



SLOVNÍČEK VYBRANÝCH POJMŮ

**Plánování udržitelné dopravy
a cestovního ruchu**



Region univerzitě
Univerzita regionu

UNIVERZITA
J.E. PURKYNĚ
V ÚSTÍ NAD LABEM



Tento slovníček vznikl jako podpůrný materiál pro školení připravené v rámci celoživotního vzdělávání „Udržitelná mobilita a turismus: Praktické přístupy pro manažery mobility“. Reaguje na narůstající turismus, který do regionů přináší řadu přínosů i nových tlaků. Rozvoj cestovního ruchu podporuje místní ekonomiku a zvyšuje atraktivitu území, zároveň ale vytváří významné nároky na dopravu, infrastrukturu a životní prostředí. Slovníček má pomoci účastníkům školení zorientovat se v základních pojmech a konceptech, s nimiž budou v průběhu školení pracovat, a usnadnit jejich aktivní zapojení do diskusí i praktických cvičení. Současně však může sloužit i širší veřejnosti jako užitečný průvodce terminologií v oblasti udržitelné mobility a cestovního ruchu.



**Spolufinancováno
Evropskou unií**

Ministerstvo životního prostředí



AUTOŘI

Mgr. Danuše Strnadová (vedoucí autorského týmu)

Ing. Radek Timoftej, MA

Mgr. Radomíra Jordová, PhD.

Ing. Lucie Vávrová, PhD.

Ing. Jan Brůha, PhD.

Ing. Mgr. Hana Brůhová Foltýnová, PhD.

DOPORUČENÁ CITACE:

Strnadová, D., Timoftej, R., Jordová, R., Vávrová, L., Brůha, J., Brůhová Foltýnová, H. (2025):

Slovníček vybraných pojmů: Udržitelné plánování dopravy a cestovního ruchu.

UJEP, Ústí nad Labem, 1. vydání

VYDAVATEL

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, www.ujep.cz

Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem

První vydání, prosinec 2025

Tato publikace byla vytvořena v rámci projektu RUR – Region univerzitě, univerzita regionu, reg. č. CZ.10.02.01/00/22_002/0000210.

5D strategie řízení cestovního ruchu

(Angl. 5D of Tourism), koncept představený Milanem (2017), představuje soubor pěti strategií, které mají pomoci zmírnit negativní dopady nadměrného cestovního ruchu. Tyto strategie nabízejí praktické nástroje, jak udržitelně řídit destinace a lépe rozložit turistickou zátěž.

1. Decentralization – rozptýlení turistů do širší oblasti → snížení koncentrace návštěvníků v nejexponovanějších místech.
2. Decongestion – opatření proti přetížení a kongescím (zejména v dopravě).
3. Deluxe tourism – nabídka luxusních služeb v citlivých územích (s cílem zvýšit ekonomický efekt při menším počtu návštěvníků).
4. Deseasonalization – rozšíření turistické sezóny na celý rok, aby se snížil tlak v hlavních měsících.
5. Diversification – nabídka různorodých produktů a služeb, aby nebyl cestovní ruch závislý jen na jedné atraktivitě nebo typu aktivity.

MILANO

Agenda 2030

Dlouhodobý a ambiciózní program, který byl přijat v září 2015 na Valném shromáždění OSN a zahrnuje cíle udržitelného rozvoje, kterých má být dosaženo do roku 2030. Její klíčovou součástí je 17 Cílů udržitelného rozvoje (SDGs) a 169 specifických podcílů, které vstoupily v platnost 1. ledna 2016 a mají být naplněny všemi členskými státy OSN do roku 2030.

TOURD

Agenda 21 pro cestovní ruch

Specifická část širšího plánu Agenda 21, který byl přijat během Konference OSN o životním prostředí a rozvoji v roce 1992 v Rio de Janeiru. Tato část se zaměřuje na udržitelný rozvoj v oblasti turismu a dotýká se témat jako ekosystém, životní prostředí, kultura, návštěvnost, participace apod. Viz **Agenda 2030**.

CRVS

Agroturismus

Druh cestovního ruchu, který je spojen s turistickými nebo rekreačními pobyty na venkovských farmách, jejichž cílem je poznávání způsobu života v blízkém kontaktu s přírodou. Hlavní náplní je také spoluúčast na zemědělských činnostech, aktivní odpočinek, pěší turistika nebo cykloturistika, chov zvířat, původní techniky výroby potravin. Agroturismus je modelovým příkladem směřování k udržitelnému CR.

CRVS

Akční plán

Praktický implementační dokument, který převádí strategické cíle do konkrétních kroků. Obsahuje jasně definované činnosti, odpovědnosti, potřebné zdroje a časový harmonogram, podle něhož lze sledovat a vyhodnocovat postup realizace. Obvykle se zpracovává na období jednoho roku, u rozsáhlejších strategií však může pokrývat i 2–3leté období. Slouží jako nástroj řízení, jenž propojuje dlouhodobé

záměry s každodenní praxí a umožňuje měřit pokrok při naplňování cílů projektu, programu nebo strategie.

SUMP

Alternativní paliva

Paliva využívaná jako náhrada za konvenční benzín a naftu v zážehových a vznětových motorech. Jejich cílem je snížit závislost na fosilních zdrojích a omezit emise škodlivin.

Patří sem:

1. Metan a jeho formy – stlačený zemní plyn (CNG), zkapalněný zemní plyn (LNG), zkapalněný ropný plyn (LPG) a biometan vyráběný z obnovitelných zdrojů.
2. Biopaliva – kapalná či plynná paliva z biomasy (např. bioetanol, bionafta, bioplyn).
3. Vodík – využívaný přímo ve spalování či v palivových článcích.

Viz také **Alternativní pohonné hmoty**; [Biopaliva](#).

ALT

Alternativní pohonné hmoty

Souhrnný pojem pro veškeré zdroje energie využitelné v dopravě, které nahrazují ropné produkty a splňují kritéria evropské legislativy. Podle Nařízení (EU) 2023/1804 (AFIR) sem patří elektřina, vodík, biopaliva, syntetická paliva, zemní plyn (CNG, LNG) a další formy, které přispívají k dekarbonizaci dopravy. Tento pojem je širší než alternativní paliva, protože zahrnuje i elektřinu a syntetické energie. Viz také **Alternativní paliva**.

AFIR

Alternativní pohony

Technická řešení, jež využívají alternativní paliva nebo jiné zdroje energie k pohonu vozidel namísto tradičních ropných paliv. Patří sem: elektromobilní pohony (BEV, PHEV, hybridy), vodíkové pohony (palivové články, spalovací motory na H₂), plynové pohony (CNG, LNG, biometan, LPG), biopalivové a syntetické pohony (bioetanol, bionafta). Podporuje je evropská legislativa (AFIR 2023/1804/EU). Přispívají i k rozvoji udržitelného CR, např. elektrobusy či vodíkové autobusy zlepšují kvalitu prostředí a snižují hluk v turistických destinacích. Viz také [Legislativa Alternativní pohony](#).

AFIR

Aktivní mobilita

Forma dopravy založená na vlastní pohybové aktivitě člověka, především chůzi a cyklistice, ale také jízdě na koleběžce, bruslích či skateboardu. Podporuje zdraví, snižuje environmentální zátěž a zlepšuje kvalitu života ve městech. Patří k základním pilířům udržitelné mobility.

Typy aktivní mobility:

1. Plně aktivní – např. pěší, cyklisté silniční, cyklisté terénní, velké či malé skládací koloběžky do 5', in-line, kolečkové lyže, skateboard
2. Částečně motorizovaná – např. elektrokola s příšlapem, nákladní kola, cyklorikši, (S-)pedelec

3. Plně motorizovaná – e-koloběžky malé, e-koloběžky velké se sedátky (skútry), koloběžky na spalovací motor, jednokolky, elektro skate board, segway a jiná vyvažovací vozítka
4. Vozíky pro zvláštní účely – (elektrovozíky pro osoby s omezenou mobilitou, invalidní vozíky (manuální i elektrické)

KMAM

Analýza efektivity nákladů

(ang. Cost-Effectiveness Analysis, CEA), ekonomická metoda hodnocení, která porovnává výši nákladů v peněžních jednotkách s dosaženými efekty vyjádřenými ve fyzických jednotkách (např. snížení emisí CO₂ v tunách, počet ušetřených životů, ujeté kilometry veřejnou dopravou). Výsledkem je ukazatel „efekt na jednotku nákladů“ nebo „náklady na jednotku efektu“.

Na rozdíl od CBA není nutné oceňovat všechny přínosy v penězích, což činí CEA metodicky jednodušší, časově i finančně méně náročnou. Je však omezena tím, že umožňuje porovnání projektů či scénářů pouze podle jednoho zvoleného kritéria efektu.

CEA se využívá zejména tam, kde je obtížné nebo sporné převádět přínosy do peněžních hodnot – typicky ve zdravotnictví, ochraně životního prostředí či bezpečnosti dopravy.

Brůhová

Analýza nákladů a přínosů

(ang. Cost-Benefit Analysis, CBA), ekonomická metoda hodnocení projektů, jež převádí všechny významné náklady a přínosy do peněžních jednotek a porovnává je v čase (diskontování). Výsledkem je čistá současná hodnota (NPV) nebo poměr přínosů a nákladů (BCR).

CBA umožňuje komplexně posoudit, zda přínosy projektu převyšují jeho náklady, a tím podpořit rozhodování o veřejných investicích. Využívá se zejména u infrastrukturních a dopravních projektů, ale také v oblasti životního prostředí či sociálních programů.

Zahrnuje přímé finanční toky, ale i externí náklady. I když je široce používána, je příprava CBA časově a finančně náročná a výsledky závisí na dostupnosti dat a zvolených předpokladech (např. diskontní sazba, hodnota času, cena emisí).

Brůhová

Atraktivita cestovního ruchu

Zajímavá součást krajiny, přírodní a kulturní objekty, lidmi vytvořené atraktivity (mosty, rozhledny, vodní díla apod.) přitahující účastníky cestovního ruchu. Lze je dělit na přírodní a společenské, hmotné a nehmotné, mezinárodního, národního a místního významu atd.

IROP, NOK

Autentický turismus

(angl. Authentic Travel & Tourism), způsob CR, který se hlouběji zaměřuje na autentické zážitky, jež mohou v širším kontextu lépe pochopit místní kulturu, tradice a způsob života. Původnost, reálnost, pravdivost, skutečnost. Často je také zmiňována míra anebo ztráta autenticity všedního života,

kultury, upomínkových předmětů apod.

CRVS

Autonomní mobilita

Označuje přepravu osob nebo zboží pomocí vozidel, která se dokáží pohybovat bez přímého řízení člověkem. Vozidlo využívá kombinaci senzorů (radar, lidar, kamery), umělé inteligence, mapových podkladů a komunikačních technologií k tomu, aby samo vyhodnocovalo situace v provozu a rozhodlo o jízdě.

Stupně autonomie jsou definovány mezinárodní společností SAE od úrovně 0 = bez automatizace až po úroveň 5 = plně autonomní jízda bez řidiče. V současnosti jsou v praxi nejrozšířenější úrovně 2–3, kdy vozidlo umí samo řídit v určitých situacích (např. na dálnici), ale řidič musí být připraven zasáhnout.

Přínosy autonomní mobility:

- zvýšení bezpečnosti díky omezení chyb řidiče,
- efektivnější využití infrastruktury a snížení kongescí,
- dostupnost mobility i pro seniory či osoby s postižením,
- možnost rozvoje nových služeb (autonomní taxi, sdílená flotila).

Výzvy a rizika:

- právní odpovědnost při nehodách,
- kybernetická bezpečnost,
- přijetí veřejností,
- dopad na pracovní místa v dopravě.

Jedna z klíčových inovací v dopravě, úzce souvisí s konceptem chytrých měst (smart cities) a digitalizací dopravy.

MD 2024

Benátský syndrom

Termín popisující problém, kdy turismus vede k negativním dopadům na město nebo lokalitu, konkrétně na její infrastrukturu, kulturu a obyvatelstvo. Tento syndrom je pojmenován podle italských Benátek, kde turismus vede k úbytku trvale žijících obyvatel a nárůstu počtu turistů.

TOURD

Bezbariérovost

Princip utváření dopravního prostoru a služeb tak, aby byly přístupné pro všechny – osoby se zdravotním postižením, seniory, rodiče s kočárky i cestující s dočasně sníženou mobilitou.

Cílem je odstranit fyzické i informační bariéry a zajistit rovný přístup k dopravě. Patří sem dostatečně široké a rovné chodníky, bezpečné přechody, vodicí prvky pro zrakově postižené či přehledný informační systém.

Ve VHD bezbariérovost znamená využití nízkopodlažních vozidel, ramp, výtahů nebo naklápačích systémů a srozumitelnou informační nabídku – od plánování cesty přes orientaci na zastávkách až po sledování přestupů a změn během jízdy. Důležitá je i srozumitelná tarifní struktura, což usnadní

cestování všem uživatelům.

V CR bezbariérové prostředí umožňuje aktivní zapojení všech skupin obyvatel i návštěvníků do společenského, kulturního a turistického života. Přístupné dopravní uzly, zastávky a vozidla zvyšují atraktivitu destinací a přispívají k jejich inkluzivitě.

ZDE

Bezbariérové úpravy chodníků

Konkrétní stavební a technická opatření zajišťující bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Patří sem zejména:

- Snížené obruby na přechodech a křižovatkách umožňující plynulý přejezd vozíku, kočárku či chodce.
- Vodící a varovné pásy z odlišného povrchu či barvy pro zajištění orientace osob se zrakovým postižením.
- Dostatečná šířka a rovnost chodníků, která umožňuje bezpečný pohyb dvou osob vedle sebe nebo míjení vozíků.
- Protiskluzové povrchy a odstranění překážek (např. sloupků, reklamních stojanů) z pěší trasy.
- Bezpečné napojení na veřejnou dopravu – bezbariérové zastávky a přístupové cesty.

Tyto úpravy podporují pěší dopravu, zvyšují kvalitu veřejného prostoru a činí destinace inkluzivnějšími a atraktivnějšími i pro CR. Viz také [Bezbariérovost](#).

V398

Bezemisní doprava

Doprava, při níž během provozu nevznikají přímé emise skleníkových plynů ani látek znečišťujících ovzduší. Typickým příkladem jsou elektromobily s bateriemi nebo vozidla na vodík v palivových článcích, které lokálně nevypouštějí emise CO₂, NO_x ani pevné částice.

Na rozdíl od nízkoemisní dopravy (např. plug-in hybridy, vozidla na CNG či bionaftu) zcela eliminuje lokální emise; celkový environmentální přínos však závisí na zdroji energie pro výrobu elektřiny či vodíku.

Je klíčovým cílem evropské klimatické politiky (Green Deal, Fit for 55) a je podporována dotačními programy v ČR (např. OPD3, Modernizační fond, Národní plán obnovy). V CR přispívá k čistšímu ovzduší, nižšímu hluku, a tím i k vyšší atraktivitě destinací.

AFIR

Bezpečnost dopravy

Soubor opatření a přístupů s cílem minimalizovat riziko dopravních nehod a jejich následků. Bezpečnost dopravy ovlivňuje nejen objektivní úroveň rizika, ale i subjektivní vnímání cestujících – pokud se lidé necítí bezpečně, omezují svůj pohyb nebo volí jiné dopravní prostředky.

Klíčová opatření zahrnují:

- Stavební řešení – oddělení jízdních pruhů podle směru a rychlosti účastníků dopravy, zóny 30 km/h, kruhové objezdy a dopravní zklidnění.

- Dopravní výchova – od raného věku zaměřená na bezpečné chování a respekt k ostatním účastníkům.
- Právní rámce – např. regulace rychlosti v místech s vysokým výskytem chodců a cyklistů.

ZDE

Big data

Big Data (velká data) jsou rozsáhlé a složité soubory dat, s nimiž nelze pracovat pomocí tradičních metod, pro jejich zpracování jsou využívány metody strojového učení.

Charakterizují je tzv. „3V“:

- Volume (objem dat) – ke sběru dat dochází z mnoha různých zdrojů paralelně a simultánně.
- Velocity (rychlost) – rychlý vznik a zpracování dat v reálném čase.
- Variety (rozmanitost) – různorodé formáty dat (texty, obrázky, GPS záznamy, senzory).

V dopravě a CR se big data využívají například pro sledování pohybu osob a vozidel, optimalizaci dopravních toků, predikci kongescí, plánování VD nebo pro analýzu návštěvnosti turistických destinací.

Big data jsou základem moderních analytických a prediktivních nástrojů, které podporují udržitelnou mobilitu, chytré plánování měst a efektivní řízení CR. Viz také [Strojové učení](#).

LyU

Bike & Ride (B+R)

Propojení VD s možností využití jízdního kola. V první řadě se jedná o místa pro bezpečné uschování kola při přestupu na veřejnou dopravu (často vlakové zastávky v příměstské zóně). V druhé řadě jde o úpravu veřejných dopravních prostředků tak, aby bylo možné v nich přepravovat pasažéry i s kolem.

IROP

Bike-sharing

Systém krátkodobého půjčování jízdních kol, který umožňuje kolo vyzvednout na jednom místě a vrátit na jiném. Cílem je nabídnout rychlou, pohodlnou a dostupnou dopravu bez nutnosti vlastnit kolo a starat se o jeho údržbu či parkování.

Existují různé modely – od volně přístupných kol přes půjčovny s jednorázovým poplatkem až po systémy pro registrované uživatele, jež se ovládají kartou nebo mobilní aplikací. Moderní bikesharing využívá mapové aplikace pro chytré telefony, které uživateli ukazují polohu nejbližších stanic, dostupnost kol i volná místa k vrácení.

Sdílená kola přispívají k UM, řeší problémy s parkováním a jsou oblíbená i mezi turisty jako flexibilní způsob dopravy.

UCB

Biodiverzita

Biologická rozmanitost přírody daná množstvím existujících různých živých organismů. Z ekologického hlediska platí, že

Čím větší je biodiverzita ekosystému, tím lépe daný ekosystém odolává změnám. Bohužel biodiverzita přírody se stále poměrně rychle snižuje.

NOK

Biopaliva

Paliva vyrobená z biomasy nebo biologicky rozložitelných odpadů, jež mohou částečně či zcela nahradit fosilní PHM. Využívají se v čisté formě nebo jako příměs do benzínu a nafty.

Hlavní druhy:

Bioetanol – vyráběný kvašením cukerných nebo škrobových plodin, používá se jako příměs do benzínu.

Bionafta (FAME) – methylestery nebo hydrogenované oleje z rostlinných či živočišných tuků, mísí se s naftou.

Bioplyn / biometan – vzniká anaerobním rozkladem biomasy, po vyčištění lze využít jako CNG.

Pokročilá biopaliva – vyráběná z odpadní biomasy, lignocelulózy nebo řas, s vyšším environmentálním přínosem.

Legislativa EU (RED II) stanovuje podíl obnovitelných zdrojů v dopravě a podporuje přechod od tradičních (první generace) k pokročilým biopalivům, která méně konkurují produkci potravin a mají nižší emise skleníkových plynů.

Přispívají ke snižování emisí v dopravě a k energetické bezpečnosti, ale jejich skutečný přínos závisí na způsobu produkce a udržitelnosti surovin.

RED II, ZDE

Brownfield

Nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívána, zanedbávána nebo i kontaminována, nelze ji efektivně využívat, aniž by proběhl proces její regenerace. Pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity.

Brownfieldy představují specifický rozvojový problém, ale i příležitost – jejich revitalizace přispívá k efektivnímu využití území, ochraně nezastavěné krajiny (greenfields) a k podpoře UR měst a obcí. Viz [Greenfield](#).

NOK

Butlerův koncept životního cyklu destinace

Teorie, která popisuje vývoj turistické destinace jako sekvenci šesti fází: objevování, rozvoj, zralost, přetížení, pokles a buď obnova, nebo úpadek. Tento model ilustruje, jak se destinace mění v průběhu času, jak se rozvíjí turistická infrastruktura a jaké výzvy mohou nastat v rámci udržitelného turismu.

TOURD

Car-pooling

Také spolujízda, forma sdílené mobility, při níž více osob cestuje společně jedním automobilem, nejčastěji při dojíždění

do práce nebo školy. Snižuje cestovní náklady na osobu, omezuje počet aut na silnicích, přispívá ke zmírnění dopravních kongescí, snižování emisí i potřeby parkovacích míst.

Spolujízdu lze organizovat soukromě, prostřednictvím zaměstnavatelů či veřejných institucí, nebo pomocí digitálních platforem a mobilních aplikací, jež propojují řidiče a spolujezdce a umožňují sdílení nákladů. V některých městech jsou zaváděna i speciální opatření na její podporu, např. vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla s více cestujícími.

PLUMM

Car-sharing

Model krátkodobého pronájmu automobilů, který umožňuje uživatelům využívat vůz pouze tehdy, když jej potřebují, bez nákladů a povinností spojených s vlastnictvím. Je vhodný zejména pro lidi, kteří auto používají jen příležitostně (např. na víkendové cesty nebo převoz větších věcí).

Od klasické půjčovny se liší samoobslužným provozem, nepřetržitou dostupností, možností krátkých pronájmů (od minut po dny) a zahrnutím nákladů na PHM do ceny. Vozidla jsou rozmístěna po městě na vyhrazených stanovištích nebo fungují v modelu „free-floating“ (volné zaparkování v určené zóně).

Přispívá ke snížení počtu aut ve městech, zlepšení využití parkovacích kapacit a omezení emisí, čímž podporuje udržitelnou městskou mobilitu.

Flexibilní a dostupná alternativa k vlastnímu automobilu i v ČR. Umožňuje turistům kombinovat VHD s možností využít sdílené auto pouze pro část cesty (např. výlet či převoz zavazadel), čímž zvyšuje atraktivitu destinace a snižuje dopravní zátěž v turisticky exponovaných místech).

PLUMM

Centrum mobility

Viz [Management mobility](#).

Cestovní ruch – typy

Viz [Autentický turismus](#)

Viz [Agroturismus](#)

Viz [Dobrovolnický turismus](#)

Viz [Geoturismus](#)

Viz [Inkluzivní turismus](#)

Viz [Komunitní turismus](#)

Viz [Masový turismus](#)

Viz [Měkký turismus](#)

Viz [Pomalý turismus](#)

Viz [Sociální turismus](#)

Viz [Udržitelný turismus](#)

Viz [Venkovský turismus](#)

Cirkulární ekonomika

Cílem je, aby výrobky, materiály a zdroje zůstávaly co nejdéle v oběhu. Na konci své životnosti se vracejí zpět do výrobního procesu, přičemž se minimalizuje vznik odpadu. Tento přístup vychází z přírodních ekosystémů, kde pojem „odpad“

v našem smyslu slova neexistuje – vše slouží jako zdroj pro něco dalšího.

MMR

City logistika

(Angl. City Logistics), také městská logistika. Systémové řízení, plánování a optimalizace přepravy zboží, zásobování a dalších logistických toků ve městě s cílem snížit dopravní zátěž, emise, hluk a zlepšit kvalitu života obyvatel.

Zahrnuje koordinaci všech aktérů městského zásobování – dopravců, obchodů, výrobců, samosprávy i obyvatel – tak, aby doprava byla efektivní, šetrná a plynulá.

Zboží určené k dodávce do centra města se dodá nejprve na decentralizovaný, výhodně umístěný logistický terminál. Tam se dodávky roztrídí a sestaví tak, aby mohly být doručeny s co nejnižšími náklady na ujetou trasu a při maximálním vytížení vozidel. Pomocí ITS city logistiky se díky efektu sdružování ušetří mnoho jízd nákladních automobilů. Zúčastnění speditéři profitují z úspor v nákladech i čase, dopady dopravy na ŽP se snižují a zvyšuje se kvalita života ve městech.

ZDE

CIVITAS

Program EU na zavádění inovací a opatření k ekologizaci městské dopravy; akronym ze slov City, Vitality, Sustainability (tedy město, životaschopnost, udržitelnost). Síť CIVINET si kladou za cíl propagovat přístup iniciativy CIVITAS na místní úrovni. Členové sítě si mohou vyměňovat informace a spolupracovat na tématech dopravní politiky, legislativy, předpisů a financování ve vztahu ke svým národním vládám a k EU. V ČR působí CIVINET Česká a Slovenská republika.

