



**DOPRAVA
A MOBILITA**
výzkumný tým

METODIKA ATRAKTIV

16.6. 2026, Závěrečný workshop projektu ATRAKTIV, Praha

UNIVERZITA J. E. PURKYNE V USTI NAD LABEM



STEM  MARK

T A
Č R

METODIKA ZVYŠOVÁNÍ ATRAKTIVITY VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

2026

AUTORSKÝ KOLEKTIV:

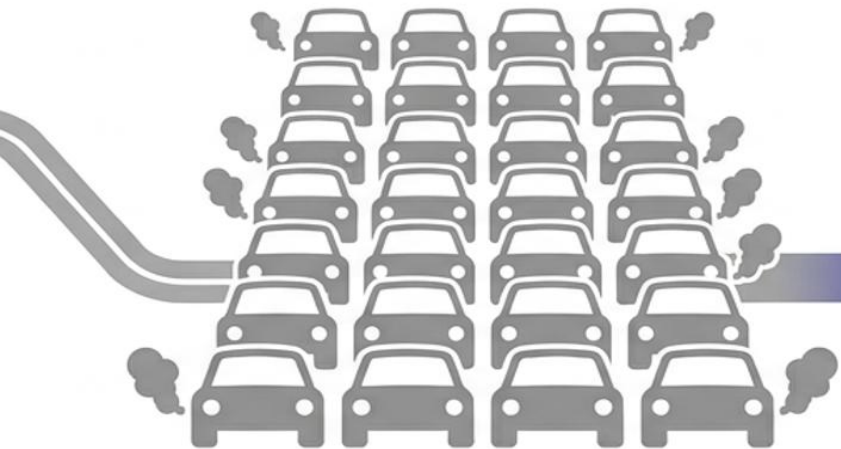
VÝZKUMNÝ TÝM DOPRAVA A MOBILITA,
FSE UJEP

OPONENTURA: MD A KORDIS



PROČ NOVÁ METODIKA?

Veřejná doprava v ČR patří k nejlepším na světě, ale čelí zásadní výzvě: rostoucí konkurenci individuální automobilové dopravy (IAD) a proměně dopravního chování. Systém musí reagovat na flexibilní potřeby 21. století.



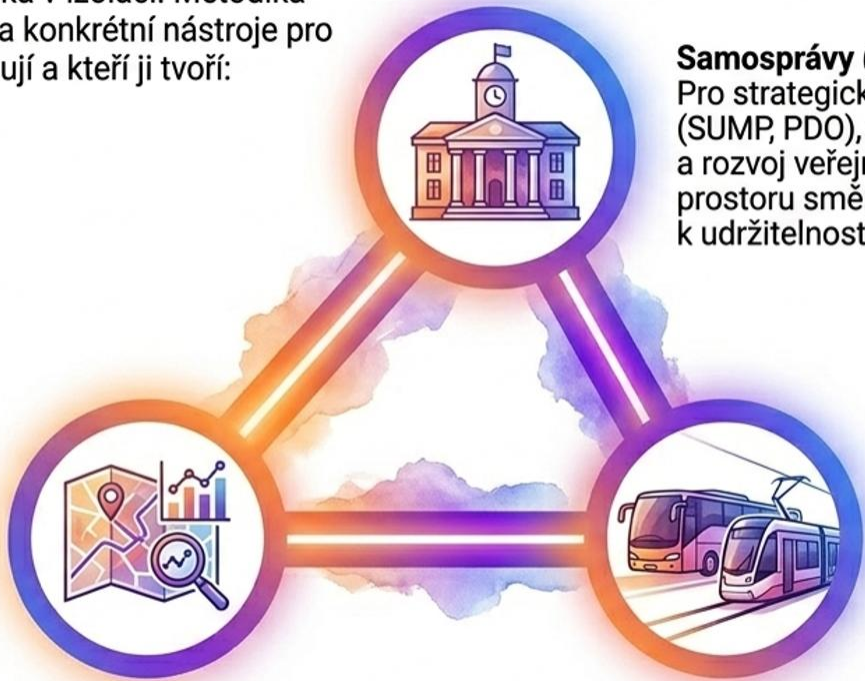
Hlavní cíl metodiky:

Poskytnout systematický postup, jak zvýšit atraktivitu VHD z pohledu jejích současných i potenciálních uživatelů, a tím zajistit její dlouhodobou konkurenceschopnost a ekonomickou udržitelnost.

