



dopady opatření na:



dopravní
nehody



emise



hluk



kongesce

Popis opatření:

Plán udržitelné městské mobility (SUMP) je strategickým dokumentem, který reaguje na dopravní zátěž města a snaží se eliminovat negativní dopady dopravy na městské prostředí a kvalitu života (zejména zdraví a životní prostor) obyvatel města. Plán řeší konkrétní situaci v dopravě i potřeby mobility občanů pomocí managementu mobility (ovlivňování poptávky a dopravního chování všech uživatelů) i skrze kvalitní nabídku a regulaci dopravního provozu (zejména doplněním infrastruktury pro udržitelné druhy dopravy, regulací objemu individuální automobilové i nákladní dopravy pomocí promyšlené parkovací politiky či územního i dopravního zónování, ale také vymezeným režimem zásobování a celkově odváděním tranzitní dopravy mimo centrální a obytné části města) či smart opatřeními apod. Termíny, kterými jsou tyto plány označovány v různých zemích, se liší. Na úrovni EU se používá spojení „Sustainable Urban Mobility Plan“, známé pod akronymem SUMP. Ve Velké Británii jsou tyto plány pojmenovány jako Local Transport Plans (LTP), ve Francii zase Plans de déplacements urbains (PDU). V podmínkách České republiky hovoříme o plánech udržitelné městské mobility (PUMM nebo SUMP).

Následující definice SUMP je široce přijímána v mezinárodním prostředí: „Plán udržitelné městské mobility (SUMP) je strategickým plánem k zajištění mobility pro jednotlivce (individuální uživatele) i podniky ve městech a jejich okolí. Cílem těchto plánů je zvýšit kvalitu života ve městech. Plány staví na dosavadním plánování a kladou důraz na principy integrace, participace a evaluace.“ (Wefering a kol., 2014).

V souladu s evropskou i českou metodikou pro přípravu SUMP by tyto strategické plány mobility měly vycházet ze stávajících aktivit a regulačního rámce se zajištěním následujících kritérií:

- * Participativní přístup: zapojování občanů a dotčených stran od začátku přípravy SUMPu, v průběhu zpracování a realizace i při hodnocení dopadu;
- * Závazek udržitelnosti: snižování sociálních rozdílů (doprava přístupná všem), kvalita životního prostředí a městského prostoru, vztah k ekonomickému rozvoji;
- * Integrovaný přístup: při nastavování politik i aktivit se dbá na propojení dotčených sektorů, odpovědných rozhodovacích úrovní (město, kraj, stát atd.), propojení sousedních municipalit a propojení jednotlivých druhů dopravy;

- * Zaměření na dosažení měřitelných cílů: ty budou stanoveny v souladu s vizí dopravy a začleněny do celkové strategie udržitelného rozvoje (vazba na strategický plán města, který by měl být revidován z pohledu udržitelnosti);
- * Pravidelné vyčleňování financí: cíle navržené v akčním plánu SUMP je třeba financovat průběžně, zajišťovat přehled a sledování výdajů a výnosů v oblasti dopravy, v širším kontextu se společenskými náklady a v propojení s dalšími oblastmi;
- * Použití metody zpracování strategických dokumentů, která zahrne tyto kroky: 1) analýza současného stavu mobility, nulový scénář a predikce vývoje mobility v předvídatelných trendech, v závěru SWOT analýza; 2) definice vize a cílů; 3) sestavení realizačních scénářů s vhodnými opatřeními, volba vítězného scénáře a výsledný akční plán; 4) přidělení odpovědností a zdrojů; 5) příprava monitorovacího a evaluačního plánu pro sledování a vyhodnocování plnění cílů, procesů i dopadů opatření. Pro úplnost uvádíme, že již při zpracovávání musí být SUMP, jako strategie rozvíjející udržitelnou mobilitu, nezávisle posouzena z pohledu jejího dopadu na životní prostředí, tj. známým procesem SEA (Strategic Environmental Assessment).

