



Technická zpráva 3.2.1

Analýza strategických dokumentů

**Plán udržitelné městské mobility
města Karviné**



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost





Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Technická zpráva 3.2.1

Analýza strategických dokumentů

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno



Autorka

Mgr. Jana Kočková

Datum zpracování

30. srpna 2021

Realizováno v rámci projektu „Strategické dokumenty statutárního města Karviné“,
reg. č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0009841.



Obsah

1	Úvod	5
2	Dokumenty nadnárodní úrovně	6
2.1	Strategie Evropa 2020 (2010)	6
2.2	Bílá kniha o dopravě (2011)	6
2.3	Transevropské dopravní sítě (2013)	7
2.4	Balíček městské mobility: Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje (2013)	8
2.5	Pařížská dohoda (2015)	8
2.6	Partnerství pro městskou mobilitu (2018)	9
2.7	Zelená dohoda pro Evropu (2019)	9
2.8	Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)	11
3	Dokumenty národní úrovně	13
3.1	Zásady urbánní politiky (aktualizace 2017)	13
3.2	Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)	14
3.3	Strategie regionálního rozvoje a Akční plán na roky 2021–2022 (2019)	14
3.4	Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2020)	15
3.5	Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (2020)	17
4	Dokumenty krajské úrovně	21
4.1	Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (2008)	21
4.2	Strategie ITI Ostravské aglomerace (2016)	21
4.3	Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027 (2019)	22
4.4	Aktualizace akčních plánů snižování hluku na území Moravskoslezského kraje (2020)	24
4.5	Vize 2030 – Nová energie pro Moravskoslezský kraj (2020)	24
4.6	Zásady územního rozvoje – Aktualizace č. 5 (2021)	25
5	Dokumenty městské úrovně	27
5.1	Cyklistická doprava v Karviné – cyklistické trasy a stezky (2016)	27
5.2	Integrovaný plán pro řízení procesu změny ve statutárním městě Karviná – Karviná všemi deseti (2018)	27
5.3	Plán dopravní obslužnosti území města Karviná na období 2021–2025 (2020)	28

5.4	Strategický plán ekonomického rozvoje statutárního města Karviná (2021)	28
6	Seznamy	31
6.1	Seznam zkratk	31



1 Úvod

Plán udržitelné městské mobility (zkráceně PUM nebo anglicky SUMP – Sustainable urban mobility plan) je zpracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné městské mobility měst České republiky (CDV, 2015) a evropskou metodikou SUMP 2.0 (Rupprecht Consult, 2020). Současně respektuje Metodiku přípravy veřejných strategií (MMR ČR, 2018) a Koncepti městské a aktivní mobility a dalších procesních metodik.

Metodika přípravy veřejných strategií (MMR ČR, 2018) definuje čtrnáct základních principů, kterými by se měli řídit tvůrci strategií. Pro plány udržitelné dopravy platí především nutnost připravovat strategii transparentně a zahrnout do přípravy plánu všechny zainteresované osoby, potřeba koordinace na horizontální i vertikální úrovni a sledování dopadu strategie na rovnost žen a mužů. Příloha evropské metodiky – Průvodce tématem genderové rovnosti a zranitelných skupin v SUMPech upozorňuje na to, že potřeby a zájmy obyvatel měst jsou rozmanité, ale mobilitní systémy jsou často navrženy pouze pro idealizovanou skupinu dospělých středotřídních nezávislých mužů bez mentálních, sensorických nebo fyzických omezení. Nyní více než kdy dříve je spojení mezi dopravním plánováním a zohledněním různorodých potřeb zásadní. Je třeba klást větší důraz na spravedlnost, rovnost a inkluzivitu a zajistit, aby tyto zásady byly při plánování respektovány.



2 Dokumenty nadnárodní úrovně

V zájmu Evropské unie je zavádět opatření proti globálním změnám klimatu. EU se zavázala snížit emise skleníkových plynů do roku 2050 nejméně o 80 %. Doprava jako jeden z hlavních znečišťovatelů vypouštějící přibližně čtvrtinu emisí skleníkových plynů EU musí významně přispět k dosažení tohoto cíle.