CIVITAS

Coolcation

(z angl. slov cool = chladný a vacation = dovolená); druh dovolené zaměřený na vyhledávání chladnějších nebo méně tradičních destinací, kde mohou lidé uniknout před horkým počasím. Termín se začal používat k označení trendu, kdy cestovatelé vybírají chladnější destinace jako reakci na klimatickou změnu.

TOURD

CSR

(angl. Corporate Social Responsibility), společenská odpovědnost firem; koncept, který se zabývá otázkou, jak firmy mohou přispět k pozitivnímu rozvoji společnosti a ochrany ŽP mimo rámec svých základních obchodních aktivit. Zahrnuje např. podporu komunitních projektů, ochranu ŽP, zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců nebo transparentní řízení firemních operací.

TOURD

CSRD

(angl. Corporate Sustainability Reporting Directive), Směrnice o podávání zpráv o udržitelnosti podniků. CSRD a ESG (Environmental, Social, and Governance) jsou

propojené koncepty, přičemž CSRD vyžaduje zveřejňování informací o udržitelných a společensky odpovědných praktikách organizace, které se hodnotí na základě ESG kritérií. CSRD je směrnice, kterou v roce 2022 schválil Evropský parlament a Rada EU. Viz také **CSR**; [ESG](#).

TOURD

Cyklistická stezka

Druh pozemní komunikace určený pouze pro cyklistický provoz, nikoliv pro chůzi, může být využívána bruslaři:

- podmínkou zřízení je zajištění alespoň srovnatelně atraktivní souběžné trasy pro chodce;
- provoz je standardně obousměrný, v odůvodněných případech se provádí omezení na jednosměrný provoz pomocí dopravního značení obdobně jako na běžné komunikaci.

Způsob značení z hlediska svislého dopravního značení:

- začátek samostatné stezky pro cyklisty se vždy označuje dopravní značkou „Stezka pro cyklisty“ (C 8a);
- ukončení se provádí dopravní značkou „Konec stezky pro cyklisty“ (C 8b) nebo označením začátku jiné navazující stezky.

Způsob značení z hlediska vodorovného dopravního značení:

- u obousměrného provozu se zpravidla vyznačuje středová čára a symboly jízdních kol;
- v případě jednosměrného provozu se zpravidla k symbolu jízdního kola doplňuje zmenšená směrová šipka (V 9a).

TP179

Cykloobousměrka

Komunikace s jednosměrným provozem vozidel s povoleným protisměrným, resp. obousměrným cyklistickým provozem. Práva a povinnosti a z nich vyplývající principy řešení protisměrného cyklistického provozu v úsecích a křižovatkách jsou obdobné jako v případě běžného průjezdu po směru jízdy v pravostranném provozu.

Užívá se především v zastavěném území a tam, kde jednosměrný provoz komunikací omezuje přímota a rychlost cyklistického průjezdu a dopravní obsluhu území pomocí jízdního kola.

Jednosměrný provoz je v těchto případech stanoven zejména z důvodů, které nemají vést k omezení prostupnosti území pro cyklistickou dopravu:

- nedostatečné šířkové poměry pro plynulý obousměrný provoz všech vozidel;
- zamezení nežádoucí tranzitní automobilové dopravy;
- zvýšení kapacity parkování;
- kombinace výše uvedeného.

V rámci zklidněných zón (pěší, obytné a cyklistické zóny a zóny 30) má být obousměrný provoz jízdních kol zajištěn automaticky a nerealizován případně pouze tehdy, pokud to v odůvodněných případech není možné nebo vhodné.

TP179

Cyklopruh

Viz **Cyklistický pruh**.

Cyklostezka

Samostatná pozemní komunikace určená pro provoz jízdních kol označená příslušným dopravním značením. Může být vedena zcela odděleně od motorové dopravy nebo v kombinaci s chodníkem pro pěší. Jejím účelem je zajistit bezpečný a plynulý pohyb cyklistů, podpořit každodenní cyklistickou dopravu i rekreační jízdu a snížit riziko konfliktů mezi cyklisty a motorovými vozidly.

NOK

Cyklotrasa (cyklistická trasa)

Pozemní komunikace nebo její úsek určený a vyznačený pro jízdu na kole, zpravidla pomocí dopravního značení a někdy i stavebních úprav. Může být vedena po samostatné cyklostezce, po silnici s vyhrazeným pruhem nebo po zklidněných komunikacích.

Jejím cílem je zajistit bezpečný a plynulý pohyb cyklistů, podpořit rozvoj cyklistické dopravy a nabídnout atraktivní spojení pro každodenní dojíždění i rekreační cyklistiku.

NOK

Cyklokoridor / cyklopiktokoridor

Integrační opatření cyklistické dopravy pro společný provoz s ostatními vozidly:

- vyznačují se pouze pomocí vodorovného dopravního značení složeného z piktogramu cyklisty a směrového znaku;
- vyznačením nevyplyvají pro účastníky provozu žádná další zvláštní práva ani povinnosti;
- opatření je kombinovatelné s dalšími prvky cyklistické infrastruktury (u návazností jízdních pruhů pro cyklisty, u protisměrného cyklistického provozu atd.).

Z hlediska četnosti značení:

- je vhodné užívat toto opatření přiměřeně především pro vybrané situace a pohyby;
- podstatný je zejména kontext důležitosti cyklistických vazeb a intenzity automobilového provozu, intenzita cyklistického provozu přitom nemusí být nutně vysoká;
- provozně ani ekonomicky není žádoucí, aby byly piktogramové koridory nadužívány, zejména pro vyznačování všech možných křižovatkových pohybů apod.

TP179

Cyklopřejezd, přejezd pro cyklisty

Určen především k příčnému cyklistickému přejíždění vozovky:

- formou provedení vodorovného i svislého dopravního značení obdoba přechodu pro chodce;
- u světelně neřízeného opatření ale platí pro cyklisty výrazně odlišná pravidla než pro chodce.

Ve vztahu k přechodu pro chodce může být vodorovným

dopravním značením proveden:

- (samostatný) přejezd pro cyklisty (V 8a);
- přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce (V 8b);
- přechod pro chodce sdružený s přejezdem pro cyklisty (V 8c).

Svislá dopravní značka „Přejezd pro cyklisty“ (IP 7):

- užívá se na křížené pozemní komunikaci obdobně jako označení přechodu pro chodce (IP 6);
- umisťuje se zejména před samostatným křížením cyklistické, resp. bezmotorové vazby;
- neosazuje se v rámci křižovatky, není-li to s ohledem na specifické podmínky místa vhodné.

Může být v odůvodněných případech zvýrazněn odlišnou barevností povrchu, nejlépe červeně ve vnitřní ploše mezi bílými čtverci. Tato úprava je vhodná tam, kde je upřednostněn cyklistický pohyb:

- při místní úpravě křížení formou hlavní a vedlejší komunikace;
- u SSZ s trvalým provozem.

TP179

Cyklistický pás

Samostatné jednosměrné cyklistické pásy pro jednosměrný provoz jízdních kol. Umisťují se napravo od provozu motorových vozidel, jsou fyzicky oddělené od všech ostatních druhů dopravy a v oblasti křižovatek procházejí formou (vyhrazených) jízdních pruhů pro cyklisty ve vozovce.

Kvalitativně se jedná o nejvyšší standard infrastruktury pro cyklistický provoz v rámci dopravního řešení významných komunikací s vysokou intenzitou motorového provozu kombinující výhody integračních a segregačních opatření. Opodstatněné jsou především na klíčových dopravně-urbanistických osách v intravilánu s aktuálním nebo výhledově předpokládaným intenzivním cyklistickým provozem.

TP179

Cyklistický pruh

Vyhrazený pruh pro cyklisty se označuje kombinací svislých dopravních značek „Řadicí pruhy“ (IP 19) a „Vyhrazený jízdní pruh“ (IP 20a) sdruženými v rámci jedné značky, případně dopravním značením na portále.

V rámci vyznačení řadicích pruhů má být vždy zřejmé, že nemá být v běžném provozu pojížděn ostatními vozidly, resp. ve kterém úseku je případně jeho přejíždění ostatními vozidly přípustné (z důvodu přeřazování).

TP179

Čistá mobilita

Způsob dopravy, který minimalizuje negativní dopady na ŽP, zdraví lidí a kvalitu života. Zahrnuje využívání dopravních prostředků a řešení, jež snižují emise skleníkových plynů, hluk, prašnost a energetickou náročnost.

Kombinuje technologické inovace (např. elektromobilitu,

vodíkovou dopravu, alternativní paliva), organizační opatření (efektivní VHD, podpora aktivní dopravy) a využívání obnovitelných zdrojů energie.

Koncept je úzce spojen s evropskými strategiemi, zejména s Bílou knihou dopravy (2011), Zelenou dohodou pro Evropu a legislativním balíčkem Fit for 55, jejichž cílem je dosažení klimatické neutrality do roku 2050.

MD 2021b

Dělba přepravní práce

Ukazatel vyjadřující, jak se přepravní výkon rozděluje mezi jednotlivé druhy dopravy. Sleduje se buď podle počtu cest nebo podle ujetých vzdáleností (osobokilometrů / vozokilometrů / tunokilometrů).

Na hodnoty působí dostupnost dopravních služeb, hustota osídlení, délka cest, ale i kulturní a přírodní podmínky (terén, klima). Na venkově bývá podíl veřejné dopravy nižší, zatímco ve městech se více uplatňuje chůze, cyklistika a veřejná doprava.

Rozdíl oproti modal splitu:

Modal split obvykle označuje poměrné rozdělení počtu cest mezi druhy dopravy. Dělba přepravní práce se v českém prostředí častěji používá pro vyjádření podílu přepravního výkonu (osobokilometrů).

V praxi se oba pojmy často překrývají, proto je nutné vždy upřesnit, zda jde o počet cest, nebo o podíl přepravního výkonu. Viz [Dopravní výkon](#).

ZDE

Demarketing

Demarketing v turismu je strategie zaměřená na snížení poptávky po turistických destinacích či službách, často s cílem ochrany ŽP, řízení kapacity, zlepšení kvality života místních obyvatel či zážitku samotných návštěvníků.

Může zahrnovat různé strategie, například zvýšení cen vstupenek nebo omezení propagačních aktivit pro danou destinaci, což pomáhá udržet udržitelný CR a přispívá ke správě návštěvnosti.

TOURD, RESPTOUR

Destinační agentura (DMO)

Také organizace destinačního managementu (DMO), plní roli „prodloužené ruky“ národní turistické centrály v regionech. Pomocí krajských, oblastních i lokálních managementů CR agentura sbírá požadavky tamních podnikatelů, provozovatelů turistických cílů a dalších partnerů a implementuje je do své strategie. Organizace musí splňovat určité požadavky, aby byla oficiálně uznána jako DMO na dané úrovni.

Výsledkem by měl být udržitelný rozvoj destinace, ve které jsou uspokojeny potřeby jejich návštěvníků, participujících podnikatelů a zvýšena kvalita života rezidentů.

CzechTourism

Destinační management

Soubor činností a nástrojů pro řízení, koordinaci a rozvoj CR v určitém území (destinaci – město, region, turistická oblast). Cílem je vyváženě propojit potřeby návštěvníků, místních obyvatel, podnikatelů i veřejné správy a zároveň chránit přírodní a kulturní zdroje.

Klíčovou roli má DMO, jež zastřešuje spolupráci aktérů v destinaci.

Hlavní funkce destinačního managementu:

- strategické řízení a plánování rozvoje,
- koordinace nabídky služeb do integrovaných produktů,
- marketing a propagace destinace,
- zajištění kvality a standardů služeb,
- monitoring a evaluace dopadů CR,
- podpora UM (cyklistika, VHD, bezemisní zóny).

Dobře fungující destinační management posiluje konkurenceschopnost a atraktivitu destinace a zajišťuje její dlouhodobou udržitelnost.

CzechTourism

Digitální dvojče

(ang. Digital Twin), virtuální replika fyzické entity nebo procesu, která umožňuje monitorování v reálném čase, simulaci a optimalizaci díky obousměrnému přenosu dat mezi digitální a fyzickou verzí. Tato konektivita umožňuje testování scénářů a zlepšení rozhodovacích procesů.

V dopravě může jít například o digitální kopii města, dopravní infrastruktury nebo vozidla. V oblasti UM a CR se digitální dvojče uplatňuje zejména při plánování chytrých měst a obcí, optimalizaci dopravních toků či při navrhování dopravních systémů s ohledem na ŽP.

MPO

Dobrovolnický turismus

(angl. Voluntourismus), spojuje dovolenou s aktivní pomocí navštívených oblastí. Zahrnuje aktivní zapojení do projektů, které mají pozitivní dopad na místní komunitu, ŽP nebo jinou oblast, kde se turista nachází.

TOURD

Doprava

Činnost, jejímž cílem je přemístit osoby, zvířata nebo zboží z jednoho místa na druhé. Vzniká z odvozené potřeby – lidé cestují či přepravují věci proto, aby mohli uspokojit jiné potřeby (práce, vzdělání, nákupy, volný čas). Doprava je tedy prostředkem k uspokojování lidských potřeb a k fungování společnosti i hospodářství.

Brůhová

Doprava osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Souhrn dopravních opatření a služeb s cílem zajistit bezpečnou, dostupnou a důstojnou přepravu osob se specifickými potřebami: zejm. osoby se zdravotním postižením (např.

hendikepování, nevidomí, neslyšící), senioři, rodiče s kočárky a cestující s dočasně sníženou mobilitou.

Podstatou je odstraňování fyzických i informačních bariér, uplatňování principů univerzálního designu a zajištění rovného přístupu k dopravním službám. Je klíčová pro udržitelnou a inkluzivní mobilitu, umožňuje všem skupinám obyvatel aktivně se zapojovat do společenského, pracovního, kulturního i turistického života.

Legislativa – evropský rámec:

- Nařízení (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu při letecké dopravě,
- Nařízení (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě,
- Nařízení (EU) č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě.

V ČR se uplatňuje vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, a související TN ČSN.

EP 2026

Dopravní dostupnost

Míra, do jaké je určité místo, oblast nebo služba dosažitelná prostřednictvím různých druhů dopravy (pěšky, na kole, VHD, automobilem). Vyjadřuje snadnost a časovou náročnost přesunu lidí či zboží a je klíčovým ukazatelem kvality dopravního systému.

Dopravní dostupnost ovlivňuje kvalitu života obyvatel, atraktivitu území pro investory, rozvoj ČR i udržitelnost mobility.

Geurs

Dopravní generel

Strategický dokument, jež stanovuje dlouhodobý plán rozvoje dopravy na území města, obce nebo regionu. Zaměřuje se na efektivní, bezpečný a udržitelný rozvoj všech druhů dopravy – automobilové, veřejné, cyklistické i pěší.

Vychází z analýzy stávající dopravní situace a urbanistického rozvoje a navrhuje opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti, snížení dopravní zátěže, podporu UM a zvýšení kvality života obyvatel. Slouží jako podklad pro územní plánování, investiční rozhodování a koordinaci dopravních projektů.

Meyer

Dopravní chování

Souhrn rozhodnutí spojených s každodenní mobilitou. Zahrnuje volbu dopravního prostředku, účel, frekvenci, čas a délku cest i způsob jejich kombinace (intermodalitu). Dopravní chování je výsledkem osobních preferencí, socio-ekonomických podmínek, nabídky dopravy i prostorového uspořádání.

Specifickou oblastí je dopravní chování návštěvníků v ČR – jejich volba dopravy do destinace i v rámci ní ovlivňuje environmentální stopu turismu i kvalitu zážitku. Více viz [Potenciál](#)

změny dopravního chování.

Brůhová

Dopravní indukce

Jev, kdy rozšiřování kapacity dopravní infrastruktury (např. výstavba nových silnic, pruhů nebo parkovacích míst) vede k nárůstu objemu dopravy, místo aby dlouhodobě vyřešilo problém přetížení komunikací. Zvýšená kapacita vytváří nové příležitosti pro cestování autem, a tím generuje další dopravu. Rozlišujeme dva hlavní typy:

Primární – okamžitá reakce uživatelů na zvýšení kapacity. Řidiči začnou volit trasu tam, kde ji dříve nevyužívali (např. místo VHD), nebo uskuteční více cest, protože jsou rychlejší a pohodlnější.

Sekundární – dlouhodobý efekt spojený se změnami v prostorovém a ekonomickém uspořádání území (např. rozvoj suburbánní výstavby nebo obchodních center u nových komunikací), což následně generuje ještě více IAD.

Je specifickým případem generované dopravy, který nastává výhradně v důsledku rozšiřování kapacity dopravní infrastruktury.

Tento jev ukazuje, že pouhé navyšování kapacit silnic problém přetížení neřeší systémově. Alternativou je řízení poptávky po dopravě (mobility management), viz [Management mobility](#).

ZDE

Dopravní modelování

Dopravní modelování umožňuje pochopit, jak se lidé a vozidla pohybují v dopravní síti, jaké jsou toky dopravy a jak různé změny (např. nová infrastruktura, dopravní omezení, úprava jízdních řádů) ovlivní fungování dopravy.

Cílem je poskytovat podklady pro rozhodování v plánování dopravy, posuzování kapacity komunikací, optimalizaci dopravních opatření a zvyšování bezpečnosti a udržitelnosti dopravního systému.

Dopravní modely lze rozdělit do dvou základních skupin. Základním kritériem je rozsah území a míra zobrazení detailů.

Makroskopické modely:

Jejich základním představitelem jsou tzv. čtyřstupňové dopravní modely. Využívají se především k modelování rozsáhlých komunikačních sítí a k efektivnímu plánování rozvoje dopravní infrastruktury a k predikcím budoucího vývoje zatížení dopravních sítí nebo k testování možných variant úpravy těchto sítí a následným analýzám dopadů takovýchto úprav. Model stojí na datech z průzkumu dopravního chování, ve kterém se zjistí, jak které socio-demografické skupiny cestují (děti, studenti, zaměstnaní, důchodci, skupiny s nízkým příjmem, vysokým příjmem apod.). Výstupy modelu významně ovlivňuje model demografického vývoje a současný stav území (atraktory) a modelu rozvoje území (je možné vycházet z ÚP – pokud je někde naplánovaný silný atraktor,

např. průmyslová zóna, vyvolá silnou dopravní poptávku). Čtyřstupňový dopravní model se skládá ze čtyř submodelů: Vznik cest, rozdělení cest, volba dopravního prostředku, přidělení na síť.

Mikrosimulační modely:

Mikrosimulace představuje podrobnou digitální podobu reálného děje sestavenou na matematickém základě. Slouží k posouzení dopravně-inženýrských návrhů, výběr nejvhodnějšího dopravního řešení na základě porovnání variant atd. Na rozdíl od makroskopických modelů neumožňuje predikce, neboť do těchto modelů nevstupují funkce dopravního chování.

MPUMM

Dopravní nabídka

Nabídka je vztah mezi tržní cenou a kvantitou, kterou by si všichni producenti zboží nebo služeb přáli nabídnout na trhu. To, jak jednoduše může být nabídka dopravy navýšena nebo snížena, závisí na druhu poskytované dopravy. To, jak je nabízené množství citlivé na změnu ceny, vyjadřuje tzv. elasticita nabídky.

Faktory ovlivňující nabídku dopravy: bariéry vstupu na trh; nabídka energie; možnost využívat dopravní prostředky mezi sebou navzájem – např. osobní na nákladní, nákladní mezi sebou apod.

Zdroje dopravní nabídky: veř. sektor (na národní, regionální nebo lokální úrovni), firmy specializované na dopravní služby, individuální (tj. automobily). Viz též [Elasticita](#); **Dopravní výkon**.

ZDE, SUMP

Dopravní obslužnost

Zajištění dostupnosti území prostřednictvím VHD s cílem zajistit obyvatelům možnost dostat se do práce, škol, zdravotnických zařízení nebo k dalším službám. V praxi znamená nabídku spojů (autobusových, vlakových či jiných), která odpovídá potřebám obyvatel a je dostupná v přiměřeném čase za přijatelnou cenu.

Je vymezena v zákonech č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, a č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Kraje a obce mají povinnost zajišťovat základní dopravní obslužnost jako veřejnou službu, a to na základě smluv s dopravci, často formou dotovaných spojů.

Pro zajištění dopravní obslužnosti se zpracovávají plány dopravní obslužnosti území (viz Plán dopravní obslužnosti). Je klíčová pro rovný přístup k dopravě, omezení závislosti na IAD a podporu rozvoje venkovských či méně osídlených oblastí.

KMAM

Dopravní plánování

Proces přípravy a řízení rozvoje dopravy na území měst, regionů nebo státu. Tradičně se zaměřovalo hlavně na řešení rostoucí intenzity dopravy a rozvoj infrastruktury, často bez zohlednění dopadů na ŽP a kvalitu života.

S rostoucími objemy dopravy se však ukazuje nutnost

posunu od čistě technokratického přístupu k plánování UM (viz [Plán mobility](#)).

Rozdíly mezi tradičním dopravním plánováním a plánováním udržitelné mobility:

Časový horizont: krátkodobé řešení problémů vs. dlouhodobá strategická vize.

Participace: minimální účast veřejnosti vs. aktivní participace občanů a institucí.

Cíle: důraz na kapacitu a infrastrukturu vs. vyvážení ekologických, sociálních a ekonomických aspektů.

Integrace: omezená spolupráce oborů vs. provázanost dopravy s územním rozvojem a ŽP.

Monitoring: obecné ukazatele vs. měřitelné cíle a pravidelná evaluace.

Opatření: silniční výstavba vs. podpora VHD, cyklistiky, chůze a kvalitního veřejného prostoru.

Externí náklady: často opomíjeny vs. důsledně zohledňovány

ZDE, ELTISplus

Dopravní politika (DP)

Vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy. Definuje 13 návazných koncepcí a procesů, které rozpracovávají jednotlivé řešené oblasti DP do větší podrobnosti a tvoří implementační strukturu DP.

Cílem je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky ŽP, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

DS-PSDČR

Dopravní průzkum

Soubor metod sběru a analýzy dat o dopravním systému. Sleduje nejen objem dopravy (počty vozidel, cestujících, délky a směry cest), ale i environmentální (emise, hluk), demografické (věk, příjem, struktura domácnosti) a postojové charakteristiky (spokojenost, ochota ke změně dopravního prostředku).

Dopravní průzkumy slouží k:

- popisu současného stavu dopravy,
- porozumění faktorům ovlivňujícím dopravní chování,
- tvorbě dopravních modelů a prognóz,
- hodnocení účinků dopravních opatření,
- pravidelnému monitoringu dlouhodobých trendů.
- Protože doprava je odvozenou poptávkou, průzkumy často propojují data o aktivitách v území (využití ploch) s dostupností a kapacitou dopravní infrastruktury.

Richardson

Dopravní výkon

Hodnotí pohyb dopravních prostředků (tj. kolik kilometrů ujezdou) bez ohledu na výsledek dopravy (tj. počet přepravených

osob nebo množství zboží). Vyjadřuje nabídku dopravy. Používá se pro stanovení kapacit silnic nebo VD a hodnocení zátěže ŽP.

Vyjadřuje se v těchto jednotkách:

- vozokilometr (vozokm) – počet kilometrů, které ujede dané vozidlo bez ohledu na jeho vyřízení. Používá se pro silniční dopravu;
- vlakový kilometr (vkm) – počet kilometrů, které ujede vlak nezávisle na počtu vagónů;
- místokilometr (mkm) – udává počet míst v dopravním prostředku násobený počtem kilometrů, který dopravní prostředek ujede. Používá se pro stanovení teoretické kapacity HD.

ZDE, ELTISplus

Dopravní zklidňování

Viz **Zklidňování dopravy**.

Doprovodná infrastruktura CR

Jedná se zejména o odpočívadla, sociální zařízení a parkoviště. Vytvořená doprovodná infrastruktura je v bezprostřední blízkosti tras a atraktivit cestovního ruchu, tj. do 1 000 m po přístupové komunikaci.

IROP

Dostupnost

Dostupnost nějaké aktivity pro jednotlivce vyjadřuje snadnost, s jakou se může dostat na místa, kde tuto aktivitu může provozovat.

