

DOPORUČENÍ PRO STRATEGICKÉ A KONCEPČNÍ MATERIÁLY



Autoři: Lucie Vávrová, Radomíra Jordová, Petr Kolařík, Hana Brůhová Foltýnová, Kristýna Rybová, Ondřej Vácha, Michaela Valentová, Ondřej Šmíd

Partneři projektu: UJEP a STEM/MARK, a.s.

Projekt CL01000190 „Možnosti ČR zvyšování atraktivity užívání veřejné hromadné dopravy“ je řešen s finanční podporou TAČR

Datum: Září 2026

Obsah

Seznam zkratek.....	3
Úvod	5
DOPORUČENÍ PRO DOPRAVNÍ POLITIKU ČR PRO OBDOBÍ 2021-2027	6
1. Integrace MaaS.....	6
2. Poptávková doprava – DRT	6
3. Rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS).....	6
4. Multimodální huby a infrastruktura první/poslední míle	7
5. Sjednocení kvality veřejné dopravy a monitoring.....	7
6. Zjednodušení tarifní politiky	7
7. Standardizace požadavků na čistotu, komfort a pocit bezpečí	8
8. Systematický marketing a metodický cyklus ANIMK.....	8
DOPORUČENÍ PRO AKTUALIZACI KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY ČR DO ROKU 2030 v oblasti veřejné dopravy	10
1. Dostupnost veřejné dopravy jako hlavní ukazatel kvality mobility	10
2. Integrace veřejné dopravy do MaaS.....	11
3. Posílení role železnice a autobusové sítě v městské a příměstské dopravě.....	11
4. Bezemisní a nízkoemisní veřejná doprava	12
DOPORUČENÍ PRO ÚPRAVU KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2020-2025 S VÝHLEDEM DO ROKU 2030.....	14
1. Posílení práce s poptávkou a dopravním chováním	14
2. Práce s potřebami uživatelů.....	15
3. Úprava přístupu k plánování dopravní nabídky	15
4. Sociální dostupnost veřejné dopravy	15
5. Posílení role integrace jako závazného principu	16
6. Promítnutí principu celé cesty do hodnocení kvality	16
7. Systematické zohlednění změn dopravního chování.....	17
8. Posílení vazby na environmentální a energetické cíle a odolnost dopravy	17
9. Rozvoj využívání dat při rozhodování a vyhodnocování změn nabídky.....	18
10. Rozvoj poptávkové dopravy a její integrace do VHD.....	19
11. Plánování na základě přirozené spádovosti a funkčních vazeb území	19
12. Integrované tarify a elektronické odbavení	20
13. Rozvoj MaaS a propojení služeb pro cestující	20
14. Integrace s aktivní mobilitou a rozvoj infrastruktury pro „poslední míli“	21
15. Zvýšení důrazu na standardy čistoty, komfortu a pocitu bezpečí.....	21
16. Kvalita a atraktivita VHD a speciálně přestupních uzlů.....	22
17. Zavedení systematické komunikace a marketingu (Metodický cyklus ANIMK)	22
Použité strategické, metodické a výzkumné podklady	26

Seznam zkratek

AFIR	Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (<i>Alternative Fuels Infrastructure Regulation</i>)
AI	Umělá inteligence (<i>Artificial Intelligence</i>)
ANIMK	Manažerský / metodický cyklus (Analýza – Návrh – Implementace – Měření – Komunikace)
API	Rozhraní pro programování aplikací (<i>Application Programming Interface</i>)
B+R	Bike and Ride (systém parkování kol u veřejné dopravy)
CIS	Centrální informační systém
CNG / LNG	Stlačený zemní plyn / Zkapalněný zemní plyn
DRT	Poptávková doprava (<i>Demand-Responsive Transport</i>)
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
FCD	Data o pohybu vozidel z navigací / flotil (<i>Floating Car Data</i>)
FUA	Funkční městská oblast (<i>Functional Urban Area</i>)
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
ISUMP	Integrovaný plán udržitelné městské mobility (<i>Integrated Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
ITS	Inteligentní dopravní systémy (<i>Intelligent Transport System</i>)
K+R	Kiss and Ride (krátkodobé zastavení pro vysazení / vyzvednutí cestujících)
MaaS	Mobilita jako služba (<i>Mobility as a Service</i>)
MHD	Městská hromadná doprava
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MŽP ČR	Ministerstvo pro životní prostředí České republiky
NAP ČM	Národní akční plán čisté mobility
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (<i>Organization for Economic Cooperation and Development</i>)
P+R	Park and Ride (záchytná parkoviště s návazností na veřejnou dopravu)
PDO	Plán dopravní obslužnosti
SJT	Státní jednotný tarif
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SUMI	Indikátory udržitelné městské mobility (<i>Sustainable Urban mobility Indicators</i>)
SUMP	Plán udržitelné městské mobility (<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)

TAČR	Technologická agentura České republiky
TEN-T	Transevropská dopravní síť (<i>Trans-European Transport Network</i>)
UITP	Mezinárodní unie veřejné dopravy (<i>Union Internationale des Transports Publics</i>)
UJEP	Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem
UMI	Ukazatele městské mobility (<i>Urban mobility Indicators</i>)
VHD	Veřejná hromadná doprava

Úvod

Předkládaný dokument přináší doporučení pro aktualizaci a vzájemné sladění tří strategických a koncepčních dokumentů: Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027, Koncepce městské a aktivní mobility ČR do roku 2030 a Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030. Je určen především Ministerstvu dopravy jako jejich gestorovi. Cílem je zvýšit atraktivitu veřejné hromadné dopravy (VHD), spokojenost stávajících cestujících a zájem lidí, kteří ji využívají jen příležitostně nebo vůbec.

Všechny návrhy mají nezávazný, doporučující charakter; jejich uplatnění závisí na dostupných finančních a lidských zdrojích, podmínkách příslušných institucí a posouzení přínosů a nákladů. Představují vizi dalšího rozvoje VHD směrem k udržitelnosti, efektivitě a především spokojenosti cestujících. Mohou sloužit také jako podklad pro budoucí mezirezortní diskuse o rozvoji VHD a souvisejících strategiích v resortech dopravy, životního prostředí, průmyslu a obchodu a místního rozvoje.

Doporučení vycházejí z projektu ATRAKTIV „Možnosti ČR zvyšování atraktivity užívání veřejné hromadné dopravy“ (CL01000190), řešeného s finanční podporou Technologické agentury ČR. Propojují poznatky aktérů na straně nabídky s potřebami, zkušenostmi a preferencemi stávajících i potenciálních cestujících. Opírají se také o domácí a mezinárodní odborné zdroje včetně poznatků UITP a relevantních strategických, metodických a legislativních materiálů. Metodickou inspirací byly nástroje Ministerstva pro místní rozvoj k Metodice přípravy veřejných strategií; evropský kontext tvoří zejména Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, Nový rámec EU pro městskou mobilitu a cíle Zelené dohody pro Evropu, zohledněné podle podmínek ČR.

V centru pozornosti je kvalita, dostupnost a jednoduchost cestování. Návrhy podporují konkurenceschopnost VHD vůči individuální automobilové dopravě při respektování environmentálních a sociálních cílů i dlouhodobé ekonomické udržitelnosti. Důraz kladou také na zlepšení s relativně nízkými náklady, například srozumitelnější informace, koordinaci služeb a cílenou komunikaci s veřejností.

Dokument není vyčerpávajícím souhrnem možných úprav. Vymezuje hlavní směry, které výzkum doporučuje zachovat, posílit nebo nově zohlednit. Záměrné opakování některých témat napříč dokumenty podporuje jejich soulad a návaznost obecných cílů na konkrétní opatření, aby se VHD stávala přirozenou volbou pro každodenní cestování širšího okruhu obyvatel.

DOPORUČENÍ PRO DOPRAVNÍ POLITIKU ČR PRO OBDOBÍ 2021-2027

Doporučení pro úpravu Dopravní politiky ČR reagují na aktuální vývoj v oblasti digitalizace, na dlouhodobé směřování k udržitelné mobilitě a na snahu vytvořit systém veřejné dopravy atraktivní pro stávající i potenciální uživatele. Navržená opatření vycházejí z praktických poznatků projektu ATRAKTIV a zaměřují se na posílení celkové stability, systémové provázanosti a efektivity dopravního systému. Cílem úprav je aktualizovat strategický rámec tak, aby vytvářel optimální podmínky pro rozvoj integrované a funkční veřejné dopravy, která flexibilně reaguje na měnící se přepravní potřeby.

1. Integrace MaaS

Vazba na strukturu dokumentu: Strategický cíl 3 (Společnost 4.0 v dopravě), Specifický cíl zaměřený na digitalizaci a rozvoj inteligentních dopravních systémů (Telematika v dopravě).

Navrhované znění: Doplnit systémovou podporu digitálních platforem MaaS (Mobility as a Service) jako nástroje pro integraci VHD s ostatními formami mobility. Stanovit národní standard pro povinné sdílení dynamických dat o tarifech, poloze a reálné obsazenosti spojů přes otevřená API rozhraní pro všechny dopravce a poskytovatele sdílených služeb.