2.1 Strategie Evropa 2020 (2010)

Sdělení Evropské komise *Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění*, zkráceně Evropa 2020, uvádí vize a cíle v různých tematických oblastech. Dokument v oblasti dopravy uvádí hlavně jednu iniciativu:

Evropa méně náročná na zdroje – podpora posunu směrem ke společnosti s nízkou produkcí uhlíku, jež využívá všechny zdroje účinným způsobem. Cílem je oddělit hospodářský růst od využívání zdrojů a energií, snížit emise CO₂, zvýšit konkurenceschopnost a podpořit větší energetickou bezpečnost.

Jeden z klíčových cílů Strategie je postupná dekarbonizace dopravy, což spočívá ve snížení emisí CO₂ z dopravy do roku 2050 o 60 %. Konkrétně je cíl definovaný takto:

Snížit emise skleníkových plynů oproti úrovním roku 1990 nejméně o 20 % nebo, pokud budou podmínky příznivé, o 30 %; zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie v konečné spotřebě energie na 20 % a zvýšit energetickou účinnost o 20 %.

Plánů udržitelné dopravy se na vnitrostátní úrovni týkají tyto záměry:

- Vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu a plně využívat informační a komunikační technologie,
- Zajistit v rámci základní sítě EU koordinované realizování projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU,
- Zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí.

2.2 Bílá kniha o dopravě (2011)

Druhá verze Bílé knihy pojednává o klíčových tématech významných pro budoucnost dopravy, o vizích, principech a opatřeních, které jsou platné pro dopravu jako celek. Klíčové otázky budoucnosti tvoří udržitelnost dopravy, (ne)závislost na ropě, redukce emisí CO₂, nové technologie pro silniční dopravu, infrastruktura a dopravní kongesce.

Podle dokumentu je doprava klíčovým aspektem pro rozvoj ekonomiky a společnosti a v tomto ohledu musí být udržitelná. Ropa jako zdroj je považována za nedostatečnou a snížení závislosti na ropě je stěžejní otázkou ekonomické udržitelnosti dopravy. Emise skleníkových plynů z dopravy by se měly snížit do roku 2030 o 20 % pod úroveň roku 2008 a do roku 2050 o 60 % pod úroveň roku 1990. V roce 2016 vznikla rozsáhlá monitorovací zpráva, která dokazuje, že cíle stanovené v Bílé knize se nedaří naplňovat, a která také

upozorňuje na zastaralost strategie vzhledem k nejnovějším technologickým dopravním systémům. Přesto bývá Bílá kniha uváděna jako jeden ze základních dokumentů týkajících se udržitelné mobility v Evropě.

V Bílé knize je stanoveno deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje. Níže jsou uvedeny tři cíle relevantní pro PUM Karviné:

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky bez obsahu CO₂.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
- Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“.

2.3 Transevropské dopravní sítě (2013)

Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) z roku 2013 popisuje strukturu dopravní sítě a stanovuje cíle TEN-T. Politika TEN-T má za cíl zajistit dopravní infrastrukturu potřebnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU především v oblasti konkurenceschopnosti. Má také pomoci zajistit dostupnost a posilnit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci členských států a zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje. Dokument představuje podobu integrované dopravní sítě, vybraných koridorů a dvojvrstvou strukturu hlavní a globální sítě. Hlavní síť tvoří strategicky nejdůležitější prvky globální sítě, která zabezpečuje efektivní propojení všech regionů EU. Nová politika EU v oblasti dopravní infrastruktury si klade za cíl transformovat současnou nesourodou evropskou dopravní síť na integrovanou síť zahrnující všechny členské státy. Projekty související s globální sítí by měly být dokončené do konce roku 2050 a projekty, které jsou realizované v rámci hlavní sítě, by měly kritéria TEN-T splňovat do konce roku 2030. Karviná netvoří dopravní uzel v rámci TEN-T, ale dva koridory procházejí v její těsné blízkosti. Na severu je to Baltsko-jaderský koridor v Petrovicích u Karviné a na jih od Karviné Rýnsko-dunajský koridor. V drážní infrastruktuře jsou do sítě TEN-T zařazeny II. a III. tranzitní železniční koridor a trať 321 v úseku mezi Ostravou a Českým Těšínem. Čtvrtý pracovní plán na dobudování Baltsko-jaderského koridoru z června 2020 zahrnuje 152 projektů železniční infrastruktury s celkovými náklady 34,0 miliard EUR. Modernizační práce za účelem dosažení standardů TEN-T budou i na přeshraničním úseku mezi Polskem a Českou republikou. Akce se týká 11 km dlouhého přeshraničního úseku s Polskem Dětmárovice – Petrovice u Karviné – PL. Akce je součástí projektu postupného zavádění evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) na železniční síť České republiky, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti a interoperability železnic. Na území Moravskoslezského kraje (MSK) byl do hlavní sítě TEN-T zařazen také tah dálnice D1 a Letiště Leoše Janáčka Ostrava jako letiště městského uzlu hlavní sítě Ostrava. Do globální sítě byl zařazen tah dálnice D48 a hranicí se Slovenskou republikou.

