

Hana Brůhová Foltýnová a kolektiv

# HODNOCENÍ PLÁNŮ A PROJEKTŮ MOBILITY

Průvodce pro správnou evaluaci opatření  
a strategií udržitelné městské mobility



Tento projekt je spolufinancován se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu Éta.



## KATALOGIZACE V KNIZE - NÁRODNÍ KNIHOVNA ČR

Brůhová Foltýnová, Hana, 1976-

Hodnocení plánů a projektů mobility : průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility / Hana

Brůhová Foltýnová a kolektiv. -- Vydání 1.. -- Praha : Grada, 2022. --

1 online zdroj

Anglické resumé

Obsahuje bibliografie a rejstřík

ISBN 978-80-271-4742-7 (online ; pdf)

\* 656.01 \* 656.121 \* 338.47 \* 303.094.5 \* (048.8:082)

– mobilita (doprava)

– městská doprava

– dopravní politika

– evaluace

– kolektivní monografie

656 - Doprava [4]

Hana Brůhová Foltýnová a kolektiv

# HODNOCENÍ PLÁNŮ A PROJEKTŮ MOBILITY

Průvodce pro správnou evaluaci opatření  
a strategií udržitelné městské mobility



**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována ani šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **restně stíháno**.

**Ing. Mgr. Hana Brůhová Foltýnová, Ph.D.**

**Mgr. Radomíra Jordová**

**doc. RNDr. Viktor Květoň, Ph.D.**

**Mgr. Kristýna Rybová, Ph.D.**

**doc. Ing. et Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D.**

## **HODNOCENÍ PLÁNŮ A PROJEKTŮ MOBILITY**

**Průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility**

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, 170 00 Praha 7

tel.: +420 234 264 401

[www.grada.cz](http://www.grada.cz)

jako svou 8404. publikaci

**Recenzovali:**

doc. Ing. Martin Pělucha, Ph.D., VŠE Praha

Mgr. et JUDr. Vojtěch Máca, Ph.D., COŽP UK

Prvotní jazykové úpravy Michaela Valentová

Grafické zpracování schémat a grafů Radek Timoftej

Redakce a korektura Jana Kubínová

Grafická úprava knihy Jan Šístek

Návrh a zpracování obálky Antonín Plicka

Počet stran 248

Vydání 1., 2022

Vytiskl Tribun EU s.r.o., Brno

© Grada Publishing, a. s., 2022

ISBN 978-80-271-4743-4 (ePub)

ISBN 978-80-271-4742-7 (pdf)

ISBN 978-80-271-3244-7 (print)

# Obsah

<b>Předmluva</b>	<b>9</b>
<b>1. Úvod</b>	<b>13</b>
1.1 Slovo úvodem: Proč se evaluace nebát a jak ji využít	13
1.2 Metodologický přístup	16
1.2.1 Dopravní výzvy a cíle pro městskou mobilitu	18
1.2.2 Základní pojmy v městské mobilitě	22
1.2.3 Změna paradigmatu plánování udržitelné městské mobility	28
1.2.4 Opatření udržitelné mobility	32
1.3 Struktura knihy a jak ji používat	35
<b>2. Stav dopravního plánování udržitelné městské mobility a bariéry evaluace</b>	<b>37</b>
2.1 Dopravní problémy a plánování ve městech ČR	38
2.2 Udržitelná městská mobilita a její vnímání klíčovými aktéry	49
2.2.1 Názory klíčových aktérů na udržitelnou mobilitu	52
2.2.2 Výsledky analýzy	54
2.3 Hlavní bariéry evaluace opatření udržitelné mobility	57
<b>3. Základy evaluace městské mobility</b>	<b>63</b>
3.1 Co je to evaluace	63
3.2 Typy evaluace	67
3.3 Jak evaluace funguje a kdy ji provádět	73
3.4 Koho zapojit, proč a v jaké fázi	76

