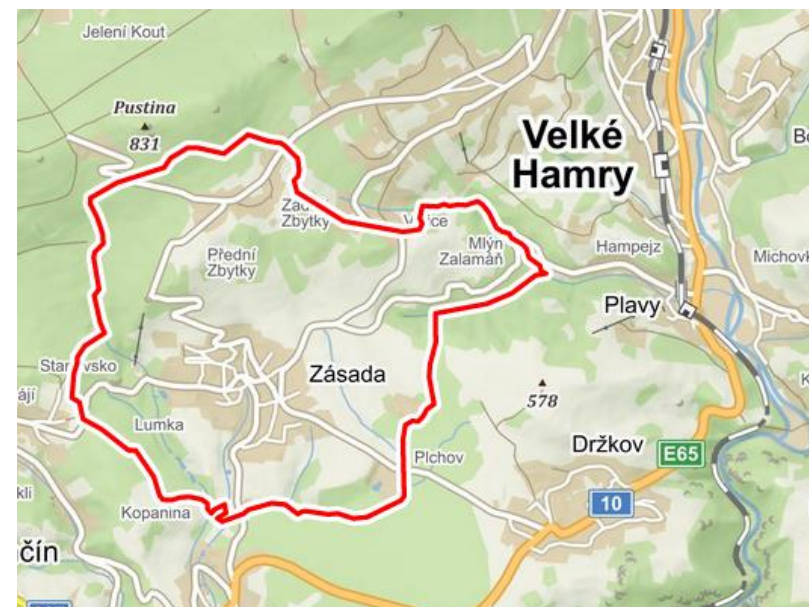
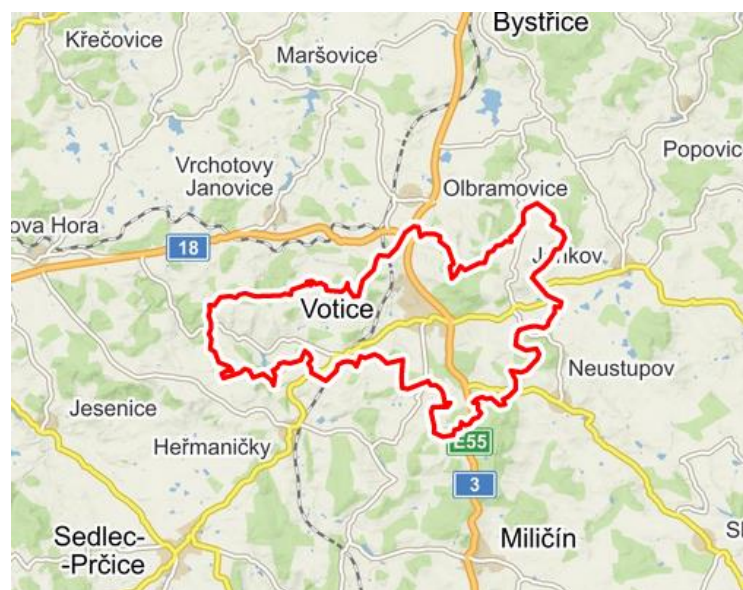
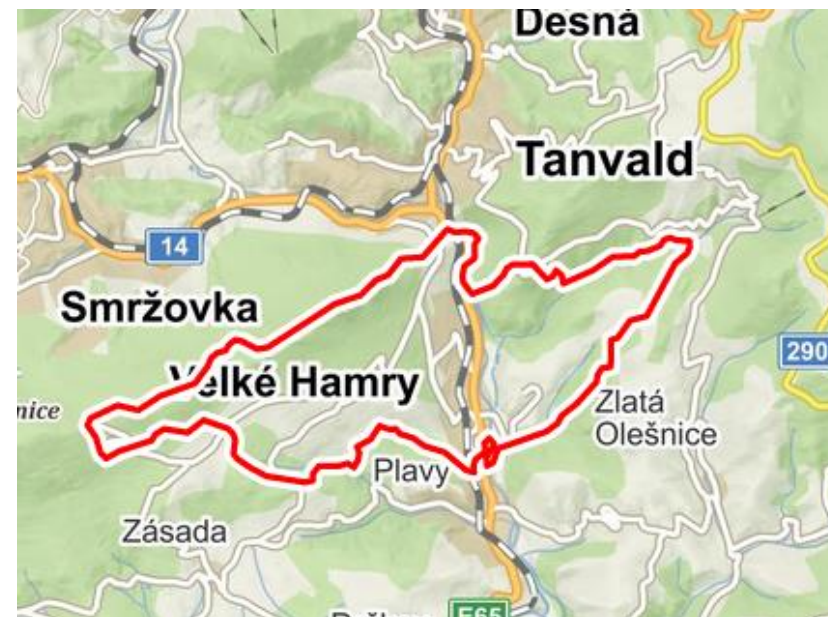




Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného? FINANCOVÁNÍ

K projektu realizovanému v obci se 40 tis. a méně obyvateli žadatel dokládá soulad s **Plánem udržitelné městské mobility** nebo **Plánem dopravní obslužnosti města či kraje** nebo jinou **strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.**

Potřebnost  
Účelnost

ANO – Ze žádosti o podporu a povinných příloh vyplývá soulad projektu s **plánem udržitelné městské mobility** nebo **plánem dopravní obslužnosti města či kraje** nebo jinou **strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.**

NE – Ze žádosti o podporu a povinných příloh nevyplyvá soulad projektu s plánem udržitelné městské mobility, ani plánem dopravní obslužnosti města či kraje, ani jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.

NERELEVANTNÍ – Projekt je realizován pouze v obci/obcích s více než 40 tis. obyvateli k 1. 1. 2021.

- Plán udržitelné městské mobility příslušného města
- Plán dopravní obslužnosti příslušného města či kraje
- Jiná strategie příslušného dopravního módu schvalovaná samosprávou
- Žádost o podporu
- Studie proveditelnosti



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného? DOBŘÍ VLÁDNUTÍ - „good government“ nebo „good governance“

## Co si o plánování dopravy myslí veřejnost?

Je to jako s prodejem jakéhokoliv výrobku. Vždy totiž přichází otázka ze strany zákazníka: A k čemu je to vlastně dobré? Mám si to vůbec koupit? Potřebuji to? Samozřejmě, každé srovnání pokulhává, ale tento přírůbek se dá použít i při plánování městské mobility, kdy zákazníci jsou veřejnost.

Problém je, že každý má jiné názory, každý jsme jiný, každý má nějakou potřebu a představu spojenou s dopravou po městě. Otázka je, zda řešit pouze aktuální potřebu a současné návyky dnešní doby spojené s pohodlím "4 kol" a stavět vzdušné zámky ve velmi nákladných až nereálných investicích do infrastruktury bez ohledu na veřejný prostor a dopady na životní prostředí, nebo zda se dívat více do budoucna v reálném ekonomickém, environmentálním a sociálním rozměru. Místo hektarů nových ploch pro automobilovou dopravu ve městě, hlukové, emisní a další zátěže, by měli obyvatelé města a venkova začít přemýšlet jinak a uvědomit si, že veřejný prostor ve městě má omezené hranice, ale mnohostranné nároky na jeho využití. Je jasné, že veřejný prostor vytváří město svými investicemi, ale každý volený zástupce města má snahu respektovat to, co si lidé (voliči) přejí.

Budou-li si obyvatelé města většinou přát více parkovacích míst, široké průjezdné komunikace, propustné křižovatky, protože "taková je doba" a je prostě normální a pohodlné jezdit po městě autem, tak se tomu dříve či později veřejný prostor díky investicím města přizpůsobí, ale pouze do určité hranice, která je dána dostupnou plochou veřejného prostoru. A co dál, až auta veřejný prostor naplní, ale lidé budou volat po dalším řešení? Bude "normální" mít v každé rodině více aut, protože každý plnoletý člen rodiny bude zvyklý po městě jezdit



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného?