Obsahuje následující složky:

- prostorové rozdělení potenciálních cílů (kvantitativní prostorová struktura);
- snadnost dosažení cílů (dopravní systém) a
- rozsah, kvalita a charakter příležitostí jednotlivých cílů (kvalitativní prostorová struktura).

Cílem nemá být jen plynulost dopravy. Možnosti volby lze také rozšířit nabídkou levnějšího, rychlejšího nebo i pohodlnějšího dosahování dostupných cílů. Lze také nabídnout bližší cíle – kino, lékaře, možnosti nákupu atd. Druhá z možností umožňuje stejné aktivity, ale s menší dopravní zátěží a za využívání dopravních prostředků přátelských k ŽP.

SUMP, ZDE

Doxeyho iritační index

Popisuje vývoj vztahu místních obyvatel k turistům ve čtyřech fázích: euforie (turisté jsou vítáni pro ekonomické přínosy), apatie (turisté se stávají běžnou součástí života), znechucení (rostoucí nespokojenost z negativních dopadů turismu) a antagonismus (otevřené nepřátelství vůči turistům).

TOURD

Efektivita

Dopravní systém je efektivní, pokud umožňuje lidem uspokojit své potřeby s minimálními náklady. Přitom je třeba zahrnout všechny socioekonomické skupiny (i děti, matky

samoživitelky, seniory atd.).

Efektivní dopravní systém lze popsat dvěma principy:

- princip minima: daného cíle se dosahuje s minimálními náklady;
- princip maxima: s daným rozpočtem se dosáhne maximálního užitku.
- Cílem efektivního plánování, jež se řídí potřebami lidí, je:
- uspokojit určité základní potřeby (jež je třeba stanovit v rámci společenské diskuse) s nejnižším možným vynaložením zdrojů – minimalizační princip;
- dosáhnout maximální úrovně uspokojení potřeb s pevně daným množstvím zdrojů – maximalizační princip.

ZDE

Ekoagroturismus

Forma cestovního ruchu na ekologicky hospodařících farmách, jež produkují bio produkty nebo alternativní zemědělství. Mezi aktivity patří pobyt a práce na farmě, konzumace alternativně vypěstovaných potravin a kontakt s přírodou.

TOURD, CRVS

Ekologická certifikace

Postup, kdy nezávislá třetí strana dává ujištění (většinou vydaným certifikátem), že výrobek, proces či služba odpovídá specifickým požadavkům na základě specifických kritérií pro danou oblast (např. pro oblast turismu).

TOURD

Ekologická stopa

Hypotetická jednotka, jež porovnává dopady lidské činnosti na ekosystém planety s trvalou udržitelností. Stanovuje množství a rychlost spotřeby přírodních zdrojů (např. zemědělských plodin, masa, dřeva, paliva, odpadů) a srovnává tyto požadavky se schopností přírody pohlcovat odpady a vytvářet nové zdroje.

TOURD

Ekologické zóny

Viz [Nízkoemisní zóny](#).

Ekoturismus

Environmentálně zodpovědná forma turismu, která je zaměřená na poznávání přírodních oblastí a chráněných území, a to s ohledem na místní obyvatele a ŽP. Pro ekoturismus jsou typické ekoturistické aktivity (podle různé klasifikace i více než 80 různých aktivit) s relativně malým vlivem na ekosystémy: pěší turistika, fotografování, pozorování volně žijících živočichů, účast na kulturních akcích, pozorovaná ptactva a jiné. Blízkým termínem je udržitelný, odpovědný anebo přírodně orientovaný cestovní ruch.

CRVS

Elasticita

Vyjadřuje, jak citlivě reaguje poptávka nebo nabídka na změnu jiné veličiny – například ceny, příjmu nebo cestovního

času. Jde o poměrné (procentní) vyjádření změny jedné proměnné v reakci na změnu druhé. Elasticita pomáhá dopravním analytikům a plánovačům pochopit, jak lidé reagují na změny v dopravním systému a podle toho navrhovat efektivní dopravní politiku, tarify či investice do infrastruktury. Viz [Dopravní nabídka](#); [Poptávka po dopravě](#).

ZDE

EMAS

(angl. Eco-Management and Audit Scheme), systém environmentálního managementu a auditu zavedený a regulovaný EU. Umožňuje podnikům systematicky a transparentně hodnotit, vykazovat a zlepšovat své výsledky v oblasti ŽP. Viz **EMS**.

TOURD

EMS

(angl. Environmental Management System), obecný termín pro systémy, které firmy a organizace používají k řízení a zlepšení svých environmentálních dopadů. EMS mohou mít různé formáty a standardy. Zahrnují normy a standardy ISO. Viz [ISO 14 000 a 26 000](#).

TOURD

Environmentálně citlivá oblast

(angl. Environmentally Sensitive Area, ESA), území, na němž se vyskytují vzácné ekosystémy zvláště citlivé k vlivům lidí – zimoviště ptáků, lokality se vzácnými nebo ohroženými druhy flóry nebo fauny, neobvyklé přírodní útvary, historicky významné části kulturní krajiny aj. Jsou chráněny v rámci chráněných oblastí a jsou také cílovou oblastí přírodně orientovaného CR.

CRVS

Environmentální stopa

Zahrnuje různé aspekty vlivu lidských aktivit na ŽP. Měří celkový dopad činností na různé environmentální faktory, jako jsou emise skleníkových plynů, spotřeba vody, produkce odpadu, znečištění vzduchu a vody atd.

TOURD

Elektromobilita

Využívání vozidel s elektrickým pohonem (bateriových elektromobilů, ale i vozidel na vodíkové palivové články) a rozvoj s nimi spojené infrastruktury, zejm. nabíjecích a plnicích stanic.

V rámci dotačních titulů (např. IROP, MPO/NPO, NPŽP) se elektromobilitou rozumí podpora pořízení bezemisních vozidel a související infrastruktury. Cílem je snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, omezení hluku a přispění k přechodu na udržitelnější formy dopravy.

Na evropské úrovni je rámována zejména Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR), které stanovuje závazné cíle pro rozvoj nabíjecích a plnicích stanic v členských státech. Souvisí také s politikami EU v oblasti Zelené

dohody pro Evropu a balíčku Fit for 55, které mají za cíl dekarbonizaci dopravy.

V oblasti UM má elektromobilita význam nejen environmentální, ale i inovační a ekonomický – podporuje rozvoj nových technologií, služeb sdílené dopravy a chytrých energetických řešení (např. využití obnovitelných zdrojů pro nabíjení).

AFIR

ELTIS

Projekt Eltis usnadňuje výměnu informací, znalostí a zkušeností v oblasti městské mobility v EU. Zaměřuje se na jednotlivce pracující v oboru dopravy i v souvisejících oborech, například v místním a regionálním rozvoji, zdravotnictví, energetice a ochraně ŽP. Název portálu je akronym z angl. slov „European Local Transport Information Service“, tj. Evropská informační služba o místní dopravě.

ELTIS

Emise a imise z dopravy

Emise jsou látky uvolňované do ovzduší při spalování fosilních paliv, z otěru pneumatik, brzd nebo vozovky (tzv. přímé emise), ale také při těžbě, výrobě a distribuci paliv, výstavbě infrastruktury či výrobě a likvidaci vozidel (tzv. nepřímé emise).

Imise jsou koncentrace škodlivých látek ve vzduchu a jejich působení na člověka a prostředí (zvířata, rostliny) či na materiály (budovy). Látky znečišťující ovzduší obsahují nejrůznější složky, jejichž vzájemné působení vede ke komplexním a prostorově daleko zasahujícím důsledkům.

K nejvýznamnějším škodlivinám z dopravy patří:

- oxid dusičitý (NO_2) a další oxidy dusíku (NO_x) – dráždivé, toxické, přispívají k acidifikaci a eutrofizaci,
- prachové částice (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$) – pronikají do plic a kardiovaskulárního systému,
- troposférický ozón (O_3) – vzniká z prekurzorů (NO_x , VOC), toxický a dráždivý,
- benzen a aromatické uhlovodíky – karcinogenní a mutagenní,
- oxid siřičitý (SO_2) – vyvolává onemocnění dýchacích cest.

Pro tyto látky jsou stanoveny emisní i imisní limity. Jejich překračování má vážné zdravotní, ekologické i ekonomické důsledky. Viz **Emisní limity**.

ZDE

Emisní limity

Nejvýše přípustné množství znečišťujících látek, které mohou být vypouštěny do ovzduší ze zdrojů znečišťování. Jsou stanoveny právními předpisy, zejména zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, a následně zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Navzdory existenci právního rámce platí, že ČR dlouhodobě velkou část emisních limitů nedodržuje – zejm. v případě prachových částic (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$) a oxidu dusičitého (NO_2) v městských aglomeracích. To je také důvodem opakovaných

ESG

(angl. Environmental, Social, and Governance), environmentální, sociální a řídicí kritéria, která dohromady tvoří soubor faktorů pro hodnocení nefinanční výkonnosti firmy – nefinanční reporting. ESG tvoří obrázek o vlivu firmy na životní prostředí a společnost.

TOURD

Evaluace

Systematické posouzení účinnosti (efektivity) opatření, programů nebo projektů. Jejím cílem je vyhodnotit, zda realizované aktivity naplnily předem stanovené cíle a očekávané výstupy. V oblasti UM a CR se evaluace využívá v různých fázích plánování i po ukončení projektů.

Cíle určují směr změny, kterého chce město nebo organizace dosáhnout, nikoli konkrétní prostředky k jeho dosažení. Evaluace proto poskytuje zpětnou vazbu, zda zvolené nástroje byly účinné a vhodně zvolené.

Typy evaluace:

- Ex-ante evaluace (výchozí, předběžná) – probíhá před realizací programu či projektu a posuzuje jeho pravděpodobnou úspěšnost. Pomáhá k výběru nejvhodnějších alternativních scénářů.
- Formativní evaluace (průběžná, procesní) – sleduje realizaci během trvání projektu, hodnotí průběh jednotlivých kroků a poskytuje doporučení k případným úpravám.
- Ex-post evaluace (závěrečná, následná) – probíhá po dokončení projektu a hodnotí celý proces plánování, jednotlivé fáze realizace i dosažené výsledky a dopady.
- Impact evaluace (dopadová) – zaměřuje se na dlouhodobé efekty a změny, které opatření přinesly, například ve zlepšení kvality ovzduší, snížení emisí či zvýšení atraktivity VD.

K hodnocení se nejčastěji využívají indikátory (viz Indikátory). Pro dosažení přesnějších prognóz lze použít také dopravní modely nebo simulační nástroje (viz [Dopravní modelování](#)).

Brůhová

Externí náklady (externality)

Doprava způsobuje náklady i pro subjekty, které se na ní nijak nepodílejí, a za tyto náklady nejsou jejich původci nijak kompenzováni. Typickým příkladem jsou náklady vyvolané dopady cesty motorovým vozidlem na ŽP – např. znečištění ovzduší, hluk nebo přetížení komunikací. Tyto náklady řidiči většinou neplatí či jen částečně a nepřímo.

Tuto situaci je možné řešit pomocí internalizace externalit – tedy začleněním těchto skrytých nákladů do skutečné ceny dopravy. Znamená to, že původce škod z dopravy by měl externí náklady uhradit v plné výši. Teprve potom by se každý účastník dopravy mohl svobodně rozhodnout, zda cestu uskuteční, i když cena bude vyšší. Výnosy z těchto plateb mohou být použity na odstraňování škod, kompenzace pro poškozené nebo obnovu životního prostředí.

S internalizací je úzce spojen princip „znečišťovatel platí“ (Polluter Pays Principle), který vychází z environmentální politiky EU i české legislativy. Podle něj by měl každý, kdo znečišťuje ŽP, nést odpovědnost a hradit náklady spojené s negativními dopady své činnosti.

Brůhová

Extravilán

Území obce ležící mimo zastavěné území (intravilán). Zahrnuje nezastavěné plochy, jako jsou pole, lesy, louky, vodní plochy, zemědělská půda nebo volná krajina.

V územním plánování je extravilán určen především pro zemědělství, rekreaci, ochranu přírody či pro rozvojové záměry realizované mimo stávající zástavbu.

UURa

Fond mobility

Finanční nástroj určený k podpoře projektů a opatření v oblasti udržitelné dopravy a mobility. Slouží k financování aktivit, které vedou ke snižování emisí skleníkových plynů, zlepšení kvality ovzduší, podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, rozvoji infrastruktury pro alternativní paliva nebo k inovativním řešením mobility (např. carsharing, bikesha-ring, digitální služby).

Na místní úrovni (město) bývá fond mobility často naplňován z vybraných finančních prostředků z parkovného nebo rezidentních parkovacích karet.

Může existovat i na regionální a národní úrovni. Cílem je podpořit transformaci dopravních systémů směrem k větší udržitelnosti, efektivitě a dostupnosti – jak pro každodenní mobilitu obyvatel, tak pro cestovní ruch.

PLUMM

Generalizované náklady dopravy

Náklady dopravy netvoří jen peníze, které platíme, ale také čas, který cestě věnujeme. Generalizované náklady dopravy tedy zahrnují finanční náklady (jízdné, palivo, mýto apod.) a časové náklady (doba jízdy, čekání, přestupy).

Díky převedení času i peněz do společné peněžní jednotky lze porovnávat různé dopravní prostředky nebo varianty tras. Tento ukazatel se využívá v dopravní ekonomii a plánování, pomáhá vysvětlit volbu dopravního prostředku a hodnotit efektivitu dopravních opatření.

Brůhová

Generovaná doprava

Viz [Dopravní indukce](#).

Geoturismus

Forma turismu, která se zaměřuje na poznávání a ochranu geologických a geomorfologických rysů a procesů. Zahrnuje návštěvu míst s významnými geologickými útvary, minerály, fosiliemi a geomorfologickými prvky, a klade důraz na jejich

Globální etický kodex pro cestovní ruch

(angl. Global Code of Ethics for Tourism), soubor zásad a doporučení vyvinutých s cílem podporovat odpovědné a udržitelné praktiky v cestovním ruchu. Byl přijat a vydán Světovou organizací cestovního ruchu (UNWTO) v roce 1999 a určuje zásady chování pro vlády, podnikatele, místní komunity i turisty s cílem podporovat vzájemné porozumění, respekt a ochranu kulturního i přírodního dědictví. Obsahuje celkem 10 článků zabývajících se mj. právy a odpovědností návštěvníků a organizátorů CR, svobodou cestovat či rolí CR v rozvoji osobnosti.

TOURD, CRVS

Green Claims Directive (Směrnice o zelených tvrzeních)

Směrnice o zelených tvrzeních je legislativní akt EU, který stanoví pravidla a regulace pro ekologická a udržitelná prohlášení firem. Jejím cílem je zajistit, že všechny ekologické a udržitelné tvrzení jsou pravdivé, podložené a transparentně komunikované, čímž se zamezí klamavým praktikám a greenwashingu.

TOURD

Green Deal

Viz [Zelená dohoda pro Evropu](#).

Greenfield

(tzv. „zelená louka“), území, které doposud nebylo zastavěno ani nesloužilo k průmyslovým účelům. Viz [Brownfield](#).

OD

Greenfluencer

Osoba využívající své přítomnosti na sociálních sítích a jiných mediálních platformách k propagaci ekologického způsobu života a udržitelných praktik. Cílem je inspirovat a vzdělávat své sledující o environmentálních problémech a motivovat je k tomu, aby přijali šetrnější životní styl.

TOURD

Greenhushing

Opak greenwashingu. Zatajování vlastních snah o udržitelnost. K tomuto chování dochází často z obav před kritikou, podezřením z greenwashingu nebo kvůli snaze vyhnout se případným kontrolám a negativní publicitě.

TOURD

Greenwashing

Taktika, při které organizace nebo firmy prezentují své produkty, služby nebo praktiky jako ekologicky příznivé, aby vytvořily dojem environmentální odpovědnosti, i když ve skutečnosti nedochází k významným ekologickým přínosům. Tato praktika slouží k ovlivnění vnímání spotřebitelů

a veřejnosti a často maskuje nedostatečné skutečné úsilí o udržitelnost.

TOURD

Hromadná doprava (HD)

Způsob přepravy osob, při němž jeden dopravní prostředek současně přepravuje větší počet cestujících. Na rozdíl od IAD je HD prostorově i energeticky efektivnější, protože umožňuje přepravit více lidí s menšími náklady na jednoho cestujícího.

Její přínosy:

- snižuje dopravní zácpy a emise,
- šetří veřejný prostor ve městech,
- zajišťuje dopravní obslužnost.

Může být organizována jako městská hromadná doprava (MHD) nebo jako regionální a meziměstská doprava propojující jednotlivé obce a kraje.

Hromadná doprava osob je v ČR vymezena v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který se vztahuje na autobusovou dopravu, a č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, jenž upravuje zajišťování dopravní obslužnosti formou veřejné služby. Pro drážní dopravu (vlak, tramvaj, metro, trolejbus) platí také zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

MPUMM

Hlukové mapy

Znázorňují prostorové rozložení hladin hluku v určitém území. Vytvářejí se na základě měření a modelových výpočtů a slouží k identifikaci oblastí, kde jsou obyvatelé vystaveni nadlimitnímu hluku (například z dopravy, průmyslu či jiných zdrojů).

Jejich účelem je poskytovat informace pro plánování a realizaci protihlukových opatření, posuzování vlivů na zdraví obyvatel a plnění legislativních požadavků (např. směrnice EU o posuzování a řízení hluku v ŽP).

Cílem strategického hlukového mapování je regulace hluku ve venkovním prostředí, jemuž jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích nebo v tichých oblastech aglomerací, v tichých oblastech ve volné krajině, v blízkosti škol, nemocnic a jiných chráněných budov nebo obydlených oblastech.

MZD

Hodnocení opatření

Viz [Evaluace](#).

Honey pots

„Honey pots“ (hrnec medu) v ČR obecně označují velmi populární turistické destinace, které přitahují velké množství návštěvníků díky svým atrakcím a dochází ke koncentraci CR. Tyto destinace mají často dobře rozvinutou turistickou infrastrukturu, aby zvládly vysoký počet turistů. Na jednu stranu dochází k nadměrné koncentraci, a tedy intenzitě CR

na poměrně malých plochách a z ní vyplývajícím kongescím, zatížení území a dalším negativním jevům. Na druhou stranu tato prostorová koncentrace návštěvníků ochrání od jimi působených výraznějších negativních dopadů okolní region. Tato skutečnost je vítána zvláště v tom případě, jeli tímto okolím ekologicky cenné území (př. CHKO nebo NP).

TOURD, CRVS

Hybnost

Hybnost (mobilita) je průměrný počet cest na jednoho obyvatele města, které jsou nutné k uspokojení jeho potřeb v běžném dni.

AMM

Chráněné území

(angl. Protected Area), též zvláště chráněné území, obecné označení pro území jedinečné nebo velmi významné pro svou přírodní, estetickou, archeologickou nebo kulturní hodnotu a s různým stupněm kvantitativních omezení antropogenních činností. V ČR se rozlišuje podle Zákona o ochraně přírody a krajiny velkoplošná chráněná území (národní park, chráněná krajinná oblast) a maloplošná chráněná území (národní přírodní památka, národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní rezervace, přírodní park).

CRVS

Chytrá mobilita

Viz [SMART](#).

Chytré plánování

Moderní přístup k plánování rozvoje měst, obcí a regionů, který využívá digitální technologie, data a inovativní metody řízení. Jeho cílem je dosáhnout udržitelného, efektivního a na obyvatele orientovaného rozvoje.

V dopravě znamená zejména:

- využívání big dat, dopravních modelů a digitálních dvojčat,
- zapojování veřejnosti do rozhodování,
- podporu multimodální a bezemisní dopravy,
- provázanost dopravního plánování s územním rozvojem a ochranou životního prostředí.

Často se realizuje v rámci konceptů chytrých měst a obcí (smart cities / smart villages). V oblasti CR pak umožňuje mj. řízení návštěvnosti destinací, rozložení turistických toků nebo optimalizaci služeb pro návštěvníky.

MMR

Indikátory

Předem definované údaje (zpravidla kvantitativní), s jejichž pomocí se monitoruje pokrok v dosahování konkrétního cíle nebo cílové hodnoty. Např. počet dopravních nehod je jedním z indikátorů bezpečnosti. Indikátory zpravidla měří dopady, přínosy a změny pro jednotlivé skupiny účastníků v průběhu realizace projektu nebo po jeho skončení.

SUMP, ZDE

Individuální doprava

Soukromý způsob dopravy, který není sdílen širokou veřejností. Cestující si samostatně volí čas, trasu i dopravní prostředek. Typickými prostředky jsou osobní automobil, jízdní kolo, motocykl nebo koloběžka. Oproti hromadné dopravě nabízí vyšší flexibilitu, ale motorová individuální doprava přispívá k větší zátěži na ŽP a dopravní infrastrukturu.

ZDE

Indukovaná doprava

Viz [Dopravní indukce](#).

Informační systém CR

Souhrn všech antropogenně řízených dat, informací, znalostí a informačních toků, které působí či mohou působit na (potenciálního) návštěvníka, resp. mohou být využity podnikatelskými subjekty nebo státní správou a samosprávou. Součástí jsou počítačové informační systémy, síť turistických informačních center, značení turistických stezek a cyklotras, mapy, plány ve městech atd.

NOK

Inkluze

Skutečnost nebo politika zajišťování rovných příležitostí a zdrojů pro lidi, kteří by je jinak nemuseli mít (např. osoby se zdravotním postižením, příslušníky menšin apod.).

OD

Inkluzivní turismus

Zahrnuje širší koncept než přístupný turismus. Je zaměřen na poskytování aktivit, služeb a turistických produktů navržených tak, aby byly dostupné pro všechny osoby, bez ohledu na jejich zdravotní potřeby, etnický původ, kulturní zázemí nebo jiné rozdíly. Cílem je vytvořit přívětivé a rovnocenné prostředí pro všechny návštěvníky. Viz také [Přístupný turismus](#).

TOURD

Institucionální plán mobility (IPM)

Strategický dokument, který připravuje velká organizace nebo instituce (např. univerzita, úřad, nemocnice, podnik či kulturní zařízení) s cílem zlepšit dopravu zaměstnanců, studentů, klientů nebo návštěvníků a omezit negativní dopady dopravy na ŽP.

Vychází z analýzy dopravního chování uživatelů a typicky obsahuje:

- opatření pro podporu udržitelné dopravy (pěší a cyklistická doprava, VHD, carsharing, spolujízda),
- dopravní management (řízení parkování, regulace vjezdu, motivace k využívání alternativ k IAD),
- komunikační a motivační nástroje (kampaně, benefity, podpora home office či flexibilní pracovní doby),
- monitoring a evaluaci dosažených výsledků.

Cílem je snížit IAD, zvýšit efektivitu mobility a přispět k institucionální odpovědnosti v oblasti UM a klimatu. Slouží jako doplněk k Plánům udržitelné městské mobility. V některých

státech (např. Itálie, Francie, Belgie) mají velké instituce povinnost IPM vypracovávat.

V ČR nejsou IPM povinné, ale vznikají pilotní projekty např. na univerzitách (UJEP v Ústí nad Labem) nebo v některých podnicích. Stále častěji se objevuje i spolupráce měst s velkými zaměstnavateli při řešení dopravní obslužnosti a parkování.

IPM může hrát významnou roli také v ČR – zejména v institucích a areálech s velkou návštěvností (např. památky, muzea, kongresová centra, sportovní či kulturní zařízení). Zavedení udržitelných opatření snižuje dopravní zátěž v turisticky exponovaných místech a přispívá ke kvalitnímu zážitku návštěvníků i obyvatel. Metodika, jak zpracovat Plán mobility pro velkoplošná chráněná území certifikovaná MD ČR je volně k dispozici na webu:

https://www.mobilita-ieep.cz/media/2ykezfbb/certifikovana_metodika_pum_pro_vzchu.pdf

Inspirace pro možná opatření pro velkoplošná chráněná území jsou k dispozici v Atlasu opatření zde:

https://www.mobilita-ieep.cz/atlas_opatreni/.