Ve výsledku bude dokument obsahovat tyto hlavní části:

- * Část strategická – vazby SUMP na další strategické dokumenty, hierarchie a vzájemné vlivy, definice vize mobility v daném městě, cíle SUMPu, sada indikátorů
- * Část analytická – analýza nabídky a poptávky, vývojové scénáře
- * Část návrhová – realizační scénáře a výběr vítězného scénáře
- * Akční plán – navržené aktivity na několik let dopředu (min. 5 let), systém monitorování a hodnocení realizace / dopadu jednotlivých opatření
- * Část komunikační – průřezově nastavená komunikační strategie pro zapojené partnery, cílové skupiny i širokou veřejnost, prezentace SUMPu, jeho průběžných výstupů a projednávání atd.
- * Část monitorovací a evaluační – podložená Monitorovacím a evaluačním plánem (MEP), který udává, pomocí jakých indikátorů a jakými metodami budou měřeny aktivity, jejich realizace (výstupy), výsledky i dopady

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

Inovace v jednotlivých opatřeních, které plány udržitelné městské mobility realizují – např. inteligentní dopravní systémy, dopravní informace v reálném čase (na zastávkách MHD nebo online), řízení křižovatek se systémovou preferencí tramvají a autobusů, proměnlivé dopravní značení pro zvýšení bezpečnosti na městských komunikacích, nové technologie vozového parku MHD apod.

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Středně finančně nákladné

Finančně náročné

Hlavní dopady opatření:

Plány udržitelné městské mobility pomáhají regulovat mobilitu, aby se více cest uskutečňovalo udržitelnými druhy dopravy, celkově se snížily emise a kongesce automobilové dopravy.

	Dopady na modal split	Plány mobility primárně cílí na snižování počtu cest osobními automobily. Např. v německých, rakouských a švýcarských městech studie ukazují výrazné snížení podílu IAD za poslední dekádu, za což vděčí svým dopravním strategiím, které na redukcii cest automobilem cílí. Bühler a kol. (2017) ukazují, že v největších městech Rakouska, Švýcarska a Německa se podařilo snížit podíl osobních automobilů na cestách za posledních 25 let: ze 40 % na 27 % ve Vídni, ze 40 % na 33 % v Mnichově, z 35 % na 30 % v Berlíně, z 39 % na 30 % v Curychu a ze 48 % na 42 % v Hamburku. Všechny pět měst zavedlo balíčky vzájemně se posilujících dopravních a územních politik, díky jejichž kombinaci je používání automobilu pomalejší, méně pohodlné a nákladnější. Zároveň se zvyšuje bezpečnost, pohodlí a další podmínky chůze, jízdy na kole a veřejné dopravy.
	Dopady na životní prostředí	Redukce počtu cest automobilem kladně ovlivňuje úroveň emisí a hluku a snižuje zátěž životního prostředí.
	Dopady na dopravní nehody	Plány mobility vedou k redukcii cest automobilem, riziko nehod je nižší. Bezpečnost dopravního provozu je jedním ze základních cílů SUMP a jejich opatření se zaměřují na bezpečnost všech účastníků (motoristů, cyklistů, pěších atd.).
	Dopady na zdraví	Plány mobility mohou významně ovlivnit zdraví městských obyvatel zejména tím, že cílí na udržitelnost a snížení dopravní zátěže, čímž se zvyšuje kvalita ovzduší. Tento úkol lze realizovat několika cestami, např. tím, že akční plán SUMP naplánuje zřízení nízko-emisní zóny nebo cílené kampaně a kvalitní nabídku alternativ. Synergie tohoto balíčku pak mohou vést ke změnám dopravního chování uživatelských skupin (z cest automobilem na cesty veřejnou a nemotorovou dopravou). Výsledkem je pak více aktivního pohybu jako prevence civilizačních chorob a lepší kvalita života.
	Sociální a ekonomické dopady	Plány mobility řeší potřeby všech hlavních cílových skupin. Kvalitní nabídka udržitelné mobility v propojení s územním plánováním, jehož smyslem je cesty harmonizovat, zkracovat a také nabídnout esteticky hodnotný a kvalitní městský prostor, mají velký vliv na to, jak se lidé ve městě cítí a jak se jim žije, stejně tak na společenský život a trávení času ve veřejném prostoru, což napomáhá sociálním

vazbám. Ekonomický přínos je zřejmý jak pro dopravní systém a poskytovatele dopravních služeb (efektivnější využití MHD, úspory pohonných hmot, méně externalit z dopravy, méně vícenákladů atd.), tak pro samotné uživatele (integrovaná doprava s přijatelnými náklady a kvalitními službami, sdílená mobilita apod.).