<b>4. Specifické metody předběžné evaluace dopadů</b>	<b>79</b>
4.1 Společná metodologická východiska	80
4.1.1 Definice scénářů	81
4.1.2 Identifikace významných dopadů projektu	81
4.1.3 Kvantifikace významných dopadů	84
4.1.4 Společenská diskontní míra	84
4.1.5 Citlivostní analýza	85
4.2 Cost-benefit analýza	86
4.2.1 Principy a postup CBA	86
4.2.2 Přednosti a nedostatky metody	93
4.3 Analýza nákladové efektivity	95
4.3.1 Principy a postup CEA	95
4.3.2 Přednosti a nedostatky metody	96
4.4 Multikriteriální analýza	97
4.4.1 Principy a postup MCA	98
4.4.2 Přednosti a nedostatky metody	102
<b>5. Evaluace dopadů</b>	<b>105</b>
5.1 Analýza dopadů a intervenční logika	107
5.2 Evaluační otázky pro hodnocení dopadů	112
5.2.1 Evaluační kritéria	116
5.2.2 Tvorba scénářů	118
5.3 Indikátory dopadů	121
5.3.1 Sady indikátorů pro udržitelnou dopravu a mobilitu	128
<b>6. Evaluace procesů</b>	<b>133</b>
6.1 Řízení rizik v evaluaci	139
<b>7. Sběr dat a jejich analýza</b>	<b>145</b>
7.1 Sběr a zdroje dat	145
7.1.1 Základní zdroje sekundárních dat v dopravě	146

7.1.2	Sběr primárních dat . . . . .	151
7.1.3	Specifické metody sběru dat pro analýzu procesů . . . . .	163
7.1.4	Vzorek populace pro sběr dat . . . . .	169
7.2	Analýza dat . . . . .	175
7.2.1	Metody zpracování kvantitativních dat . . . . .	178
7.2.2	Metody zpracování kvalitativních dat . . . . .	181
<b>8.</b>	<b>Diseminace, škálování a transfer výsledků evaluace . . . . .</b>	<b>183</b>
8.1	Prezentace výsledků a dat z monitoringu a evaluací . . . . .	184
8.2	Škálování a přenositelnost výsledků . . . . .	187
<b>9.</b>	<b>Evaluace strategií a auditů dopravních politik . . . . .</b>	<b>191</b>
9.1	Audity dopravních politik . . . . .	192
9.2	Model PLUMM – inspirace pro výběr a evaluaci opatření udržitelné mobility . . . . .	197
9.3	Evaluace plánů udržitelné městské mobility . . . . .	199
9.4	Indikátory pro plány udržitelné městské mobility (SUMP) . . . . .	210
<b>10.</b>	<b>Slovo na závěr . . . . .</b>	<b>217</b>
	<b>Summary . . . . .</b>	<b>224</b>
	<b>Seznam použitých zkratk . . . . .</b>	<b>226</b>
	<b>Doporučená literatura k dalšímu studiu . . . . .</b>	<b>229</b>
	<b>Seznam použité literatury . . . . .</b>	<b>231</b>
	<b>Rejstřík . . . . .</b>	<b>243</b>
	<b>Kompetenční tým Doprava a mobilita IEEP . . . . .</b>	<b>247</b>

## Poděkování

Texty *Hodnocení plánů a projektů mobility: Průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility* vznikly v rámci projektu č. TL01000462 „Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility“ podpořeného Technologickou agenturou ČR. Publikace shrnuje části výstupů tohoto projektu. Další výstupy, jako jsou certifikovaná metodika k hodnocení projektů udržitelné mobility a webový nástroj PLUMM (PLánovač Udržitelné Městské Mobility), jenž má usnadnit městům a obcím výběr vhodných opatření pro podporu udržitelné mobility, jsou zdarma k dispozici na webových stránkách [www.mobilita-ieep.cz](http://www.mobilita-ieep.cz).



# Předmluva

Města jsou v dnešní době nucena řešit komplexní problémy. Rozhodovací procesy musí reagovat na zásadní environmentální, ekonomické a sociální výzvy, kterým současná společnost čelí. Patří k nim globální a lokální problémy životního prostředí, postupující urbanizace a neřízené rozrůstání měst (*urban sprawl*), stárnutí populace i nutnost zajistit co nejvyšší kvalitu veřejného zdraví. Všechny tyto změny a společenské trendy mají významný vliv na dopravu a dopravní systémy, které zároveň samy ovlivňují charakter měst i kvalitu života jejich obyvatel. Proto musí zodpovědné úřady při svém rozhodování věnovat městské mobilitě stále větší pozornost. Efektivní dopravní systémy jsou nezbytné k zajištění fungování místní ekonomiky a mobility obyvatel, musí tedy reflektovat ekonomický rozvoj území, ale také společenský a technologický vývoj. Snahou veřejné správy a samosprávy by tudíž mělo být zajistit kvalitní nabídku dopravní infrastruktury a dopravních služeb pro všechny skupiny obyvatel co nejefektivněji a za současného snižování negativních dopadů dopravy na zdraví a životní prostředí.