Očekávaný přínos: Přejít od izolovaných systémů k jednotnému digitálnímu ekosystému, kde uživatel plánuje a platí celou trasu (multimodální cestu) v jedné aplikaci.

2. Poptávková doprava – DRT

Vazba na strukturu dokumentu: Strategický cíl 2 (Územní soudržnost prostřednictvím dopravy).

Navrhované znění: Implementovat flexibilní poptávkovou dopravu (Demand-Responsive Transport – DRT) do systému dopravní obslužnosti s využitím legislativního rámce z novely zákona o silniční dopravě. Zohlednit více přístupů k využití DRT: především jako řešení dopravní chudoby v řídce osídlených a venkovských oblastech, dále jako doplňkovou službu ve městě a jako plně integrovanou součást krajských IDS.

Očekávaný přínos: zvýšení efektivity veřejných výdajů na dopravu, snížení uhlíkové stopy a systematické řešení dopravní chudoby na venkově.

3. Rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS)

Vazba na strukturu dokumentu: Strategický cíl 3 (Společnost 4.0 v dopravě), Specifické cíle zaměřené na a) automatizaci a b) výzkum, vývoj a zavádění inovativních technologií do infrastruktury.

Navrhované znění: V rámci rozvoje Inteligentních dopravních systémů (ITS) podpořit prostřednictvím národních dotačních titulů integraci pokročilé datové analytiky a umělé inteligence (AI) do správy infrastruktury a vozového parku.

Očekávaný přínos: Prodloužení životnosti infrastruktury, minimalizace neplánovaných výluk, snížení provozních nákladů a prokazatelné zvýšení spolehlivosti celého systému pro cestující.

4. Multimodální huby a infrastruktura první/poslední míle

Vazba na strukturu dokumentu: Strategický cíl 1 (Udržitelná mobilita), Specifický cíl zaměřený na rozvoj multimodální přepravy.

Navrhované znění: Stanovit celostátní strategické směřování pro budování a modernizaci přestupních uzlů na tzv. multimodální huby propojující VHD, IAD i bezmotorovou mobilitu.

Očekávaný přínos: Omezení bariér na začátku a konci cesty, což umožní lidem z automobilizovaných příměstských oblastí plynulý přestup na udržitelnou dálkovou dopravu.

5. Sjedení kvality veřejné dopravy a monitoring

Vazba na strukturu dokumentu: Strategický cíl 2 (Územní soudržnost prostřednictvím dopravy).

Navrhované znění: Zaměřit se na odstranění rozdílné kvality VHD mezi jednotlivými kraji ČR. Stanovit metodický rámec pro sjednocení úrovně kvality dopravy a zavést povinnost měřit kvalitu dopravní obslužnosti ve všech krajích stejným způsobem na základě společně sledovaných indikátorů.

Očekávaný přínos: Zajištění srovnatelného standardu veřejné dopravy pro obyvatele všech regionů ČR a objektivní srovnatelnost dat mezi kraji.

6. Zjednodušení tarifní politiky

Vazba na strukturu dokumentu: Doplnění opatření ke Strategickému cíli 1 (Udržitelná mobilita), Specifický cíl Ovlivňování mobility.

Navrhované znění: Podpořit zjednodušení a zpřehlednění tarifních systémů ve veřejné dopravě. Hlavním cílem politiky v oblasti tarifů musí být vytvoření srozumitelného, uživatelsky přívětivého prostředí pro nákup jízdních dokladů a podpora zavedení národního standardu pro flexibilní cenotvorbu a moderní formy odbavení.

Očekávaný přínos: Odbourání psychologických a orientačních bariér pro příležitostné i pravidelné cestující.

7. Standardizace požadavků na čistotu, komfort a pocit bezpečí

Vazba na strukturu dokumentu: Nové koncepční opatření v rámci Strategického cíle 1 (Udržitelná mobilita) v oblasti zvyšování kvality a konkurenceschopnosti veřejné dopravy.

Navrhované znění: Deklarovat obecný požadavek na systematické řešení a zvyšování čistoty, komfortu a bezpečnosti ve veřejné dopravě jakožto klíčového předpokladu pro udržení a zvyšování její atraktivity.

Očekávaný přínos: Reakce na reálnou poptávku veřejnosti. Data z projektu ATRAKTIV potvrzují, že čistota a tepelný komfort jsou pro cestující klíčovými argumenty pro volbu veřejné dopravy při rozhodování mezi VHD a jízdou autem. Zajištění bezpečnosti (zejména ve večerních hodinách) odstraňuje psychologické bariéry v užívání dopravy.

8. Systematický marketing a metodický cyklus ANIMK

Vazba na strukturu dokumentu: Doplnění samostatné části věnované implementaci, řízení a komunikaci Dopravní politiky ČR.

Navrhované znění: Zavést povinnost pro koordinátory a objednatele dopravy aplikovat při zavádění jakýchkoli změn v dopravní infrastruktuře či jízdních řádech ucelený manažerský cyklus ANIMK (Analýza – Návrh – Implementace – Měření – Komunikace). Fáze komunikace a marketingu veřejné dopravy (vysvětlování přínosů, změna image veřejné dopravy, kampaně) musí být pevnou a rozpočtovanou součástí každého infrastrukturního či provozního projektu.

Očekávaný přínos: Zvýšení informovanosti o změnách služeb a vyhodnocování účinků komunikace. Komunikace se stává plánovanou a vyhodnocovanou součástí změn nabídky.

Tabulka 1: Shrnutí doporučení pro Dopravní politiku ČR

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
1. Integrace MaaS	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 1.2.1 Osobní doprava již vysvětluje MaaS včetně společného nákupu služeb. Opatření 1.2.1.15 požaduje poskytování dat ve vlastnictví státu a samospráv pro rozvoj MaaS.	Zpřesnit rozsah, kvalitu a aktualizaci sdílených dat, interoperabilitu a uživatelské funkce společného plánování a odbavení. Rozšíření požadavků na další poskytovatele vymezit jako samostatný návrh, nikoli jako pouhé zopakování existujícího opatření.

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
2. Poptávková doprava – DRT	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 1.2.1, část Integrované dopravní systémy, už uvádí poptávkové systémy na telefonu, prostřednictvím aplikace či veřejné taxislužby. Kap. 2.5 Doprava v periferních oblastech, varianta 4, obsahuje poptávkově orientované služby a flexibilní jízdní řád; související opatření 2.5.1.1.	Doplnit podmínky volby DRT, integraci do IDS, návaznost na páteřní linky, přístupnost rezervace a hodnocení nákladů i kvality. Novinkou není samotná existence DRT, ale konkrétnější pravidla jejího využití.
3. Rozvoj ITS	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 3.1 Telematika v dopravě již spojuje ITS s efektivnějším provozem a údržbou, informacemi v reálném čase, sdílením dat a interoperabilitou.	Zaměřit doporučení na konkrétní přínosy pro VHD: předcházení výpadkům, řízení návazností a informování cestujících.
4. Přestupní uzly a první/poslední míle	Posílit nebo zpřesnit	Opatření 1.2.1.11 již zahrnuje terminály a záchytná parkoviště pro automobilovou a cyklistickou dopravu. Opatření 1.2.1.12 stanovuje princip umístování P+R mimo velká města s dostatečnou návaznou VHD.	Doplnit hodnocení uzlů podle kvality celé cesty: délky a spolehlivosti přestupu, bezbariérovosti, orientace, pěšího přístupu a bezpečného uložení kol.
5. Sjednocení kvality a monitoring	Posílit nebo zpřesnit	Opatření 1.2.1.5 již požaduje nastavení kvantitativních a kvalitativních standardů. Kap. 1.2.1 současně upozorňuje, že standardy nemají nepřiměřeně omezovat objednatele.	Doplnit společné definice indikátorů, postup měření a srovnatelné vyhodnocování. Rozlišit minimum kvality a územně odlišné standardy nabídky; neusilovat bez rozlišení o totožnou obsluhu všech regionů.
6. Zjednodušení tarifní politiky	Posílit nebo zpřesnit	Opatření 1.2.1.4 již stanovuje jednotný přestupní tarif pro železnici s postupným využitím i pro další druhy osobní dopravy.	Doplnit uživatelskou srozumitelnost: snadné zjištění ceny a platnosti, jednoduchý nákup, návaznost tarifů a hodnocení bariér příležitostných cestujících.
7. Čistota, komfort a bezpečí	Posílit nebo zpřesnit	Vazba zejména na opatření 1.2.1.5 a kap. 2.7 Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě. Obecný rámec kvality a přístupnosti již existuje.	Rozpracovat jej do sledovaných parametrů čistoty, tepelného komfortu a pocitu bezpečí. Doplnit způsob kontroly a využití zpětné vazby cestujících. Konkrétní parametry opřít o výsledky výzkumu.
8. Komunikace a ANIMK	Posílit nebo zpřesnit; nově doplnit konkrétní postup	Implementační část Informační nástroje a propagace cílů Dopravní politiky, tištěné str. 89–90, již obsahuje práci s dopravním chováním, osvětou, veřejností i médií.	Doplnit plánování komunikace konkrétních změn služeb, odpovědnost, přiměřené finanční zajištění a hodnocení účinků. ANIMK je navrhovaný způsob provedení, nikoliv první zavedení komunikace do politiky.