DaM

Integrovaná doprava

Systém veřejné osobní dopravy, v němž více dopravců (např. autobusových, železničních či městských) spolupracuje na základě společných jízdních řádů, tarifních a přepravních podmínek. Umožňuje cestujícím kombinovat různé druhy dopravy v rámci jedné cesty s jednotným jízdním dokladem.

Cílem je zvýšit dostupnost, pohodlí a efektivitu VD a nabídnout konkurenceschopnou alternativu k IAD. Institucionální a organizační formou integrované dopravy v praxi jsou Integrované dopravní systémy (IDS).

NOK

Integrovaná dopravní politika

Skutečného a dlouhodobého omezení negativních vlivů dopravy na ŽP lze dosáhnout pouze pomocí integrované dopravní politiky.

Ta v sobě zahrnuje tyto roviny:

- integrace různých opatření,
- prostorová, vertikální a horizontální integrace mezi samosprávnými územními celky a rozhodovacími úrovněmi,
- časová integrace oblastí, ve kterých a na které je možné dlouhodobě, střednědobě i krátkodobě působit,
- modální integrace mezi různými druhy dopravy, např. cyklistickou a pěší, IAD a místní veřejnou dopravou,
- integrace fyzické a virtuální mobility,
- sektorová integrace mezi různými relevantními oblastmi, jako např. dopravní, místní, environmentální, sociální a hospodářskou politikou.

Zvláštní význam zde má integrace územního a dopravního plánování. Úkolem územního plánování je ovlivňovat počet,

umístění a kvalitu relevantních cílů. Kratší cesty k relevantním cílům, kterých lze dosáhnout koordinací postupů územního a dopravního plánování, eliminují dopravu, a tím pádem vedou ke snížení negativních vlivů dopravy na ŽP a zdraví. Viz Integrované plánování.

ZDE

Integrované dopravní systémy (IDS)

Propojený a koordinovaný systém veřejné dopravy v určitém území (např. kraj, aglomerace), jež zahrnuje různé druhy dopravy – autobusovou, železniční, MHD (tramvaje, trolejbusy, metro apod.). Umožňuje cestujícím pohodlné a efektivní cestování pomocí jednoho jízdního dokladu a návazných spojů.

Více viz [Koordinátor dopravy](#); [Hromadná doprava](#).

MPUMM

Integrované plánování

Metodický přístup k přípravě strategií a projektů, který propojuje různé druhy dopravy, úroveň správy, sektory politiky (doprava, územní rozvoj, životní prostředí, hospodářství, sociální oblast) a zapojuje všechny zainteresované strany.

Cílem je vytvořit soubor koordinovaných opatření, jež by odděleným plánováním nemohla vzniknout. Významnou roli hraje propojení územního a dopravního plánování, což umožňuje zkracovat cestovní vzdálenosti a podporovat UM.

ZDE, SUMP

Inteligentní jízdenka

Moderní forma jízdního dokladu, využívá digitální technologie pro nákup, validaci a kontrolu cestování. Cílem je zjednodušit cestujícím přístup k VHD a umožnit jim pohodlnější a flexibilnější způsob cestování.

Může mít několik podob:

- bezkontaktní čipová karta (např. Lítačka v Praze, ODISKA v Moravskoslezském kraji),
- mobilní aplikace nebo elektronická jízdenka v telefonu,
- platební karta použitá přímo k odbavení (tzv. be-in/be-out nebo check-in/check-out systémy),
- virtuální jízdenka propojená s konceptem MaaS zahrnující více druhů dopravy v jedné službě.

Hlavní výhody:

- možnost integrovat více dopravců a druhů dopravy do jednoho systému,
- jednodušší odbavení a méně starostí s papírovými jízdenkami,
- přehled o cestách a platbách v digitální podobě,
- podpora flexibilních tarifů (např. denní či měsíční stropy, kdy cestující neplatí více, než je maximální cena).

Výhody v cestovním ruchu:

- usnadňuje rychlou orientaci v dopravním systému,
- často nabízí kombinaci dopravy se vstupy do památek, muzeí nebo kulturních akcí v rámci jedné karty či aplikace,

- umožňuje turistům snadné plánování cest bez jazykových bariér (aplikace v různých jazycích, platba kartou),
- přispívá k propagaci regionu jako moderní a přívětivé destinace, která podporuje udržitelný CR.

PLUMM

Intenzita dopravy

Počet silničních vozidel nebo chodců, který projede nebo projede určitým příčným řezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.

NOK

Inteligentní dopravní systém (ITS)

(angl. Intelligent Transport System, ITS), soubor technologií a služeb využívajících informační a komunikační technologie (ICT) k efektivnějšímu řízení dopravy. Propojuje infrastrukturu, vozidla i uživatele a přispívá k bezpečnější, plynulejší a udržitelnější dopravě. Uplatňuje se v silniční dopravě i v propojení s ostatními druhy dopravy (železniční, leteckou či vodní).

Typické aplikace ITS:

- systémy řízení semaforů a dopravních toků,
- proměnné dopravní značky a inteligentní dopravní signalizace,
- automatické rozpoznávání registračních značek a měření rychlosti,
- navigace a dopravní informace v reálném čase,
- systémy navádění k parkovacím místům a sdílení dat o dopravní situaci,
- bezpečnostní a koordinační systémy (např. reakce na počasí, havárie či údržbu komunikací).

Více viz [Rozvoj inteligentních dopravních systémů \(ITS\)](#).

MD 2021a

Internalizace externích nákladů

Viz [Externí náklady](#)

Intermodalita

Způsob dopravy, při němž se na jedné cestě kombinuje více dopravních prostředků (např. chůze + vlak, kolo + autobus, auto + MHD). Cílem je využít výhody jednotlivých druhů dopravy a zajistit plynulý, rychlý a komfortní přesun.

Klíčovým prvkem je kvalitní návaznost dopravních módů – přestupní uzly, parkoviště P+R nebo B+R, sdílené služby a informační systémy, jež usnadňují orientaci a plánování cesty.

Důležitý nástroj UM, podporou kombinace VHD s aktivní a sdílenou dopravou snižuje závislost na IAD.

ZDE

Interpretační plán pro chráněné území

Dokument stanovující, jak nejlépe sdělovat informace o přírodním a kulturním dědictví CHKO veřejnosti prostřednictvím

interpretačních prvků a programů, aby se návštěvníci s územím spojili, pochopili ho a dodržovali zásady jeho ochrany. Vychází z koncepce práce s návštěvníkem pro danou CHKO a navazuje na dlouhodobé cíle ochrany přírody, přičemž bere v úvahu zájmy místních obyvatel i samotných návštěvníků.

Hlavní účely:

- **Komunikace ochrany přírody:** Poskytuje konkrétní rámec pro efektivní sdělování informací a edukaci o přírodním a kulturním bohatství CHKO.
- **Zvýšení povědomí:** Pomáhá budovat vztah návštěvníků k chráněnému území a podporuje jejich zájem o ochranu přírody.
- **Smysluplné zážitky:** Zajišťuje, že návštěvníci budou mít obohacující zážitky odpovídající hodnotám dané oblasti.
- **Udržitelný turismus:** Usnadňuje správné nakládání s návštěvníky a jejich potenciálním dopadem na přírodní zdroje a krajinný ráz území.

AOPK, DaM

Intravilán

Zastavěné území obce, tj. prostor se souvislou zástavbou zahrnující obytné domy, ulice, náměstí, parky, veřejná prostranství a další stavebně využívané plochy. Je vymezen v územně plánovací dokumentaci podle stavebního zákona (zejm. § 59 a 60). Pokud obec nemá zastavěné území vymezené aktuální dokumentací, považuje se za intravilán zastavěná část obce k 1. 9. 1966.

UURa

Iritace rezidentů

Situace, kdy místní obyvatelé vyjadřují negativní reakce nebo frustraci vůči turistům a aktivitám spojeným s CR, např. výstavba nového resortu nebo podobné projekty v jejich oblasti. Tato iritace může mít různé příčiny a formy, od pasivního nesouhlasu až po aktivní protesty a snahu o regulaci turistických aktivit, s cílem minimalizovat jejich dopad na místní obyvatele a jejich kvalitu života.

TOURD

ISO 14000 a 26000

Skupinka ISO norem, jež se zabývají environmentálním managementem. Poskytují společností strukturu pro identifikaci a řízení jejich dopadu na životní prostředí. ISO 14000 se zaměřuje na systémy environmentálního managementu a je zároveň nejznámější a nejrozšířenější standard pro EMS. ISO 26000 se zabývá společenskou odpovědností.

TOURD

ISO normy

(angl. International Standards Organization), mezinárodní standardy, které definují požadavky, specifikace, směrnice nebo charakteristiky pro výrobky, služby a systémy. Tyto normy jsou navrženy tak, aby zajišťovaly kvalitu, bezpečnost a efektivitu v různých odvětvích a oblastech činnosti.

TOURD

Jízdní pruh pro cyklisty

Viz [Cyklistický pruh](#)

Kapacita komunikace

Kapacita komunikace označuje maximální počet vozidel (nebo jiných dopravních prostředků), které může určitý úsek pozemní komunikace (např. silnice, křižovatka, dálnice) bezpečně a plynule obsloužit za stanovený časový úsek, a to za daných podmínek (např. počasí, kvalita povrchu, dopravní značení, chování řidičů). Vyjadřuje se zpravidla v počtu vozidel za hodinu.

Je klíčovým ukazatelem pro hodnocení dopravní propustnosti a plánování infrastruktury. Při překročení kapacity komunikace dochází k přetížení, tvorbě dopravních kolon (kongescí) a poklesu plynulosti dopravy.

Karcinogen

Látka vyvolávající rakovinu.

ZDE

Klimatická neutralita

Znamená, že člověk do ovzduší nevypustí více skleníkových plynů, než kolik se jich podaří zadržet nebo vykompenzovat.

Základem je co nejvíce snížit emise skleníkových plynů. Zbylé, obtížně odstranitelné, emise se pak vyrovnávají pohlcováním uhlíku (např. pomocí lesů, půdy či moderních technologií).

Výsledkem je stav, kdy je celková bilance emisí nulová – emise nevytvářejí další tlak na klimatický systém. To je cílem EU i ČR, které se zavázaly dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Viz [Nízkouhlíková doprava](#).

Rada EU

Kiss & Ride (K+R)

Parkovacím systémem K+R se rozumí část parkoviště, parkovacího domu, pozemní komunikace nebo přestupního terminálu zahrnující pruhy určené k uvedení vozidla do klidu na dobu nezbytně nutnou pro vystoupení/nastoupení cestujících, kteří v přímé návaznosti využívají veřejnou dopravu.

IROP

Komunitní turismus

Forma turismu, jejíž koncepce rozvoje vychází z potřeb hostitelské komunity. Je založen na aktivitách místních obyvatel a jeho realizace odráží místní ekonomické podmínky a organizaci. Jedna z forem udržitelného turismu, přispívá k jeho realizaci tím, že zajišťuje ekonomické výhody pro místní komunitu a podporuje místní podniky. Pomáhá se také vyhnout turistické ekonomické monokultuře.

TOURD, CRVS

Koordinátor dopravy

Krajský koordinátor dopravy je organizace zřizovaná krajem, jejímž hlavním úkolem je zajišťovat a organizovat

dopravní obslužnost území prostřednictvím veřejné dopravy. Vystupuje jako prostředník mezi krajem, obcemi a dopravci.

Jeho činnost zahrnuje zejména:

- plánování a objednávání veřejné linkové a drážní dopravy,
- koordinaci jízdních řádů mezi jednotlivými druhy dopravy,
- tvorbu integrovaného dopravního systému (IDS) – tedy jednotného systému tarifů, jízdenek a přestupů mezi více dopravci a druhy dopravy,
- spolupráci s obcemi, dopravci a státní správou,
- poskytování informací cestujícím.

Koordinátoři dopravy jsou zpravidla provozovateli IDS (viz **Integrované dopravní systémy**). Postavení koordinátorů dopravy vychází ze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který ukládá krajům povinnost zajišťovat základní dopravní obslužnost. Koordinátoři jsou obvykle obchodní společnosti vlastněné krajem. V ČR působí 13 krajských koordinátorů dopravy (ve všech krajích kromě Prahy, kde funkci koordinátora plní přímo organizace ROPID ve spolupráci s PID Lítačka).

MD 2020

Kvalita života

Vyjadřuje, jak lidé vnímají svou životní situaci – ve vztahu ke kultuře, hodnotám a prostředí, v němž žijí, i k vlastním cílům a očekáváním.

Nejde jen o materiální podmínky, ale také o zdraví, bezpečí, vzdělání, dostupnost služeb, možnosti trávení volného času či kvalitu ŽP. Je úzce propojena i s dopravou a mobilitou – dostupná, bezpečná a udržitelná doprava významně ovlivňuje každodenní spokojenost obyvatel.

Je zároveň hlavním cílem mnoha veřejných politik, jako je Agenda 2030 pro udržitelný rozvoj OSN nebo strategie EU pro zdraví a životní prostředí. V ČR je jedním z klíčových principů Strategického rámce ČR 2030, jež zdůrazňuje propojení hospodářského rozvoje, sociální soudržnosti a ochrany ŽP.

Pro sledování a hodnocení kvality života se používají různé indikátory:

- Zdraví a délka života (naděje dožití, dostupnost zdravotní péče, životní styl),
- Vzdělání (dostupnost a kvalita škol, celoživotní učení),
- Ekonomická situace (zaměstnanost, příjem, míra chudoby),
- Sociální soudržnost a bezpečnost (míra kriminality, pocit bezpečí, zapojení do komunitního života),
- Životní prostředí (kvalita ovzduší, hluk, dostupnost zeleně, klimatická odolnost),
- Mobilita a dostupnost (kvalita VHD, dopravní bezpečnost, dostupnost služeb),
- Volný čas a kultura (možnosti rekreace, sportu, kultury),
- Subjektivní spokojenost (pocit štěstí, životní pohoda, důvěra ve veřejné instituce).

WHO

Legislativa – alternativní pohony

Podpůrná opatření EU a ČR

- Nařízení AFIR (2023/1804/EU) – závazné cíle pro rozvoj dobíjecí a plnicí infrastruktury do roku 2030.
- Nástroj pro propojení Evropy (CEF) – financování infrastruktury pro alternativní paliva včetně turistických koridorů TEN-T.
- Fond soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) – podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro veřejnou a turistickou dopravu.
- Horizont Evropa – výzkumné projekty v oblasti vodíkové mobility a udržitelných paliv.
- Operační program Doprava (OPD3, 2021–2027) – dotace na budování nabíjecích a plnicích stanic, pořízení vozidel pro veřejnou a turistickou dopravu.
- Modernizační fond – podpora nákupu elektrobuses a vodíkových autobusů, vč. projektů zaměřených na regiony s významným turistickým zatížením.
- Národní plán obnovy (NPO) – financování dobíjecí infrastruktury pro osobní elektromobilitu, včetně rozvoje v turisticky atraktivních oblastech.

Krajské a obecní programy – lokální podpory (např. zvýhodněné parkování pro elektromobily, instalace nabíječek u turisticky atraktivit). Viz [Alternativní pohony](#).

AFIR

Limity území

Také únosná kapacita, definují maximální počet návštěvníků, kteří mohou současně navštívit destinaci, aniž by ničili její fyzické, ekonomické a sociokulturní prostředí a nesnižovali kvalitu spokojenosti ostatních návštěvníků a rezidentů.

TOURD

Living lab

(„Živá laboratoř“), reálné prostředí, ve kterém se testují a vyvíjejí nové technologie, služby nebo postupy za účasti jejich budoucích uživatelů. Na rozdíl od klasické laboratoře neprobíhají experimenty jen v umělých podmínkách, ale přímo v běžném životě – např. v ulicích města, v dopravním systému nebo v turistické destinaci.

Cílem je propojit výzkum, firmy, veřejnou správu i občany a díky jejich spolupráci vytvářet inovace, které jsou lépe přizpůsobené potřebám společnosti.

V oblasti UM a CR se living laby využívají mj. k testování nových způsobů sdílené dopravy, digitálních nástrojů pro cestující nebo chytré turistické infrastruktury, a to ještě před jejich širším zavedením.

MMR

Luxusní cestovní ruch

(angl. Luxury tourism, High-end tourism), forma cestovního ruchu jejíž účastníci jsou motivováni vysokým standardem poskytovaných služeb (doprava, ubytování, stravování,

zábava aj.) a vybranou společností.

CRVS

MaaS – Mobilita jako služba

(ang. Mobility as a Service), moderní koncept, který propojuje různé druhy dopravy do jednotné digitální služby. Umožňuje uživatelům snadno naplánovat, rezervovat a zaplatit cestu prostřednictvím jedné aplikace či platformy. Cesta může zahrnovat kombinaci VD, sdílených kol a koloběžek, carsharingu, taxi nebo dalších forem mobility.

Základem MaaS je multimodalita a integrace – uživatel nemusí řešit jednotlivé dopravní prostředky zvlášť, protože systém nabízí komplexní plánování tras, informace v reálném čase a jednotný platební mechanismus. MaaS mohou provozovat veřejné instituce (např. městští dopravci), soukromé technologické firmy i finanční instituce, přičemž důležitá je nejen technologická infrastruktura, ale i organizační a obchodní model.

Význam MaaS pro UM:

- snížení závislosti na vlastnictví automobilu,
- podpora kombinace různých druhů dopravy,
- efektivnější využití dopravní infrastruktury,
- snížení environmentálních dopadů díky preferenci veřejné a sdílené dopravy.

MaaS je považována za klíčovou inovaci budoucí mobility a rozvíjí se zejména v rámci konceptu chytrých měst (smart cities).

PLUMM

Maloplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ)

Malá, ale přírodovědecky či esteticky významná území, která chrání ekosystémy, vzácné druhy nebo geologické fenomény. V ČR se dělí na čtyři kategorie: národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky. Jejich hranice jsou v terénu obvykle označeny dřevěnými sloupky s označením kategorie a názvu území, případně červenými pruhy na stromech.

AOPK

Management mobility (MM)

Metoda umožňující praktikovat integrovanou dopravní politiku. Jde o úzkou spolupráci mezi všemi druhy dopravy s cílem zajistit jednoduše přístupný, uživatelsky přátelský a ekologický dopravní systém.

Od „tradičního“ dopravního plánování se MM liší zejména tím, že tzv. tvrdým opatřením (výstavba a rozšiřování infrastruktury a dopravní nabídky) příkládá relativně malou váhu. Více využívá balíčků opatření z různých oblastí, jež se zaměřují na chování účastníků provozu. Může být pojat plošně (město, region), nebo ve vztahu ke konkrétnímu objektu (podniku, škole, letišti).

Centra mobility poskytují informace a poradenství o všech

druzích dopravy, koordinují, zabezpečují organizační provázanost veřejné a individuální dopravy a prodávají jízdenky.

Manažer mobility tvoří rozhraní mezi strategickou a politickou úrovní a úrovní daného opatření. K jeho úkolům patří lobbovat za MM, koordinovat opatření integrující všechny druhy dopravy, podporovat a vyvíjet nové nabídky v oblasti mobility.

Poradci pro otázky mobility oslovují jednotlivce nebo skupiny a zvyšují jejich povědomí o otázkách mobility. Viz také **Management parkování**.

ZDE

Management parkování

Soubor opatření, která zajišťují efektivní využívání parkovacích míst ve městě. Cílem je zlepšit dostupnost parkování, snížit dopravní zátěž a podpořit udržitelnou dopravu.

Nedostatek parkovacích míst, zejména v centrech měst, je častým problémem. Proto se parkovací politika řeší na celoměstské úrovni a je součástí integrované dopravní koncepce.

Hlavní nástroje managementu parkování:

- Řízená nabídka – omezení počtu parkovacích míst nebo jejich cílené vymezování (např. pro rezidenty, firmy, zásobování).
- Správa parkovacích ploch – zpoplatnění parkování, časová omezení, kontrola dodržování pravidel, systém povolenek.
- Informační a navigační systémy – elektronické tabule a aplikace, které řidiče navádějí na volná parkovací místa.

Doplňujícími opatřeními mohou být i parkoviště Park+Ride, rozvoj MHD, cyklistické a pěší dopravy, nebo omezování vjezdu aut do citlivých zón.

Správně nastavený management parkování pomáhá zlepšit plynulost dopravy, snížit emise a lépe využít stávající parkovací kapacity. Zároveň vyžaduje respekt k místním podmínkám a spolupráci veřejnosti, města i podnikatelů.

ZDE

Manažer mobility

Viz [Management mobility](#).

Masový turismus

(angl. Mass tourism), též hromadný, obecný termín označující cestování velkých skupin návštěvníků, využívání hromadných ubytovacích a stravovacích zařízení, dopravních prostředků apod. Tento termín se používá jako protipól individuálního cestovního ruchu a zahrnuje i marketingový aspekt, kdy se vytváří masová poptávka po určitých turistických destinacích a zážitcích. Pro masový CR je typická vysoká koncentrace návštěvníků v destinacích.

TOURD, CRVS

Měkký turismus

(angl. Soft tourism), minimalizuje negativní vlivy cestovního ruchu na místní komunitu a ŽP, harmonizuje potřeby turistů

a místního obyvatelstva, chrání přírodu a zachovává kulturní unikátnost cílového místa. Základními principy jsou maximální zapojení místních zdrojů (suroviny, lidé know-how, tradice, kultura aj.).

TOURD, CRVS

Měkký vs. tvrdý CR

Měkký cestovní ruch (také odpovědný, šetrný, zelený apod.), snaží se uvědoměle dosáhnout vyrovnaného stavu mezi přírůsky a dopady na environmentální, sociokulturní a ekonomické prostředí destinace, v němž probíhá; tvrdý cestovní ruch je spojen často s rozsáhlými „tvrdými“ investicemi, přičemž hlavním měřítkem je zisk bez ohledu na environmentální, sociální a kulturní prostředí destinace, v níž probíhá; jde především o „klasický“ masový turismus ve všech podobách.

Ryglová

Měkká opatření v dopravě

Opatření z různých oblastí, jež se zaměřují na chování účastníků provozu, například informační a motivační kampaně pro občany, zaměstnance, žáky a studenty, poradenství v otázkách mobility, zakládání sítí pro sdílení automobilů.

ZDE

Město krátkých vzdáleností

Koncept urbanismu a dopravního plánování s cílem zajistit, aby lidé měli základní služby a vybavenost (školy, obchody, zdravotní a sociální služby, sportoviště či kulturní instituce) dostupné v krátké vzdálenosti od svého bydliště. Vede ke zkrácení nutnosti dojíždění, podpoře aktivní dopravy, snížení závislosti na IAD a zvýšení kvality života obyvatel.

Vychází z integrovaného přístupu k urbanismu, mobilitě a ŽP. Podporuje zdravější životní styl, místní ekonomiku a sociální soudržnost. Zároveň přispívá k UM a ochraně klimatu tím, že snižuje dopravní zátěž a emise.

Jedním z nejznámějších přístupů tohoto konceptu je tzv. patnáctiminutové město. To má zajistit, aby obyvatelé dosáhli všech základních služeb do 15 minut pěšky nebo na kole.

Staví na čtyřech klíčových principech:

- Blízkost – zkrácení vzdálenosti mezi bydlištěm a každodenními cíli.
- Diverzita – pestré využití území, dostupnost různých služeb, funkcí a aktivit v rámci čtvrti.
- Hustota – dostatečná koncentrace obyvatel a služeb, podporující životaschopnost místní ekonomiky
- Všudypřítomnost – rovný přístup ke kvalitnímu městskému prostředí pro všechny obyvatele.

Moreno

Městská mobilita

Komplexní systém pohybu osob a zboží ve městech a aglomeracích. Nejde jen o dopravu samotnou, ale o celkovou dostupnost města – jak snadno se lidé dostanou za prací, vzděláním, službami, kulturou či do zdravotnických zařízení. Cílem je pohodlný, efektivní a udržitelný pohyb po městě,

který zlepšuje kvalitu života obyvatel i návštěvníků.

Základní principy městské mobility:

- podpora udržitelných druhů dopravy (chůze, cyklistika, VD),
- omezování dopadů IAD (emise, hluk, zácpy),
- propojení více způsobů dopravy – multimodalita a intermodalita,
- využívání inovativních technologií (sdílená doprava, chytré aplikace, ITS).