Kromě toho nabyla naše společnost také novou zkušenost spojenou s globální epidemií koronaviru. Odborníci varují, že tyto situace nemusí být do budoucna ojedinělé, musíme se proto připravit na jejich možné další opakování. Pandemie s sebou přináší nové požadavky na mobilitu, digitalizaci, nové technologie, fungování služeb, koordinaci řady subjektů a kvalifikované rozhodování. Zároveň mění vzorce mobility a chování spotřebitelů: více se využívá práce na dálku, videokonference, online obchodování nebo služby sdílené mobility. Ukazuje se, že je nutné změnit způsob, jak společnost přistupuje k řešení problémů. Je nezbytné zefektivnit strategické plánování, posílit inovace a podpořit celý proces rozhodování dobře připravenými analýzami podloženými

kvalitními daty – naplnit princip přístupu založeného na důkazech (*evidence-based approach*).

Pro města přitom není samozřejmostí průběžně sledovat a vyhodnocovat sadu indikátorů udržitelné mobility. Dokazuje to i šetření, které autorský kolektiv uskutečnil ve městech ČR v letech 2018 a 2019. Empirický výzkum ukázal, že pravidelné sledování a vyhodnocování indikátorů spojených s dopravou není běžné a probíhá pouze u dílčích dat či *ad hoc*, ne systematicky.

Řešení dopravních problémů ve městech i splnění strategických evropských a národních cílů a priorit rozvoje je velkou výzvou pro všechny instituce na evropské, národní i regionální úrovni, největší zodpovědnost však spočívá na místní úrovni – tj. na samotných městech a obcích. V turbulentních podmínkách současného světa je proto nezbytné podpořit rozhodovací procesy místních samospráv výstupy aplikovaného výzkumu, kvalitní evidencí a evaluací již realizovaných opatření a transferem zkušeností a technologií mezi městy. Z důvodu velké variability místních podmínek (jako jsou rozdílné geografické, demografické, ekonomické a sociokulturní podmínky, různá kvalita dopravní infrastruktury atd.) nelze pouze bez rozmyslu přebírat „univerzální“ opatření a řešení. Města sledují obvykle více cílů najednou (sociální, ekonomické, environmentální). V oblasti dopravy se pohybuje množství aktérů a skupin jejich uživatelů s různými požadavky na mobilitu, jejichž potřeby je třeba reflektovat a zároveň jim poskytovat relevantní informace a zapojovat je do rozhodování. S plánováním a rozhodováním se pojí i problémy, jako jsou chybějící data, zkušenosti, finance a kvalifikovaní pracovníci.

Místní veřejná správa musí hledat a budovat vlastní cesty, jak řešit současné dopravní výzvy v rámci svých možností a lokálních podmínek. Pomoci městům budovat kvalitní dopravní systém, který bude udržitelný, a postavit jeho plánování na integrovaném a multidisciplinárním přístupu by měly napomoci tzv. plány udržitelné městské mobility. Ty představují hlavní strategický dokument měst v oblasti

rozvoje dopravy. Jedním ze stěžejních principů těchto plánů je právě kvalitní monitoring a evaluace, které jsou pro další plánování a rozhodování nezbytné.

**Cílem této publikace je popsat přínosy, principy, metody a specifika evaluace dopravních opatření a strategií v městské mobilitě. Kniha se zaměřuje na identifikaci klíčových souvislostí mezi plánováním a evaluací dopravních opatření a strategií v městské mobilitě a na hlavní postupy monitoringu a evaluace udržitelné mobility. Přibližuje požadavky kladené na evaluaci strategických dokumentů, jakými jsou např. plány udržitelné městské mobility, a seznamuje čtenáře se způsobem, jak na lokální a regionální úrovni realizovat kvalitní a systematickou evaluaci dopravních opatření.**

Evaluace je považována za jeden ze základních kamenů udržitelné mobility a jejího plánování, proto věnujeme pozornost i vymezení pojmu „udržitelná mobilita“ a novým trendům a přístupům v moderním strategickém plánování městské mobility.