HLAVNÍ AKTÉŘI A UŽIVATELÉ METODIKY

Atraktivní doprava nevzniká v izolaci. Metodika poskytuje společnou řeč a konkrétní nástroje pro ty, kteří o dopravě rozhodují a kteří ji tvoří:

Koordinátoři IDS:
Pro řízení kvality, datovou analytiku, tarifní integraci a sledování klíčových indikátorů napříč územím.



Samosprávy (Města a Kraje):
Pro strategické plánování (SUMP, PDO), obhajobu investic a rozvoj veřejného prostoru směrem k udržitelnosti.

Dopravci:
Pro optimalizaci služeb, pochopení potřeb cestujících a zavádění technologických a provozních inovací.

Atraktivní VHD



1. Kvalita služby (Nabídka):

Rychlost, spolehlivost, bezpečnost, plynulá návaznost spojů a vysoký ekologický standard.



2. Uživatelská zkušenost (Poptávka):

Srozumitelnost tarifů, snadné digitální odbavení, čistota, celkový komfort a pocit bezpečí.



3. Řízení a Governance (Systém):

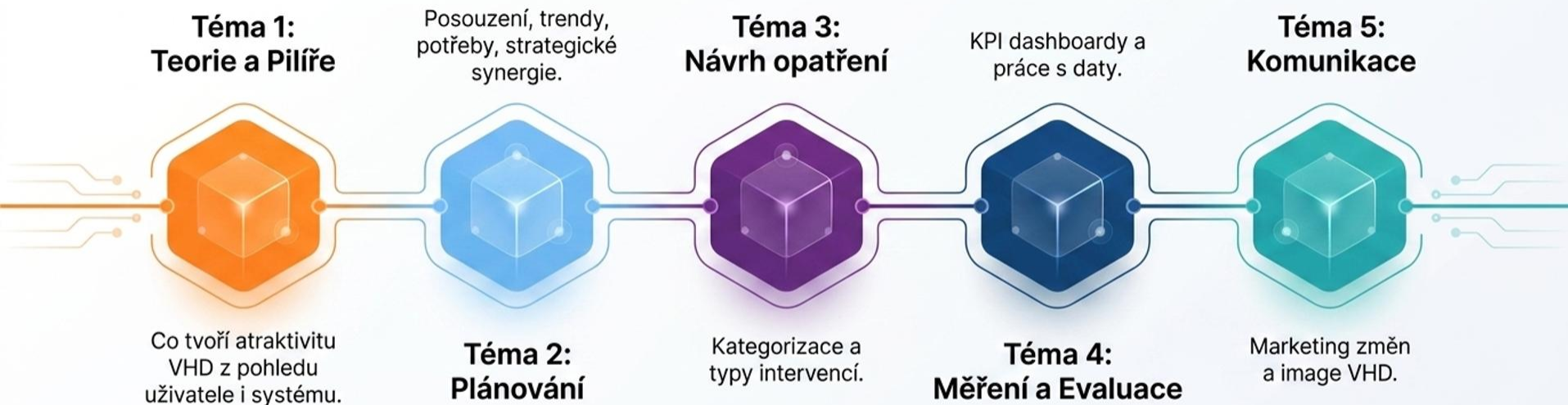
Rozhodování striktně na základě dat, spolupráce aktérů a moderní integrované plánování.

