



**DOPRAVA
A MOBILITA**
výzkumný tým

KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY – DOPORUČENÍ PRO AKTUALIZACI

16 .6. 2026

UNIVERZITA J. E. PURKYNE V ÚSTÍ NAD LABEM



STEM  MARK

T A
Č R

POZADÍ:

Nejistota: V současnosti není schválena Koncepce VD pro aktuální období
→ návrhy vycházejí z Koncepce pro období 2020-2025

Značné průniky z hlediska cílů.

Cíl návrhů: Zejména **konkretizace** vedoucí ke zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné hromadné dopravy (VHD).

Navrhované úpravy se zaměřují na posun od tradičního pojetí veřejné dopravy jako služby zajišťující základní dopravní obslužnost k modernímu konceptu veřejné mobility jako nástroje zajištění dostupnosti, ovlivňování dopravního chování, podpory udržitelného rozvoje území.

- **1. DOPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE: PŘECHOD OD „DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI“ K „ŘÍZENÍ MOBILITY“**

Navrhovaná úprava:

Do koncepce doplnit explicitní strategický cíl, který redefinuje roli veřejné dopravy z nástroje zajištění obslužnosti na nástroj aktivního řízení mobility a dopravního chování.

Zdůvodnění:

Stávající koncepce je založena primárně na zajištění dopravní obslužnosti, nikoliv na ovlivňování poptávky. Nový přístup musí systematicky pracovat s tím, proč lidé VHD využívají či nevyužívají.

• 2. PRÁCE S POTŘEBAMI UŽIVATELŮ

Navrhovaná úprava:

Zakotvit povinnost pravidelného zjišťování potřeb a zkušeností uživatelů jako standardní součást plánování dopravní obslužnosti.

Konkrétně doplnit např.:

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

Zdůvodnění:

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

• 3. ÚPRAVA PŘÍSTUPU K PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ NABÍDKY

Navrhovaná úprava:

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

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

Zdůvodnění:

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

• 4. POSÍLENÍ ROLE INTEGRACE JAKO ZÁVAZNÉHO PRINCIPU

Navrhovaná úprava:

Upřesnit integraci dopravy jako závazný princip, nikoliv pouze doporučení, a to ve čtyřech rovinách:

- tarifní,
- provozní,
- informační,
- infrastrukturní (přestupní uzly. vč. návazností na další druhy dopravy).

Zdůvodnění:

Ačkoliv jsou integrované dopravní systémy v ČR rozvinuté, jejich úroveň je regionálně rozdílná. Nejednotnost zvyšuje bariéry pro uživatele a snižuje srozumitelnost systému.

• 5. DOPLNĚNÍ PRINCIPU „CELÉ CESTY“ (DOOR-TO-DOOR)

Navrhovaná úprava:

Rozšířit hodnocení kvality dopravy z úrovně jednotlivých spojů na úroveň celé cesty.

Konkrétně zahrnout:

- přestupy,
- docházkové vzdálenosti,
- návaznosti,
- dostupnost zastávek.

Zdůvodnění:

Uživatel nevnímá jednotlivý spoj, ale celou cestu. Nedostatky v přestupech nebo dostupnosti zastávek mohou zásadně snížit atraktivitu VHD i při kvalitním samotném provozu.

• 6. POSÍLENÍ VAZBY NA ENVIRONMENTÁLNÍ CÍLE

Navrhovaná úprava:

Rozšířit koncepci o jasnější vazbu mezi rozvojem VHD a snižováním negativních dopadů dopravy.

Zdůvodnění:

Současný dokument environmentální aspekty obsahuje, ale spíše deklaratorně. Je potřeba je více propojit s konkrétními opatřeními a rozhodováním.

• 7. DOPLNĚNÍ ROLE DIGITALIZACE A DAT

Navrhovaná úprava:

Zakotvit systematické využívání dat jako základního nástroje řízení dopravy, i v návaznosti na vznikající legislativu.

Konkrétně např.:

- využití provozních dat,
- práce s anonymizovanými daty o pohybu,
- sdílení dat mezi aktéry.

Zdůvodnění:

Současná koncepce vznikla v době výrazně omezenější dostupnosti dat. Dnes je jejich využití klíčové pro efektivní plánování i operativní řízení. Přejít ke konceptu MaaS.