Kniha je určena především různým aktérům z měst samotných – zaměstnancům příslušných odborů i místním a regionálním politikům a dalším odborníkům, kteří mají přímý vliv na rozhodování měst v oblasti dopravy a mobility, ale také odborníkům věnujícím se evaluaci a dopravním expertům. V akademické oblasti může být přínosem pro studenty, kteří se stanou zaměstnanci veřejné správy nebo konzultačních firem a zpracovateli podkladů pro hodnocení měst nebo evaluátory.

Zájemcům o hlubší proniknutí do problematiky a zpracovatelům evaluace je dále určen přehled doporučené literatury. Při přípravě evaluačního plánu mohou města a obce také využít certifikovanou metodiku, která doplňuje tuto publikaci a přináší konkrétní popis postupu při evaluaci dopravních opatření a strategií. Součástí metodiky je i webový nástroj PLUMM (PLánovač Udržitelné Městské Mobility), jenž má usnadnit městům a obcím výběr vhodných opatření pro podporu udržitelné mobility. Metodika i nástroj PLUMM jsou zdarma

k dispozici na webových stránkách [www.mobilita-ieep.cz](http://www.mobilita-ieep.cz). Tyto výstupy vznikly v rámci projektu TL01000462 „Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility“ podpořeného Technologickou agenturou v rámci programu Ěta v období od dubna 2018 do prosince 2021.

Rovněž bychom chtěli poděkovat všem, kdo umožnili vznik této knihy. Především jsou to desítky odborníků z různých institucí a místních samospráv, kteří nám věnovali čas a sdíleli své zkušenosti v rámci rozhovorů, konzultací nebo se zúčastnili našeho dotazníkového průzkumu a dalších aktivit, jež jsme realizovali v rámci uvedeného projektu. Dále velký dík patří oběma recenzentům této knihy – Martinu Pěluhovi a Vojtěchu Mácovi – za užitečné připomínky k její pracovní verzi.

*Autoři*

# 1. Úvod

## 1.1 Slovo úvodem: Proč se evaluace nebát a jak ji využít

Evaluace je často vnímána jako zatěžující a byrokratická procedura, která je finančně náročná a vyžaduje lidské zdroje. To, že je v ČR evaluace v praxi měst opomíjena, se potvrdilo i v našem šetření, které jsme realizovali v letech 2018 a 2019. Šetření kombinovalo kvantitativní a kvalitativní metody a zaměřilo se na klíčové stakeholdery ovlivňující městskou mobilitu a zástupce měst všech velikostí. (Metodologii průzkumu popisujeme dále v podkapitole 1.2, vybrané výsledky jsou pak shrnuty v kapitole 2 této publikace.)

Ukázalo se, že v ČR není dostatečně rozvinuta evaluační kultura spojená s hodnocením dopadů strategických dokumentů v oblasti dopravy a mobility ani s hodnocením dopadů konkrétních veřejných dopravních i mobilitních projektů a aktivit financovaných z veřejných zdrojů. V důsledku vzájemného spolupůsobení řady faktorů proces evaluace v mnoha městech vůbec neprobíhá, nebo má charakter nesytemových, spíše *ad hoc* analýz.<sup>1</sup> A to i navzdory tomu, že se o nutnosti evaluace stále více mluví, v poslední době zvláště v souvislosti s konceptem integrovaného strategického dopravního plánování měst a jeho hlavním nástrojem – plánem udržitelné městské mobility. Na otázku, proč tomu tak je, se snažíme odpovědět v kapitole 2. Co s touto

---

<sup>1</sup> Výjimkou jsou např. audity udržitelného rozvoje v rámci místní Agendy 21, které popisujeme v podkapitole 5.3.1.

nepříznivou situaci můžeme dělat? Především je třeba změnit pohled na systematický monitoring a evaluaci a začít plně využívat jejich výhod.