ZMĚNA PARADIGMATU – OD PROVOZU K UŽIVATELI

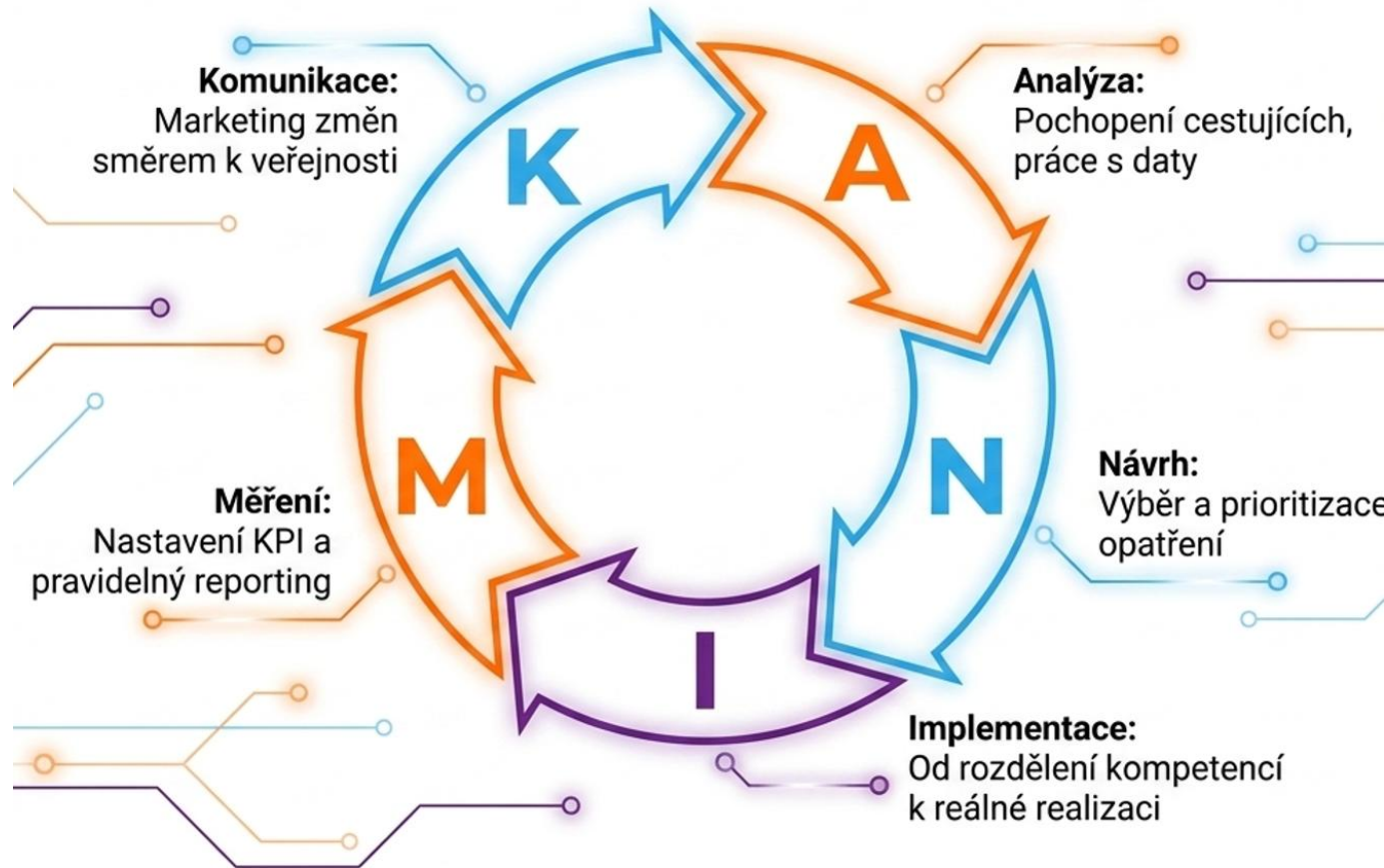
Rozhodování o VHD se tradičně opíralo o parametry nabídky. Dnes musíme plánovat podle poptávky a reálného zážitku cestujících.

Tradiční pohled (Objednatel/Dopravce)		Moderní pohled (Uživatel)	
Cíl: Minimalizace nákladů a oběhů		Cíl: Konkurenceschopnost vůči autům	
Metrika: Vozo-kilometry, tabulkové jízdní řády		Metrika: Srozumitelnost, celkový čas cesty, NPS	
Služba: Izolované linky a zóny		Služba: Hladký přepravní řetězec (door-to-door)	
Uživatel: Ten, kdo nemá auto		Uživatel: Klient vyžadující komfort, flexibilitu a digitální služby	

ARCHITEKTURA METODIKY



DYNAMICKÝ CYKLUS – „ANIMK“



FÁZE 1 – „A“ ANALÝZA STAVU



Pohled Objednatele

Pokrytí území
a plnění norem

Dostupnost

Efektivní oběhy vozidel
a cestovní rychlost

Rychlost

Dotace na cestujícího,
rozpočtové limity

Ekonomika



Pohled Uživatele

Jezdí to tam, kam potřebuji,
a tehdy, kdy potřebuji?