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Vhodné doplnit o opatření typu **nová nabídka** v dopravním systému (nové spoje MHD, úprava intervalů MHD, kvalitnější dopravní informace, multimodální aplikace pro mobilitu ve městě, nové cyklostezky a propojená síť cyklistické infrastruktury, včetně parkovací infrastruktury pro jízdní kola apod.). Velmi vhodné je plány udržitelné městské mobility doplňovat také **o plány mobility veřejných institucí** a velkých zaměstnavatelů, škol nebo např. zdravotnických areálů, čímž se plnění cílů vzájemně posiluje a dochází k synergiím v plánování opatření pro různé uživatelské skupiny (návštěvníci města, pacienti, zaměstnanci apod.).

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Situace v ČR:

Od roku 2020 je dle plánů Evropské komise a Ministerstva dopravy ČR SUMP hlavním strategickým nástrojem plánování udržitelné mobility v městských oblastech. Jeho základním posláním je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění) (Jordová a kol., 2015).

Podle Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti z roku 2020 (COM(2020) 789 final) by SUMP měly obsahovat jasné ambiciózní cíle, například nulové emise a nulové množství smrtelných nehod na silnicích. Důraz by měl být kladen na podporu a další rozvoj infrastruktury pro aktivní druhy dopravy, jako je cyklistika. V současnosti je revidováno nařízení EU k transevropským sítím TEN-T a jako jedna z klíčových úprav je také navržena povinnost mít SUMP pro 424 velkých evropských měst, uzlů na těchto sítích, a to do roku 2025. Cílem je zajistit udržitelné dopravní plánování v centrech TEN-T s nosnými cíli, jako je např. bezemisní mobilita a ekologizace městského vozového parku.

V ČR se SUMP postupně zpracovávají přibližně od roku 2015, existuje zde první generace více než 40 těchto plánů. Povinně je mají mít města nad 42 tis. obyvatel, která žádají o dotace z operačního programu Doprava nebo z programu IROP, dobrovolně si je však připravují i města menší, která oceňují přínos tohoto plánovacího stylu (např. Litoměřice, Kroměříž, Hodonín, Písek, Kopřivnice, Hranice na Moravě atd.). Původně bylo možno zhotovit tzv. rámec udržitelné městské mobility (SUMF), který byl jednodušší variantou, prioritně zaměřenou na veřejnou hromadnou dopravu, ovšem v tomto období už i tyto dokumenty jsou postupně dopracovávány do podoby plného SUMP.

Příklady plánů udržitelné městské mobility v ČR naleznete na následujících odkazech:

Praha – <https://poladprahu.cz/>

Brno – <https://brnoinmotion.cz/plan-mobility/>

Ostrava – <https://mobilita-ostrava.cz/>

Hlavní znaky a doporučení pro SUMP na základě zahraniční praxe

- * **Hlavní cíl = změna modal splitu:** práce s poptávkou po dopravě (řízení mobility = management mobility) ve spojení s nabídkou pro alternativní druhy dopravy k IAD (včetně intermodality mezi alternativami a s IAD). Důraz je kladen na opatření vedoucí ke změně dopravního chování včetně regulace IAD (organizace provozu, parkování apod.).
- * **Kvalitní projednání s veřejností:** aby mohla veřejnost vyjádřit své požadavky, ale aby také mohla lépe pochopit limity města (emisní, prostorové, finanční atd.) a byla schopna přijmout v případě nutnosti např. restriktivní opatření vůči IAD.
- * Řešení a jasná **podpora všech druhů doprav** z pohledu nabídky i poptávky, včetně opatření ve smyslu managementu mobility a komunikace se všemi uživateli.
- * Kvalitně připravená **analytická fáze** (dopravně-sociologický průzkum k dělbě přepravní práce je jedním z důležitých vstupů do návrhové části) založená na solidních datech.
- * Pro vytváření a projednávání strategické části je nutné **provázat vizi, hlavní strategické a specifické cíle** (hlavně v dělbě přepravní práce). Jejich návrh by měl být prodiskutován **v pracovních skupinách**, veřejně projednán a výsledná sada schválena řídicí skupinou SUMPu.
- * Strategická část by měla být explicitní v **sektorové provázanosti** (hlavně vazba na územní plánování) a vymezit mezisektorové vazby v rovině plánování a v rovině využití synergie zdrojů – finančních i lidských (doprava – územní plánování, doprava – životní prostředí, doprava – sociální politika, doprava – cestovní ruch, doprava – zdraví apod.). Časté je také propojení politik v oblasti dopravy a energetiky (úspory energií v dopravě).
- * SUMP musí být koordinován i mimo **území města** (ideálně na úrovni aglomerace), minimálně s **přílehlými obcemi**. Partnerem pro zpracování a další řízení realizace je i **kraj a stát** (v ČR krajské úřady a ŘSD).
- * SUMP by měl sloužit i k iniciaci „**malých (institucionálních) plánů mobility**“ pro lokality s výskytem větších podniků (cíl: snížit podíl cest autem do zaměstnání).
- * SUMP se musí projevit také v **územním plánu** (lokalizace funkčního využití území v souladu s udržitelnou mobilitou a příslušná dopravní infrastruktura) a nové objekty generující dopravu by měly být umísťovány do zón, kde je potenciál redukce počtu nebo délky cest a propojení s cestami i za jiným účelem.
- * **SUMP musí být propojen s dalšími důležitými dokumenty města**, vedle územního plánu by měl podrobněji řešit oblasti strategického plánu rozvoje města, jako jsou: doprava, životní prostředí, veřejný prostor. Naopak strategický plán a další související dokumenty by měly respektovat cíle SUMP (někdy se stává, že sektorové cíle si odporují i v rámci jednoho dokumentu). Z tohoto pohledu může být SUMP náročný na projednání se všemi zúčastněnými stranami včetně veřejnosti, ale tuto fázi nelze podcenit.
- * SUMP řeší dopravní politiku obvykle pro období 10 let s výhledem na 20 let a návrh prioritních aktivit má být zpracován minimálně na období 5 let (akční plán). **Dlouhodobý horizont** by měl být řešen ve všech částech (analytické – modelování vývoje i návrhové scénáře). Dlouhodobé plánování je prosazováno i EK pro čerpání z evropských zdrojů.
- * Důležité je **dobré řízení přípravy a realizace SUMPu** a součinnost se zpracovatelem, magistrát by měl vyčlenit interní tým pro interakci se zpracovatelem (ne pouze jedna kontaktní osoba), nejlépe ve složení zástupce odboru strategického rozvoje, dopravy,

územního plánování, veřejných zakázek (ekonomického rozvoje), životního prostředí. Magistrát hraje také klíčovou roli v **řídící skupině** pro přípravu a následnou realizaci SUMPu a účastní se i jednání **pracovních skupin** pro témata SUMPu.

- * Musí být zvolen také dobrý postup při **zapojování všech partnerů**, aby došlo ke konsenzu s klíčovými hráči, veřejností i soukromým sektorem (možnost spolupráce na PPP).
- * Pro zpracování plánu se lze inspirovat obecnou evropskou **metodikou** (Rupprecht, 2019) i českou metodikou, viz Jordová a kol. (2015) a její doplnění Martinek a kol. (2021).

Příklady dobré praxe:

Francie

Ve Francii má SUMP (neboli PDU) nejdelší tradici v Evropě. Existuje zde silná legislativní podpora včetně prvotních dotací ze státních zdrojů na přípravu těchto plánů (první generace PDU). Již v roce 1982 zákon LOTI o vnitřní dopravě uložil francouzským aglomeracím nad 100 tisíc obyvatel povinnost zpracovat PDU; zákon LAURE (o kvalitě ovzduší) z roku 1997 a jeho novela z roku 2003 specifikovala povinné aktivity v PDU a zákon SRU (o solidaritě a obnově měst) v tomto rámci požaduje od roku 2000 harmonizaci dopravního a územního plánování v městských oblastech a také regulaci neudržitelné mobility. V přípravě je nový zákon k plánování mobility, který bude PDU posilovat ještě udržitelnějším směrem a také je přejmenuje přímo na plány mobility.