Dobře řízená městská mobilita přispívá k zdravějšímu a bezpečnějšímu prostředí, lepší dostupnosti pracovních příležitostí a atraktivitě města pro obyvatele, investory i turisty.

V ČR zajišťuje snadnou dostupnost atraktivit, komfortní VHD, sdílené prostředky a bezbariérové prostředí, čímž podporuje udržitelný a příjemný rozvoj destinace.

Brůhová

Mikromobilita

Forma osobní dopravy ve městech či obcích určená pro kratší vzdálenosti. Typickými prostředky mikromobility jsou prostorově nenáročná, zpravidla bezemisní vozidla, jako jsou jízdní kola či koloběžky (vč. elektrických) nebo malá elektrická vozítka. Cílem je snižovat dopravní zátěž, hluk a znečištění ovzduší tím, že při krátkých cestách nahradí IAD. Více viz [Bike-sharing](#), [Car-sharing](#), [Car-pooling](#), [Ride-sharing](#).

ITF

Mobilita

Z latinského mobilitas (pohyblivost, rychlost, pohotovost, ohebnost, ochota ke změně), tedy zejména potenciál pohybu. Dopravní věda často pracuje s trojicí indikátorů: počet cest na osobu a den, k tomu potřebný čas a ujetou vzdálenost. Počet cest stejně jako pro ně potřebný cestovní čas jsou už mnoho let zhruba konstantní, dramaticky ale vzrostla vzdálenost, kterou člověk za danou dobu urazí. Viz také [Městská mobilita](#).

ZDE

Modal split

Viz [Dělbá přepravní práce](#).

Modrozelená infrastruktura

Soubor opatření a řešení, která kombinují vodní (modré) a vegetační (zelené) prvky v urbanizovaném prostředí. Jejím cílem je zadržování a hospodaření s dešťovou vodou, zmírňování tepelných ostrovů měst a posilování ekologických funkcí krajiny přímo v sídlech.

Využívá přírodě blízká a ekosystémová řešení, jako jsou zelené střechy, retenční nádrže, vsakovací pásy, dešťové zahrady, stromořadí či parky, která pomáhají snižovat negativní dopady urbanizace a klimatické změny (povodně, přehřívání měst, sucho).

Přináší i společenské a ekonomické benefity – zvyšuje kvalitu

veřejného prostoru, podporuje rekreaci obyvatel, zlepšuje mikroklima a atraktivitu měst pro obyvatele i návštěvníky.

MŽP

Monitoring

Průběžné poměrování pokroku v dosahování cílů plánu či projektu prostřednictvím sběru nových dat a jejich porovnávání s daty existujícími a cíli. Viz také [Evaluace](#) a [Indikátory](#).

Brůhová

Motivační a restriktivní opatření (push a pull)

Motivační a restriktivní opatření v dopravě představují dva základní přístupy k ovlivňování dopravního chování obyvatel a návštěvníků území s cílem podpořit UM.

Motivační (tzv. „měkká“) opatření nabízejí pozitivní pobídky a usnadnění pro využívání ekologičtějších a efektivnějších způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika, VHD nebo sdílená mobilita. Patří sem např. zlepšování infrastruktury pro nemotorovou dopravu, cenové zvýhodnění jízdného, kampaně na podporu zdravého pohybu či sdílené služby.

Restriktivní (tzv. „tvrdá“) opatření naopak omezují nebo znevýhodňují používání dopravních módů, které mají negativní dopad na ŽP, veřejný prostor nebo zdraví obyvatel – zejména IAD. Patří sem např. zpoplatnění vjezdu do centra, snížení počtu parkovacích míst, regulace parkování, omezení rychlosti nebo zavádění nízkoemisních zón.

Efektivní dopravní politika často kombinuje oba typy opatření pro změnu dopravního chování a dosažení cílů UM.

Brůhová

Multikriteriální analýza (MCA)

Umožňuje srovnávat a hodnotit projekty či scénáře, u kterých se sleduje více rozdílných cílů. Naplnění těchto cílů je navzájem srovnáváno podle různých kritérií. Protože kritéria mohou být různě významná, jsou jim přiřazeny specifické váhy. U MCA není třeba kvantifikovat nefinanční toky v peněžních jednotkách, je tudíž časově a finančně méně náročná než CBA. Slabinou je možnost zkreslení výsledku nevhodným postupem výpočtu vah. Podmínkou je kvantifikovatelnost dopadů u jednotlivých projektů / scénářů na základě stanovených kritérií.

Brůhová

Multimodalita

Systém nebo způsob přepravy, kdy se pro jednu cestu využívá více druhů dopravy (např. chůze + MHD, kolo + vlak, auto + autobus).

Cílem je propojit různé dopravní módy tak, aby cestování bylo co nejplynulejší, pohodlné, ekologické a efektivní.

Důležitými prvky jsou dobrá návaznost spojů, snadný přestup mezi dopravními prostředky, jednotné jízdné či informační systémy a infrastruktura podporující kombinaci dopravních módů (např. parkoviště P+R, stojany na kola u stanic, integrace MHD a železnice).

Podporuje snižování závislosti na IAD, přispívá ke snižování emisí a kongesci a zvyšuje efektivitu dopravních systémů. V ČR umožňuje návštěvníkům snadno kombinovat různé způsoby dopravy – například přijet vlakem do města, pokračovat MHD k památce a poslední úsek absolvovat na sdíleném kole nebo pěšky. Díky tomu se zvyšuje atraktivita destinací, které nabízejí komfortní a ekologicky šetrné způsoby cestování. Viz také **Multimodální osobní doprava**.

ZDE

Multimodální osobní doprava

Praktické uplatnění principu multimodality v oblasti veřejné osobní dopravy, podporovaný v IROP v rámci Specifického cíle 6.1, jehož cílem je naplnění integrované mobility.

Zahrnuje zejména:

- Vytváření a modernizaci přestupních terminálů VHD, které umožňují hladký přechod mezi různými druhy dopravy,
- Budování parkovacích systémů P+R, K+R, B+R podporujících přestup z individuální či nemotorové dopravy na veřejnou,
- Zavádění opatření zvyšujících kapacitu a preferenci VHD, zejména prostřednictvím stavebních úprav místních komunikací a infrastruktury.

Tento přístup usiluje o efektivnější, ekologičtější a pohodlnější dopravu v městských i příměstských oblastech prostřednictvím koordinovaného využití různých dopravních módů.

IROP

Navigační systémy měst a obcí

Nástroj řízení návštěvnosti v území, jehož cílem je odstranit přetížení citlivých lokalit a pružně reagovat na aktuální vývoj návštěvnosti atraktivit v území. V reálném čase informuje o možnostech a případně aktuální vytiženosti parkování v lokalitě/obci, o vytiženosti místních atraktivit, o dopravním spojení k atraktivitám cestovního ruchu HD atd. Současně přispívá i ke snížení ekologické zátěže z návštěvnosti. Mezi navigační systémy lze řadit i fyzické prvky navigace.

IROP

Návštěvník

Účastník cestovního ruchu. Dělí se na jednodenní návštěvníky (také exkurzionisté nebo výletníci) a turisty. Jednodenní návštěvník se účastní CR bez přenocování. Turista je účastník cestovního ruchu, který alespoň jednou přenocuje mimo své obvyklé prostředí.

CRVS

Návštěvnícká infrastruktura

Viz [Veřejná infrastruktura CR](#).

Nevyvážený turismus

(angl. Unbalanced tourism), nerovnoměrný a neudržitelný turismus, často spojený s pojmem „overtourism“. Má negativní dopady na místní ekonomiku, kulturu, ŽP a kvalitu života obyvatel, jelikož počet turistů neustále roste. Tento typ

turismu často ignoruje principy udržitelnosti a UR.

TOURD

Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro VHD

Dle IROP patří mezi podporované aktivity:

- nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku,
- nákup bezemisních drážních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v MHD (tramvají nebo trolejbusů) a
- nákup silničních nízkoemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo biometan.

IROP

Nízkoemisní zóny (NEZ)

Vymezená oblast, kam smějí vjíždět pouze vozidla splňující stanovené emisní limity – obvykle podle norem EURO. Cílem je snížit znečištění ovzduší a hluk z dopravy v nejméně zatížených částech měst. Zóny jsou označeny dopravními značkami, které zároveň vymezují, pro která vozidla platí výjimky (např. vozidla IZS, rezidenti, zásobování).

Hlavní přínosy:

- snížení koncentrací škodlivin v ovzduší,
- rychlejší obnova vozového parku,
- zlepšení kvality života obyvatel.

V ČR je možnost vymezit nízkoemisní zónu zakotvena v zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Obce mohou vyhláškou určit zónu, do níž je vjezd podmíněn emisní třídou vozidla.

Na evropské úrovni vychází NEZ z politiky zlepšování kvality ovzduší, zejména ze směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduším pro Evropu.

Přestože zákon umožňuje zavedení NEZ už od roku 2012, v praxi dosud žádná obec nízkoemisní zónu nezavedla. Důvodem jsou často obavy z negativních dopadů na obyvatele a podnikatele, složitá kontrola i nedostatečná politická podpora. Na rozdíl od mnoha evropských měst tedy ČR tento nástroj zatím nevyužívá.

ZDE

Nízkouhlíková doprava

Souhrn dopravních řešení a technologií, které mají za cíl minimalizovat emise CO₂ a dalších skleníkových plynů, a tím přispívat ke zmírňování klimatické změny. Neznamená úplnou bezemisnost, ale výrazné snížení uhlíkové stopy ve srovnání s konvenční dopravou založenou na fosilních palivech.

Hlavní prvky nízkouhlíkové dopravy:

- Alternativní pohony a paliva.
- Veřejná doprava – rozvoj moderních, energeticky účinných a nízkoemisních systémů MHD a železniční dopravy.
- Aktivní mobilita – podpora pěší dopravy a cyklistiky jako bezemisních forem pohybu.
- Sdílená mobilita – carsharing, bikesharing, sdílené

e-scootery jako alternativa k vlastnictví automobilu.

- Optimalizace dopravních toků – využívání ITS, které snižují kongesci a zbytečné emise.
- Intermodální doprava – kombinace ekologičtějších dopravních módů (např. vlak + kolo, MHD + chůze).

Je jedním z pilířů UM a přispívá k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu, podle níž má EU dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Je také klíčovou součástí národních strategií, například Koncepce čisté mobility ČR 2021–2030 s výhledem do roku 2050.

MD 2021b

Objednatel dopravy

Veřejný subjekt, který zajišťuje, aby byla na určitém území dostupná VD i tam, kde by se její provoz komerčně nevyplácel. Objednatel proto uzavírá smlouvy s dopravci a hradí jim kompenzace za poskytování služeb ve veřejném zájmu.

Objednatelem dopravy v ČR může být:

- stát (prostřednictvím MD ČR – dálková železniční doprava),
- kraje (regionální železniční doprava a regionální autobusové linky),
- obce a města (MHD),
- případně svazky obcí (společná doprava více obcí).

Objednávání dopravy se řídí zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který vymezuje postupy zadávání, uzavírání smluv a financování VD.

Role objednatele:

- stanovuje rozsah a kvalitu dopravní obslužnosti,
- vypisuje výběrová řízení na dopravce,
- uzavírá smlouvy o veřejných službách,
- kontroluje plnění závazků a vyplácí dopravcům úhrady,
- spolupracuje s koordinátory dopravy při tvorbě IDS.

MD 2020

Odolnost destinace

Schopnost turistické oblasti přizpůsobit se a zotavit se z nepříznivých událostí, jako jsou přírodní katastrofy, ekonomické krize nebo společenské a environmentální tlaky. Tato schopnost zahrnuje rychlou obnovu infrastruktury, ochranu kvality života místních obyvatel a udržení atraktivity pro turisty. Odolné destinace jsou schopny efektivně čelit výzvám a udržet svou prosperitu i v nepříznivých podmínkách.

TOURD

Odpočívadlo

Zařízení vystavěné u značených turistických tras (pěší, vodní, cyklo, hipo atd.) a u atraktivit CR umožňující krátkodobý odpočinek turistům během cesty. Primárně by mělo být zastřešené se sezením minimálně pro 4 osoby vybavené mobiliářem, nezastřešené v případě specifických přírodních podmínek. Odpočívadlo je volně přístupné, při využití odpočívadla není povinnost využívat dalších služeb. Dle pravidel IROP musí být

odpočívadlo umístěno do 1 000 m od tras a atraktivit CR po přístupové komunikaci.

IROP

Odpovědný cestovatel

Jedinec, který se snaží minimalizovat negativní dopady svých turistických aktivit na ŽP, místní kulturu a ekonomiku tím, že se chová uvědoměle a respektuje místní zvyky a pravidla. Aktivně vyhledává udržitelné možnosti a podporuje místní komunity, čímž přispívá k pozitivním změnám v destinaci. Viz **Odpovědný turismus**.

TOURD

Odpovědný turismus

Odpovědný turismus se, stejně jako udržitelný turismus, zaměřuje na maximalizaci pozitivních dopadů turismu na společnost, ŽP a ekonomiku. Tento koncept se však soustředí na konkrétní činnosti jednotlivců, komunit nebo podniků, jež se snaží minimalizovat dopad svých turistických aktivit prostřednictvím osobní odpovědnosti a uvědomělého chování.

TOURD

Offsetting

Proces, při němž organizace nebo jednotlivci vyrovnávají svůj uhlíkový otisk financováním projektů s pozitivními environmentálními dopady, např. výsadbou stromů, obnovou ekosystémů nebo podporou obnovitelných zdrojů energie.

V CR se využívá zejména k vyrovnání nevyhnutelných emisí z cestování (např. letecké dopravy). Přestože offsetting přispívá k ochraně klimatu, není považován za komplexní řešení udržitelnosti – neřeší totiž příčinu problému, tedy potřebu snižovat celkové emise skleníkových plynů a podporovat udržitelnější způsoby cestování.

TOURD

Osobokilometr

Viz [Přepravní výkon](#).

Overtourism

(overtourismus, oversize turism), označuje situaci, kdy je turistické místo nebo destinace přetíženo nadměrným počtem návštěvníků. To může mít negativní dopady na místní obyvatel, ŽP, kulturní nebo přírodní dědictví a může rovněž ovlivnit kvalitu zážitků samotných návštěvníků.

TOURD

Parkovací politika

Viz [Management parkování](#).

Parkoviště

Venkovní prostor pro parkování vozidel na samostatné ploše oddělené od pozemní komunikace, na kterém jsou navržena jednotlivá parkovací stání.

V rámci IROP je podporováno budování parkovišť u atraktivit CR, které musí být realizováno a navázáno na existující nebo novou značenou turistickou trasu nebo existující naučnou stezku.

IROP

Parkovací systém zajišťující přestup na VHD

Přestupní uzel, který cestujícím zprostředkovává přestup mezi IAD nebo cyklistickou dopravou a VHD. Tento parkovací systém musí být realizován v režimu Park&Ride (P+R), Kiss&Ride (K+R) nebo Bike&Ride (B+R).

IROP

Park & Ride (P+R)

Parkoviště, parkovací dům, jeho část, část pozemní komunikace nebo přestupního terminálu zahrnující parkovací plochy pro osobní automobily cestujících, kteří v přímé návaznosti na zaparkování vozidla na dobu většinou kratší než 24 hodin využívají VD.

IROP

Participace

Zapojení veřejnosti a dalších relevantních aktérů (obyvatelé, podnikatelé, spolky, politici, samospráva) do plánování a rozhodovacích procesů. Nejde o otázku, zda zapojovat, ale jakým způsobem.

Formy participace se pohybují od informování (jednosměrné sdílení informací), přes konzultace (zjišťování názorů a jejich zohlednění), až po společné rozhodování a realizaci (partnerství veřejného a soukromého sektoru, občanské iniciativy, plánovací dílny).

Zvyšuje kvalitu rozhodování, podporuje transparentnost a důvěru mezi občany a institucemi a přispívá k udržitelnosti přijatých strategií. Každý proces vyžaduje vhodně zvolenou metodu participace podle místních podmínek a cílových skupin.

Možné formy participace:

- Poradní sbor: rokuje jednorázově, opakovaně či pravidelně na různých správních úrovních, často vykonává poradní funkce.
- Občanské iniciativy: hnutí, která spontánně reagují na nežádoucí politický vývoj, a zpravidla na úzce zaměřená témata.
- Advokátní plánování: dotčení jsou při vyjadřování a zastupování svých zájmů podporováni nezávislým odborníkem.
- Plánovací buňka: zahrnuje široké spektrum různých názorů k danému tématu, aby byly zastoupeny obvykle méně zastoupené skupiny obyvatel. Účastníci jsou uvolňováni ze zaměstnání a za tuto činnost odměňováni.
- Dílna budoucnosti: skládá se z přípravné, kritické a realizační fáze. Jádrem je fantazijní fáze, během níž jsou formulovány utopie na dané téma bez nároku na realizovatelnost. Zčásti vyúsťují v permanentní dílny, v nichž se účastníci podílí na realizaci plánů.

Představené formy participace poskytují jen hrubý přehled metod, které přichází v úvahu. Pro každý jednotlivý případ

musí být vyvinut individuální postup, který odpovídá příslušným specifikům.

ZDE

Patnáctiminutové město

Viz [Město krátkých vzdáleností](#).

Piktogramový koridor pro cyklisty

Viz [Cyklokoridor](#); [Playstreets](#).

Playstreets

(„Ulice pro hraní“), koncept dočasného nebo pravidelně opakovaného uzavření vybraných ulic pro motorovou dopravu, aby je mohly bezpečně využívat děti i dospělí k volnočasovým a pohybovým aktivitám.

Cílem je:

- podpořit fyzickou aktivitu dětí a jejich sociální interakci,
- posílit komunitní život a sousedské vztahy,
- zvýšit kvalitu a bezpečnost veřejného prostoru,
- ukázat alternativní způsoby využití ulic mimo dopravní funkci.

Mohou mít různou podobu – od jednorázových akcí (např. Den bez aut, pouliční slavnost) až po pravidelné „školní ulice“, kdy se v určitých časech uzavírá doprava v okolí škol. Často se využívají jednoduchá a dočasná opatření jako kužely, mobilní zábrany, mobiliář nebo herní prvky.

Koncept vznikl ve Velké Británii a rychle se rozšířil do dalších měst po celém světě jako nástroj taktického urbanismu a komunitního plánování. Viz také [Taktický urbanismus](#).

London Play

Plán dopravní obslužnosti

Strategický dokument, stanovuje způsob a rozsah zajištění VD v určitém území (např. v kraji nebo městě) tak, aby byly efektivně pokryty přepravní potřeby obyvatel. Obsahuje analýzu současného stavu dopravní nabídky a poptávky, návrh optimální sítě linek a jízdních řádů, způsob financování a opatření pro zajištění dostupnosti dopravy.

Podklad pro objednávání a koordinaci VHD, případně i drážní a jiné dopravy, kterou územní samospráva zajišťuje ve veřejném zájmu.

MD 2020

Plán mobility

Plán, jenž stanoví soubor vzájemně souvisejících opatření za účelem uspokojení současných a budoucích potřeb mobility jednotlivců i firem a institucí. Plány mobility lze vytvářet na úrovni regionů, městských aglomerací a jednotlivých měst, ale často vznikají též pro menší vymezené celky, jako jsou například univerzity, školy, nemocnice, průmyslové a administrativní areály či firmy s větším počtem zaměstnanců. Viz též [SUMP](#); [SULP](#); [Institucionální plán mobility](#).

SUMP

Plán péče chráněného území

Odborný a koncepční dokument ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

- vychází z údajů o dosavadním vývoji a současném stavu zvláště chráněného území,
- navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětu ochrany ve zvláště chráněném území, včetně zabezpečení zvláště chráněného území před nepříznivými vlivy z okolí v jeho ochranném pásmu.

AOPK

PLUMM

(Plánovač Udržitelné Městské Mobility), model, který pomáhá městům, obcím a krajům při plánování rozvoje mobility a výběru vhodných dopravních opatření.

Nástroj nabízí:

- přehled inovativních opatření s doloženými dopady na UM,
- kvantifikované výsledky z praxe,
- typy a zkušenosti z měst, kde již byla opatření realizována.

PLUMM tak podporuje rozhodování samospráv a přispívá k efektivnímu řešení dopravních problémů v souladu s Plány udržitelné městské mobility (SUMP). Je volně dostupný na webu: https://www.mobilita-ieep.cz/vystup_PLUMM/.

PLUMM

Plynulost dopravy

Jedná se o možnost dopravního proudu jet stálou rychlostí bez zastavování nebo výraznějšího zpomalování či zrychlování.

ČSN73

Pocitové mapy

Metoda participativního plánování, jež umožňuje sbírat názory a pocity obyvatel nebo návštěvníků o konkrétním místě či prostoru. Uživatelé pomocí digitálních nebo tištěných map zaznamenávají, kde se cítí bezpečně, kde naopak vnímají riziko (např. dopravní nehody, neosvětlená místa), kde je prostředí příjemné, atraktivní nebo naopak zanedbané.

Slouží jako doplňkový nástroj k technickým a statistickým datům a přináší pohled „zezdola“ – tedy zkušenost lidí, kteří daný prostor každodenně využívají.

Výstupy lze využít například při:

- plánování dopravní infrastruktury (např. identifikace nebezpečných míst pro chodce a cyklisty),
- úpravách veřejných prostranství,
- hodnocení kvality života ve městech,
- řízení návštěvnosti a zvyšování atraktivity turistických destinací.

Výsledkem bývá interaktivní mapa s vyznačením pozitivních a negativních lokalit, kterou mohou využívat města, dopravní plánovači nebo destinační management.

Stále častěji se využívají v kontextu smart city / smart region

přístupů, protože propojují digitální technologie s participací veřejnosti a podporují transparentní rozhodování.

Pánek

Politika územního rozvoje (PÚR)

Nejvyšší strategický dokument územního plánování státu. Určuje hlavní cíle, priority a rámec pro rozvoj území ČR a slouží k koordinaci územního plánování krajů a obcí. Cílem je podporovat UR území, tedy vyvážený vztah mezi hospodářským rozvojem, sociálními potřebami a ochranou ŽP.

Hlavní funkce PÚR ČR:

- vymezuje zásady a strategii územního rozvoje v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech,
- koordinuje rozvojové záměry celostátního významu, např. v dopravní a technické infrastruktuře,
- sjednocuje územní plánování s koncepcemi ministerstev, krajů a obcí,
- vytváří rámec pro navazující územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje krajů, územní plány obcí).

PÚR ČR vychází ze Strategie regionálního rozvoje ČR a z dalších vládních politik a strategií. Slouží jako nástroj pro koordinovaný, dlouhodobě udržitelný a obecně prospěšný rozvoj území státu.

STZ

Pomalý turismus

(angl. Slow tourism), klade důraz na pomalejší tempo, hlubší zážitky a větší respekt k místní kultuře a prostředí. Tento koncept se od tradičního masového turismu odlišuje tím, že se zaměřuje na kvalitu zážitků, nikoliv na kvantitu, a podporuje udržitelné a odpovědné cestování.

TOURD

Poptávka po dopravě

Vyjadřuje ochotu a potřebu uživatelů platit za dopravní služby a využívat je. Závisí na tzv. generalizovaných nákladech, tj. finanční cenu a cestovní čas. To, jak citlivě se poptávka mění v závislosti na ceně nebo jiných faktorech, vyjadřuje elasticita poptávky (viz [Elasticita](#)).

Poptávka po dopravě je odvozená poptávka – lidé a firmy nevyužívají dopravu sami o sobě, ale proto, že potřebují uskutečnit jinou činnost (např. cestu do práce, za službou, dodávku zboží apod.).

Je ovlivněna řadou faktorů: cena, fyzické charakteristiky (vlastnosti služby či specifické potřeby přepravované osoby), relativní ceny (tj. poměr cen) mezi jednotlivými druhy / operátory dopravy, příjem pasažéra, kvalita služby (frekvence, standard, komfort, spolehlivost, bezpečnost).