Dojedu včas? Nebudu
tam autem rychleji?

Je to levnější než auto?
Můžu si to dovolit?

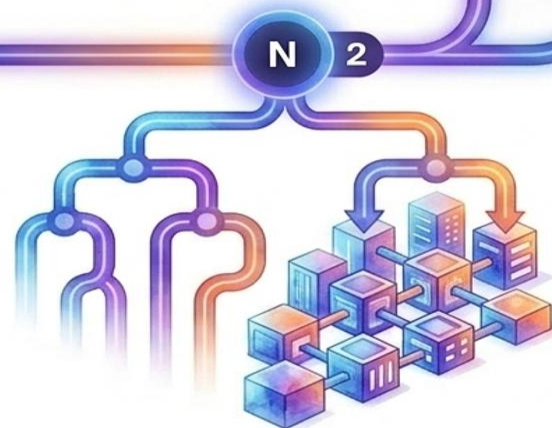
Úspěšná analýza vyžaduje propojení tvrdých provozních dat s měkkými sociologickými údaji (NPS, fokusní skupiny, stížnosti).

A & N: Od pochopení dat k výběru řešení



A 1

1. Analýza (Pochopení problému): Kombinujeme objektivní provozní data (obsazenost, zpoždění, modal split) se subjektivním vnímáním cestujících (dotazníky spokojenosti, analýza stížností a NPS).



N 2

2. Návrh (Výběr opatření): Nástroje jako Rozhodovací strom VHD a podrobné Karty opatření pomáhají zacílit správné řešení. K prioritizaci využíváme analytické nástroje (např. metoda MAMCA), abychom našli shodu mezi ekonomickou efektivitou a společenským přínosem.

Strategie: Chytře vyvažujeme rychlé výhry („quick wins“) s dlouhodobými systémovými investicemi.

FÁZE 1 – „A“ ANALÝZA STAVU

Bariéry často nejsou technické, ale psychologické.

Customer Journey

Informační komfort

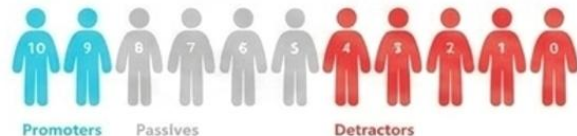
Intuitivní aplikace a snadný nákup (přechod na systémy Check-in/Check-out).

Pocit bezpečí

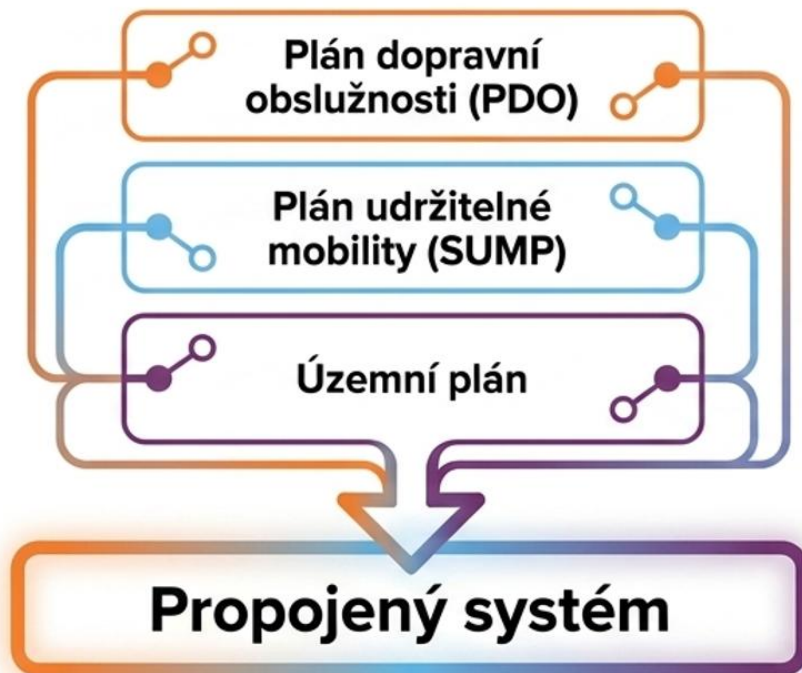
Aktivní i pasivní bezpečnost (kamerové systémy, prevence konfliktů, dostatečné osvětlení)