Evaluace je proces, který každý z nás vlastně mimoděk provádí. Vždyť se učíme tím, že děláme chyby, ty pak identifikujeme a vyvodíme závěry, jak se dané chyby v budoucnosti vyvarovat. Takto se učíme celý náš život – učení není to, že děláme chyby, ale to, že chyby dokážeme odhalit a poučit se z nich. To samé platí pro komplexní svět okolo nás, kdy se také na úrovni institucí, měst a krajů učíme z různých pilotních projektů a výměnou a sdílením pozitivních i negativních zkušeností s ostatními.

Pokud chceme vědět, co se v našem městě či kraji děje, je třeba systematicky vyhodnocovat všechny změny, různé intervence a jejich dopady. Tím získáme cenné informace o tom, co skutečně funguje, jak je možné zlepšit kvalitu života ve městě a co naopak kvalitu života snižuje. I když je evaluace nákladná a komplikovaná, nakonec se vyplatí. To, že se město lépe rozhodne, jak řešit daný problém, jaká opatření a jakým způsobem implementovat, může ušetřit významné finanční prostředky. Úspěšně realizovaná opatření, která přinesla pozitivní dopady, následně mohou politici ukázat občanům a posílit jak jejich důvěru v opatření podporující udržitelné způsoby dopravy, tak i ve svou politickou reprezentaci (Dziekán a kol., 2013).

Jedním z nástrojů, které města mohou využívat pro sběr a monitoring dat, jsou moderní informační technologie (IT). Ty přinášejí městům nová řešení dopravních problémů a možnosti snižování objemu dopravy a jejího lepšího monitorování a řízení, ale i zvyšování kvality alternativ k automobilové dopravě díky poskytování informací v reálném čase, lepšímu plánování cest atd. Na úrovni měst se IT implementují a rozvíjejí nejen v dopravě, ale také ve všech ostatních oblastech aktivit města. Rozvoj IT na úrovni měst zaštiťuje koncept Smart city<sup>2</sup>. Oficiální národní Metodika Smart cities (MMR ČR, 2018a) předsta-

---

<sup>2</sup> Více viz Metodika Smart cities, dostupná na <https://mmr.cz/cs/microsites/sc/metodiky/metodika-smart-cities>.

vuje pojem „Smart city“ jako koncept strategického řízení města, resp. obce nebo regionu, jehož primárním cílem je zajišťovat obyvatelům podmínky pro kvalitní život a jako hlavní nástroj k tomu využívat moderní technologie. Vliv na kvalitu života mají kromě jiného i různé veřejné služby. Patří sem především celá veřejná správa, doprava, logistika, bezpečnost, energetika, správa budov, sběr a analýza nejrůznějších obrovských souborů dat (*big data*), poskytování informací v reálném čase apod. Pokračující digitalizace a rozvoj IT jsou i velkou příležitostí pro zefektivnění monitoringu a evaluace (Brůhová Foltýnová a kol., 2019).

Pokud se podaří nastavit fungující systém sběru dat, mohou být v řadě případů využita nejen pro vyhodnocení konkrétního opatření, ale i dalších jevů. Čím rozsáhlejší databázi si město vytvoří a čím budou data kvalitnější a komplexnější, tím snáze bude probíhat evaluace, ale i samotné plánování a rozhodování. Čím více informací máme, čím komplexnější jsou úvahy o variantních scénářích a predikce dopadů různých opatření, tím lépe dokážeme strategicky promyšlet následné kroky a vybrat vhodná opatření. Jen tak je možné flexibilně a efektivně reagovat na všechny výzvy, s nimiž se současná města potýkají, řídit další rozvoj měst a zároveň se vyhnout větším chybám.

V dnešní době jsme přehlceni celou řadou informací různé kvality. O to užitečnější jsou informace vycházející ze spolehlivého a kontinuálního sběru dat a odborných analýz. Pomáhají odůvodnit politická rozhodnutí a jsou dokladem pro úspěšně realizovaná opatření.

Evaluace by se měla stát nedílnou součástí všech opatření, projektů a strategií města, protože podporuje transparentnost, a tudíž i akceptovatelnost a pozitivní přijetí opatření veřejností. Je důležité transparentně ukázat, co se děje s veřejnými prostředky. Politická rozhodnutí se díky evaluaci mohou zaštitit daty. Voliči jistě ocení, pokud politik argumentuje věcně, svá tvrzení má kvalitně podložená a může se pochlubit pozitivními výsledky příznivě ovlivňujícími život ve městě. Decizní sféra může těžit z evaluace a zkušeností ostatních. Pokud

se některé opatření nezdařilo, ale existují kvalitní data o tom, z jakého důvodu, může to pomoci danému městu i ostatním se stejným chybám vyhnout. Ze sdílení zkušeností a kvalitních informací a dat s ostatními takto může mít prospěch každý.