DOPORUČENÍ PRO AKTUALIZACI KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY ČR DO ROKU 2030 v oblasti veřejné dopravy

Z pohledu atraktivity VHD lze doporučit několik bodů pro aktualizaci Koncepce městské a aktivní mobility ČR (dále jen Koncepce), které vycházejí především z témat, jež se po schválení této koncepce (r. 2021) postupně dostala do popředí evropských politik a která mají přímý vliv na atraktivitu, dostupnost a konkurenceschopnost veřejné dopravy. Pro oblast veřejné dopravy by bylo vhodné posílit či zpřesnit zejména tyto čtyři tematické okruhy:

1. Dostupnost veřejné dopravy jako hlavní indikátor mobility.
2. MaaS a digitální integrace veřejné dopravy.
3. Role železniční a autobusové dopravy jako páteře metropolitní mobility.
4. Bezemisní / nízkoemisní VHD

Tyto oblasti dnes nejvíce rezonují v evropských dokumentech a zároveň mají největší potenciál zvýšit atraktivitu VHD, což je jeden z hlavních cílů české dopravní politiky. Současná Koncepce se poměrně silně soustředí na plánování, integraci a infrastrukturu, ale méně explicitně pracuje s otázkou atraktivity veřejné dopravy z pohledu uživatele. Přitom novější výzkumy, včetně projektu ATRAKTIV, ale také doporučení EK, OECD, UITP (EK, 2022; EK, 2024; EK, 2025; EU, 2026; UITP, 2017; UITP, 2021; UITP, 2024) a zkušenosti úspěšných měst ukazují, že lidé nezačínají využívat VHD primárně kvůli ekologii, ale proto, že je:

- rychlá,
- spolehlivá,
- jednoduchá,
- pohodlná,
- bezpečná,
- cenově dostupná.

Proto by v Koncepti měla být role veřejné dopravy ještě více akcentována a posílena, např. zařazením samostatné kapitoly nebo zdůrazněním principu a typových opatření ve smyslu: „Atraktivní veřejná doprava jako alternativa k IAD“. Následující podtémata mohou tvořit základ pro dosažení tohoto cíle / aplikace tohoto principu:

1. Dostupnost veřejné dopravy jako hlavní ukazatel kvality mobility

Doplnění do Koncepce: Rozšířit hodnocení dopravních systémů o indikátory dostupnosti:

- dostupnost zaměstnání, škol, zdravotních služeb a úřadů pomocí služeb VHD;
- dostupnost veřejné dopravy pro seniory a osoby s omezenou schopností pohybu.

Zdůvodnění: Evropské dokumenty postupně přecházejí od sledování infrastruktury k hodnocení dostupnosti služeb. Pro uživatele není rozhodující počet linek, ale možnost pohodlně dosáhnout cíle, včetně řešení poslední míle. Hodnocení dostupnosti napomohou i SUMI indikátory (viz Nařízení EU o městských uzlech TEN-T 2024/1679), které budou do konce roku 2027 poprvé sledovány na národní úrovni.

2. Integrace veřejné dopravy do MaaS

Doplnění do Koncepce: Zpřesnit praktické požadavky na propojení služeb MaaS (viz Cíl Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD, kde je ve městech přímo uvedena podpora vývoje MaaS. Příloha č. 2, opatření 2.1.2.1a, odkazuje na výzkumné programy v oblasti MaaS), aby byly více podpořeny následující aspekty:

- Jednotné plánování cest: multimodální vyhledávače tras napříč kraji a dopravci;
- Jednotné odbavení (ticketing): možnost nákupu jednoho jízdního dokladu pro celou trasu bez ohledu na provozovatele;
- Multimodální synergie: digitální i fyzické propojení klasické VHD, železnice, sdílených kol (bikesharingu) a parkovišť typu P+R;
- Otevřená data: povinnost poskytování dynamických dat dopravců v reálném čase pro potřeby integrace.

Zdůvodnění: Ve většině evropských zemí se VHD stává základem digitálně integrovaných služeb mobility a v prostředí ČR existují integrační nástroje na krajské úrovni, je však potřeba lépe integrovat data, informace a funkcionalitu služeb pro cestující i na úrovni měst a aglomerací, s vazbou na plány udržitelné mobility (funkční městské oblasti) a plánů dopravní obslužnosti (PDO krajská úroveň) a jejich vzájemným propojením. Tím bude jednodušší cestování, rychlejší rozhodování a VHD bude atraktivnější, což pravděpodobně pozitivně ovlivní i její využití – vyšší počet cestujících.

3. Posílení role železnice a autobusové sítě v městské a příměstské dopravě

Doplnění do Koncepce: Reagovat na rozšiřování problematiky SUMP na městské uzly TEN-T (funkční městské oblasti – FUA). Upřesnit pro kategorii měst, které jsou městskými uzly TEN-T, jaké budou kompetence městských uzlů (na úrovni FUA) ve VHD a jak budou navazovat na krajské a státní plánování (PDO, infrastrukturní plány apod.).

Zdůvodnění: Nové nařízení TEN-T (2024) ukládá městským uzlům povinnost mít SUMP a monitorovat jeho plnění. Důraz se přesouvá z hranic města na celou funkční urbanizovanou oblast, viz Metodický rámec pro plánování udržitelné městské mobility pro městské uzly v ČR. V oblasti veřejné dopravy je tedy účelné vymezit role různých aktérů vstupujících do nabídky veřejné dopravy na úrovni měst a aglomerací.

Potvrdit a udržet princip: posílení a preference železnice a autobusové dopravy v metropolitních oblastech

Zaměřit se zejména na následující prvky:

- multimodální terminály;
- návaznou autobusovou dopravu.

Zdůvodnění: Evropská i národní dopravní politika, včetně TEN-T dlouhodobě prosazuje železnici do středu udržitelné mobility, jejímž cílem je přispět ke snížení objemu automobilové

dopravy, a tím emisí z dopravy a dalších externalit. Veřejná doprava jako celek se má stát hlavním dopravním módem v celých aglomeracích / FUA. Zacílení na FUA doplní integrační snahy VHD na úrovni krajů v ČR.

4. Bezemisní a nízkoemisní veřejná doprava

Doplnění do Koncepce: Provázat koncepci s Národním akčním plánem čisté mobility (NAP ČM) a podporovat obnovu vozidel, která propojí snižování emisí, hluku a energetické náročnosti s vyšší kvalitou služeb. Pohon volit podle podmínek linek, dostupnosti energie a nákladů životního cyklu vozidel i infrastruktury. Konkrétně doporučujeme:

- Rozvíjet elektrickou VHD: Podporovat bateriové autobusy, klasické a parciální trolejbusy podle délky a vytížení linek, terénu a možností dobíjení. Využívat stávající trolejovou a napájecí infrastrukturu.
- Vodíkové autobusy podporovat podmíněně: Nasazení zvažovat tam, kde porovnání s bateriovými autobusy a trolejbusy doloží provozní vhodnost a přijatelné náklady. Hodnotit původ vodíku, emise při výrobě a spolehlivost dodávek; bezemisní provoz sám nezaručuje nízkou klimatickou stopu.
- Koordinovat vozidla a energetickou infrastrukturu: Obnovu vozidel plánovat společně s napájecí, dobíjecí a případně plnicí infrastrukturou. Zohlednit kapacitu sítě, řízené dobíjení a zajištění provozu při výpadcích.
- Spojit obnovu s přínosy pro cestující: Požadovat bezbariérovost, dostatečnou kapacitu, tepelný komfort, nízkou hlučnost a přehledné informace. Dojezd a dobíjení zohlednit tak, aby byla zachována spolehlivost a četnost spojů.

Zdůvodnění: NAP ČM (aktualizovaný 2024) vytváří národní rámec pro rozvoj alternativních pohonů a infrastruktury. Evropský rámec zahrnuje zejména požadavky na pořízování čistých vozidel podle směrnice 2009/33/ES ve znění směrnice (EU) 2019/1161 a rozvoj infrastruktury podle nařízení AFIR. Obnovu vozidel je třeba propojit s plánováním dopravní obsluhy a potřebami cestujících. Přínosy hodnotit podle spotřeby a původu energie, emisí během životního cyklu a obsazenosti vozidel. Investice mají současně zvyšovat pohodlí, dostupnost a spolehlivost VHD a podporovat její využívání místo automobilu.

Tabulka 2: Shrnutí doporučení pro Koncepti městské a aktivní mobility ČR do roku 2030 v oblasti veřejné dopravy

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
1. Dostupnost jako ukazatel kvality mobility	Posílit nebo zpřesnit; doplnit konkrétní indikátory	Návrhová část: Předcházení vzniku potřeb mobility, cíl Zvýšení využívání VHD ve městech a cíl Zlepšení kvantitativních standardů VHD. Dokument již řeší dostupnost služeb, potřeby různých skupin a vztah města a zázemí. V příloze č. 2 nejsou u cíle Zvýšení využívání VHD ve městech vyplněny indikátory.	Doplnit měření dosažitelnosti vybraných služeb veřejnou dopravou, včetně docházky, čekání a přestupů. Rozlišit území, denní dobu a skupiny uživatelů. Konkrétní přínos spočívá v měřitelném hodnocení dostupnosti, nikoliv v zavedení samotného tématu.