Faktory ovlivňující volbu dopravního prostředku:

1. Charakteristiky cestujícího (dostupnost/vlastnictví automobilu, řidičské oprávnění, struktura domácnosti, příjem, rozhodnutí učiněná jinde – nutnost používat auto v práci, odvézt děti do školy atd.), hustota osídlení;
2. Charakteristiky cesty (účel cesty, denní doba);

3. Charakteristiky dopravních zařízení (kvantitativní – relativní cestovní doba, relativní peněžní náklady, dostupnost a cena parkování; kvalitativní – pohodlí a snadnost, spolehlivost a pravidelnost, pocit bezpečí, bezpečnost).

Faktory ovlivňující specificky volbu jízdního kola:

1. Fyzické (kopcovitost, velikost města);
2. Demografické (věk, pohlaví, původ, úroveň vzdělání atd.);
3. Individuální postoje a ekologické přesvědčení (v rodině, v místě bydliště, na pracovišti, pocit bezpečí);
4. Dopravní politika (podpora používání automobilu, existence a kvalita cyklistické infrastruktury).

Více viz **Potenciál změny dopravního chování**.

ZDE, SUMP

Poptávková doprava

(Angl. Demand Responsive Transport, DRT), forma veřejné dopravy, která se neřídí pevným jízdním řádem, ale vypravuje se jen tehdy, když o ni cestující projeví zájem. Funguje na základě předchozí objednávky – například telefonem, přes aplikaci nebo u řidiče.

Cílem je zajistit dopravní obslužnost tam, kde by klasické pravidelné spoje nebyly efektivní (např. v menších obcích, ve večerních hodinách nebo o víkendech). Umožňuje tak spojit výhody VD s flexibilitou podobnou individuálnímu cestování.

Způsob, jak snížit náklady i emise, a přitom zachovat dostupnost dopravy pro obyvatele v méně vytižených oblastech.

PLUMM

Potenciál změny dopravního chování

Dopravní chování není neměnné, lze je ovlivnit cílenými opatřeními podporujícími udržitelnou mobilitu.

Patří sem:

- rozvoj spolehlivé VHD a přestupních uzlů,
- budování bezpečné pěší a cyklistické infrastruktury,
- regulace IAD (nízkoemisní zóny, zpoplatnění vjezdu, omezení parkování),
- podpora sdílených služeb (carsharing, bikesharing, e-scooter sharing),
- motivační kampaně a benefity pro uživatele udržitelné dopravy,
- integrované plánování území a dopravy pro zkrácení cest.

V ČR lze změnu chování podpořit informovaností (navigace, mapy, aplikace), dostupností ekologických alternativ (půjčovny kol, shuttle busy) i regulací v exponovaných oblastech (omezení vjezdu aut, bezemisní zóny). Cíleným působením na rezidenty i návštěvníky lze posunout modal split směrem k udržitelným formám mobility.

Brůhová

Princip znečišťovatel platí

Viz [Externí náklady \(externality\)](#).

Prvky bezbariérové infrastruktury

Hlavní prvky dopravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace zahrnují:

- Bezbariérová vozidla – nízkopodlažní autobusy, vlaky s nástupní plošinou, tramvaje a metro s upravenými vstupy.
- Infrastruktura – výtahy, rampy, vodící linie, akustická a vizuální signalizace, přístupné zastávky a nádraží.
- Služby asistence – pomoc při nástupu a výstupu, možnost objednání doprovodu na železnici nebo letišti.
- Speciální dopravní služby – tzv. sociální taxi nebo přeprava na objednávku určená osobám se sníženou mobilitou.
- Informační systémy – přizpůsobené vizuálním a akustickým potřebám (např. hlášení zastávek, kontrastní značení, mobilní aplikace).

Viz [Bezbariérovost](#).

V398

Předsunutá stopčára pro cyklisty (pro odbočení vlevo)

Prostor pro cyklisty je umístěn v čele jízdního pruhu na křižovatkách řízených semaforem. Cyklisté se tak mohou při čekání na zelenou předřadit před ostatní vozidla, díky čemuž lépe vidí do křižovatky a sami jsou lépe vidět, tudíž jim nehrozí boční srážka s vozidlem, které bude souběžně s cyklistou odbočovat. Zároveň může cyklista díky tomu vjíždět do křižovatky jako první, což také přispívá k jeho bezpečnějšímu průjezdu křižovatkou.

BESIP

Přejezd pro cyklisty

Slouží k příčnému překonání komunikací. Na rozdíl od jiných zemí jsou v ČR přejezdy pro cyklisty pouze vyznačeným korytem pro příčný přejezd vozovky, cyklista na přejezdu nemá přednost. Jedinou výjimkou jsou přejezdy pro cyklisty řízené světelným signalizačním zařízením (semaforem), kde cyklista jedoucí na signál „volno“ (zelená) má přednost před vozidly odbočujícími ze souběžné komunikace rovněž na signál „volno“ (obdobu odbočujících vozidel a přechodu pro chodce).

NOK

Přepavní výkon

Udává výsledek přepravy (přepravených osob a množství zboží) při daném dopravním výkonu – hodnotí tak vytiženost i efektivnost dopravy. Matematicky jde o součin dopravního výkonu a přepravních objemů.

Používá tyto jednotky:

- Osobokilometr (osobokm) – přeprava jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru. Součin dopravního výkonu (vzdálenosti ujeté dopravním prostředkem) a počtu přepravených osob. Přepavní výkon auta, které s jedním cestujícím ujede 100 km, a autobusu, který ujede se 100

cestujícími 1 km, je tak stejný.

- Tunokilometr (tkm) – přeprava jedné tuny zboží na jeden kilometr. Součin dopravního výkonu a hmotnosti nákladu.

ZDE

Přestupní terminál

Přestupní uzel mezi různými druhy dopravy s přestupem alespoň na jeden druh VHD, příp. k usnadnění přístupu cestujících využívajících individuální dopravu (motorovou či nemotorovou) k VHD. Terminálem není izolovaná zastávka VHD sloužící výhradně k nástupu a výstupu cestujících.

Je zpravidla vybaven prostorami sloužícími pro přechod mezi různými druhy dopravy, informačním systémem, případně dispečinkem. Zahrnuje plochy a stavby určené k zajištění pohodlí a nezbytné služby přímo zajišťované provozovatelem VD určené pro cestující – informace, odbavení cestujících, hygienické vybavení. U částí zázemí pro cestující, ve kterých jsou plánovány nebo budou realizovány komerční aktivity (např. občerstvení, denní tisk), je součástí terminálu pouze hrubá stavba, nikoliv vnitřní vybavení. Podlahová plocha vyčleněná pro komerční aktivity nesmí přesáhnout 25 % půdorysné plochy zázemí (budovy). Viz také [Parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu](#).

IROP

Prostor pro cyklisty = tzv. „předsunutá stopčára“

Je umístěn v čele jízdního pruhu na křižovatkách řízených semaforem. Cyklisté se tak mohou při čekání na zelenou předradit před ostatní vozidla, díky čemuž lépe vidí do křižovatky a sami jsou lépe vidět, tudíž jim nehrozí boční srážka s vozidlem, které bude souběžně s cyklistou odbočovat. Zároveň může cyklista díky tomu vjíždět do křižovatky jako první, což dále přispívá k jeho bezpečnějšímu průjezdu křižovatkou.

BESIP

Přístupný turismus

(angl. Accessible tourism), zaměřuje se na odstraňování fyzických, komunikativních a informačních bariér, aby byly turistické destinace a služby dostupné pro osoby s různými zdravotními potřebami, seniory a osoby s omezenou mobilitou. To zahrnuje bezbariérové přístupy, přizpůsobené ubytování, dopravu a informační materiály ve formátech přístupných pro různé druhy zdravotních omezení.

TOURD

PUMM

Viz [SUMP](#).

Push & Pull

Viz [Motivační a restriktivní opatření](#).

Regenerativní turismus

(angl. Regenerative tourism), zanechává destinaci v lepším stavu, než byla před návštěvou konkrétního návštěvníka. Na

rozdíl od udržitelného turismu, jež se zaměřuje na snižování negativních dopadů turismu a zároveň zvyšování ekonomických přínosů, si klade za cíl aktivně zlepšovat destinaci. Tzn. zvyšovat blaho jak místa, tak jeho obyvatel, nejen minimalizovat škody.

TOURD

Ride-sharing

Viz [Car-pooling](#).

Rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS)

Soubor technologií, postupů a služeb, které využívají informační a komunikační technologie (ICT) k efektivnějšímu řízení dopravy a mobilitních služeb. Cílem je zvýšit bezpečnost, plynulost, efektivitu a udržitelnost dopravy.

Klíčové oblasti rozvoje ITS:

- **Řízení dopravy v reálném čase** – inteligentní semaforey, dopravní senzory, monitorování hustoty dopravy a adaptivní řízení křižovatek.
- **Dopravní informace a navigace** – systémy poskytující cestujícím aktuální informace o dopravní situaci, jízdních řádech či zpožděních (např. aplikace IDOS, Google Maps, inteligentní zastávkové panely).
- **Bezpečnost dopravy** – systémy varování před nehodami, inteligentní kamerové systémy, eCall (automatické tísňové volání při nehodě).
- **Integrované platební a odbavovací systémy** – jednotné čipové karty, mobilní aplikace či bezkontaktní platby umožňující kombinaci více druhů dopravy.
- **Podpora elektromobility a alternativních pohonů** – chytré řízení dobíjecí infrastruktury a propojení s energetickými sítěmi (smart grids).
- **Logistika a nákladní doprava** – systémy pro sledování zásilek, optimalizaci tras a řízení městské logistiky.
- **Kooperativní a autonomní systémy (C-ITS)** – vývoj technologií umožňujících komunikaci mezi vozidly navzájem (V2V) a mezi vozidly a infrastrukturou (V2I).

Rozvoj ITS umožňuje lépe využívat stávající dopravní infrastrukturu bez nutnosti jejího výrazného rozšiřování, snižovat dopravní kongesci, emise a spotřebu energie. V oblasti ČR podporuje snadnější orientaci návštěvníků, multimodální plánování cest a atraktivitu destinací.

Rozvoj ITS je podporován evropským právním rámcem, zejména Směrnicí 2010/40/EU o rámci pro zavádění ITS, a navazujícími implementačními akty. V ČR je oblast řízena Národní strategií inteligentních dopravních systémů do roku 2030 (MD ČR). Viz také Inteligentní dopravní systém (ITS). MD 2021a

Rurální mobilita

Způsoby a možnosti pohybu osob a zboží ve venkovských (rurálních) oblastech, jež se vyznačují nižší hustotou osídlení, většími vzdálenostmi mezi sídly a omezenější nabídkou VD i služeb.

Zahrnuje:

- každodenní dojíždění ku práci, do škol, ke službám a za volnočasovými aktivitami,
- způsoby dopravního spojení mezi vesnicemi a městskými centry,
- přístup k dopravní infrastruktuře a dopravním službám v odlehlejších lokalitách.
- Typické výzvy rurální mobility:
- závislost na IAD,
- nedostatečné pokrytí VD (nízká frekvence spojů, horší návaznosti),
- sociální vyloučení osob bez přístupu k autu (senioři, mládež, nízkopříjmové skupiny).

Je důležitou součástí UR venkova a vyžaduje inovativní přístupy (např. sdílenou mobilitu, dopravu na zavolání, integrované dopravní systémy), které zajistí dostupnost, inkluzi a nižší environmentální dopady dopravy.

Junaid

Rurální turismus

Viz [Venkovský turismus](#).

Řízení poptávky po dopravě

Viz [Management mobility](#).

SDGs

(angl. Sustainable Development Goals), cíle udržitelného rozvoje. 17 globálních cílů, které byly přijaty OSN v rámci Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj a zaměřují se na klíčové výzvy jako vymýcení chudoby, zajištění kvalitního vzdělání, rovnost pohlaví, ochranu ŽP a podporu udržitelného ekonomického růstu. Jejich cílem je dosáhnout UR a zlepšení kvality života pro všechny do 2030.

OSN

Sdílená auta

Viz [Car-sharing](#).

Sdílená kola

Viz [Bike-sharing](#).

Sdílený prostor

(angl. Shared space), nový přístup ke zkldňování dopravy, jehož nejdůležitějším cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu. Podstatou je odstranit v co největší míře dopravní pravidla a nahradit je především pravidly sociálními. První pilotní projekty vykazují snížení počtu dopravních nehod a vysokou spokojenost zúčastněných.

Nápadným znakem je odstranění všech dopravních značek, semaforů a silničního značení, vymezení pěších i cyklických tras, a tak vzniká jediná společná dopravní úroveň. Cílem je využít tento prostor společně. Především jízda autem má být natolik uvědomělá, aby se stala součástí sociálního

a kulturního mechanismu, jemuž je třeba přizpůsobovat jízdní chování.

ZDE

Skleníkové plyny

Jako emise skleníkových plynů jsou označovány všechny emise, které přímo nebo nepřímo přispívají k oteplování atmosféry, tedy vodní pára, CO₂, CF₄, N₂O, freony, ozón.

ZDE

Slow City

Město, které se snaží podporovat dobré žp, např. tím, že poskytuje mnoho parků a používá jídlo, které se pěstuje v místní oblasti.

dictionary.cambridge.org

Slow food travel

Koncept cestování, který se soustředí na hlubší a smysluplnější zážitky spojené s místní gastronomií a kulinářskou kulturou. Tento přístup vychází z filozofie slow food, která byla založena v 80. letech v Itálii a klade důraz na kvalitu, čerstvost a udržitelnost potravin.

TOURD

Slow tourism

Viz [Pomalý turismus](#).

SMART

Akronym z anglických slov „Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Time-related“, popisuje vlastnosti chytrého plánu či projektu. To znamená, že plány a jejich cíle mají být „konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické, vztažené k času“.

SUMP

Smart City

Města, která realizují koncept strategického řízení města, obce nebo regionu, který využívá moderní technologie k zajištění kvalitního života obyvatel a k dosahování hospodářských a sociálních cílů. Cílem je zlepšení kvality života pomocí inovací a moderních technologií s využitím dat a digitální infrastruktury.

MMR

Smart destinace

Turistické oblasti, které využívají moderní technologie a data k optimalizaci zážitků návštěvníků a efektivní správě místních zdrojů. Tento přístup zahrnuje integraci digitálních nástrojů pro zlepšení udržitelnosti, personalizaci služeb a zajištění lepší kvality turismu.

TOURD

Smart Region

Region využívající moderní informační a komunikační technologie (ICT) k efektivnější správě, podpoře hospodářského růstu a zlepšení kvality života pro své obyvatele a návštěvníky. Klíčovými prvky jsou sběr, analýza a sdílení dat, které

vedou k optimalizaci zdrojů, snižování energetické náročnosti a environmentální zátěže, a k aktivnímu zapojení občanů do dění v regionu.

MMR

Smart Village

(Také „chytrý venkov“), koncept udržitelného rozvoje venkova, který vyvažuje ekonomické, sociální a environmentální aspekty života, a to pomocí komunikace, mezesektorové spolupráce, inovačních přístupů a silné občanské participace. Cílem je propojovat aktéry na venkově a mezi městem a venkovem k nalezení společných, inovativních a integrovaných řešení, která zlepšují kvalitu života obyvatel a podporují místní ekonomiku.

Hlavní složky:

- Udržitelná energetika: Podpora udržitelných energetických řešení a komunitní energetiky.
- Inteligentní plánování území: využití technologií pro efektivnější správu veřejné infrastruktury a územního plánování.
- Mobilita: Rozvoj chytrých řešení pro pohyb osob a věcí s ohledem na moderní způsoby dopravy.
- Digitální infrastruktura: Zajištění dostupnosti a využívání digitálních technologií obyvateli.

UJEP

Smart koncepce

Soubor přístupů a opatření, které využívají moderní technologie, digitální řešení a inovace k efektivnějšímu řízení a rozvoji měst, obcí a regionů. Cílem je zvyšovat kvalitu života obyvatel i návštěvníků, snižovat environmentální zátěž a podporovat udržitelný hospodářský rozvoj.

Je založena na propojení dat, technologií a participace obyvatel, což umožňuje chytřejší rozhodování v oblastech, jako jsou:

- Doprava a mobilita – ITS, sdílená mobilita, preference MHD, řízení dopravy v reálném čase, bezemisní zóny.
- Energetika a ŽP – chytré sítě (smart grids), úspory energií, obnovitelné zdroje, monitoring kvality ovzduší.
- Veřejné služby – e-government, chytrá správa města, digitalizace služeb, participativní plánování.
- Cestovní ruch – digitální navigace pro návštěvníky, mobilní aplikace s personalizovanými informacemi, dynamické řízení návštěvnosti atraktivit, chytrá infrastruktura (např. dobíjecí stanice pro e-mobilitu).

Není jen o technologiích, ale i o integrovaném a strategickém přístupu, který propojuje různé sektory a podporuje inovace, ale i o chytrých procesech. Klíčové je dále zapojení občanů a návštěvníků, aby řešení odpovídala jejich potřebám a zvyšovala kvalitu života i atraktivitu destinace.

MMR

Sociální turismus

(angl. Social tourism), specifická forma turismu, která zahrnuje podporu cestování seniorů, osob se zdravotním postižením, z různých sociálních a ekonomických skupin, včetně

těch, kteří mají omezené finanční prostředky nebo speciální potřeby.

TOURD

Soft mobilita

Soft mobilita v turismu označuje využívání ekologicky šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika, MHD či vlaková doprava. Cílem je minimalizace negativních dopadů na ŽP.

TOURD

Společenská efektivnost opatření

Vyjadřuje, do jaké míry přináší daný projekt či politika prospěch celé společnosti vzhledem k nákladům, které vyžaduje. Cílem je dosáhnout stanoveného cíle s co nejmenšími celospolečenskými náklady.

Jinými slovy, stát či veřejné instituce by měly podporovat takové projekty, které poskytují nejvyšší společenskou návratnost investic – tedy největší užitek pro obyvatele, ŽP i ekonomiku při daných zdrojích.

Metody hodnocení společenské efektivnosti:

- Analýza nákladů a přínosů (CBA)
- Multikriteriální analýza (MCA)
- Analýza efektivnosti nákladů (CEA)
- Doba návratnosti – měří, za jak dlouho se investované prostředky společnosti „vrátí“ v podobě přínosů.

ZDE

Společenská odpovědnost firem

Viz [CSR](#).

Spolujízda

Viz [Car-pooling](#).

Spotřeba energie v dopravě

Doprava je jedním z největších spotřebitelů energie – v EU představuje přibližně třetinu konečné spotřeby, přičemž dominantní podíl (okolo 90 %) připadá na silniční dopravu. Spotřeba zahrnuje nejen přímé spalování PHM, ale i výrobu a distribuci paliv a energii potřebnou pro výstavbu a provoz infrastruktury.

Hlavními faktory růstu spotřeby jsou nárůst nákladní přepravy a IAD, jež často převažují nad úsporami dosaženými technickým pokrokem u vozidel. Možnosti snižování spotřeby energie v dopravě zahrnují:

- Technická opatření (účinnější motory, lehčí konstrukce, elektromobilita),
- Změny chování uživatelů (ekojízda, sdílení aut, omezení krátkých jízd),
- Rozvoj UM (přesun části přeprav z aut na železnici, veřejnou dopravu, cyklistiku a chůzi),
- Ekonomická a regulační opatření (zpoplatnění silnic, zdanění paliv, obchod s emisemi),
- Logistiku a plánování (lepší vytižení vozidel, kratší trasy),

- Alternativní paliva.

Spotřeba energie v dopravě úzce souvisí s emisemi skleníkových plynů a je klíčovým tématem evropské klimatické a dopravní politiky, zejména v rámci Zelené dohody pro Evropu a balíčku Fit for 55.

Eurostat

Stakeholder

Viz [Zainteresovaná strana](#).

Stezka pro cyklisty

Viz [Cyklistická stezka](#).

Strategický plán rozvoje

Dlouhodobý koncepční dokument, stanovuje vizi, cíle a priority rozvoje určitého území (obce, města, regionu nebo MAS). Vychází z analýzy současného stavu, potřeb a potenciálu území a navrhuje opatření a nástroje k jejich naplnění. Cílem je koordinovat rozvoj v ekonomické, sociální i environmentální oblasti, zajistit udržitelný růst a zlepšit kvalitu života obyvatel. Základ pro rozhodování, přípravu investic a čerpání dotačních prostředků (např. z fondů EU).

MMR 2015

Strojové učení

(angl. Machine Learning, ML), soubor metod, které umožňují z dat odhalovat vzory a vytvářet prediktivní modely i v situacích, kdy konvenční statistické postupy narážejí na své limity. V oblasti udržitelné dopravy a CR se ML uplatňuje zejména při práci s velkoobjemovými a heterogenními daty (big data), například ze senzorů, mobilních telefonů, dopravních aplikací nebo online recenzí (pomocí zpracování přirozeného jazyka). Tyto metody umožňují analyzovat chování cestujících, optimalizovat dopravní toky, předpovídat poptávku nebo vyhodnocovat environmentální dopady. Na rozdíl od tradičních statistických přístupů dokáží efektivně zpracovávat nelineární vztahy a vysokou dimenzionalitu dat, a tím poskytovat prakticky využitelné nástroje pro rozhodování. Viz také [Big data](#); [Zpracování přirozeného jazyka](#).

JTL

SULP

(angl. Sustainable Urban Logistic Plan), plán udržitelné městské logistiky, strategický dokument zaměřený na řízení nákladní dopravy ve městech. Je doplňkem k SUMP, ale soustředí se výhradně na oblast logistiky a zásobování.

Cílem SULP je:

- snížit negativní dopady nákladní dopravy na ŽP (emise, hluk, kongesce),
- zvýšit efektivitu zásobování měst a poslední míle,
- vyvážit zájmy různých aktérů – dopravců, obchodníků, samosprávy i obyvatel,
- podpořit využívání čistých vozidel a inovativních řešení (cargo kola, mikrodepa, noční zásobování).

Zahrnuje analýzu současného stavu, návrh konkrétních

opatření (např. vyhrazené pruhy pro zásobování, časová okna vjezdu do centra, záchranná logistická centra), harmonogram a návrh financování.

EK doporučuje, aby velká města připravovala SULP jako součást strategického plánování dopravy a logistiky. V ČR zatím SULP nejsou plošně zavedeny, objevují se v rámci pilotních projektů. Do budoucna se očekává jejich širší využití, protože efektivní řízení městské logistiky je klíčové pro UM i kvalitu života obyvatel. Viz také [City logistika](#).

EK 2024

SUMP

(angl. Sustainable Urban Mobility Plan), Plán udržitelné městské mobility (PUMM). Strategický dokument, který dlouhodobě stanovuje cíle, opatření a akční kroky vedoucí k UM v městských a příměstských oblastech. Usiluje o efektivní a bezpečnou dopravu, šetrnou k ŽP a dobře provázanou s územním plánováním a energetickými koncepcemi.

Je založen na principech integrovaného plánování: zapojení širokého spektra aktérů (samospráva, odborníci, veřejnost), koordinace mezi druhy dopravy a provázání s dalšími politikami (územní rozvoj, životní prostředí, zdraví, energetika).

Hlavní přínosy:

- podpora udržitelných forem dopravy (chůze, cyklistika, veřejná doprava),
- snížení emisí a hluku z dopravy,
- zvýšení bezpečnosti a kvality života ve městech,
- posílení dostupnosti služeb a atraktivity měst pro obyvatele i návštěvníky.

Představuje posun od tradičního dopravního plánování zaměřeného především na infrastrukturu a kapacitu silnic k systémovému řízení mobility s důrazem na udržitelnost a kvalitu života.

SUMP

SWOT analýza

Jedna z nejčastěji používaných analýz pro strategické plánování. Identifikuje a hodnotí problematiku ze 4 úhlů pohledu:

- Strengths (silné stránky)
- Weaknesses (slabé stránky)
- Opportunities (příležitosti)
- Threats (hrozby)

Běžně se používá při projektovém řízení, hodnocení jakéhokoliv tématu a problému a pro řízení měst, krajů a jejich organizací.

MMR

Školní ulice

Viz [Playstreets](#).

Taktický urbanismus

Přístup k rozvoji měst využívající rychlé, nízkonákladové a často dočasné zásahy do veřejného prostoru s cílem testovat nové nápady, zvýšit kvalitu života a zapojit veřejnost

do rozhodování.