Hlavní principy plánů mobility (PDU) ve Francii (CERTU, CETE 2013):

- * Jsou ze zákona povinné pro aglomerace s počtem obyvatel nad 100 tis.
- * Definiují organizaci všech druhů dopravy, dopravu v pohybu i v klidu v dopravním funkčním regionu městské dopravy. Plánují efektivní a energeticky úsporné využití dopravy s důrazem na veřejnou a pěší dopravu
- * Mají odpovědět na následující cíle:
 1. Redukovat automobilovou dopravu
 2. Rozvíjet veřejnou hromadnou dopravu a aktivní druhy dopravy
 3. Udržitelně a efektivně lokalizovat a využívat dopravní síť
 4. Řídit parkovací politiku
 5. Regulovat nákladní dopravu a zásobování
 6. Motivovat ke spolujždě a další sdílené mobilitě

LYON

První PDU lyonské aglomerace byl přijat v roce 1997, další pak v roce 2005. Oba dokumenty umožnily podstatné změny v plánování i zajištění mobility v aglomeraci. Současný plán mobility (PDU) je pro období 2017–2030 a je ambicióznější v otázkách udržitelnosti a solidárnosti v dopravě, ale funguje i na rozšířeném území. Příprava PDU byla důkladně projednána s klíčovými aktéry v území a jeho akční plán vychází z jejich spolupráce. Analytická část PDU je založena na aktuálních datech k mobilitě – především na vývoji dopravního chování, ale i na údajích a trendech socio-demografických, územních či ekonomických a samozřejmě na přehledu stávající infrastruktury a nabídky dopravních služeb, stejně tak na analýze dalšího potenciálu, nepříznivých skutečností a předpokladů pro jejich řešení v plánovaném horizontu, tj. do roku 2030. Kvalitní analýza ukázala také rozdíly mezi různými geografickými oblastmi lyonské aglomerace. Návrhová část se pak snaží citlivě přistoupit k zajištění vyvážené

mobility a naplnění potřeb různých uživatelských skupin, rovnosti a sociální soudržnosti, ochrany životního prostředí i veřejného zdraví.

- * První PDU z roku 1997 usiloval především o mitigaci neregulovaného nárůstu automobilové dopravy a opatření ke změně dělby přepravní práce. PDU z roku 2005 přijal nové priority v souladu se zákonem o solidaritě a obnově měst, který hovoří mj. o integraci a sociální rovnosti. Byla začleněna opatření určená pro osoby s omezenou mobilitou nebo zaměřená na regulaci nákladní dopravy, na bezpečnost dopravního systému a provozu a realizováno bylo také několik kampaní k udržitelné mobilitě.
- * Pro dosažení cílů PDU bylo naplánováno 209 aktivit, které jsou předmětem evaluace (všechny PDU jsou podle francouzského zákona o dopravě povinně vyhodnocovány). Do monitorování pokroku byli zapojeni hlavní aktéři: Velký Lyon (aglomerace Grand Lyon), stát, region Rhône-Alpes, department Rhône a město Lyon. V roce 2014 bylo realizováno 95 % aktivit (v dokončeném nebo probíhajícím stavu). Žádoucí změny modal splitu z roku 1997 se naplňovaly už v roce 2006 a dále pokračují, postupně se snižuje podíl automobilové dopravy (1995: 53 %, 2006: 49 %, 2015: 44 %) ve prospěch dopravy veřejné (1995: 14 %, 2006: 16 %, 2015: 20 %) a nemotorové (1995: 1,3 %, 2006: 2,1 %, 2015: 2,2 %).