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
2. Integrace VHD do MaaS	Posílit nebo zpřesnit	U cíle Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech je přímo uvedena podpora vývoje MaaS. Příloha č. 2, opatření 2.1.2.1a, odkazuje na výzkumné programy v oblasti MaaS. Kvalitativní standardy již zahrnují moderní odbavení a informování.	Zpřesnit praktické požadavky na propojení služeb: plánování, nákup, informace při mimořádnostech a dostupnost pro lidi bez chytrého telefonu. Samostatná nová kapitola není nezbytná; lze rozpracovat existující opatření.
3a. Páteří role železnice a autobusové dopravy	Zachovat a posílit	Cíl Zvýšení využívání VHD ve městech již obsahuje IDS, přestupní uzly, preferenci autobusů a propojení s příměstskou dopravou. Příloha č. 1 rozlišuje řešení podle kategorií měst, včetně příměstské železnice.	Zachovat princip a zpřesnit návaznosti, kapacitu a spolehlivost spojení města se zázemím. Nové doporučení má vysvětlit, jak lépe odstranit konkrétní bariéry cestujících.
3b. Koordinace veřejné dopravy ve FUA a městských uzlech TEN-T	Posílit nebo zpřesnit a harmonizovat s metodikou ISUMP	Příloha č. 2 již obsahuje opatření 2.1.1.1a k provázání samospráv a 2.1.2.2b k úloze krajských organizátorů. Dodaná metodika ISUMP v části Integrovaný SUMP pro městské uzly TEN-T rozděluje role státu, kraje a města a váže regionální obsluhu na krajský PDO.	Promítnout existující rámec ISUMP do koncepce a zpřesnit společný pracovní postup: koordinaci změn nabídky, přestupních uzlů, dat a vyhodnocování. Nenavrhovat nové kompetence městského uzlu bez zohlednění již popsané role kraje.
4. Bezemisní a nízkoemisní VHD	Zachovat a zpřesnit	Cíl Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD již zahrnuje elektrickou trakci a alternativní energie. Příloha č. 2: opatření 2.1.3.3a a 2.1.3.3.b k infrastruktuře a obnově vozidel.	Doplnit koordinaci vozidel a energetické infrastruktury, posuzování nákladů životního cyklu a dopadů na spolehlivost a rozsah služeb. Obnovu vozidel čistými technologiemi nepředstavovat jako nové téma.

DOPORUČENÍ PRO ÚPRAVU KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2020-2025 S VÝHLEDEM DO ROKU 2030

Navrhované úpravy rozvíjejí stávající principy Koncepce veřejné dopravy se zaměřením na atraktivitu VHD, dostupnost služeb a potřeby cestujících. Zpřesňují jejich uplatňování při plánování dopravní nabídky, integraci služeb a vyhodnocování změn dopravního chování. Cílem je posílit schopnost veřejné dopravy nabídnout spolehlivou a dostupnou alternativu k automobilu při zachování její sociální funkce a ekonomické udržitelnosti.

1. Posílení práce s poptávkou a dopravním chováním

Navrhovaná úprava: Rozpracovat a posílit stávající principy podpory atraktivity VHD stanovením konkrétního postupu pro aktivní práci s poptávkou a systematické vyhodnocování změn v dopravním chování. Namísto pouhé deklarace podpory VHD jako alternativy k IAD zavést do koncepce strategický požadavek, aby objednatelé a koordinátoři dopravy:

1. Analyticky mapovali důvody (ne)využívání VHD u různých skupin obyvatel v daném území.
2. Cíleně ovlivňovali přepravní poptávku nástroji nabídky, komunikace, cenotvorby a infrastruktury.
3. Pravidelně vyhodnocovali dopady provedených změn na skutečné dopravní chování (zda došlo k přesunu cestujících z auta do veřejné dopravy).

Konkrétní návrh opatření do koncepce:

- Cílená práce s motivacemi uživatelů a neuživatelů:
 - Při plánování linek a jízdních řádů zohledňovat nejen tvrdá historická data o přepravovaných osobách, ale také subjektivní bariéry (vnímání komfortu, čistoty, bezpečnosti, složitost odbavení či časovou nepředvídatelnost přestupů).
 - Systematicky pracovat s cílovou skupinou „*cestujících s možností volby*“ (tj. vlastníků osobních automobilů nebo osob, které mají možnost využívat další druhy dopravy), u kterých rozhoduje poměr ceny, času, pohodlí a spolehlivosti.
- Integrovaný přístup k řízení poptávky (Demand Management):
 - Tarifní a cenové stimuly: Zavádění flexibilních tarifů, zvýhodnění cest mimo dopravní špičky (Happy Hours) nebo automatických stropů jízdného (Capping) pro odbourání finanční a psychologické bariéry při nákupu jízdenek.
 - Synergie s parkovací politikou: Koordinace rozvoje VHD s nástroji organizace dopravy ve městech (např. zóny placeného stání, parkoviště P+R v návaznosti na páteřní VHD).
 - Dopravní osvěta a cílený marketing: Využití metodického postupu (např. cyklu ANIMK) k informování veřejnosti o nových či zrychlených spojeních, úpravách tarifů a přínosech VHD.
- Metodika vyhodnocování dopadů:
 - Stanovit indikátory pro sledování efektivity opatření – např. podíl cestujících přecházejících z IAD, spokojenost s návazností spojů nebo změna vnímání atraktivity VHD v čase.

- Výsledky měření zpětně promítat do pravidelných aktualizací plánů dopravní obslužnosti (PDO).

Zdůvodnění: Stávající dokument již požaduje zvyšování atraktivity VHD a přizpůsobování nabídky změnám dopravního chování. Pro naplnění těchto cílů je třeba vedle rozsahu a využití spojů systematicky zkoumat také příčiny úbytku cestujících, neuspokojenou poptávku a bariéry využívání služeb. Doporučení proto rozvíjí stávající přístup o metodický postup, který propojí zjištěné potřeby cestujících s úpravami dopravní nabídky a hodnocením jejich účinků. Práce s poptávkou se tak má stát pravidelnou a vyhodnocovanou součástí plánování VHD.

2. Práce s potřebami uživatelů

Navrhovaná úprava: Zakotvit povinnost pravidelného zjišťování potřeb a zkušeností uživatelů jako standardní součást plánování dopravní obslužnosti. Konkrétně doplnit např.:

- pravidelné průzkumy,
- identifikaci bariér využívání VHD,
- segmentaci uživatelů (např. dojíždějící, senioři, studenti).

Zdůvodnění: Současný systém je silně orientován na nabídku, zatímco rozhodování uživatelů je ovlivněno subjektivními faktory (komfort, jednoduchost, spolehlivost). Bez jejich systematického sledování nelze efektivně zvyšovat atraktivitu VHD.

3. Úprava přístupu k plánování dopravní nabídky

Navrhovaná úprava: Doplnit požadavek, aby plánování dopravní obslužnosti nebylo založeno pouze na historických výkonech, ale na:

- aktuální poptávce,
- potenciálu území,
- vazbách na klíčové cíle (zaměstnání, služby aj.).

Zdůvodnění: V řadě případů dochází k setrvačnému zachování dopravních vazeb bez ohledu na skutečnou poptávku. To snižuje efektivitu systému a potenciálně omezuje prostor pro jeho rozvoj.

4. Sociální dostupnost veřejné dopravy

Návrh prověřit a řešit následující dílčí témata:

- dopravní chudobu;
- cenovou dostupnost pro nízkopříjmové skupiny;
- zajištění adekvátní obslužnosti v periferních a strukturálně postižených oblastech;
- specifické přepravní potřeby seniorů, rodin s dětmi a studentů.

Zdůvodnění: Téma dopravní chudoby se po roce 2021 výrazně dostalo do evropských politik. V ČR je v několika městech MHD zdarma, ale postupem času – s náhlými ekonomickými výkyvy poslední doby spojenými s rostoucí cenou pohonných hmot – se může doprava stát pro sociálně slabší skupiny nedostupnou. Opatření cílená na tyto skupiny a na skupiny s dalšími omezeními tak mohou zajistit, že velký segment cest se uskuteční udržitelnou dopravou a nedojde k dopravnímu vyloučení některých obyvatel.

5. Posílení role integrace jako závazného principu

Navrhovaná úprava: Rozpracovat existující princip integrace do společných minimálních požadavků pro plánování dopravní obslužnosti, objednávání služeb a přípravu infrastruktury. Zohlednit zejména mezikrajské vazby a propojení regionální a dálkové dopravy ve čtyřech rovinách:

- **Tarifní:** Podporovat cestování na jeden jízdní doklad napříč dopravci a druhy dopravy, vzájemné uznávání dokladů a srozumitelné tarifní podmínky.
- **Provozní:** Koordinovat jízdní řády a přestupy, včetně pravidel čekání při zpoždění a postupů při mimořádnostech. Zohlednit také večerní, víkendová a méně četná spojení.
- **Informační:** Zajistit jednotné a aktuální informace o spojení, jízdném, přestupech, bezbariérovosti a mimořádnostech. Vymezit sdílení dat a zachovat základní informace dostupné i bez chytrého telefonu.
- **Infrastrukturní:** Zajistit krátké, bezpečné, bezbariérové a přehledné přestupy, pěší a cyklistický přístup a podle místních podmínek návaznost na P+R, K+R a sdílenou mobilitu.