2.4 Balíček městské mobility: Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje (2013)

K tomu, aby se městské oblasti Evropy rozvíjely udržitelnějším způsobem, mají sloužit plány udržitelné mobility. Ty by měly obsahovat návrhy založené na důkladné analýze stávající situace a jasné vizi rozvoje městské oblasti. Mají zohledňovat územní rozsah funkčních městských oblastí a navrhovat způsob začlenění návrhů dopravních opatření do širší městské a územní strategie. Na zpracování strategických plánů mají spolupracovat politici, úředníci z odlišných úrovní veřejné správy i odborníci z různých disciplín (integrováný přístup). Strategické plány by měly podporovat integraci dopravních módů, zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů (participativní přístup) a opatření v oblasti změny dopravního chování (řízení dopravní poptávky).

Balíček městské mobility (dále jen „Balíček“) stanovuje jako hlavní cíl PUM zlepšit dostupnost městských oblastí a zajistit vysoce kvalitní a udržitelnou mobilitu uvnitř městských oblastí i spojení s jejich okolím. V této souvislosti definuje Balíček pomocí specifických cílů *udržitelný městský dopravní systém* následovně:

- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility,
- vyvažuje různé požadavky občanů, podniků a průmyslu ohledně služeb mobility a dopravy,
- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých druhů dopravy,
- splňuje požadavky udržitelnosti a zároveň hledá rovnováhu mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí,
- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů,
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby,
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví,
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení,
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie,
- přispívá ke zlepšení celkové výkonnosti TEN-T a evropského dopravního systému jako celku.

2.5 Pařížská dohoda (2015)

Pařížská konference o změně klimatu se konala na podzim 2015. Dohoda obsahuje akční plán na udržení globálního oteplování pod 2 °C. Pařížská dohoda nabyla platnosti 4. listopadu 2016 po splnění podmínek spočívajících v ratifikaci nejméně 55 zeměmi, které produkují minimálně 55 % celosvětových emisí skleníkových plynů. Dohodu ratifikovala Evropská Unie a všechny její členské státy.

K dopravě se vyjadřuje Pařížská dohoda o elektro-mobilitě a klimatické změně z roku 2017. Ta upozorňuje, že doprava v současnosti přispívá téměř jednou čtvrtinou ke globálním emisím skleníkových plynů a roste rychleji než jakýkoliv jiný sektor energetického spotřeby. Očekává se, že pokud nebudou podniknuty významné kroky ve snižování emisí skleníkových plynů, budou rapidně růst – do roku 2030 o 20 % a do roku 2050 o 50 %. Omezení zvýšení globální teploty pod 2 °C vyžaduje změnu této trajektorie. Bude potřeba naplňovat zásady udržitelnosti dopravy, což mimo jiné znamená přechod na alternativní paliva. Podle Mezinárodní

agentury pro energii bude tento přechod vyžadovat celosvětovou elektrifikaci železniční dopravy. Stejně tak by do roku 2030 mělo být nejméně 20 % všech silničních vozidel po celém světě poháněno elektricky.