## 1.2 Metodologický přístup

Evaluace dopravních projektů a strategií je složitý a komplexní proces. Doprava ovlivňuje každodenní život obyvatel, firem a institucí, aktivity ve všech ekonomických sektorech, zasahuje prakticky do všech oblastí fungování města. Přímo souvisí s územním plánováním, kvalitou životního prostředí, ekonomikou a také sociální oblastí. Při evaluaci dopravy je nutné všechny tyto aspekty zohlednit, je tudíž nezbytný multidisciplinární přístup.

V předkládané knize přinášíme poznatky, které by měly usnadnit evaluaci dopravních opatření a strategií pro všechny úrovně státní správy a samosprávy (místní, krajské a národní). Hlavní důraz však klademe na lokální (městskou a obecní) úroveň. Zvolený metodologický přístup vychází z poznatků a metod několika společenských věd, především veřejné ekonomie, ekonomie dopravy, ekonomie životního prostředí, geografie, sociologie a veřejné politiky.

Během řešení projektu jsme vedli řadu rozhovorů s klíčovými stakeholdery, kteří ovlivňují směřování mobility na lokální úrovni. Údaje z rozhovorů sloužily pro analýzy role a postojů klíčových aktérů, jejich pohledu na udržitelnou městskou mobilitu, na podmínky pro strategické dopravní plánování a na hlavní bariéry zavádění dopravních opatření v urbánních oblastech. Rozhovory byly dále doplněny online dotazníkovým šetřením mezi zástupci měst (osloveni byli experti z odborů dopravy, územního rozvoje, strategického plánování, dopravních komisí měst a volení zástupci, kteří mají ve své kompetenci dopravu).



Toto kvantitativní šetření bylo zaměřeno na otázky, jakým hlavním dopravním problémům města čelí, jaká dopravní opatření města realizují a jakým způsobem a jak často tato opatření hodnotí v různých fázích plánovacího cyklu. Šetření se také věnovalo otázkám zapojování veřejnosti a dalších stakeholderů do procesu rozhodování o dopravní politice města: jak města o dopravních opatřeních informují a jaké strategické dopravní dokumenty připravují, jak sledují jejich naplňování a jaká data související s dopravou pravidelně sbírají. Takto posbírané soubory informací byly doplněny o veřejně dostupné informace související s tématem strategického plánování měst k udržitelnosti. Dále jsme sledovali a analyzovali plány udržitelné městské mobility, které si města v tomto období zpracovávala, a zjišťovali jsme jak ve své praxi reflektují požadavky na monitoring a evaluaci.

Celkem jsme během let 2018 a 2019 realizovali 44 rozhovorů a získali validně vyplněné dotazníky od 76 zástupců 49 měst různých velikostí. K analýze dat jsme využili statistické nástroje pro analýzu kvantitativních a kvalitativních dat a také v dopravě zatím jen málo využívanou metodu analýzy diskurzu – tzv. Q-metodu. Q-metoda představuje kombinaci kvantitativní a kvalitativní analýzy a je vhodná k identifikaci hlavních názorových skupin, aniž by bylo třeba kvantifikovat relativní význam těchto skupin v populaci. To umožňuje pracovat s kvantitativními metodami i na menším vzorku respondentů (Smith, 2001). V našem výzkumu byla tato metoda aplikována s cílem identifikovat sdílené pohledy oslovených aktérů na problematiku udržitelné mobility (Brůhová Foltýnová a kol., 2020).

Při řešení projektu a přípravě této publikace jsme dále kromě veřejně dostupných dat z českých a moravských měst čerpali z evropských zkušeností a iniciativ, především z iniciativy CIVITAS = City VITALity – Sustainability, která je finančně podporovaná Evropskou komisí a koordinovaná městy jako program „města městům“. V rámci této iniciativy vznikl propracovaný systém, jak vyhodnocovat (evaluat) dopravní opatření ve městech, který se snaží harmonizovat tyto

postupy v rámci všech projektů podpořených programem CIVITAS. Naší snahou je, abychom do českých podmínek přinesli tyto inovativní, ale zároveň osvědčené přístupy z evropské úrovně.