Požadavky postupně promítat do plánů dopravní obslužnosti, smluv o veřejných službách a podmínek podpory projektů. Určit odpovědnosti, harmonogram a ukazatele plnění, například spolehlivost návazností, dostupnost cest na jeden doklad či bezbariérovost přestupů. Závaznost zajistit odpovídajícími smluvními, dotačními, případně legislativními nástroji.

Konkrétní rozdíl oproti současnému nastavení: Doplnit existující princip integrace o ověřitelné minimální standardy, odpovědnost za jejich plnění a konkrétní nástroje uplatňování, zejména na rozhraní jednotlivých dopravních systémů.

Zdůvodnění: Rozdílná úroveň propojení IDS komplikuje cestování napříč kraji, dopravci a druhy dopravy. Nejasná platnost jízdenek, roztržitěné informace a nejisté přestupy snižují konkurenceschopnost VHD vůči IAD. Propojení všech čtyř rovin integrace může zvýšit srozumitelnost a spolehlivost celé cesty při zachování regionálních specifik. Zejména lepší koordinaci a sjednocení informací lze přitom uskutečnit s relativně nízkými náklady.

6. Promítnutí principu celé cesty do hodnocení kvality

Navrhovaná úprava: Doplnit a zpřesnit hodnocení kvality veřejné dopravy tak, aby posuzování neprobíhalo pouze na úrovni jednotlivých spojů či linek, ale systematicky na úrovni celé cesty cestujícího (door-to-door). Konkrétně zahrnout:

- Docházkové vzdálenosti a přístupnost: Pěší dostupnost, bezbariérovost a bezpečnost tras k zastávkám a stanicím VHD.
- Přestupní vazby a návaznosti: Hodnocení délky, náročnosti, spolehlivosti a časové přiměřenosti přestupů mezi různými spoji a módy dopravy.
- Dostupnost zastávek a vybavenost: Kvalita čekatelského prostředí, rozsah poskytovaných informací a návazné služby v uzlech (např. odstavování jízdních kol či P+R).
- Jednotné stanovení odpovědnosti: Určení odpovědnosti za identifikovaná slabá místa v dodržování řetězce mobility.

Zdůvodnění: Koncepte již s řetězcem mobility a principem door-to-door výslovně pracuje. Cestující nevnímá pouze kvalitu samotného vozidla či spoje, ale posuzuje celou cestu z výchozího bodu do cíle. Nedostatky v přestupech, nepřehledné označníky nebo špatná pěší dostupnost zastávek mohou zásadně snížit celkovou atraktivitu VHD i při vysoké kvalitě samotného provozu. Navrhovaná úprava proto převádí tento obsažený princip do praktického a měřitelného hodnocení kvality.

7. Systematické zohlednění změn dopravního chování

Navrhovaná úprava: Zakotvit požadavek pravidelného vyhodnocování změn dopravního chování a jejich promítání do plánování dopravní obslužnosti. Propojit provozní data a přepravní průzkumy s pravidelným zjišťováním spokojenosti, potřeb a preferencí stávajících i potenciálních cestujících. Podpořit harmonizaci těchto šetření tak, aby jejich výsledky umožňovaly srovnání v čase i mezi jednotlivými územími a dopravními systémy. Využít přitom Metodiku zvyšování atraktivity VHD zpracovanou v projektu ATRAKTIV, která poskytuje oporu pro sjednocení průzkumů spokojenosti a obsahuje návrh standardizovaného dotazníku (příloha 3).

Zdůvodnění: Dopravní chování obyvatel vykazuje vyšší míru variability než v minulosti. Vedle stabilizovaných trendů (např. částečné rozvolnění tradičních dopravních špiček) se projevují i krátkodobé a lokálně specifické výkyvy v poptávce, související se změnami životního stylu, cenovými faktory, dostupností alternativních forem mobility či strukturou ekonomických aktivit.

8. Posílení vazby na environmentální a energetické cíle a odolnost dopravy

Navrhovaná úprava: Propojit zvyšování atraktivity VHD se snižováním emisí skleníkových plynů, znečištění ovzduší, hluku a energetické náročnosti. Navázat na podporu veřejné dopravy a alternativních pohonů v Politice ochrany klimatu v ČR (MŽP, 2017). Obnovu vozidel řídit podle přínosů pro životní prostředí i cestující a podle podmínek konkrétního provozu.

Konkrétně doporučujeme:

- Přednostně rozvíjet vhodné formy elektrické dopravy: Podle přepravní poptávky a infrastruktury podporovat elektrické vlaky, tramvaje, trolejbusy včetně parciálních a bateriových autobusů. U bateriových vozidel ověřovat dojezd i při vytápění a klimatizaci

a zajistit dobíjení bez omezení nabídky spojů. Klimatický přínos hodnotit podle původu elektřiny a celého životního cyklu vozidel a baterií; nulové výfukové emise neznamenají nulové celkové emise.

- Vodík a alternativní paliva využívat podle doloženého přínosu: Vodíková vozidla s palivovým článkem zvažovat tam, kde přímé elektrické nebo bateriové řešení nevyhovuje provozním podmínkám; požadovat doložení emisní náročnosti výroby vodíku, spolehlivých dodávek a celkových nákladů. CNG/LNG neposuzovat automaticky jako klimaticky šetrné řešení. U biometanu a dalších biopaliv vyžadovat prokázaný udržitelný původ a úsporu emisí v celém palivovém řetězci, včetně zohlednění úniků metanu.
- Spojit čistší pohon s kvalitou vozidla: Při pořizování požadovat nízkou vnitřní i vnější hlučnost, omezení vibrací, plynulou jízdu, bezbariérový nástup, tepelný komfort a dostatečnou kapacitu. Tyto vlastnosti ověřovat samostatně; samotný druh pohonu je nezaručuje. Náklady obnovy nesmějí nepřiměřeně omezit četnost a dostupnost služeb.
- Podporovat nahrazování automobilových cest: Zlepšovat rychlost, četnost a návaznosti VHD i jejich propojení s chůzí a cyklistikou. Ověřovat dopady na automobilové výkony, emise a hluk; u kolejové dopravy zahrnout také stav tratí a kol jako součást řešení hlukové zátěže.
- Koordinovat energetické zajištění a odolnost provozu: Obnovu vozidel provázet s kapacitou napájení, dobíjení či plnění a dostupností servisu. Připravit postupy pro výpadky dodávek energie, náhradní obsluhu a informování cestujících. Společně sledovat spotřebu energie, emise na osobokilometr, obsazenost, spolehlivost a spokojenost cestujících.

Zdůvodnění: Environmentálně vhodná vozidla mají současně poskytovat pohodlnou a spolehlivou službu. Výběr pohonu proto musí vycházet z emisí a nákladů celého životního cyklu, provozních podmínek a potřeb cestujících. Největší přínos vzniká propojením čistšího provozu s nabídkou, která skutečně nahrazuje automobilové cesty. Současně je nutné zachovat sociální funkci VHD i v územích s nižší poptávkou.

9. Rozvoj využívání dat při rozhodování a vyhodnocování změn nabídky

Navrhovaná úprava: Zpřesnit a rozpracovat stávající datový rámec koncepce zaměřením na využívání dat pro analytické rozhodování, operativní řízení a systematické vyhodnocování efektivity změn v dopravní nabídce. Konkrétně zahrnout:

- Využití provozních a zákaznických dat pro rozhodování: Propojení dat z odbavovacích a sledovacích systémů (přesnost provozu, reálná obsazenost, spolehlivost přestupních vazeb) s rozhodováním o úpravách jízdních řádů a kapacity spojů.
- Práce s daty o poptávce a pohybu obyvatel: Využití anonymizovaných lokačních dat (např. od mobilních operátorů, ze sčítání lidu či dopravních průzkumů) pro identifikaci reálných přepravních proudů a neuspokojené poptávky.
- Standardizace kvality, aktualizace a sdílení dat: Zpřesnění požadavků na kvalitu, reálný čas a interoperabilitu sdílených dat mezi objednateli, koordinátory a dopravci pro potřeby řízení i informování cestujících.
- Měření dopadů realizovaných opatření: Využití datových analytických nástrojů k ověřování, zda navržené změny v dopravě vedly k očekávanému zvýšení využívání VHD.

Zdůvodnění: Koncepce již podrobně řeší centrální informační systémy, otevřená i geografická data. Zpřesnění spočívá v posunu od pouhého sběru a publikace dat k jejich přímému zapojení do procesů plánování, vyhodnocování kvality a řízení nabídky. Data musí sloužit jako exaktní podklad pro rozhodování o tom, kde je účelné posílit spoje, jak zefektivnit přestupy nebo jak vyhodnotit dopady provedených úprav.