Německo

DRÁŽĎANY

Rada města Drážďany schválila svůj plán mobility 2025+ („Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“), v listopadu 2014. Usnesení obsahovalo i požadavek pravidelného vyhodnocování aktivit – jednou za tři roky. Akční plán zahrnuje následující oblasti opatření: místní hromadná doprava, cyklistická a pěší doprava, dostupnost dopravních služeb a regulace automobilové dopravy, řízení a bezpečnost dopravního provozu, management mobility (ovlivňování poptávky po dopravě), veřejný prostor a design dopravních sítí (harmonizace dopravního a územního plánování), strategická a inovativní opatření. Celkem tento plán mobility 2025+ určuje 147 opatření k realizaci, 90 z nich je krátkodobých, střednědobých nebo dlouhodobých a zbývajících 57 je průběžných. Z první evaluační zprávy z roku 2017 vyplývá, že zhruba tři čtvrtiny prvních 90 opatření byly dokončeny nebo v procesu realizace a zbytek těsně před zahájením. Skupina 57 trvalých úkolů byla také z velké části v běhu a pouze pět z nich bylo zpožděno.

Zajímavé je také doplnění akčního plánu o pilotní projekty, jejichž cílem je otestovat nové technologie v dopravním sektoru, prozkoumat možnosti regulace dopravního provozu a provést modelové experimenty. Například pilotní projekt č. 6 je zaměřen na kampaň pro snadnější využívání carsharingu mj. pomocí vhodné lokalizace s využitím soukromé půdy a s podporou firem, chytrým značením pro lepší a rychlejší orientaci. Pilotní projekt č. 7 zase komplexně propaguje veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu jako prioritní udržitelné druhy dopravy. Daří se to díky úsilí drážďanského městského úřadu, sdružení uživatelů dopravy, koordinátora veřejné dopravy, drážďanské technické univerzity a dalších. Pilotní projekt č. 8 cílí na chytrá řešení v dopravě, a to v oblasti řízení dopravního provozu, intermodálních navigačních a informačních systémů, včetně individuálních prohlídek vozidel na elektrický pohon a vzdělávacích akcí (viz SUMP 2025Plus – evaluation report).

Velká Británie

Ve Spojeném království Velké Británie jsou plány mobility (Local Transport Plans, LTP) povinné ze zákona o národní dopravě z roku 2000 a zákona o místní dopravě z roku 2008, ovšem bez financování ze státní úrovně, která se zaměřuje na metodickou a odbornou podporu místních úřadů.

Udržitelné dopravní plánování zde zahrnuje následující cíle:

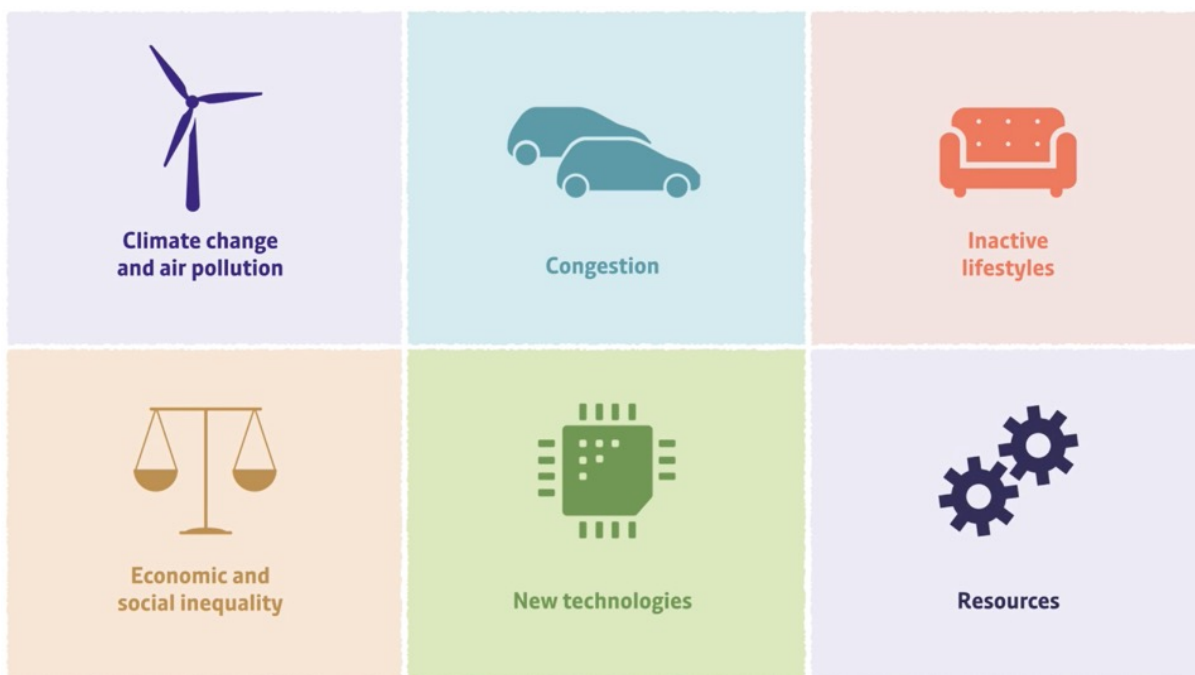
- * Zajistit dopravní dostupnost pro všechny občany;
- * Zlepšit dopravní bezpečnost pro všechny uživatele;
- * Redukovat znečištění ovzduší emisemi, hladiny hluku z dopravy i množství spotřebované energie pro dopravní účely;
- * Optimalizovat efektivitu osobní i nákladní dopravy;
- * Zajistit a udržet dobrou kvalitu městského prostředí pro příjemný život.