2.6 Partnerství pro městskou mobilitu (2018)

V roce 2017 se Česká republika stala spolukoordinátorkou projektu Partnerství pro městskou mobilitu a v roce 2018 byl vydán akční plán. Plán reaguje na rostoucí dopravní přetíženost, se kterou souvisí hlukové znečištění a škodlivé emise v ovzduší. Akční plán definuje celkem devět opatření, které seskupuje do čtyř oblastí.

Správa a plánování:

- Opatření č. 1: Posílení víceúrovňové spolupráce a správy.
- Opatření č. 2: Větší využití plánování udržitelné městské mobility.

Veřejná doprava a dostupnost:

- Opatření č. 3: Vyhodnocení osvědčených postupů v oblasti pohodlné dosažitelnosti veřejné dopravy.
- Opatření č. 4: Větší rozšíření inovativních čistých autobusů.

Aktivní druhy dopravy a veřejný prostor:

- Opatření č. 5: Vypracování obecných zásad pro infrastrukturu aktivní mobility a zajištění příslušných finančních prostředků.
- Opatření č. 6: Podpora chování v zájmu udržitelné a aktivní mobility.
- Opatření č. 7: Snižování rozdílností v regulaci přístupu vozidel do měst.

Nové služby mobility a inovace:

- Opatření č. 8: Zkoumání dopadů zavedení nových služeb mobility.
- Opatření č. 9: Vytvoření evropského rámce pro podporu inovací v oblasti městské mobility.

2.7 Zelená dohoda pro Evropu (2019)

Jedná se o novou strategii růstu, jejímž cílem je transformovat EU na spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která v roce 2050 nebude produkovat žádné emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál EU a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tato transformace musí současně být spravedlivá a inkluzivní. Zelená dohoda pro Evropu je plán obsahující opatření, která mají:

- podpořit účinné využívání zdrojů prostřednictvím přechodu na čisté oběhové hospodářství,
- zabránit ztrátě biologické rozmanitosti a snížit znečištění.

K dosažení tohoto cíle bude nutné přijmout náležitá opatření ve všech odvětvích našeho hospodářství včetně dopravy (zavádět čistší, levnější a zdravější formy soukromé a veřejné dopravy). EU bude poskytovat finanční



podporu a technickou pomoc těm, které přechod na zelenou ekonomiku nejvíce zasáhne. Jde o tzv. mechanismus pro spravedlivou transformaci. Ten má v období 2021–2027 přispět k mobilizaci nejméně 100 miliard EUR v nejvíce postižených regionech.

Co se týče dopravy, Evropa musí dále a rychleji snižovat emise z ní plynoucí – na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v Unii a tento podíl stále roste. Zelená dohoda usiluje o 90% snížení těchto emisí do roku 2050 pomocí opatření ze souboru 2.1.5. *Urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě.*

Digitalizace

- Automatizovaná mobilita a inteligentní systémy řízení dopravy zajistí účinnější a čistší dopravu.
- Budou vyvinuty inteligentní aplikace a řešení pro mobilitu jako službu.

Využívání různých druhů dopravy

- Více nákladu by mělo být přepravováno po železnici nebo po vodě.
- V rámci jednotného evropského nebe by mělo dojít k výraznému snížení emisí z letecké dopravy s nulovými náklady pro spotřebitele a podniky.

Změny ve financování

- Ukončení poskytování dotací na fosilní paliva.
- Rozšíření systému obchodování s emisemi na námořní odvětví.
- Efektivní zpoplatnění silnic v EU.
- Omezování bezplatných povolenek pro letecké společnosti při obchodování s emisemi.

Podpora dodávek udržitelných alternativních paliv v dopravě

- Vybudování přibližně 1 milionu veřejných dobíjecích a plnicích stanic pro 13 milionů vozidel s nulovými a nízkými emisemi do roku 2025.

Snižování znečištění

- Zlepšení veřejné dopravy.
- Zpřísnění norem proti znečišťování ovzduší automobily, znečištění v přístavech EU, zlepšení kvality ovzduší v blízkosti letišť.