## STRUKTURU METODIKY SMART ČESKO, ALE Z NABÍDKY SI KAŽDÝ VYBERE JEN CO POTŘEBUJE

**Priorita 1:** Je dostupná dopravní infrastruktura odpovídající potřebám, infrastruktura pro alternativní pohony a pro rozvoj nemotorové dopravy ve městech, obcích a regionech s ohledem na snižování emisí a dopadu na klima.

**Cíl 1.1:** Klientsky orientovaná veřejná doprava <https://www.akademimobility.cz/verejna-doprava-61>

**Cíl 1.2:** Plynulá a bezpečná doprava

**Opatření 1.2.1:** Doprava v klidu <https://www.akademimobility.cz/parkovani>

**Opatření 1.2.2:** Dynamické řízení dopravy

<https://www.akademimobility.cz/vliv-rsd-a-kraju-na-zklidnovani-v-obcich>

**Opatření 1.2.3:** Aktivní mobilita (cyklistická a pěší doprava)

<https://www.akademimobility.cz/cyklisticka-doprava>

<https://www.akademimobility.cz/pesi-doprava>



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného?

## STRUKTURU METODIKY SMART ČESKO, ALE Z NABÍDKY SI KAŽDÝ VYBERE JEN CO POTŘEBUJE

**Priorita 1:** Je dostupná dopravní infrastruktura odpovídající potřebám, infrastruktura pro alternativní pohony a pro rozvoj nemotorové dopravy ve městech, obcích a regionech s ohledem na snižování emisí a dopadu na klima.

**Cíl 1.3:** Alternativní paliva

<https://www.akademimobility.cz/cista-mobilita-479>

**Cíl 1.4:** Jiné alternativy individuální automobilové dopravy

<https://www.akademimobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

**Opatření 1.4.1:** Alternativní formy dopravy jako náhradu za hromadnou nebo individuální dopravu

<https://www.akademimobility.cz/teorie-162>

**Opatření 1.4.2:** Řešení logistiky a dopravy lidí a zboží

<https://www.akademimobility.cz/mestska-logistika-preprava-zbozi>

**Opatření 1.4.3:** Podpora rozvoje prvků autonomní mobility

<https://www.akademimobility.cz/autonomni-vozidla>



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného?

## STRUKTURU METODIKY SMART ČESKO, ALE Z NABÍDKY SI KAŽDÝ VYBERE JEN CO POTŘEBUJE

**Priorita 2: Cílená komunikace s místními obyvateli umožňuje přijetí atraktivní alternativy v oblasti mobility s minimálními dopady na životní prostředí**

**Cíl 2.1: Realizace dopravních opatření**

<https://www.akademiamobility.cz/koncepce-567>

<https://www.akademiamobility.cz/zklidnovani-prostoru>

**Cíl 2.2: Realizace osvětových kampaní dle komunikačního plánu**

<https://www.akademiamobility.cz/komunikacni-plan-352>

**Cíl 2.3: Podpora sdílené dopravy (carsharingu, bikesharingu)  
a plně obsazených vozidel (carpooling).**

<https://www.akademiamobility.cz/sdileni-aut-a-jizdnich-kol>



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného?

## STRUKTURU METODIKY SMART ČESKO, ALE Z NABÍDKY SI KAŽDÝ VYBERE JEN CO POTŘEBUJE

**Priorita 3: Veřejný prostor z pohledu dopravní infrastruktury a mobility je řešen v Plánu udržitelné městské mobility.**

**Cíl 3.1: Podpora konceptu „Města krátkých vzdáleností“**

<https://www.akademiamobility.cz/mesta-kratkyh-vzdalenosti>

Město krátkých vzdáleností (přeneseně také změna dopravního chování, která je s “Městem krátkých vzdáleností” silně provázaná) lze chápat jako základní prostředek pro změnu k lepšímu. Jedná se o záležitost celorepublikovou, kdy zajištění dopravně-urbanistického přístupu v každém zastavěném území, který akcentuje právě tvorbu měst krátkých vzdáleností, je jedním ze základních stavebních kamenů změny k lepšímu. Této transformace lze následně dosáhnout zejména rovnovážnou podporou výše uvedených složek. Z těchto složek je vhodné vyzdvihnout právě tři: infrastruktura, služby a osvěta (důležité jsou pochopitelně všechny). Uvedené složky, provázány skrze strategický a koncepční přístup, jsou níže rozděleny do specifických cílů.

### MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

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



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



# Co máte společného?

## STRUKTURU METODIKY SMART ČESKO, ALE Z NABÍDKY SI KAŽDÝ VYBERE JEN CO POTŘEBUJE

**Priorita 3: Veřejný prostor z pohledu dopravní infrastruktury a mobility je řešen v Plánu udržitelné městské mobility.**

**Cíl 3.2: Podpora zpracování Plánu udržitelné mobility pro územní aglomerace**

**<https://www.akademiamobility.cz/komunikacni-plan-352>**

**Cíl 3.3: Podpora Mobility as a Service**

**<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1582/preklad-publikace-mobilita-jako-sluzba-mobility-as-a-service-maas>**



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Co máte společného?

## STRUKTURU METODIKY SMART ČESKO, ALE Z NABÍDKY SI KAŽDÝ VYBERE JEN CO POTŘEBUJE

**Priorita 3: Veřejný prostor z pohledu dopravní infrastruktury a mobility je řešen v Plánu udržitelné městské mobility.**

**Cíl 3.4: Plánování města a dopravy se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatelstva**

**<https://www.akademiamobility.cz/koncepce-567>**

**Opatření 3.4.1: Plánování města pro seniory**

**<https://www.akademiamobility.cz/kampane-pro-seniory>**

**Opatření 3.4.2: Plánování města pro děti**

**<https://www.akademiamobility.cz/kampane-se-skolami>**

**Opatření 3.4.3: Plánování města pro ženy**

**<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/679/myslme-na-nase-zeny>**

**Opatření 3.4.4: Plánování města pro lidi s omezenou pohyblivostí, komunikací**

**<https://www.akademiamobility.cz/osoby-se-zvlastnimi-potrebami>**

**Cíl 3.5: Podpora Smart Terminals & Stations a inteligentních zastávek**

Nová iniciativa, bez odkazu



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# Pro vás zaktualizujeme



[O AKADEMII](#) [KONCEPCE](#) [SUMP 2.0](#) [FAKTA & ČÍSLA](#) [DOKUMENTY](#) [OPATŘENÍ](#) [AKTUALITY](#) [AKCE](#) [KONTAKT](#)



## Strategický plán

Od vize až po akční plán.



## Komunikační plán

Změny nastanou díky komunikaci.



## Opatření

Občany nejvíce zajímají konkrétní činy.

## AKTUALITY

### Překlad publikace Mobilita jako služba (Mobility-as-a-Service, MaaS)



26. 01. 2023 | Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. nechal přeložit dokument Mobilita jako služba (Mobility-as-a-Service, MaaS), který je přiložen v anglickém originále v příloze. Zájemci o tento překlad si mohou o něj napsat jednatele spolku na adresu [jarda@dobramesta.cz](mailto:jarda@dobramesta.cz).  
Mobilita jako služba... [číst dále](#)

[Studie pro řešení mikromobility v Plzni](#)

## NEJBLIŽŠÍ AKCE

**24.-26. 3. 2023**  
**FOR BIKES 2023**

Největší cyklistický veletrh v České republice FOR BIKES otevírá každoročně cyklistickou sezonu a nabízí cyklosortiment pro všechny věkové... [číst dále](#)

**24.-25.5.2023**  
**Dopravně inženýrské dny,**



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



SMART Česko

# SVAZ MĚST A OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY

5. května 1640/65

140 00 Praha 4

Tel.: +420 234 709 711/717

E-mail: [smartcesko@smocr.cz](mailto:smartcesko@smocr.cz)

ID datové schránky: 5fkgwn3