10. Rozvoj poptávkové dopravy a její integrace do VHD

Navrhovaná úprava: Rozpracovat v koncepci podmínky využití poptávkové dopravy (Demand-Responsive Transport – DRT) jako součásti dopravní obslužnosti. Navázat na stávající podporu flexibilních služeb a vymezit jejich začlenění do objednávky dopravy, integrovaných dopravních systémů a návazností na pravidelné linky. Konkrétně doporučujeme:

- Volit DRT podle přepravních potřeb: Prověřovat její využití zejména při nízké či rozptýlené poptávce nebo v obdobích slabšího provozu. Porovnávat ji s pravidelnou linkovou dopravou podle dostupnosti, spolehlivosti a nákladů.
- Zajistit návaznost a společné odbavení: DRT plánovat jako doplněk pravidelných linek, zejména pro spojení s vhodnými přestupními uzly. Podporovat tarifní integraci a koordinaci příjezdů a odjezdů.
- Umožnit dostupnou rezervaci: Vedle aplikace zajistit možnost telefonického objednání. Srozumitelně stanovit podmínky rezervace, potvrzení času vyzvednutí a informování o změnách.
- Vymezit parametry obsluhy: Stanovit pravidla sdružování cestujících, maximálního prodloužení cesty, čekací doby a docházkové vzdálenosti. Případná virtuální nástupní místa volit podle bezpečnosti a přístupnosti. Parametry přizpůsobit území a potřebám uživatelů a ověřit v pilotním provozu.

Zdůvodnění: Při nízké a rozptýlené poptávce může DRT zajistit vhodnější obsluhu než pravidelné linky. Její přínos však závisí na místních podmínkách, způsobu objednání a návaznosti na ostatní dopravu. Pilotní provoz má proto ověřit náklady, obsazenost, spolehlivost a spokojenost cestujících i to, zda služba zlepšuje dostupnost zaměstnání a služeb. Cílem je účelně doplnit dopravní nabídku a zachovat dostupnou obsluhu také pro osoby bez možnosti využít automobil nebo digitální rezervaci.

11. Plánování na základě přirozené spádovosti a funkčních vazeb území

Navrhovaná úprava: Plánování veřejné dopravy by mělo účinně pokrýt funkční vztahy v rámci sídelních regionů a aglomerací, s využitím reálných dojížděkových proudů, přeshraničních vazeb a společných dat.

- V monocentrických aglomeracích posilovat kapacitní radiální vazby.
- V polycentrických aglomeracích plánovat a rozvíjet tangenciální směry (propojení center navzájem bez nutnosti cestovat přes hlavní uzel).
- Propojovat tvrdá data (SLDB, data mobilních operátorů, FCD) s měkkými daty (lokální kulturní a rekreační vazby).

Zdůvodnění: Pohyb obyvatel nerespektuje hranice krajů či okresů. Pokud doprava nekopíruje reálné spádové proudy za prací a vzděláním, vzniká „bariérový efekt“ hranic (nutnost nepřírodných přestupů či nákupu více jízdenek). To vede k okamžité ztrátě konkurenceschopnosti VHD vůči automobilové dopravě, prohlubování dopravní chudoby na periferiích a k neefektivnímu plýtvání veřejnými prostředky na prázdné spoje.

12. Integrované tarify a elektronické odbavení

Navrhovaná úprava: Navázat na rozvoj integrovaných tarifů a elektronického odbavení pilotním ověřením nástrojů, které usnadní volbu jízdného a omezí nutnost vysokých jednorázových plateb. Zaměřit se na:

- Automatické zastropování jízdného (capping): Ověřit systém, v němž součet plateb za jednotlivé cesty nepřekročí cenu odpovídající denní, týdenní či měsíční jízdence pro daný rozsah platnosti. Cestující tak nemusí předem odhadovat, který doklad se mu vyplatí.
- Následné vyúčtování cest (post-paid): Ověřit placení za uskutečněné cesty podle pravidel příslušného tarifu, případně v kombinaci se zastropováním jízdného. Zajistit přehled o průběžné útratě, srozumitelné vyúčtování a ochranu před neočekávanou výší platby.
- Mimošpičkové slevy: Provéřit jejich využití tam, kde mohou podpořit obsazenost méně využívaných spojů nebo přesun části poptávky mimo špičku. Zohlednit, že někteří cestující nemohou čas cesty měnit.
- Sociálně spravedlivý tarif: Provéřit nastavení tarifů tak, aby zohledňovaly rozdílné ekonomické možnosti cestujících a současně neomezovaly dostupnost veřejné dopravy pro nízkopříjmové a další zranitelné skupiny. Cílená zvýhodnění navrhopat transparentně, administrativně jednoduše a s ohledem na skutečný dopad na dostupnost mobility.

Při pilotním ověření posoudit přínosy pro příležitostné a nízkopříjmové cestující, náklady zavedení, dopady na výnosy a rozúčtování mezi dopravci. Zachovat dostupné možnosti nákupu a úhrady jízdného také pro osoby bez chytrého telefonu či bankovního účtu.

Zdůvodnění: Jednorázová cena dlouhodobého předplatného a obtížná volba nejvýhodnější jízdenky mohou omezovat cenovou dostupnost VHD. Zastropování jízdného může zpřístupnit výhodnější cenu i cestujícím, kteří si předplatné nemohou pořídit předem nebo cestují nepravidelně. Následné vyúčtování může odbavení zjednodušit, jeho platební podmínky však musí odpovídat možnostem uživatelů. Sociální přínosy těchto nástrojů proto nelze předpokládat automaticky; je třeba je ověřit podle skutečných úspor, dostupnosti a zkušeností různých skupin cestujících.

13. Rozvoj MaaS a propojení služeb pro cestující

Navrhovaná úprava: Rozpracovat existující podporu MaaS (Mobility as a Service) do konkrétních požadavků na propojení VHD a návazných služeb mobility. Zaměřit se na:

- Propojené plánování a odbavení: Podporovat možnost vyhledat spojení, zjistit celkovou cenu a podle charakteru služby rezervovat a zakoupit jízdní doklady pro cestu zahrnující více dopravců a druhů dopravy.
- Sdílení kvalitních a aktuálních dat: Vymezit společné formáty a podmínky poskytování údajů o jízdních řádech, tarifech, bezbariérovosti, zpožděních a mimořádnostech prostřednictvím standardizovaných rozhraní API. Údaje o obsazenosti a dostupnosti sdílených vozidel začleňovat podle jejich dostupnosti a spolehlivosti.
- Spolupráci poskytovatelů a dostupnost služeb: Stanovit přiměřené podmínky zapojení dopravců a poskytovatelů sdílené mobility, včetně odpovědnosti za aktualizaci dat. Zachovat možnost získat informace a zakoupit jízdné také bez chytrého telefonu.

Propojení služeb pilotně ověřovat a hodnotit podle srozumitelnosti, spolehlivosti informací a možnosti snadno dokončit plánování a nákup celé cesty.

Zdůvodnění: Roztříštěné informace a oddělené odbavovací systémy mohou komplikovat kombinování VHD s dalšími službami. MaaS může tyto bariéry omezit, pokud nabízí úplné a aktuální informace a jednoduché odbavení. Přínos proto závisí na skutečné použitelnosti propojených služeb a kvalitě dopravní nabídky. Doporučení rozvíjí stávající princip integrace se zaměřením na zkušenost cestujícího; využití dat pro plánování a řízení dopravy řeší bod 9.

14. Integrace s aktivní mobilitou a rozvoj infrastruktury pro „poslední míli“

Navrhovaná úprava: Rozšířit definici integrovaných dopravních systémů o subsystémy nemotorové dopravy (aktivní mobility).

- Plošně rozvíjet **multimodální přestupní uzly** (hubs) propojující dálkovou, regionální a městskou dopravu s aktivní mobilitou a se sdílenými službami.
- Standardizovat budování **kapacit pro individuální automobilovou dopravu**: elektrifikovaná a dynamicky řízená parkoviště P+R a zóny K+R.
- Zavést povinné **budování bezpečné infrastruktury pro cyklisty v uzlech**: B+R (Bike and Ride) stojany a integrace bikesharingu přímo u stanic VHD.
- **Doplnit standardy** bezpečného pěšího přístupu, parkování kol a podmínky vhodnosti jednotlivých návazných služeb.

Zdůvodnění: Atraktivita veřejné dopravy závisí také na dostupnosti zastávek a možnosti pohodlně dokončit cestu. Nizozemské zkušenosti ukazují, že propojení železnice s cyklistickou dopravou rozšiřuje spádové území stanic a možnosti jejich využití (Kager, Bertolini a te Brömmelstroet, 2016). Konkrétním příkladem je systém OV-fiets, který umožňuje pokračovat od železniční stanice na vypůjčeném kole. V roce 2024 zaznamenal více než 5,9 milionu jízd (NS, 2025). Pro české prostředí je tento přístup inspirací pro rozvoj bezpečných cyklistických příjezdů, parkování kol a vhodně umístěných navazujících služeb.

15. Zvýšení důrazu na standardy čistoty, komfortu a pocitu bezpečí

Navrhovaná úprava: Do standardů kvality objednávané dopravy promítnout přísné požadavky na tzv. „měkké faktory“ provozu.