Množství emisí z dopravy by se mělo radikálně snížit zejména ve městech. Kombinace opatření by se měla zaměřit na emise, dopravní přetížení měst a zlepšování veřejné dopravy. Komise navrhne přísnější normy pro emise látek znečišťující ovzduší vozidly se spalovacím motorem. V roce 2021 Komise rovněž navrhla revizi právních předpisů týkajících se emisních standardů pro emise CO₂ generované osobními automobily a dodávkami s cílem zajistit, aby se od roku 2025 hladce rozběhl přechod na mobilitu s nulovými emisemi.

2.8 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)

Na konci roku 2020 předložila Komise sdělení nazvané Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Cílem této strategie je nasměrovat EU na cestu vedoucí k vytvoření udržitelného, inteligentního a odolného systému mobility budoucnosti, jakož i k zásadním změnám, jež jsou nezbytné pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu.

Volný pohyb osob a zboží přes vnitřní hranice Evropské unie je základní svobodou EU a jejího jednotného trhu. Cestování v EU vedlo k větší soudržnosti a posílení evropské identity. I když mobilita přináší svým uživatelům mnoho výhod, přináší i negativní dopady, které je třeba řešit. Vzhledem k vysokému podílu EU na celkových emisích skleníkových plynů bude možné cíle EU – snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % a dosažení klimatické neutrality do roku 2050 – splnit pouze bezodkladným zavedením ambicióznějších politik za účelem snížení závislosti dopravy na fosilních palivech a v součinnosti s úsilím o nulové znečištění.

Pandemie COVID-19 měla významný dopad na mobilitu. Překonávání krize způsobené pandemií by mělo být využito k urychlení dekarbonizace a modernizace celého systému dopravy a mobility, k omezení jeho negativního dopadu na životní prostředí a zlepšení bezpečnosti a zdraví našich občanů. Souběžná zelená a digitální transformace by měla odvětví přetvořit, nově koncipovat konektivitu a dát ekonomice energii. Komise uznává, že tato transformace, která musí být sociálně spravedlivá a férová, nebude snadno dosažitelná a bude vyžadovat plné nasazení a podporu všech aktérů v oblasti dopravy. Udržitelný evropský dopravní systém musí být inteligentní, flexibilní a přizpůsobitelný stále se měnícím dopravním modelům a potřebám. Také se musí opírat o špičkový technologický pokrok, který zajistí bezproblémové a bezpečné propojení pro všechny evropské občany.

Tato strategie navrhuje plán, jak evropskou dopravu pevně nasměrovat na správnou cestu k udržitelné a inteligentní budoucnosti. Aby se vize stala skutečností, stanovuje deset stěžejních oblastí (včetně Stěžejní iniciativy č. 3: Zajištění udržitelnější a zdravější meziměstské a městské mobility). Strategie definuje milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik.

Milníky snižování současné závislosti na fosilních palivech:

- Do roku 2030 bude v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních automobilů s nulovými emisemi.
- Do roku 2050 budou téměř všechny automobily, dodávky, autobusy i nová těžká nákladní vozidla bez emisí.
- Zaoceánská plavidla s nulovými emisemi budou připravena k uvedení na trh do roku 2030, velká letadla s nulovými emisemi do roku 2035.

Milníky posunu větší části činnosti směrem k udržitelnějším druhům dopravy:



- Pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 v rámci EU uhlíkově neutrální.
- Provoz na vysokorychlostní železnici se do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 ztrojnásobí.
- Do roku 2030 bude v Evropě nejméně 100 klimaticky neutrálních měst.
- Železniční nákladní doprava vzroste do roku 2030 o 50 % a do roku 2050 se zdvojnásobí.
- Doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba vzrostou do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 %.

Milníky internalizace externích nákladů na dopravu, též prostřednictvím systému EU pro obchodování s emisemi:

- Do roku 2030 bude železniční a vodní intermodální doprava schopna rovnocenně konkurovat silniční dopravě v EU.
- Všechny externí náklady na dopravu v EU budou nejpozději od roku 2050 hradit uživatelé dopravy.

Milníky na cestě k inteligentní mobilitě:

- Do roku 2030 usnadní bezproblémovou multimodální osobní dopravu integrované elektronické přepravní doklady a nákladní doprava bude bezpapírová.
- Do roku 2030 bude ve velkém měřítku rozšířená automatizovaná mobilita.