Měření loajality

Využití indexu NPS pro kontinuální sledování spokojenosti



FÁZE 1 – „A“ ANALÝZA STAVU



Krok 1: Analýza

Propojení tvrdých provozních dat (zpoždění, propady) se sociologickými daty (NPS, analýza stížností).

Cíl: Přesné určení pain-points v systému.



Krok 2: Návrh

Využití rozhodovacího stromu pro výběr opatření.
Nalezení rovnováhy mezi rychlými vítězstvími (Quick-wins) a dlouhodobými strategickými investicemi.



Krok 3: Implementace

Provázání odpovědností a koordinace subjektů.
Důraz na pilotní ověření řešení před jejich plošným nasazením.

METODIKA ATRAKTIV

FÁZE 2 – „N“ NÁVRHY ŘEŠENÍ – ROZHODOVACÍ STROM



FÁZE 2 – „N“ NÁVRHY ŘEŠENÍ



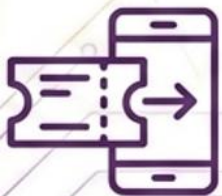
Funkčnost a pokrytí

Hustota sítě s cílem 24/7 obsluhy. Spolehlivost a striktní dodržování jízdních řádů.



Komfort vozidel

Tepelná pohoda (klimatizace jako standard), čistota a bezbariérovost.



Integrace a MaaS

Jednoduchost tarifů. Plná integrace do jednoho funkčního celku.



Udržitelnost

Přechod na nízkoemisní a bezemisní vozy. Energetická soběstačnost (solární panely na střechách, IoT monitoring).

FÁZE 2 – „N“ NÁVRHY ŘEŠENÍ

Co skutečně funguje?
Nejefektivnější opatření dle dat



Pořadí	Praha	Krajská města	Ostatní obce (Regiony)
1. místo	Čistá vozidla	MHD zdarma	Návaznosti spojů
2. místo	Klimatizace	Čistá vozidla	MHD zdarma
3. místo	MHD zdarma	Návaznosti spojů	Čistá vozidla



ČISTOTA a bezprostřední NÁVAZNOST spojů jsou univerzální priority napříč všemi velikostmi sídel.

FÁZE 2 – „N“ NÁVRHY ŘEŠENÍ

Metodika obsahuje podrobné Karty opatření. Zde jsou příklady nejúčinnějších trendů z praxe:



Priorita v uličním prostoru: Real-time řízení křižovatek a plošné zavádění zón 30 km/h (např. Curych) zásadně zrychlují VHD a zvyšují bezpečnost veřejného prostoru.



Multimodální uzly a „Mobility Huby“: Plynulé napojení cyklodopravy přímo na VHD (parkovací domy, bezpečné přestupy). Cíl pro budoucí transformace uzlů typu Ostrava.



Chytrý nákup (Fairtiq / Fair Capping): Systém „Check-in/Check-out“. Aplikace sama vypočítá nejvýhodnější jízdné na základě reálně ujeté trasy (s

PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE: DOBŘE PROPOJENÁ MULTIMODALITA



Švýcarský systém: Uživatelsky přívětivý celek. Nákup Check-in/Check-out bez znalosti zón (aplikace Fairtiq). Centralizovaná preference VHD v reálném čase. Velkokapacitní cyklo domy plynule řešící mobilitu první a poslední míle.

FÁZE 3 – „I“ IMPLEMENTACE – NEJČASTĚJŠÍ BARIÉRY



Politické a institucionální: Rozpory mezi obcemi, kraji a dopravci, přesahující běžný volební cyklus.



Finanční limity: Roztříštěnost dotačních zdrojů a nejistota provozních dotací.



Kapacitní omezení: Nedostatek odborného analytického personálu u menších samospráv.