• 8. UKOTVENÍ A ROZVOJ FLEXIBILNÍCH FOREM DOPRAVY (DRT – POPTÁVKOVÁ DOPRAVA)

Navrhovaná úprava:

Do koncepce explicitně začlenit poptávkovou dopravu (Demand-Responsive Transport – DRT) jako plnohodnotný a flexibilní subsystém VHD, a to s využitím legislativního ukotvení z novely zákona o silniční dopravě.

- Definovat standardy pro využívání algoritmického řízení a sdružování cestujících (tzv. Pooling).
- Stanovit povinnost duálních rezervačních kanálů – mobilní aplikace pro běžné uživatele a telefonický dispečink pro digitálně vyloučené skupiny (např. seniory).

Zdůvodnění:

Pevné linkové spoje jsou v okrajových a venkovských oblastech neefektivní a ekonomicky neudržitelné. Nová legislativa umožňuje flexibilně reagovat na skutečnou poptávku. DRT navíc nesmí konkurovat páteřním linkám, ale musí fungovat jako tzv. „feeder“ (napáječ) směřující cestující k nejbližšímu železničnímu či autobusovému uzlu.

• 9. PODPORA INTELIGENTNÍHO A SOCIÁLNĚ SPRAVEDLIVÉHO TARIFU

Navrhovaná úprava:

Koncepčně podporovat přechod od pevných tarifů k moderním, flexibilním, inteligentním a sociálně spravedlivým formám odbavení.

- Implementovat systém automatické optimalizace jízdného, který při dosažení ceny např. denního lístku další jízdy již neúčtuje.
- Podporovat post-paid modely (následné placení za reálně ujeté kilometry).
- Koncepční přístup k sociálně spravedlivým formám úhrady (splátky aj.)

Zdůvodnění:

Vysoké jednorázové náklady na pořízení dlouhodobých předplatných jízdenek představují pro nízkopříjmové skupiny bariéru a prohlubují dopravní chudobu. Automatická optimalizace (capping) odbourává stres z nákupu nevýhodného tarifu a chrání sociálně slabší. Tyto kroky navíc přímo reagují na Evropský zákon o přístupnosti (European Accessibility Act), který vyžaduje plnou digitální a prodejní inkluzi.

• 10. INTEGRACE S AKTIVNÍ MOBILITOU A ROZVOJ INFRASTRUKTURY PRO „POSLEDNÍ MÍLI“

Navrhovaná úprava:

Rozšířit definici integrovaných dopravních systémů o subsystémy nemotorové dopravy.

- Plošně rozvíjet multimodální přestupní uzly (hubs) propojující dálkovou, regionální a městskou dopravu se sdílenými službami.
- Standardizovat budování kapacit pro individuální automobilovou dopravu: P+R a zóny K+R.
- Zavést povinné budování bezpečné infrastruktury pro cyklisty v uzlech: B+R (Bike and Ride) stojany a integrace bikesharingu přímo u stanic VHD.

Zdůvodnění:

Veřejná doprava nemůže efektivně konkurovat IAD, pokud nevyřeší začátek a konec cesty (první a poslední míli). Úspěšné zahraniční modely (např. Nizozemsko) ukazují, že synergie mezi vlakem a kolem dramaticky rozšiřuje spádové území zastávek bez nutnosti zahušťovat automobilové sítě.

• 11. ZVÝŠENÍ DŮRAZU NA SUBJEKTIVNÍ STANDARDY: ČISTOTA, KOMFORT A SOCIÁLNÍ BEZPEČNOST

Navrhovaná úprava:

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

- Zavést povinnost klimatizace a garantovaných cyklů čištění a dezinfekce vozidel.
- Posílit pasivní i aktivní bezpečnost v prostorách VHD (kamerové systémy, osvětlení podchodů, přítomnost personálu).
- Eliminovat sociálně patologické jevy ve vozidlech a na zastávkách.

Zdůvodnění:

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

- **12. ZAVEDENÍ SYSTEMATICKÉ KOMUNIKACE A MARKETINGU (METODICKÝ CYKLUS ANIMK)**

Navrhovaná úprava:

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

Zdůvodnění:

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



**DOPRAVA
A MOBILITA**
výzkumný tým

DĚKUJI ZA POZORNOST!

Petr Kolařík

Výzkumný tým Doprava a mobilita IEEP

me@petrkolarik.com

www.mobilita-ieep.cz

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

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

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