Milníky na cestě k odolné mobilitě:

- Multimodální transevropská dopravní síť vybavená pro udržitelnou a inteligentní dopravu, s vysokorychlostním spojením bude v provozu do roku 2030 v případě hlavní sítě a do roku 2050 v případě globální sítě.
- Do roku 2050 se bude počet obětí u všech druhů dopravy v EU blížit nule.



3 Dokumenty národní úrovně

3.1 Zásady urbánní politiky (aktualizace 2017)

Zásady urbánní politiky jsou rámcovým dokumentem urbánní politiky státu, která má průřezový a interdisciplinární charakter. Jejich cílem je sjednotit přístupy k rozvoji měst na všech úrovních veřejné správy. Tato doporučení ve formě zásad jsou závazná pro ústřední orgány státní správy (včetně měst) při tvorbě koncepčních a strategických rozvojových dokumentů, které obsahují nebo budou obsahovat urbánní dimenzi:

- Strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst.
- Polycentrický rozvoj sídelní soustavy.
- Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území.
- Péče o městské životní prostředí.
- Zajištění implementace Nové městské agendy.

Rozvojové aktivity zásady *Podpora rozvoje měst* zahrnují téma dopravy, technické infrastruktury a veřejného prostoru:

- Využívat brownfields k budování nové infrastruktury ve městech.
- Zajišťovat dostupnou veřejnou dopravu a rozvíjet integrované dopravní systémy (IDS) s napojením do širšího území regionu, včetně zajištění bezbariérovosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Snižovat dopady dopravy do složek životního prostředí a na zdraví obyvatelstva.
- Zvyšovat atraktivitu městské hromadné a příměstské dopravy.
- Zlepšovat využití a funkčnost uličního prostoru i z pohledu městské mobility.
- Při reurbanizaci vnímat potřebu vložení do uličního prostoru funkční městskou hromadnou dopravu (MHD).
- Podporovat rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu.
- Zajistit propojení individuální a veřejné dopravy v rámci příměstské dopravy.
- Pro města nad 40 tisíc obyvatel je doporučeno zpracovávat strategické plány udržitelné městské mobility a zajistit jejich implementaci.
- Zvyšovat atraktivitu měst a kvalitu veřejných prostranství, upřednostňovat výstavbu směřující ke kompaktnímu městu a podporovat smíšené funkce využití území; podporovat udržování kulturního dědictví v oblasti urbanismu a architektury.
- Zlepšovat využití a uspořádání území, zvyšovat kvalitu veřejných prostor v územích ohrožených rezidenční segregací.
- Dbát na vytváření bezbariérového prostředí.

3.2 Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)

Strategický rámec Česká republika 2030 je výsledkem společného úsilí o udržitelný rozvoj Evropské unie a zároveň příspěvkem České republiky k naplňování všech 17 globálních cílů udržitelného rozvoje schválených na summitu OSN v New Yorku v září roku 2015. Česká republika 2030 je založena na hodnotách kvality života a udržitelnosti. Pokrok ve společnosti nelze hodnotit pouze ekonomickými ukazateli, ale je nutné brát v potaz také jednotlivce, rodiny a společenství a různé aspekty jejich vzájemné interakce včetně specifických potřeb různých skupin obyvatelstva. Dokument v šesti klíčových oblastech shrnuje, kam rozvoj České republiky dospěl, jakým čelí rizikům a jaké ho čekají příležitosti. Pro každou oblast formuluje vizi, strategické i specifické cíle. Vize pro obce a regiony zní takto:

Odpovědné využívání území vytváří podmínky pro vyvážený a harmonický rozvoj obcí a regionů, zvyšuje územní soudržnost, usměrňuje suburbanizační trend a omezuje vynucenou mobilitu. Města a obce zajišťují všechny funkce nutné pro udržení a zvyšování kvality života jejich obyvatel. Ve všech směrech kompetentní veřejná správa otevřeně komunikuje s občany a zapojuje je systémově do rozhodování a plánování. Sídla jsou adaptována na změnu klimatu.