K tomu jsou zaváděna specifická nařízení a směrnice (emisní limity, zpoplatnění nákladní dopravy, interoperabilita mytného systému, podpora čistých a energeticky úsporných vozidel atd.).

MANCHESTER

Aglomerace Velký Manchester za svůj plán mobility získala v roce 2019 ocenění na úrovni EU – „SUMP award“, přičemž dalšími navrženými v tomto ročníku byly i Drážďany a Basilej. Metropolitní oblast Manchester tak prokázala, že má velmi kvalitní plán s ambiciózními cíli směřujícími k plně multimodálnímu dopravnímu systému jak ve vnitřním městě, tak ve vnějším okruhu svojí metropolitní oblasti. Dalším velkým plusem je podpora aktivních módů dopravy.

Velký Manchester je rozlehlý polycentrický region s 2,79 miliony obyvatel. Metropolitní oblast zahrnuje 10 obcí (tzv. obvodů) a jejich úřady, které spolupracují pod vedením přímo zvoleného starosty. V kompetenci má množství politických agend souvisejících s rozvojem metropole, obdobně jako v jiných metropolitních oblastech, jako je kvalita života, životní prostředí, inovace a technologie apod. V oblasti dopravy metropole čelí problémům známým i z jiných míst: vysoký podíl IAD přetěžující dopravní systém a znečišťující ovzduší. V současnosti se zde denně uskuteční 2,5 milionu cest kratších než 2 km, přičemž 45 % z nich je pomocí automobilu. Dále se zde denně odehrává 1,7 milionu cest delších než 2 km, které v tomto regionálním centru nezačínají ani nekončí. Vedení metropole tedy hledá cestu v multimodálním plánování a následném snížení podílu automobilové dopravy (na maximálně 50 %) a navýšení veřejné a nemotorové dopravy – celkem na minimálně 50 %, a to prostřednictvím pětiletého akčního plánu s předem definovanými klíčovými indikátory pro vyhodnocení jeho úspěšnosti. Evaluace je chápána jako důležitá součást procesu, kdy včasné informace mohou také zabránit případné chybě a díky tomu může dojít k nápravě aktivity či jejích dopadů. To vše směřuje k naplňování dlouhodobých cílů SUMPu.



Obrázek 1: Oblasti na něž se cíle SUMP zaměřují (Manchester) / Zdroj: <https://sump-plus.eu/medias>

Jejich dosažení však není fixováno na neměnné konkrétní aktivity, ale je zde uplatňován rozvoj v souladu s potřebami území. Tím je také umožněna dobrá adaptace dopravní nabídky pro různé typy cest nebo na specifické územní oblasti metropole, v duchu multimodálního přístupu. Velký důraz je kladen na nabídku bezpečné a snadné cyklistické a pěší dopravy zvyšující úroveň fyzické aktivity i umožňující redukci počtu krátkých cest ujetých automobily, což přispěje ke snížení škodlivých emisí a hluku z dopravy. Cyklistika i chůze mají pokrýt všechny účely a destinace cest: místní centra, práce, zdravotní služby, vzdělávání, volnočasové aktivity i dojezd k síti veřejné dopravy. Dostavba infrastruktury pro nemotorovou dopravu a její propagace byly artikulovány ve speciální podstrategii „Ulice pro všechny“ („Streets for All“), která má změnit ulice tak, aby na nich byl pohyb motorové osobní i nákladní dopravy vyvážený dostatkem míst přátelských k lidem. Tento přístup představuje ucelenou cyklistickou síť, spolehlivou a dostupnou autobusovou dopravu, regulované zásobování a nové služby mobility.