Používá širokou škálu nástrojů, jako je venkovní mobiliář, přenosné kontejnery s rostlinami, dopravní zábrany (kužely, sloupky, bariéry) či malby na vozovce. Intervence mohou mít i přechodný charakter, například školní ulice (viz **Playstreets**), pouliční slavnosti nebo dny bez aut.

Hlavním přínosem je možnost rychle ověřit, jak navrhovaná opatření fungují v praxi, a na základě zkušeností je případně převést do trvalých urbanistických řešení. Posiluje participaci – obyvatelé se přímo podílejí na tvorbě veřejného prostoru, což zvyšuje jejich zájem a odpovědnost za místo, kde žijí. Podporuje UM tím, že rozšiřuje prostor pro chodce a cyklisty a omezuje dominanci IAD.

Vallance

Telematika

Výraz „telematika“ se skládá z pojmů telekomunikace a informatika a je založen na integraci těchto dvou technologických oblastí. Cílem je poskytování údajů k řízení provozu a informování.

Důležitou oblastí pro využití telematických aplikací je řízení provozu s následujícím využitím:

- plánování jízd a navigace,
- řízení dopravních toků světelnými signály a měnitelnými dopravními značkami,
- řízení v případě poruch a nouzových situací,
- kontrola provozu,
- řízení vozidla,
- poskytování speciálních služeb pro užitkové vozy a MHD,
- elektronické vybírání poplatků a
- podpora speciálních bezpečnostních opatření.
- V oblasti osobní dopravy přichází v úvahu poskytování těchto služeb s pomocí telematických aplikací:
- průběžné informování o jízdním řádu MHD,
- bezhotovostní platby,
- spolehlivé informování o dopravní situaci a navigace,
- automatické řízení vozidla,
- řízení provozu,
- optimální propojení jednotlivých druhů dopravy.

Důležitou aplikací v MHD jsou systémy řízení dopravy, umožňující např. včas zjistit poruchu provozu a v průběhu jejího odstraňování informovat cestující. Systém též umožňuje lepší zajištění přípojů jiných druhů dopravy. Telematické aplikace podporují i nasazování potřebného množství vozidel.

ZDE

Tichý turismus

(angl. Silent tourism), taková forma cestovního ruchu, která klade důraz na klid a ticho a nabízí klid a únik z hektického tempa moderního života. Tento trend představuje alternativu přeplněných turistických destinací a umožňuje jednotlivcům se odpoutat od každodenního spěchu. Zahnuje aktivity, jako jsou wellness pobyty zaměřené na meditaci, ubytování v klidných hotelech pro odpočinek a regeneraci a výlety do

přírody bez digitálních technologií.

TOURD

Transit-oriented development (TOD)

Urbanistický a dopravní koncept propojující rozvoj městského prostoru s dostupností kvalitní VD. TOD podporuje výstavbu obytných, komerčních i veřejných funkcí v těsné blízkosti dopravních uzlů (např. železničních stanic, stanic metra nebo zastávek rychlé tramvaje), aby se co nejvíce cest realizovalo udržitelnými dopravními prostředky.

Základní principy TOD:

- Kompaktní zástavba – vyšší hustota obytných a komerčních objektů v okolí dopravních uzlů.
- Mix funkcí – propojení bydlení, práce, služeb a volnočasových aktivit v jedné lokalitě.
- Pěší a cyklistická dostupnost – bezpečná a krátká docházková vzdálenost k zastávkám VD.
- Minimalizace závislosti na IAD – omezení parkovacích kapacit, podpora sdílené mobility a bezemisní dopravy.
- Vazba na veřejný prostor – kvalitní urbanistické řešení, které podporuje sociální interakci a atraktivní prostředí.

Přináší ekonomické, sociální i environmentální přínosy: zvyšuje efektivitu VD, omezuje dopravní kongesce a emise, posiluje kvalitu života v městech a podporuje udržitelný CR díky lepší dostupnosti turistických cílů veřejnou dopravou.

V evropském kontextu je TOD součástí politik udržitelné městské mobility (SUMP) a zapadá do cílů Zelené dohody pro Evropu.

Yang

Turistická trasa

Značená turistická trasa určená pro specifické formy aktivního CR (např. pro pěší, cyklisty, jezdce na koních, běžkaře, vodáky, případně i pro vozičkáře). Trasa je vymezena začátkem a cílovou destinací cesty, příp. napojením na další existující trasu, zastávkami a místy k navštívení.

Je zabezpečena značením ve spolupráci s KČT a zároveň je zabezpečena její údržba (zejm. udržování jejího povrchu, průchodnosti a zamezení jejího znečišťování). Značení je vytvořeno v souladu s ČSN 01 8025 Turistické značení. V případě značení turistických tras nebo přetrasování je nutná spolupráce s KČT.

IROP

Turistické informační centrum (TIC)

Styčný bod v destinaci cestovního ruchu, kde jsou turistům poskytovány základní informace o dané destinaci a jejím okolí, příp. kde jsou zprostředkovávány služby související s CR. TIC je viditelně označeno mezinárodním symbolem bílého písmena „i“ v zeleném poli.

IROP

Turistifikace

Proces, při němž se určitá oblast postupně přizpůsobuje potřebám turistů, často na úkor základních funkcí sídla

a potřeb místních obyvatel. Vysoká atraktivita a intenzivní rozvoj CR vede k tomu, že služby, infrastruktura i prostorové uspořádání se orientují primárně na návštěvníky. Tento proces může mít za následek vytlačování původních obyvatel, změnu charakteru místní komunity či upozadění běžného každodenního života. Turistifikace tak proměňuje sídlo z prostoru plnicího obytné, obslužné či hospodářské funkce na destinaci cestovního ruchu.

Pásková

Turistofobie

(angl. Touristphobia), vyjadřuje negativní postoj a odpor místních obyvatel k turistům. Tento jev se často vyskytuje v oblíbených turistických destinacích, kde vysoký příliv návštěvníků způsobuje problémy jako přeplnění, zvýšené životní náklady, znečištění, ničení místní kultury a infrastruktury, což vede k nespokojenosti místních obyvatel. Viz také **Turismusfobie**.

TOURD

Turismusfobie

Strach nebo odpor vůči turismu jako fenoménu. Zahrnuje širší kontext než turistofobie, protože se zaměřuje nejen na samotné turisty, ale na celý turismus jako průmysl a jeho dopady na společnost a životní prostředí. Viz také **Turistofobie**.

TOURD

Tvrdá opatření v dopravě

Tvrdá opatření představují infrastrukturní zásahy v dopravě, jejichž cílem je zlepšení kapacity, bezpečnosti a funkčnosti dopravního systému. Zahrnují zejména výstavbu, modernizaci a rozšiřování dopravní infrastruktury (např. silnic, železnic, cyklostezek, přestupních uzlů) či zavádění nových dopravních prostředků a služeb. Na rozdíl od měkkých opatření (např. informační kampaně, motivační programy, tarifní politiky) jsou tvrdá opatření finančně i časově náročnější, ale přinášejí dlouhodobé a systémové změny v organizaci dopravy. Viz také [Měkká opatření v dopravě](#).

ZDE

Udržitelná mobilita

(angl. Sustainable Mobility), koncept dopravy založený na principech UR.

Dopravní systém je udržitelný, pokud:

- zajišťuje dostupnost a mobilitu způsobem, který je v souladu se zdravím lidí, ochranou ekosystémů a podporuje spravedlnost mezi generacemi,
- je cenově dostupný, efektivní a spravedlivý, nabízí volbu mezi různými druhy dopravy a podporuje ekonomickou konkurenceschopnost i vyvážený regionální rozvoj,
- omezuje emise a produkci odpadů, využívá obnovitelné zdroje energie a minimalizuje negativní dopady na území, ŽP a kvalitu života.

Cílem je vytvářet dopravní systémy, které podporují zdraví, šetrně využívají zdroje a zároveň zajišťují efektivní a spravedlivý přístup k dopravě pro všechny. Viz také **Udržitelný rozvoj; Udržitelný dopravní systém**.

Brůhová

Udržitelný turismus

(angl. Sustainable tourism), taková forma turismu, která plně zohledňuje své současné i budoucí ekonomické, sociální a environmentální dopady a řeší potřeby návštěvníků, průmyslu, ŽP a hostitelských komunit. Viz také **Udržitelný rozvoj**.

UNWTO

Udržitelný dopravní systém

Zajišťuje mobilitu lidí a zboží způsobem šetrným k ŽP, ekonomicky efektivním a sociálně spravedlivým. Z environmentálního hlediska je udržitelný tehdy, pokud:

- míra využívání obnovitelných zdrojů nepřesahuje možnosti jejich přirozené obnovy,
- míra využívání neobnovitelných zdrojů je kompenzována rozvojem alternativních a obnovitelných zdrojů,
- míra znečištění a emisí nepřekračuje asimilační kapacitu ŽP.

Současné musí podporovat sociální spravedlnost (rovný přístup k mobilitě), zdraví obyvatel a kvalitu života, a zároveň přispívat k dlouhodobé ekonomické stabilitě a konkurenceschopnosti.

ECMT

Udržitelný rozvoj (UR)

(angl. Sustainable Development). Koncept UR byl poprvé systematicky formulován ve zprávě OSN Naše společná budoucnost v 1987 (tzv. Brundtland Report).

Definice zní:

„Trvalý rozvoj je takový rozvoj, který uspokojuje potřeby současných generací, aniž by ohrožoval schopnost budoucích generací uspokojovat své vlastní potřeby.“

Tento rámec se stal základem pro Agendu 21 a později pro Cíle udržitelného rozvoje (viz SDGs), které v roce 2015 přijala OSN jako univerzální akční plán pro období do roku 2030. UR je založen na třech pilířích:

- sociálním – spravedlnost a rovné příležitosti uvnitř i mezi generacemi,
- ekologickém – ochrana ŽP a odpovědné využívání zdrojů,
- ekonomickém – prosperita, hospodářský růst a efektivita.

Někdy se doplňuje také čtvrtý pilíř – institucionální, jež zdůrazňuje význam dobrého vládnutí, účinných institucí, právního státu a participace veřejnosti.

V EU je UR zakotven jako jeden ze základních cílů, prostřednictvím Strategie udržitelného rozvoje EU a zejména Zelené dohody pro Evropu, která má za cíl dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. EU také aktivně implementuje Agendu 2030 OSN a její cíle (SDGs) do evropských i národních strategií. Viz také [SDGs; Zelená dohoda pro Evropu](#).

ZDE

Udržitelný turismus

Udržitelný turismus se, podobně jako odpovědný turismus, zaměřuje na maximalizaci pozitivních dopadů turismu na společnost, ŽP a ekonomiku. Vztahuje se na celé odvětví

turismu a klade důraz na dodržování principů UR na systémové úrovni. Zatímco odpovědný turismus klade důraz na odpovědnost jednotlivců, udržitelný turismus vyžaduje, aby se principy udržitelnosti integrovaly do všech aspektů odvětví, včetně politik, strategií a provozních postupů.

TOURD, CRVS

Uhlíková stopa

Je měřítkem dopadu společnosti, osoby či výrobku na ŽP. Měří množství skleníkových plynů, které jsou uvolněny do atmosféry v důsledku činností člověka. Vyjadřuje se v ekvivalentu oxidu uhličitého (CO₂e).

TOURD

Urbanismus

Obor zabývající se plánováním, organizací a utvářením měst a sídel s cílem zajistit jejich funkčnost, estetiku, udržitelnost a kvalitu života obyvatel. Propojuje aspekty architektury, dopravy, ŽP, sociologie a ekonomiky a hledá optimální rovnováhu mezi potřebami lidí a prostorem, ve kterém žijí.

Hlavní úkoly urbanismu:

- Prostorové plánování – určování funkčního využití území (bydlení, práce, rekreace, doprava, veřejné služby).
- Organizace dopravy a mobility – integrace silniční, železniční, cyklistické a pěší infrastruktury, důraz na udržitelnou dopravu.
- Ochrana životního prostředí – začleňování zelených ploch, hospodaření s vodou, adaptace na klimatickou změnu.
- Kvalita veřejného prostoru – tvorba atraktivních náměstí, ulic a parků podporujících sociální interakce.
- Estetika a identita města – zachování kulturního dědictví a podpora místního charakteru.
- Sociální a ekonomická udržitelnost – dostupné bydlení, funkční mix služeb a spravedlivý přístup k městským zdrojům.

Je úzce spjat se strategiemi UR a smart city, protože rozhodnutí o podobě městského prostoru mají dlouhodobý dopad na dopravní chování, energetickou náročnost i kvalitu života. Viz [Udržitelný rozvoj](#); [Dopravní chování](#).

Gehl

Územní plán (ÚP)

Základní dokument, který určuje, jak lze území obce využívat a rozvíjet. Stanovuje urbanistickou koncepci, vymezuje zastavitelné a nezastavitelné plochy, určuje jejich funkční využití (bydlení, doprava, zeleň, průmysl apod.) a základní regulaci zástavby.

Závazný podklad pro rozhodování o výstavbě a rozvoji území. Je důležitým nástrojem pro koordinaci veřejných i soukromých investic.

Územní plánování je upraveno stavebním zákonem (č. 283/2021 Sb., účinný postupně od roku 2024). Ten vymezuje povinnost obcí zpracovávat ÚP a stanoví jejich obsah i proces schvalování.

V oblasti dopravy ÚP určuje koridory pro dopravní stavby (silnice, železnice, cyklostezky), řeší napojení obce na širší dopravní síť a podporuje UM.

Pro CR vymezuje plochy pro rekreaci, turistickou infrastrukturu a chrání přírodní a kulturní hodnoty klíčové pro atraktivitu destinace.

ÚP je závazným rámcem pro strategické a dopravní dokumenty obcí a krajů (např. SUMP, generely dopravy, rozvojové strategie). Ty musí být s ÚP v souladu, aby se předešlo konfliktům mezi rozvojem a ochranou prostředí.

STZ

Velkoplošná zvláště chráněná území (VZCHÚ)

V ČR se jedná o NP a CHKO. Rozsáhlé oblasti s harmonicky utvářenou krajinou, významným podílem přírodních ekosystémů a případně s dochovanými památkami historického osídlení. Hospodářské využívání probíhá podle odstupňovacích zón ochrany, které zajišťují udržování a zlepšování přírodního stavu a ekologických funkcí území. CHKO se vyhláší vládním nařízením, zatímco NP jsou vyhlášeny zákonem.

AOPK

Venkovský turismus

Také rurální turismus, forma turismu zaměřená na návštěvu a pobyt ve venkovských oblastech, jež umožňuje návštěvníkům zažít život na venkově, včetně jeho kultury, tradic a přírodních krás, a zahrnuje aktivity jako návštěvy farem, turistiku v přírodě a ochutnávky místních produktů. Viz také [Rurální turismus](#).

TOURD

Veřejná infrastruktura CR

Nepodnikatelská/nezisková infrastruktura sloužící návštěvníkům a rezidentům; představuje základní nabídku destinace, na kterou navazují další investice a rozvojové priority v území.

Veřejná infrastruktura CR je zpravidla přístupná bez omezení. Případné zpoplatnění užívání této infrastruktury slouží pouze k pokrytí jejího provozu a její údržby, neslouží k výdělečné činnosti (zisku). Pro potřeby výzvy IROP se mezi veřejnou infrastrukturu CR řadí odpočívadla, parkoviště, sociální zařízení, veřejná infrastruktura pro vodáckou a vodní turistiku / rekreační plavbu, turistické trasy a jejich značení, navigační systémy a TIC.

IROP

Veřejné prostranství

Všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Viz také [Veřejný prostor](#).

IROP

Veřejný prostor

Část městského či obecního prostředí, která je volně přístupná všem lidem bez omezení vlastnickými právy a slouží k široké škále činností – pohybu, setkávání, rekreaci, kulturním, společenským i hospodářským aktivitám. Patří sem zejména ulice, náměstí, parky, nábřeží, pěší zóny či veřejně přístupné prostranství před budovami.

Hlavní funkce:

- Dopravní a komunikační – umožňuje pohyb chodců, cyklistů, VH i automobilů.
- Sociální a kulturní – poskytuje místo pro setkávání, interakce, akce a společenský život.
- Ekologická – zeleň, vodní prvky a další přírodní složky, které přispívají ke kvalitě ovzduší, mikroklimatu a biodiverzitě.
- Ekonomická – podporuje podnikání (např. trhy, gastronomie, služby) a přispívá k atraktivitě města pro ČR.
- Symbolická a estetická – odráží identitu města či obce, jeho historii a kulturní hodnoty.

Kvalitní veřejný prostor se vyznačuje bezpečností, dostupností, inkluzivitou a atraktivitou. Je navržen tak, aby podporoval aktivní mobilitu, sociální soudržnost a zdravé ŽP. V současném urbanismu je vnímán jako klíčový prvek UR měst a obcí.

UURb

Vizuální smog

Označuje přemíru rušivých prvků, jako jsou billboardy, reklamy nebo nevhodná architektura, které mohou narušit estetiku destinace a snižovat kvalitu turistického zážitku či kvalitu života místních obyvatel.

TOURD

Vozidla na alternativní pohon

Silniční vozidla, která využívají jiný zdroj energie než tradiční fosilní paliva (benzín a nafta), s cílem snížit emise skleníkových plynů, znečišťujících látek a závislost na ropě. Patří sem široké spektrum technologií, které se liší způsobem ukládání a přeměny energie i úrovní environmentálních přínosů.

Hlavní typy:

- Elektromobily (BEV) – poháněné výhradně elektřinou uloženou v trakčních bateriích.
- Hybridní a plug-in hybridní vozidla (HEV, PHEV) – kombinují spalovací motor a elektromotor, přičemž plug-in hybridy umožňují dobíjení z externí sítě.
- Vozidla na vodíkový pohon (FCEV) – využívají palivové články, které přeměňují vodík na elektřinu přímo ve vozidle.
- Vozidla na stlačený či zkapaletný zemní plyn (CNG, LNG) – používají metan v plynném nebo kapalném stavu, příp. jeho obnovitelnou variantu (biometan).
- Vozidla na zkapaletný ropný plyn (LPG) – využívají směs propanu a butanu, která má nižší emise než tradiční paliva.
- Vozidla na biopaliva – poháněná palivy vyrobenými z biomasy (např. bioethanol, bionafta).
- Vozidla na syntetická a e-paliva – využívají paliva vyráběná

z obnovitelných zdrojů energie.

Představují klíčový nástroj dekarbonizace dopravy a snižování závislosti na fosilních palivech. Jejich rozšíření je podporováno legislativou, zejm. prostřednictvím:

- Nařízení EU 2019/631 o stanovení emisních limitů pro nové osobní automobily a dodávky,
- Nařízení EU 2023/1804 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR),
- Směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (dosud v platnosti jako přechodový rámec).

Rozvoj vozidel na alternativní pohon vyžaduje souběžný rozvoj infrastruktury (dobíjecí a plnicí stanice) a podporu spotřebitelské poptávky prostřednictvím dotací, daňových úlev nebo zvýhodněného parkování.

AFIR

Vozokilometr

Viz [Dopravní výkon](#).

Vyhrazený pruh pro cyklisty

Viz [Cyklistický pruh](#).

Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy a jízdní kola

Dopravní opatření, kdy je část vozovky vyčleněna výhradně pro vybrané druhy dopravy – zejm. autobusy VHD a jízdní kola. Mají zlepšit plynulost a rychlost provozu hromadné a nemotorové dopravy, zvýšit jejich atraktivitu a podpořit UM ve městech.

Označují se svislým a vodorovným dopravním značením. Jejich využívání může být časově omezeno (např. pouze v dopravní špičce) nebo trvalé. Některé pruhy umožňují vjezd i dalším vozidlům, například taxi nebo vozidlům složek IZS.

IROP

Zainteresovaná strana

Jednotlivec, skupina nebo organizace, která je dotčena navrhovaným projektem nebo může projekt a jeho realizaci ovlivnit. Tento pojem zahrnuje širokou veřejnost a též řadu dalších skupin (např. podnikatele, správní úřady a zájmové skupiny).

Jedním z hlavních rysů udržitelného (integrovaného) plánování je zapojování všech zainteresovaných stran v co nejranější fázi tvorby strategií, plánů a projektů (viz [Participace; Stakeholder](#)).

SUMP

Zásady územního rozvoje (ZÚR)

Nástroj územního plánování na úrovni kraje, který vymezuje základní požadavky na uspořádání a využití území v souladu s UR. Jsou závazné pro pořizování ÚP obcí a slouží jako rámec pro koordinaci rozvojových záměrů veřejné správy i soukromých subjektů v rámci celého kraje.

ZÚR:

- vymezují plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby a dopravní či technickou infrastrukturu nadmístního významu,
- určují základní podmínky pro rozvoj sídelní struktury a ochranu hodnot území (např. krajiny, přírody a kulturního dědictví),
- zajišťují koordinaci mezi rozvojovými záměry obcí a širšími strategickými cíli kraje či státu.

ZÚR navazují na Politiku územního rozvoje a rozpracovávají její cíle do konkrétních podmínek daného kraje. ZÚR pořizuje krajský úřad a schvaluje krajské zastupitelstvo. ZÚR musí být v souladu s PÚR.

STZ

Zelená a modrá infrastruktura

Viz [Modrozelená infrastruktura](#).

Zelená dohoda pro Evropu

(angl. European Green Deal), strategický plán EU zaměřený na dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a současně na podporu udržitelného hospodářského růstu.

Cílem je propojit ochranu klimatu s ekonomickým rozvojem, vytvářením pracovních míst a posilováním konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Podporuje inovace, investice do čistých technologií, oběhové hospodářství a zelenou infrastrukturu.

Hlavní oblasti zaměření:

- Snížení emisí skleníkových plynů a přechod na obnovitelné zdroje energie,
- Zvyšování energetické účinnosti v průmyslu, dopravě a stavebnictví,
- Ochrana biodiverzity a přírodních zdrojů,
- Podpora udržitelného zemědělství a mobility,
- Transformace ekonomiky směrem k nízkouhlíkovému růstu.

Zdůrazňuje spravedlivý a inkluzivní přechod – zajišťuje, aby přechod k zelené ekonomice nepřinesl ztráty regionům a komunitám závislým na tradičních odvětvích.

Součástí je Fond pro spravedlivou transformaci (Just Transition Fund), který podporuje nová pracovní místa, re-kvalifikace a regionální rozvoj.

EK

Zelený marketing

(angl. Green Marketing), praxe, při které firmy propagují své produkty nebo služby tím, že zdůrazňují jejich ekologické přínosy a šetrnost k ŽP. Zaměřuje se na oslovování zákazníků, kteří preferují udržitelné a ekologicky odpovědné volby.

TOURD

Zelený turismus

(angl. Green tourism), taková forma turismu, která se zaměřuje primárně na minimalizaci negativních dopadů na přírodu a ŽP. Na rozdíl od udržitelného turismu je více orientovaný na ekologické praktiky, jako jsou ochrana přírodních zdrojů a snižování environmentální stopy.

TOURD

Zero Waste principy

Strategie a praktiky zaměřené na snahy o maximální recyklaci, minimalizaci odpadu a snížení spotřeby, přičemž výrobky jsou navrženy tak, aby mohly být opakovaně použity, opraveny nebo recyklovány a vráceny zpět do přírody nebo na trh.

TOURD

Zklidněná zóna

Vymezená oblast nebo komunikace, kde je doprava organizována a stavebně upravena tak, aby podporovala nižší rychlosti vozidel a zohledňovala potřeby zranitelných účastníků silničního provozu, zejména chodců a cyklistů. Typickými prvky jsou snížené rychlostní limity (obvykle 30 km/h nebo méně), zpomalovací prvky (práh, šikana, kruhové objezdy malého průměru), rozšířené chodníky, přechody pro chodce, zelené pásy nebo mobiliář, jež posiluje pobytovou funkci ulice.

Cílem je zvýšení bezpečnosti, snížení hluku a emisí z dopravy, zlepšení kvality veřejného prostoru a podpora aktivní mobility. Zároveň přispívají ke zvyšování atraktivity městského prostředí a kvality života obyvatel a v kontextu CR podporují příjemnější prostředí pro návštěvníky.

CDV

Zklidňování dopravy

Opatření ke zklidňování dopravy si kladou především tyto cíle:

- pokles rychlosti provozu a s ním související zvýšení bezpečnosti,
- přesunutí tranzitní dopravy,
- zvýšení kvality městského prostředí a života,
- snižování dopadů dopravy na ŽP.