- Zavést povinnost klimatizace a garantovaných cyklů čištění a dezinfekce vozidel.
- Posílit pasivní i aktivní bezpečnost v prostorách VHD (kamerové systémy, osvětlení podchodů, přítomnost personálu).
- Omezovat obtěžování, násilí a vandalismus a nastavit postupy řešení incidentů.

Zdůvodnění: Výzkumy projektu ATRAKTIV jasně prokazují, že „vždy čistá a vydezinfikovaná vozidla“ a „klimatizace“ patří napříč všemi typy obcí mezi absolutně nejžádanější opatření (často předstihují i tvrdá kritéria). Pokud systém nedokáže zajistit základní hygienické standardy a pocit bezpečí (zejména ve večerních hodinách), lidé VHD odmítnou, i kdyby byla rychlá a levná.

16. Kvalita a atraktivita VHD a speciálně přestupních uzlů

Doplnění do koncepce, kvalitativní zlepšení standardů VHD:

Zavést standardy pro:

- návaznost jednotlivých druhů dopravy (indikátor: např. průměrná přestupní doba, podíl uskutečněných návazností)
- dostupnost služeb (např. do 30 minut)
- digitální informace (indikátor: např. pokrytí digitálními nástroji MHD)
- bezpečnost: preventivní i aktivní prvky bezpečnosti na zastávkách a ve vozidlech;
- bezbariérovost (indikátor např. podíl bezbariérových vozidel / zastávek na celkovém počtu vozidel / zastávek ve městě)
- spokojenost cestujících: pravidelný monitoring subjektivní spokojenosti cestujících pomocí standardizovaných průzkumů, stanovení standardů čistoty a spolupráce se sociálními službami.

Zdůvodnění: Přestup představuje zásadní složku v rozhodování uživatelů, zda využijí VHD. Kvalitní propojení služeb VHD má potenciál tuto bariéru snížit tím, že uživatel bude subjektivně vnímat vyšší komfort, kratší dobu cestování a plnou integraci bez překážek.

17. Zavedení systematické komunikace a marketingu (Metodický cyklus ANIMK)

Navrhovaná úprava: Uložit objednatelům a koordinátorům povinnost aplikovat při rozvoji dopravy ucelený cyklus kontinuálního řízení kvality ANIMK (Analýza – Návrh – Implementace – Měření – Komunikace). Fáze komunikace a marketingu musí být pevnou, rozpočtovanou součástí změny v dopravním systému, a to přiměřeně rozsahu a významu změny.

Zdůvodnění: Rozhodování se v minulosti opíralo čistě o parametry nabídky (provozní náklady, oběhy, kapacity). Technické vylepšení dopravy se však nepromítne do reálného chování lidí, pokud o něm neví nebo pokud má VHD v daném regionu špatnou image. Komunikace změn, vysvětlování přínosů a budování pozitivního obrazu značky jsou stejně důležité jako nákup nových vozidel.

Tabulka 3: Shrnutí doporučení pro Konceptci veřejné dopravy

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
1. Posílení práce s poptávkou a dopravním chováním	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.7, str. 42–44, již požaduje atraktivitu VHD pro cestující s možností volby a přizpůsobování dopravnímu chování. Kap. 1.1, str. 3, propojuje dopravní plánování se SUMP.	Převést tyto principy do konkrétního postupu práce s poptávkou a vyhodnocování změn. Doplnění metodického postupu pro zjišťování poptávky, návrh změn nabídky a vyhodnocování jejich účinků.
2. Práce s potřebami uživatelů	Posílit nebo zpřesnit; nově doplnit systematický postup	Kap. 2.5.1, str. 38, popisuje potřeby různých skupin. Kap. 2.7, str. 42, zdůrazňuje odstraňování bariér a přizpůsobení cestujícím.	Doplnit pravidelné zjišťování zkušeností a bariér, včetně neuživatelů VHD, základní členění výsledků a jejich doložitelné využití při úpravách nabídky. Nový je postup, nikoliv orientace na uživatele.
3. Plánování dopravní nabídky	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.7 pracuje se silnými a slabými přepravními proudy a potřebami cestujících; kap. 3 s páteřními segmenty a kap. 4, str. 48–49, s plánováním a koordinací.	Doplnit průběžné ověřování aktuální a potenciální poptávky a transparentní zdůvodnění změn nabídky.
4. Sociální dostupnost	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.5, str. 38–40, řeší rovné příležitosti a zvláštní potřeby; kap. 2.3 tarify a slevy; kap. 2.7 i cestující bez možnosti jiné volby. Opatření 8 a 9 se týkají standardů a pomoci v terminálech.	Doplnit společné hodnocení cenových, prostorových, časových a digitálních bariér a identifikaci skupin ohrožených dopravní chudobou. Význam dopravní chudoby konkretizovat nad rámec existujícího řešení slev a bezbariérovosti.
5. Integrace jako závazný princip	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.1 řeší koordinaci objednatelů, 2.3.4 jednotný tarif, 2.4 informace a 2.7 řetězec mobility. Kap. 4, str. 48, již uvádí soulad PDO s koncepcí a harmonogram integrace jako součást plánování.	Vymezit společné požadavky na tarifní, provozní, informační a infrastrukturní integraci a sledování jejich plnění. Není přesné tvrdit, že integrace je nyní jen nezávazným doporučením. Případné nové povinnosti oddělit a zdůvodnit.
6. Princip celé cesty	Posílit nebo zpřesnit	Celá kap. 2.7, str. 42–44, je věnována řetězci mobility. Opatření 14, str. 51, výslovně požaduje provázání plánování VHD s ostatními částmi řetězce.	Doplnit společné hodnocení docházky, čekání, přestupů a návaznosti až do cíle, včetně rozdělení odpovědnosti za slabá místa. Přejmenovat na „Promítnutí principu celé cesty do hodnocení kvality“.
7. Změny dopravního chování	Posílit nebo zpřesnit; doplnit mechanismus aktualizace	Kap. 2.7 již požaduje přizpůsobení dopravnímu chování. Kap. 2.1 reflektuje i výkyv poptávky během epidemie; kap. 4 stanovuje rámec dopravních plánů.	Doplnit pravidelnost sledování změn, využívané datové zdroje a postup rozhodování o úpravách nabídky. Vymezit vazbu dlouhodobého plánování a operativních reakcí.
8. Environmentální cíle	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.6, str. 40–42, propojuje vozidla s dekarbonizací, emisemi a energetickou efektivitou. Kap. 2.7, str. 42–44, přímo spojuje přesun z IAD do VHD s energetickými a emisními cíli.	Doplnit způsob hodnocení účinků konkrétních změn nabídky a vozidel, včetně obsazenosti a nahrazovaných cest autem. Vypustit obecný soud, že environmentální aspekty jsou pouze deklaratorní.

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
9. Digitalizace a data	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.4, str. 35–38, podrobně řeší CIS, otevřená data, dynamické informace a geografická data pro plánování. Navazuje opatření 7, str. 50.	Rozpracovat využívání dat pro rozhodování: dostupnost, spolehlivost, přestupy, poptávku a hodnocení změn. Upřesnit kvalitu, aktualizaci a sdílení dat. Neuvádět, že systematická práce s daty dosud chybí jako princip.
10. Poptávková doprava – DRT	Nově doplnit konkrétní provozní rámec	Kap. 2.7, str. 43–44, připouští nové služby na pomezí veřejné a individuální dopravy pro slabé a rozptýlené proudy. Samostatný rozpracovaný rámec DRT v dodané koncepci není.	Doplnit konkrétní podmínky začlenění DRT do objednávky, IDS a návazností, přístupnost rezervace a hodnocení kvality i nákladů. Rozlišit toto nové rozpracování od již existující obecné podpory nových služeb.
11. Plánování podle funkčních vazeb území	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.1, zejména str. 15–17, řeší problémy hranic krajů a společné objednávání. Kap. 4, str. 48, obsahuje projednávání plánů se sousedními kraji a možnost společných PDO. Opatření 13, str. 51, se týká monitoringu spolupráce objednatelů.	Zpřesnit práci s reálnými dojíždčkovými proudy, přeshraničními vazbami a společnými daty. Nahradit návrh „transformace z administrativních hranic“ požadavkem, aby koordinace účinně pokrývala funkční vztahy.
12. Capping a následné placení	Nově doplnit konkrétní tarifní nástroje	Kap. 2.3 řeší regulaci tarifů, slevy a SJT; kap. 2.3.4 a opatření 4 jeho dokončení. Capping a post-paid nejsou v dodané koncepci rozpracovány.	Doplnit posouzení a pilotní ověření automatické optimalizace jízdného a následného placení, včetně dopadů na příležitostné a nízkopříjmové cestující, výnosy a rozúčtování. Neoznačovat celý dosavadní tarifní systém za pouze papírový.
13. MaaS a otevřená data	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.7, str. 43, výslovně popisuje Mobility as a Service; kap. 2.4 řeší otevřená a dynamická data.	Doplnit konkrétní funkce propojených služeb, interoperabilitu a podmínky zapojení poskytovatelů. Rozlišit od bodu 9: zde služby pro cestující, v bodu 9 data pro plánování a řízení.
14. Aktivní mobilita a první/poslední míle	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.7, str. 42–44, výslovně podporuje integraci cyklistiky, sdílených kol, P+R a dalších služeb. Navazuje opatření 14.	Doplnit standardy bezpečného pěšího přístupu, parkování kol a podmínky vhodnosti jednotlivých návazných služeb. Integraci aktivní mobility není třeba zavádět jako nový subsystém bez návaznosti na existující text.
15. Čistota, komfort a bezpečí	Posílit nebo zpřesnit; doplnit konkrétní parametry	Kap. 2.5.1, str. 38, již řeší pocit bezpečí, osvětlení a personál; kap. 2.6 kvalitu a spolehlivost vozidel. Podrobný rámec čistoty a tepelného komfortu zde rozpracován není.	Doplnit měřitelné parametry čistoty a komfortu, kontrolu a zpětnou vazbu. U bezpečí navázat na stávající opatření. Oddělit výsledky průzkumu od návrhu konkrétních provozních povinností.