Pro bezproblémovou realizaci plánu mobility uzavřel Velký Manchester partnerství s poskytovateli dopravních služeb ve svém perimetru a společně vytvořili jeden multimodální systém pro odbavování cestujících u různých dopravních společností – „System One“ a jeho nadstavbu – chytrou platformu „Get Me There“, umožňující uživatelům rychlé zakoupení jízdenek přes chytrý telefon nebo chytrou kartu a plynulé cestování s různými dopravci. Plánovanou součástí je také integrace jízdného, což je předpoklad pro zavedení služeb MaaS (Mobility as a Service), viz Eltis (2019).

Tato dopravní strategie s výhledem do roku 2040 (SUMP) pokrývá všechny aspekty udržitelného plánování mobility a může posloužit evropským městům k inspiraci.

Zajímavé internetové odkazy:

Evropská metodika pro tvorbu plánů mobility: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Metodika pro tvorbu PDU: <https://www.sytral.fr/157-plan-deplacements-urbains.htm>

SUMP Drážďany: <http://www.bsr-sump.eu/good-example/sump-dresden-2025>

Projekt Civitas SUMP-PLUS: <https://sump-plus.eu/about/cities>

Použitá literatura:

BUEHLER, R.; PUCHER, J.; GERIKE, R.; GÖTSCHI, T. (2017): *Transport Reviews*, 37:1, 4-28.

CERTU, CETE (2013): *Éléments d'une politique de déplacements urbains*. Kolektivní sborník. Dostupné z: <https://www.aurm.org/uploads/media/bf094bd9acb7ab31ccdce03cca937e4f.pdf>.

EC (2020): COM(2020) 789. *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. [Annex to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social Committee and the Committee of the regions.] Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Strategie-pro-udrzitelnou-a-inteligentni-mobilitu_cs.

JORDOVÁ, R.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2021): Rise of a New Sustainable Urban Mobility Planning Paradigm in Local Governance: Does the SUMP Make a Difference? *Sustainability* 2021, 13, 5950.

JORDOVÁ, R.; SPERAT, Z.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; MARTÍNEK, J. (2015): *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky. Certifikovaná metodika*. CDV, v. v. i., Brno, prosinec 2015.

MĚSTO DRÁŽĎANY (2018): *Sustainable Mobility Plan 2025 Plus – Dresden – Initial evaluation*. Dostupné z: www.dresden.de/vep.

MMR ČR (2018): *Metodika přípravy veřejných strategií*. Praha, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, prosinec 2018.

MOUREY, T. (2019): Greater Manchester: *Using SUMP to make urban mobility multimodal*. [Eltis.] Dostupné z: <https://www.eltis.org/discover/case-studies/greater-manchester-using-sump-make-urban-mobility-multimodal>.

RUPPRECHT, S.; BRAND, L.; BOEHLER-BAEDECKER, S.; BRUNNER, L. M.; COLCLOUGH, A.; DRAGUTESCU, A.; HORVAT, M.; DURLIN, T.; WERLAND, S.; RUDOPH, F. (2019): *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, 2nd ed.; Rupprecht Consult–Forschung & Beratung GmbH: Weinheim, Německo. Dostupné z: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf.

SYTRAL MOBILITÉS. *Plan de déplacements urbains – agglomération lyonnaise 2017–2030. Le Plan de Mobilité*. [Webová stránka. Navštíveno 11. 11. 2021.] Dostupné z: <https://www.sytral.fr/157-plan-deplacements-urbains.htm>.

WEFERING, F.; RUPPRECHT, S.; BÜHRMANN, S.; BÖHLER-BAEDECKER, S. (2014): *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brusel, Rupprecht Consult, 2014.