Bezpečnost dopravy se zvyšuje při nízkých rychlostech, zejména pro účastníky nemotorizované dopravy. Snižování emisí škodlivin a hluku nezávisí pouze na jízdní rychlosti, ale i na způsobu jízdy. Cílem opatření je dosažení co nejplynulejšího způsobu jízdy při nízkých rychlostech.

Patří sem zřizování zón s omezenou rychlostí (např. 30 km/h), úprava přednosti v jízdě („přednost zprava“) a zavádění pěších zón.

Ke stavebním opatřením patří zejm. konstrukční změny, např. vyosení, zúžení, dělicí ostrůvky, zpomalovací prahy, příčné a diagonální uzavírky a zřizování malých kruhových objezdů.

Dlouhodobým cílem musí být zvyšování přijatelnosti omezení rychlosti, zejména informováním o pozitivních efektech opatření.

CDV

Znečišťovatel platí

Viz [Externí náklady \(externality\)](#).

Zonace chráněných území

Nástroj ochrany přírody, který rozděluje území na části s různým stupněm ochrany a odlišným režimem hospodaření. Cílem je sladit zachování nejceněnějších přírodních hodnot s udržitelným využíváním krajiny. Rozlišuje se zejména u NP a CHKO, kde stanoví jasná pravidla péče a využívání území.

Národní parky (NP) – § 17 zákona

Pro NP se **povinně zpracovává zonace**.

Rozlišují se 4 zóny:

I. zóna – nejprísnejší ochrana

Území s dochovanými přírodními ekosystémy nebo částmi málo dotčenými člověkem. Hlavní cíl: ponechání přirozenému vývoji. Omezeny či zakázány hospodářské činnosti.

II. zóna – řízená ochrana

Území s přírodě blízkými ekosystémy, které vyžadují aktivní péči člověka. Provádí se šetrné hospodaření a zásahy k podpoře druhů a stanovišť.

III. zóna – harmonické využívání krajiny

Kulturní krajina s převahou hospodářských činností, které ale nesmí ohrozit ochranu NP. Vhodná pro šetrný turismus a tradiční hospodaření.

IV. zóna – zázemí národního parku (zavedena novelou v roce 2017). Slouží pro rozvoj obcí a infrastruktury uvnitř NP.

Přesto podléhá regulacím, aby nedocházelo k ohrožení předmětů ochrany. Zonaci národních parků schvaluje vláda ČR na návrh MŽP.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO) – § 27 zákona

V CHKO se zonace dělí na **4 zóny odstupňované ochrany přírody**:

I. zóna – nejceněnější přírodní ekosystémy (rezervace, pralesy, rašeliniště apod.), nejprísnejší ochrana.

II. zóna – přírodě blízké ekosystémy s menší mírou zásahu člověka, s cílem zachovat přírodní charakter.

III. zóna – území hospodářsky využívaná, ale s přírodním rázem.

IV. zóna – silně pozmeněná území (sídla, průmysl, intenzivní zemědělství).

Zonaci CHKO vyhláší vláda při zřízení CHKO; případné změny může udělat MŽP.

Národní přírodní rezervace (NPR) a přírodní rezervace (PR)

Tyto menší typy chráněných území nemají zonaci v klasickém smyslu.

Ochrana se provádí plošně na celém území rezervace.

AOPK

Zóna pro cyklisty

V místech, vyznačených dopravní značkou zóna pro cyklisty, mohou cyklisté využívat vozovku v celé její šířce. Jiná vozidla mohou vjet do cyklistické zóny pouze tehdy, pokud jsou vyznačena ve spodní části dopravní značky. V cyklistické zóně smí případně řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h.

BESIP

Zpoplatnění komunikací

Nástroj, kdy uživatel platí poplatek přímo za využívání určité dopravní infrastruktury v konkrétním čase a místě. Na rozdíl od daní, které jsou spojené například s nákupem vozidla nebo paliva, jde o přímou platbu za samotné užívání komunikace. Zavedení poplatků má zpravidla tři hlavní cíle: získávání finančních prostředků na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury, regulaci poptávky po dopravě v čase a prostoru – například prostřednictvím vyšších poplatků ve špičkách – a snižování negativních dopadů dopravy na ŽP.

Existuje několik forem zpoplatnění. Poplatky mohou být vázány na konkrétní infrastrukturu, například na užívání mostů nebo tunelů. Kordonové zpoplatnění znamená, že se platí za vjezd do vymezené městské oblasti, přičemž výše poplatku se může lišit podle denní doby, směru jízdy nebo typu vozidla. Další variantou je časové nebo distanční zpoplatnění, kdy je výše platby odvozena od doby užívání či ujeté vzdálenosti. V praxi se často uplatňují i kombinované systémy. Zásadním principem účinného zpoplatnění komunikací je, aby bylo pro uživatele jednoduché, srozumitelné a transparentní.

ZDE

Zpracování přirozeného jazyka (NLP)

(angl. Natural Language Processing, NLP), oblast umělé inteligence, která umožňuje automatické zpracování a analýzu textových dat. V udržitelné dopravě a CR má význam zejména při využívání textových zdrojů, jako jsou online recenze, příspěvky na sociálních sítích, cestovatelské blogy či otevřená zpětná vazba od uživatelů. Díky NLP lze z těchto nestrukturovaných dat získat informace o spokojenosti turistů, očekávané poptávce nebo vnímaných environmentálních dopadech. NLP může být jedním z nástrojů pro získání big dat a sloužit pro predikci trendů v turismu a plánování UM. Příklad aplikace NLP v cestovním ruchu v ČR přináší např. Brůha a kol. (2025). Viz také [Big data](#); [Strojové učení](#).

Álvarez-Carmona

ZKRATKY

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BCR	Benefit–Cost Ratio, poměr přínosů a nákladů
BEV	Battery Electric Vehicle, elektromobily poháněné výhradně elektřinou uloženou v trakčních bateriích
B+R	Bike and Ride, Přijed' na kole a jed'
CBA	Cost Benefit Analysis, analýza nákladů a přínosů
CEA	Cost Effectiveness Analysis, analýza efektivnosti nákladů
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems, kooperativní inteligentní dopravní systémy
CNG	Compressed Natural Gas, stlačený zemní plyn
CR	Cestovní ruch
CSR	Corporate Social Responsibility, společenská odpovědnost firem
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive, směrnice EU o podávání zpráv podniků o udržitelnosti
ČSÚ	Český statistický úřad
DMO	Destination Management Organisation, organizace destinačního managementu/destinační management
DP	Dopravní politika
DRT	Demand Responsive Transport, doprava na zavolání
EEA	European Energy Agency, Evropská energetická agentura
EK	Evropská komise
EMAS	Eco–Management and Audit Scheme, systém řízení podniku a auditu z hlediska ochrany životního prostředí
EMS	Environmental Management System, systém environmentálního řízení
ESA	Environmentally Sensitive Area, environmentálně citlivá oblast
ESG	Environmental, Social and Governance, environmentální, sociální a správní řízení podniků
EU	Evropská unie
FAME	Fatty Acid Methyl Esters, methylestery mastných kyselin
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle, elektrické vozidlo s palivovým článkem
HD	Hromadná doprava
HEV	Hybrid Electric Vehicle, hybridní elektrické vozidlo, baterii nelze dobít ze zásuvky
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
ICT	Information and Communication Technologies, informační a komunikační technologie
IDS	Integrovaný dopravní systém
IPM	Institucionální plán mobility
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISO	International Standards Organization, mezinárodní organizace pro standardizaci
ITS	Intelligent Transport System, inteligentní dopravní systém
IZS	Integrovaný záchranný systém
KČT	Klub českých turistů
LNG	Liquefied Natural Gas, zkapalněný zemní plyn
LPG	Liquefied Petroleum Gas, zkapalněný ropný plyn
MaaS	Mobility as a Service, mobilita jako služba
MAS	Místní akční skupina
MCA	Multi Criteria Analysis, multikriteriální analýza / vícekriteriální analýza
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR

MHD	Městská hromadná doprava
MM	Management mobility
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MPO ČR	Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
MZCHÚ	Maloplošná zvláště chráněná území
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí ČR
NEZ	Nízkoemisní zóny
NP	Národní park
NPL	Natural Language Processing, zpracování přirozeného jazyka
NPO	Národní plán obnovy
NPV	Net Present Value, čistá současná hodnota
OPD	Operační program Doprava
OSN	Organizace spojených národů
P+R	Park and Ride, Zaparkuj a jeď
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle, plug-in hybridní vozidla, baterii lze dobít ze zásuvky / dobíjecí stanice
PHM	Pohonné hmoty
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
PÚR	Politika územního rozvoje
SAE	Society of Automotive Engineers, Sdružení automobilových inženýrů
SDGs	Sustainable Development Goals, cíle udržitelného rozvoje
SSZ	Světelně signalizační zařízení
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan, plán udržitelné městské mobility
TDM	Transportation Demand Management, řízení poptávky po dopravě / management mobility
TIC	Turistické informační centrum
TN	Technické normy
UM	Udržitelná mobilita
UNWTO	United Nations World Tourism Organization, Světová organizace cestovního ruchu OSN
ÚP	Územní plán
UR	Udržitelný rozvoj
VD	Veřejná doprava
VHD	Veřejná hromadná doprava
VOC	Volatile Organic Compounds, těkavé organické látky
ZÚR	Zásady územního rozvoje

SEZNAM ZDROJŮ

<i>AFIR</i>	Alternative Fuels Infrastructure Regulation, 2023/1804/EU, dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure_en
<i>ALT</i>	Kolektiv (2007). Alternativní paliva v dopravě. Příručka pro státní správu. FD ČVUT a COŽP UK, Praha
<i>Álvarez-Carmona</i>	Álvarez-Carmona, M.Á., Aranda, R., Rodríguez-Gonzalez, A.Y., Fajardo-Delgado, D., Sánchez, M.G., Pérez-Espinosa, H., Martínez-Miranda, J., Guerrero-Rodríguez, R., Bustio-Martínez, L., Díaz-Pacheco, Á. (2022). Natural language processing applied to tourism research: A systematic review and future research directions. Journal of King Saud University – Computer and Information Sciences, 34, 10125–10144. DOI: 10.1016/j.jksuci.2022.10.010
<i>AMM</i>	Web Akademie městské mobility, www.akademiemobility.cz
<i>AOPK</i>	Web Agentury ochrany přírody a krajiny, www.aopk.gov.cz
<i>BESIP</i>	BESIP – cykloznačení, dostupné z: https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Dam-respekt/Cykloznaceni
<i>Brůhová</i>	Brůhová-Foltýnová, H., Jordová, R., Květoň, V., Rybová, K., Vejchodská, E. (2022). Hodnocení plánů a projektů mobility, Grada, Praha
<i>CDV</i>	Skládaný, P. a kol. (2020). Příručka pro zklidňování dopravy a humanizaci prostoru. Brno: CDV. Dostupné z: https://shopcdv.cz/products/prirucka-pro-zklidnovani-dopravy-humanizaci-ulicniho-prostoru
<i>CIVITAS</i>	Web Civitas Initiative, www.civitas.eu
<i>CRVS</i>	Pásková, M., Zelenka, J. (2002). Výkladový slovník cestovního ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha
<i>ČSN73</i>	Norma ČSN 73 6100-2 – Názvosloví pozemních komunikací – Část 2: Projektování pozemních komunikací. Dostupné z: https://unmz.gov.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/74506.pdf
<i>DaM</i>	Tým Doprava a mobilita – výstupy projektu MOBESA, dostupné z https://www.mobilita-ieep.cz/projekty/mobesa_cz/
<i>DS-PSDČR</i>	Databáze strategií – Portál strategických dokumentů ČR: https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-ceske-republiky-2021-2027-s-vyhledem-do-roku-2050?typ=o
<i>ECMT</i>	European Conference of Ministers of Transport (2004). Assessment and decision making for sustainable transport. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/9789264106433-en
<i>Eurostat</i>	Web „Konečná spotřeba energie v dopravě podle typu paliva“: https://data.europa.eu/data/datasets/zymbuittb2q2woiusver7g?locale=cs
<i>EK</i>	EK (2019). Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal). Dostupné z: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs
<i>EK 2024</i>	EK (2024). Recommendations on Urban Logistics. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/document/download/b818ff86-2463-4949-9413-d3ca559f60b9_en
<i>ELTIS</i>	Web „Eltis – The urban mobility portal“, www.eltis.org
<i>ELTISplus</i>	Web „Rupprecht Consult“, www.rupprecht-consult.eu
<i>EPOMM</i>	Web European Platform on Mobility Management, www.epomm.eu
<i>EP 2006</i>	Evropský parlament a Rada EU. (2006). Nařízení EP a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. 7. 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu při letecké dopravě. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32006R1107
<i>Gehl</i>	Gehl, J. (2012). Města pro lidi. Nadace Partnerství, Brno
<i>Geurs</i>	Geurs, K.T., Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. Journal of Transport Geography, 12(2), 127–140. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005
<i>IROP</i>	Web Integrovaný regionální operační program, https://irop.gov.cz/

<i>Cyklostrategie</i>	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020. Dostupné z: Narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-pro-leta-2013-2020_1.pdf
<i>ITF</i>	International Transport Forum (2020). Safe micromobility. Paris: OECD Publishing. Dostupné z: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf
<i>JTL</i>	Machine Learning for Transportation, Urban Mobility Lab at MIT, https://mobility.mit.edu/machine-learning/
<i>Junaïd</i>	Machine Learning for Transportation, Urban Mobility Lab at MIT, https://mobility.mit.edu/machine-learning/
<i>KMAM</i>	Ministerstvo dopravy ČR (2021). Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030. Dostupné z: https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202
<i>London Play</i>	A guide to play streets, London Play, 2014. Dostupné z: https://londonplay.org.uk/wp-content/uploads/2020/06/Play-Street-Guide-online.pdf
<i>Lyu</i>	Lyu, J., Khan, A., Bibi, S., Chan, J.H., Qi, X. (2022). Big data in action: An overview of big data studies in tourism and hospitality literature. Journal of Hospitality and Tourism Management, 51, 346–360, DOI: 10.1016/j.jhtm.2022.03.014
<i>MD 2020</i>	Ministerstvo dopravy ČR (2020). Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030. Dostupné z: https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx
<i>MD</i>	MD ČR (2013). Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Praha: Ministerstvo dopravy. Dostupné z https://www.akademie-mobility.cz/download/1154/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf
<i>MD 2021a</i>	MD ČR (2021). Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do 2050. Praha: Ministerstvo dopravy. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie-rozvoje-its-2021_27.pdf
<i>MD 2021b</i>	Ministerstvo dopravy ČR (2021). Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030 s výhledem do roku 2050. Praha: MD. Dostupné z: https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202
<i>MD 2024</i>	Ministerstvo dopravy ČR (2024): Plán autonomní mobility do roku 2025 s výhledem do roku 2030. Praha: MD. Dostupné z: https://md.gov.cz/getattachment/Uzitecne-odkazy/Autonomni-mobilita/Plan_Autonomni_mobility.pdf.aspx
<i>Meyer</i>	Meyer, M. D., Miller, E. J. (2019). Urban transportation planning: A decision-oriented approach. New York: McGraw-Hill, 2nd ed.
<i>MILANO</i>	Milano, C. (2017). Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 15(4), 879–894.
<i>MMR</i>	MMR (2021). Koncepce Smart Cities: Odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné z: https://budtesmart.cz/koncepce-smart-cities
<i>MMR 2015</i>	MMR (2015). Metodika strategického řízení rozvoje obce. ObcePro. Dostupné z: https://www.obcepro.cz/data/metodika_rizeni_obce_a_hodnoceni_pro.pdf
<i>Moreno</i>	Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. Smart Cities, 4(1), 93–111. DOI: 10.3390/smartcities4010006
<i>MPO</i>	MPO (2024). Koncept a použití digitálního dvojčete síťové infrastruktury 5G. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Praha. Dostupné z: https://mpo.gov.cz/assets/cz/e-komunikace-a-posta/studie-k-narodnimu-planu-obnovy/2024/11/Studie-7.pdf
<i>MPUMM</i>	Jordová, R., Sperat, Z., Brůhová Foltýnová, H., Martínek, J. (2015). Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, CDV, Brno. Dostupné z: https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)

<i>MŽP 2023</i>	MŽP (2023). Zpráva o životním prostředí ČR, Ministerstvo životního prostředí ČR, Praha. Dostupné z: https://mzp.gov.cz/cz/agenda/stav-zivotniho-prostredi/zprava-o-zivotnim-prostredi-cr
<i>MŽP</i>	Web MŽP „Modrozelená infrastruktura“: https://mzp.gov.cz/cz/agenda/klima-a-energetika/adaptace-na-zmenu-klimatu/modrozelená-infrastruktura
<i>NOK</i>	NOK (2009). Glosář vybraných pojmů v rámci terminologie Národního číselníku indikátorů, Ministerstvo pro místní rozvoj, Národní orgán pro koordinaci, Praha. Dostupné z: https://www.dotaceeu.cz/getmedia/e4bed917-fcf7-4076-9b16-5f7fbf09b1fe/Glosar-vybranych-pojmu-v-ramci-terminologie-NCI_e4bed917-fcf7-4076-9b16-5f7fbf09b1fe
<i>OSN</i>	Web OSN „Cíle udržitelného rozvoje (SDGs)“. Dostupné z: https://osn.cz/osn/hlavni-temata/cile-udrzitelneho-rozvoje-sdgs
<i>Pánek</i>	Pánek, J. (2018). Mapping citizens' emotions: participatory planning supportsystem in Olomouc, Czech Republic. Journal of Maps, DOI: 10.1080/17445647.2018.1546624
<i>PLUMM</i>	Model PLUMM, dostupný on-line na: https://www.mobilita-ieep.cz/vystup_plumm_opatreni/
<i>Rada EU</i>	Web „Rada Evropské unie“, www.consilium.europa.eu
<i>RED II</i>	Směrnice EK a Rady 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj
<i>Richardson</i>	Richardson, A.J. et al. (1995). Survey Methods for Transport Planning. Parkville, Victoria: Eucalyptus
<i>Ryglová</i>	Ryglová, K., Burian, M., Vajčnerová, I. (2011). Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi. Grada Publishing, Praha
<i>STZ</i>	Zákon č. 197/1998 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), úplné znění, jak vyplývá z pozdějších změn a doplnění
<i>SUMP</i>	Web „Sustainable urban mobility planning and monitoring“, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en
<i>TOURD</i>	Slovník pojmů z oblasti udržitelného turismu, Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism (TourData), 2025. Dostupné z: https://tourdata.cz/wp-content/uploads/2025/08/145_25_slovnicek_pojmu_aktualizace_250901_final-vcetne-ISBN.pdf
<i>TP179</i>	Ministerstvo dopravy (2017): Technické podmínky – Navrhování komunikací pro cyklisty. Dostupné z: FINAL-TP_179_2017.pdf.aspx
<i>UCB</i>	Shaheen, S., Cohen, A. (2019). Shared micromobility policy toolkit: Docked and dockless bike and scooter sharing. Berkeley: UC Berkeley Transportation Sustainability Research Center. Dostupné z: https://escholarship.org/content/qt00k897b5/qt00k897b5.pdf
<i>UJEP</i>	Hlaváček, P., Hruška, V., Domín, M., Hartych, M., Holcová, D., Kopáček, M., Kopáčková, L., Olšová, P., Skalník, V., Vaibar, R., Achs, P. (2022). Chytrý venkov: metodika a chytrá řešení. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně. Dostupné z: https://icuk.cz/media/2024/06/Metodika-Chytreho-venkova.pdf
<i>UNWTO</i>	UNWTO (2007): A Practical Guide to Tourism Destination Management. Madrid: World Tourism Organization.
<i>UURa</i>	MMR (2013). Metodický pokyn Vymezení zastavěného území, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, Praha. Dostupné z: www.uur.cz/media/qaukzdlf/04-vymezeni-zastaveneho-uzemi.pdf
<i>UURb</i>	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR & Ústav územního rozvoje. (2019). Veřejná prostranství aneb Jak udělat veřejný prostor dobře: Implementace Politiky architektury a stavební kultury ČR. Praha, Brno: MMR ČR & ÚÚR. Dostupné z: https://www.uur.cz/media/fegmibh5/pa-implementace-2-2-3-2019-03-11.pdf
<i>V398</i>	Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
<i>WHO</i>	Světová zdravotnická organizace, www.who.int
<i>ZDE</i>	Becker, U. a kol. (2008). Základy dopravní ekologie. Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha
<i>Vallance</i>	Vallance, S., Edwards, S. (2021). Charting New Ground: Between Tactical Urbanism and Strategic Spatial Planning. Planning Theory & Practice, 22(5), 707–724. DOI: 10.1080/14649357.2021.1966081

Yang

Yang, W., Xu, Q., Yi, S., Shankar, R., Chen, T. (2024). Enhancing transit-oriented development sustainability through the integrated node-place-ecology (NPE) model. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 136, 104456. DOI: 10.1016/j.trd.2024.104456

ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ

Slovníček vybraných pojmů vznikl jako praktická pomůcka pro účastníky školení organizované Univerzitou J. E. Purkyně v Ústí nad Labem „Udržitelná mobilita a turismus: Praktické přístupy pro manažery mobility“ v rámci projektu RUR. Jeho cílem je usnadnit orientaci v základní terminologii spojené s udržitelnou mobilitou a cestovním ruchem a nabídnout společný jazyk pro diskusi i plánování.

Rozvoj turismu přináší regionům řadu příležitostí, ale také nové tlaky, zejména v oblasti dopravy a životního prostředí. Porozumění klíčovým pojmům je proto nezbytným předpokladem pro hledání vyvážených řešení, která podpoří místní ekonomiku a zároveň zajistí kvalitu života obyvatel i návštěvníků.

Společně se školením má tento slovníček přispět ke zvýšení kompetencí pracovníků veřejné správy, kteří se podílejí na plánování mobility a cestovního ruchu. Věříme, že materiál poslouží nejen k úspěšnému průběhu školení, ale také jako podpora pro každodenní praxi a rozvoj udržitelné mobility a cestovního ruchu v regionech. Zároveň může být využíván i při dalších formách vzdělávání a profesního rozvoje v oblasti dopravy a cestovního ruchu.

FINAL SUMMARY

This material was developed as a practical tool for participants of the training organized by Jan Evangelista Purkyně University in Ústí nad Labem, “Sustainable Mobility and Tourism: Practical Approaches for Mobility Managers”, within the RUR project. It aims to facilitate orientation in the key terminology related to sustainable mobility and tourism and to provide a common language for discussion and planning.

The growth of tourism brings many opportunities to regions, but also creates new pressures, particularly in the areas of transport and the environment. Understanding the key concepts is therefore an essential prerequisite for developing balanced solutions that support the local economy while ensuring the quality of life for both residents and visitors.

Together with the training, this glossary is intended to strengthen the competencies of public administration staff involved in mobility and tourism planning. We believe that the material will serve not only as support for the successful implementation of the training, but also as a useful tool for everyday practice and the development of sustainable mobility and tourism in regions. In addition, it can be used for further education and professional development in the fields of transport and tourism.



**Spolufinancováno
Evropskou unií**



Ministerstvo životního prostředí

UNIVERZITA J. E. PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM



AUTOŘI

Mgr. Danuše Strnadová (vedoucí autorského týmu)

Ing. Radek Timoftej, MA

Mgr. Radomíra Jordová, PhD.

Ing. Lucie Vávrová, PhD.

Ing. Jan Brůha, PhD.

Ing. Mgr. Hana Brůhová Foltýnová, PhD.

DOPORUČENÁ CITACE:

Strnadová, D., Timoftej, R., Jordová, R., Vávrová, L., Brůha, J., Brůhová Foltýnová, H. (2025):
Slovníček vybraných pojmů: Udržitelné plánování dopravy a cestovního ruchu. UJEP,
Ústí nad Labem, 1. vydání

VYDAVATEL

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, www.ujep.cz

Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem

První vydání, prosinec 2025

Tato publikace byla vytvořena v rámci projektu RUR – Region univerzitě, univerzita regionu,
reg. č. CZ.10.02.01/00/22_002/0000210.