Posledním, ale neméně důležitým krokem v rámci uvedeného projektu a přípravy této publikace pak bylo vytvoření rozsáhlé databáze dopravních opatření. Tato databáze se opírá o výsledky studií publikovaných v české i zahraniční odborné literatuře, která se věnuje evaluaci řady nových opatření k udržitelné mobilitě. Popisovaná opatření již byla realizována v praxi, zároveň však s nimi města v Česku nemají příliš zkušeností. Výsledky evaluace těchto inovativních opatření zachycené v dostupné odborné literatuře jsme vyhodnotili a vytvořili přehled (pokud možno kvantifikovaných) dopadů. U opatření jsou shrnuty jejich dopady jak na kongesci, dělbu přepravní práce, nehodovost, tak na další oblasti zájmu, jako je vliv na životní prostředí nebo sociální a ekonomické dopady. Celkem jsme tak popsali více než 40 opatření. Města mohou tyto podklady využít také při výběru a plánování svých opatření, a to s využitím online modelu PLUMM.

V rámci projektu „Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility“ vznikla dále metodika pro plánování, monitoring a evaluaci nástrojů udržitelné městské mobility. Ta přináší podrobný metodický návod, jak evaluaci realizovat, a je určena především realizátorům evaluace a dalším expertům. Součástí metodiky je i výše zmíněný webový nástroj pro plánování dopravních opatření ve městech – PLUMM (PLánovač Udržitelné Městské Mobility). Tomuto nástroji se více věnujeme v podkapitole 9.2.

## 1.2.1 Dopravní výzvy a cíle pro městskou mobilitu

V současné době doprava spotřebovává přibližně třetinu celkové spotřeby energie v EU, z toho 97 % energie využívané v dopravě pochází

z fosilních paliv. V Evropské unii vytváří doprava více než čtvrtinu všech skleníkových plynů a tento podíl stále roste (EC, 2019). Cílem nového velkorysého evropského programu **European Green Deal** (česky Zelená dohoda pro Evropu) schváleného v roce 2019 a zaměřeného na všechny oblasti fungování společnosti je snížit emise skleníkových plynů ze všech sektorů včetně městské dopravy do roku 2050 o 90 % oproti roku 2020 a dosáhnout v tomto časovém horizontu klimaticky neutrálních měst (EC, 2019). V klimaticky neutrálních městech se nebude produkovat více emisí skleníkových plynů, než mohou absorbovat; množství těchto emisí v atmosféře tedy nebude z pohledu množství emisí produkovanych v rámci EU dále narůstat. Snižování emisí je považováno za jedinou cestu, jak zabránit zvýšení průměrné teploty na Zemi o kritické 2 °C, případně ještě lépe udržet ji pod nárůstem o 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí. V kratším časovém horizontu do roku 2030 počítá Evropská komise s poklesem těchto emisí nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Pro dopravní sektor to mimo jiné znamená, že by nově vyrobené automobily po roce 2030 měly produkovat v průměru o 37,5 % méně emisí CO<sub>2</sub> než nová vozidla v roce 2020<sup>3</sup> a do roku 2025 bude třeba okolo 1 milionu veřejných dobíjecích a čerpacích stanic pro očekávaných 30 milionů bezemisních nebo nízkoemisních vozidel na evropských silnicích (EC, 2019). Sdělení Evropské komise Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030 (COM(2020) 562 final) (EC, 2020a) předpokládá, že cíl snížení emisí z nově vyráběných automobilů bude pro rok 2030 ještě zpřísněn.

Ze Zelené dohody pro Evropu vzešla v roce 2020 i evropská Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské

---

<sup>3</sup> Nařízení (EU) 2019/631 – stanovení výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla – požaduje, aby byly roční průměrné emise CO<sub>2</sub> vozového parku EU u nových automobilů a dodávek oproti roku 2021 sníženy o 15 % pro období 2025–2029, o 37,5 % pro nové automobily a 31 % pro nové dodávky počínaje rokem 2030.