NIMBY efekt: Odpor místních obyvatel proti nutné infrastruktuře (např. nové terminály nebo vyhrazené pruhy).

FÁZE 3 – „I“ IMPLEMENTACE – PŘEKONÁNÍ BARIÉR

Bariéry (Realita)

Politické cykly přesahující 4 roky,
institucionální konflikty obcí a
krajů, kapacitní omezení.

Spolupráce

Dostupné zdroje financování



**IROP a Národní
plán obnovy**
Přestupní terminály
a digitální
infrastruktura.



SFDI
Zvyšování bezpečnosti
a bezbariérové
úpravy.



**Modernizační
fond (TRANSO)**
Pofizení bezemisních
vozidel a infrastruktury.



**Sociální klimatický
fond (SCF)**
Cílené tarify a prevence
dopravní chudoby.

FÁZE 4 – „M“ MONITORING. MĚŘENÍ

M: Měříme to, co je skutečně důležité

Monitoring nemá být byrokratickou zátěží. Metodika definuje minimální, dlouhodobě udržitelnou sadu klíčových indikátorů (KPI), které přímo řídí rozhodování.



1. Využití

Počet cestujících a Modal Split (konkurenceschopnost VHD vůči autům).



2. Kvalita

Dochvilnost a spolehlivost spojů.



3. Kapacita

Obsazenost spojů v kritických časech.



4. Uživatelská zkušenost

Index spokojenosti a systematická analýza stížností.

Princip: Méně kvalitních ukazatelů je vždy více než desítky formálních, nevyužívaných čísel.

Měření úspěchu: Doporučená minimální sada KPI

Pro většinu měst postačuje sledovat tento omezený počet indikátorů, které přímo řídí rozhodování.



Sekce VYUŽITÍ

Počet cestujících | Modal split (Podíl VHD vs IAD)



Sekce PROVOZ

Dochvilnost a spolehlivost | Obsazenost spojů | Dostupnost zastávek



Sekce UŽIVATEL

Celková spokojenost cestujících (NPS) | Stížnosti a podněty



Sekce PROSTŘEDÍ

Podíl nízkoemisních vozidel | Energetická náročnost provozu

FÁZE 5 – „K“ KOMUNIKACE A MARKETING



Měření

- Vyhodnocování vždy vůči výchozímu stavu (baseline).
- Minimalismus v datech: Netvořit systémy se stovkami ukazatelů, sledovat pouze ta data, která reálně řídí rozhodování.



Komunikace

- Zlaté pravidlo: Jedna zpráva – více kanálů.
- Zásada: Vysvětlovat lidem přínosy (kolik minut času ušetří, více pohodlí), nikoliv technické specifikace změn.
- Budování pozitivní eko-image VHD.

K: Dobrá služba potřebuje dobrý marketing

Technické zlepšení se musí promítnout do vnímání lidí. VHD musí být komunikována jako **moderní, ekologický životní styl**, nikoliv jako „nouzové řešení“.

**NEJEDEŠ
NAČERNO
?**

Děkujeme,
že nejezdíte načerno.
Normální je zaplatit.



Zásady efektivní komunikace:

Srozumitelnost (Tři otázky):

Co přesně se mění? Proč je to pro cestujícího přínosné? Jak to má použít v praxi?

Jednotný vizuální styl:

Aplikace, vozy i zastávky musí mluvit jedním konzistentním jazykem.

Zapojení a transparentnost:

Krizová komunikace při výlukách, sběr zpětné vazby od uživatelů a pozitivní osvětové kampaně (např. Evropský týden mobility).

FÁZE 5 – „K“ KOMUNIKACE A MARKETING



Princip

VHD musí fungovat jako jednotná, srozumitelná značka. Cestujícího nezajímá, kdo autobus vlastní; zajímá ho služba jako celek.

Cílená sdělení



Potenciální uživatelé (řidiči IAD):

Komunikace časové úspory, nulových problémů s parkováním a nákladové efektivity.