Návrh	Typ doporučení	Současné řešení a přesná vazba	Konkrétní rozdíl oproti současnému znění
16. Kvalita přestupních uzlů	Posílit nebo zpřesnit	Kap. 2.4, str. 37–38, řeší údaje o zastávkách a přestupech; kap. 2.5 přístupnost a asistenci; kap. 4, str. 48–49, koncepci terminálů. Souvisejí opatření 9 a 14.	Doplnit společné hodnocení přestupu: reálně dosažitelné přestupní časy, návaznosti, orientaci, bezbariérovou trasu a řešení mimořádností. Omezit překryv s bodem 15.
17. Komunikace a ANIMK	Posílit nebo zpřesnit; nově doplnit konkrétní postup	Kap. 2.7, str. 43, již podporuje výchovu, osvětu a informační kampaně ke zlepšení vnímání VHD. Cyklus ANIMK zde popsán není.	Rozpracovat komunikaci do součásti přípravy, zavedení a vyhodnocení změn. ANIMK představit jako navržený postup s přiměřeným rozsahem podle významu opatření, nikoliv jako náhradu dosud neexistující komunikace.

Použité strategické, metodické a výzkumné podklady

1. EVROPSKÁ KOMISE, 2019. *Zelená dohoda pro Evropu*. Sdělení Komise COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
2. EVROPSKÁ KOMISE, 2020. *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti*. Sdělení Komise COM(2020) 789 final ze dne 9. prosince 2020. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
3. EVROPSKÁ KOMISE, 2021. *Nový rámec EU pro městskou mobilitu*. Sdělení Komise COM(2021) 811 final ze dne 14. prosince 2021. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
4. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO MOBILITU A DOPRAVU, bez data. *Sustainable urban mobility planning and monitoring*. Online informační a metodický zdroj. Dostupné z: [Evropská komise](#).
5. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO MOBILITU A DOPRAVU. (2022). *Topic guide: Planning for attractive public transport*. European Union. Online informační a metodický zdroj. Dostupné z: [EU Observatoř městské mobility](#)
6. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO MOBILITU A DOPRAVU, 2024a. *UMI fiche: Access to Mobility Services*. Metodický podklad expertní skupiny k ukazatelům městské mobility, zveřejněný 28. května 2024. Dostupné z: [Evropská komise – přehled metodických listů UMI](#).
7. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO MOBILITU A DOPRAVU, 2024. *UMI fiche: Modal Share*. Metodický podklad expertní skupiny k ukazatelům městské mobility, zveřejněný 28. května 2024. Dostupné z: [Evropská komise – metodický list](#).
8. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO KOMUNIKACI. (2025). *Flash Eurobarometer FL551: Multimodal Digital Mobility Service*. European Union. Online informační a statistický zdroj. Dostupné z: [Evropský barometr – Multimodální digitální služby v mobilitě](#).
9. EVROPSKÁ UNIE. (2026). *European Data – Mobility in Europe: What open data shows about travel patterns*. Online informační a statistický zdroj. Dostupné z: [Co ukazují otevřená data o vzorcích dopravního chování](#)
10. EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2010. *Směrnice 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy*. Ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z: [EUR-Lex – základní předpis](#). Novela: [směrnice \(EU\) 2023/2661](#).
11. EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2019. *Směrnice (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel*. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
12. EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2023a. *Nařízení (EU) 2023/955 ze dne 10. května 2023, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond a mění nařízení (EU) 2021/1060*. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
13. EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2023b. *Nařízení (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU*. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
14. EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2024. *Nařízení (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013*. Dostupné z: [EUR-Lex](#).

15. EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2026. *Nařízení (EU) 2026/1184 ze dne 20. května 2026 o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru*. Dostupné z: [EUR-Lex](#).
16. KAGER, Roland; BERTOLINI, Luca; TE BRÖMMELSTROET, Marco, 2016. Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 85, 208–219. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.015>
17. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2020. *Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030*. Schválena usnesením vlády ČR č. 1008 ze dne 12. října 2020. Dostupné z: [Databáze strategií](#).
18. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2021a. *Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*. Schválena usnesením vlády ČR č. 259 ze dne 8. března 2021. Dostupné z: [Databáze strategií](#).
19. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2021b. *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030*. Dostupné z: [Ministerstvo dopravy – koncepce a přílohy](#).
20. MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU ČR; MINISTERSTVO DOPRAVY ČR; MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR, 2024. *Druhá aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility*. Schválena usnesením vlády ČR č. 590 ze dne 28. srpna 2024. Dostupné z: [Ministerstvo průmyslu a obchodu](#).
21. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, 2019. *Metodika přípravy veřejných strategií*. Aktualizovaná verze schválená usnesením vlády ČR č. 71 ze dne 28. ledna 2019. Dostupné z: [Portál strategické práce v České republice](#).
22. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, bez data. *Šablony a nástroje k Metodice přípravy veřejných strategií*. Dostupné z: [Portál strategické práce v České republice](#).
23. MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR, 2017. *Politika ochrany klimatu v České republice*. Praha: Ministerstvo životního prostředí. Schválena usnesením vlády ČR č. 207 ze dne 22. března 2017. Dostupné z: [Databáze strategií – úplný text](#).
24. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2026. *Závazný metodický pokyn pro tvorbu Integrovaného plánu udržitelné mobility městských uzlů TEN-T*. Verze z března 2026, poskytnutá zpracovatelům. Veřejný odkaz a status schválení této verze nebyly ověřeny.
25. NEDERLANDSE SPOORWEGEN (NS), 2025. *OV-fiets recordaantal keer gebruikt*. 6. ledna 2025. Dostupné z: <https://nieuws.ns.nl/ov-fiets-recordaantal-keer-gebruikt/>
26. OECD / ITF (2014), *Valuing Convenience in Public Transport*, ITF Round Tables, No. 156, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282107683-en>
27. PROJEKT ATRAKTIV, 2024. *Výsledky průzkumu 2024 – důležitost vs. spokojenost s jednotlivými parametry v MHD*. Online prezentace výsledků průzkumu na platformě STEM/MARK; název podle projektové stránky. Dostupné z: [Výsledky průzkumu 2024](#).
28. PROJEKT ATRAKTIV, 2025. *Výsledky průzkumu 2025 – atraktivita jednotlivých opatření ve veřejné dopravě*. Online prezentace výsledků průzkumu na platformě STEM/MARK; název podle projektové stránky. Dostupné z: [Výsledky průzkumu 2025](#).
29. RUPPRECHT CONSULT (ed.), 2019. *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. 2. vydání. Kolín nad Rýnem: Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Český překlad druhého vydání. Dostupné z: [Pokyny pro tvorbu a realizaci plánu udržitelné městské mobility](#).
30. RUPPRECHT CONSULT (ed.), 2026. *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. 3. vydání. Kolín nad Rýnem: Rupprecht Consult –

- Forschung & Beratung GmbH. Dostupné z: [Pokyny pro tvorbu plánu udržitelné městské mobility](#)
31. Union Internationale des Transports Publics (UITP). (2017). *Action points: Governing for quality and performance*. Online informační a metodický zdroj. Dostupné z: [Řízení kvality a výkonu veřejné dopravy](#)
 32. Union Internationale des Transports Publics (UITP). (2021). *Better Urban Mobility Playbook*. Online informační a metodický zdroj. Dostupné z: [Manuál pro lepší městskou mobilitu](#)
 33. Union Internationale des Transports Publics (UITP). (2024). *Global economic outlook 2024: Taking the pulse of the public transport sector*. Online informační a statistický zdroj. Dostupné z: [Ekonomický přehled v sektoru veřejné dopravy za rok 2024](#)
 34. VÁVROVÁ, Lucie; JORDOVÁ, Radomíra; RYBOVÁ, Kristýna; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana; KOLAŘÍK, Petr; VÁCHA, Ondřej; VALENTOVÁ, Michaela a ŠMÍD, Ondřej, 2026. *Metodika zvyšování atraktivity veřejné hromadné dopravy*. Výstup projektu ATRAKTIV (CL01000190). Použitá verze: stav k 28. května 2026; dokument poskytnutý zpracovatelům. Veřejné zpřístupnění této verze nebylo ověřeno. Dostupné z: [Informace o projektu](#).