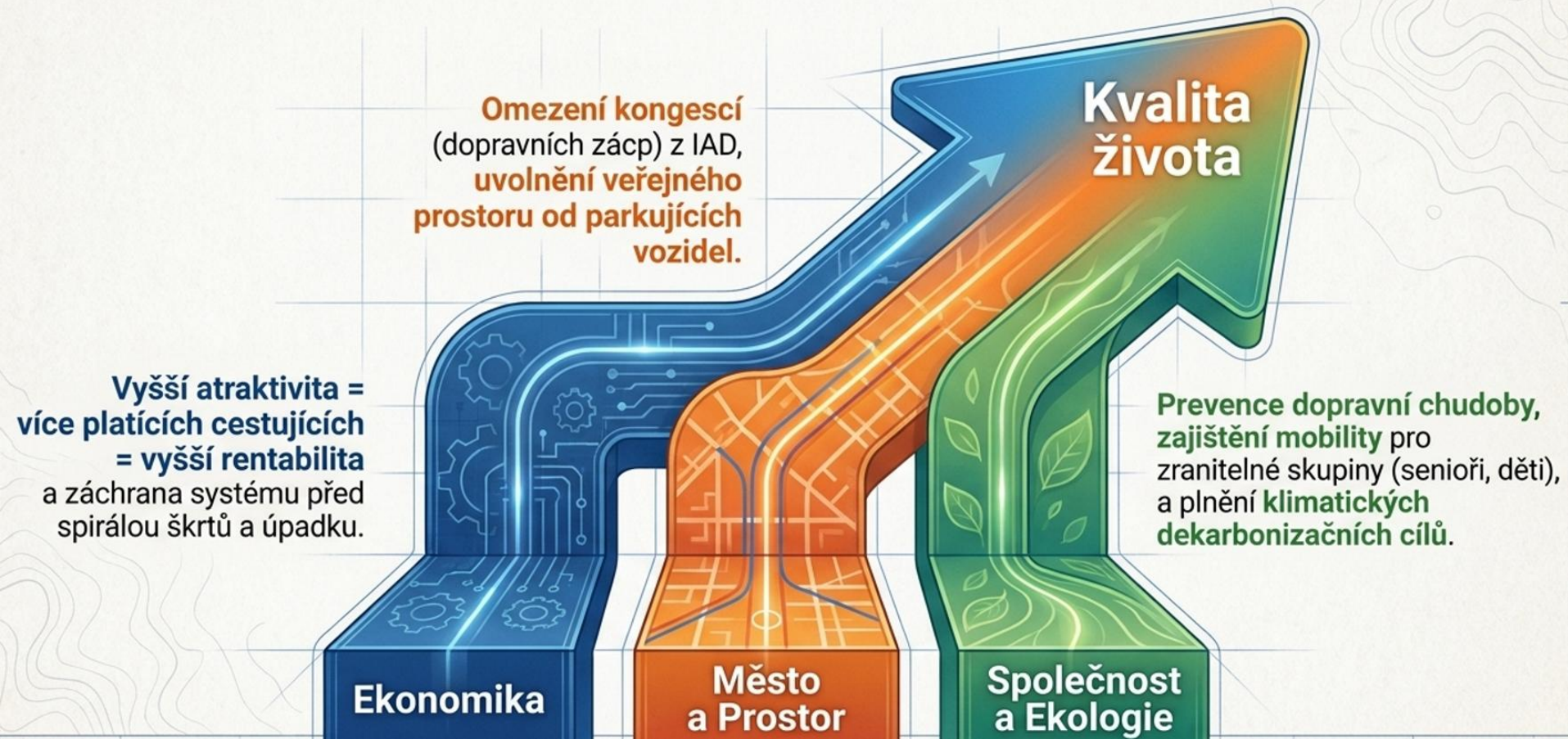


Stávající uživatelé:

Informace o změnách tras, novinkách v komfortu, jistota spolehlivosti.

Zlaté pravidlo

V případě výluk a krizí – „Jedna zpráva, více kanálů.“





**DOPRAVA
A MOBILITA**
výzkumný tým

DĚKUJI ZA POZORNOST!

Mgr. Radomíra Jordová, Ph.D.

Výzkumný tým Doprava a mobilita IEEP

radomira.jordova@ujep.cz

www.mobilita-ieep.cz

<http://www.ieep.cz/en>

FB: <https://www.facebook.com/dopravamobilita>

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