Stát chce podporovat města v postupném odklonu od automobilové dopravy a zvýšit podíl elektromobility (zajistit požadovanou infrastrukturu). Smyslem je, aby města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na změnu klimatu. Přeprava přesto musí brát ohled na potřeby obyvatel, které ovlivňuje stárnutí i měnící se životní styl. Městská mobilita se bude prostřednictvím plánů udržitelné městské mobility odklánět od jednostranné preference a zvýhodňování IAD. Místní správa by měla motivovat lidi ke změně dopravního chování směrem k udržitelnějším formám mobility, ale také sahat k výrazným administrativním restrikcím a zpoplatnění vjezdu či parkování osobních aut ve vybraných částech měst. Nutné jsou také investice do infrastruktury pro cyklistiku a pěší, podpora sdílení dopravních prostředků či služeb a vytváření sítě účelových komunikací (stezek pro pěší, cyklisty, in-line bruslaře, sjezdných chodníků atp.) a kompaktních, pěšky dostupných sousedství. Páteří přepravy v regionech bude spolehlivá a čistá veřejná doprava. Ačkoliv ji nadále budou poskytovat jednotliví dopravci, stát chce postupně integrovat krajské dopravní systémy do národního s navzájem provázanými jízdními řády, sjednocenými podmínkami přepravy, vzájemným uznáváním jízdenek, minimálními přestupními vzdálenostmi a společným informačním systémem. Je třeba také propojovat veřejnou dopravu s individuální prostřednictvím systémů typu Bike&Ride, Park&Ride a Kiss&Ride.

3.3 Strategie regionálního rozvoje a Akční plán na roky 2021–2022 (2019)

Ambicí Strategie regionálního rozvoje ČR (SRR) je stanovit hlavní cíle regionálního rozvoje v horizontu 7 let. SRR vychází ze Strategického rámce ČR 2030, který je zastřešujícím rozvojovým dokumentem ČR. Vize strategie zní takto:

Regiony efektivně zhodnocují svůj rozvojový potenciál, zvyšuje se jejich sociální stabilita, konkurenceschopnost má trvalý, stabilně rostoucí trend a zlepšují se podmínky pro kvalitní život všech obyvatel a prosperitu firem.



Jsou respektovány principy udržitelného rozvoje a limity životního prostředí. Všechny regiony jsou nad průměrem EU, nebo se mu přibližují v ekonomickém smyslu i v kvalitě života a v přitažlivosti a konkurenceschopnosti jsou na předních místech ve střední Evropě.

Strategie definuje cíle pro jednotlivé typy obcí a regionů, Karviná spadá do kategorie *Regionální centrum vyššího řádu* v rámci *Strukturálně postiženého kraje* a současně patří do *Hospodářsky a sociálně ohroženého území*. Strategický cíl regionálních center zní:

Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.

K tomuto strategickému cíli se váže specifický cíl:

- Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů (tj. lépe koordinovat dopravu v regionu a Zlepšovat stav komunikací a železnic).

Akční plán vymezuje aktivity pro regionální centra v oblasti dopravy následovně:

- Výstavba efektivně umístěných přestupních terminálů.
- Rozvoj, rekonstrukce a údržba sítě cyklostezek.
- Zkvalitnění plánování a organizace dopravní obslužnosti.

3.4 Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2020)

Dopravní politika ČR navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN. Víze dopravní soustavy České republiky z dlouhodobého hlediska předpokládá, že ČR a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní tak nákladní dopravě. Dále také že ČR bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Dopravní politika ČR doporučuje zavádění zpoplatnění vjezdu do center měst a omezování parkovacích příležitostí v historických centrech a zdůrazňuje významnou roli veřejné hromadné dopravy (VHD), bezmotorové dopravy a sdílení aut, zvyšování atraktivity veřejné dopravy a zavádění systémů parkování Bike&Ride, Park&Ride a Kiss&Ride u kapacitních železničních tratí v předměstské oblasti.

Hlavní cíl vychází z dopravní politiky pro předchozí období:

Hlavním cílem dopravní politiky 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) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Pro PUM Karviná je relevantní strategický cíl 1. *Udržitelná mobilita* a jeho specifický cíl 1.2 *Multimodální přístup*. Multimodální přístup v osobní dopravě je klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy. Je zajišťován zejména prostřednictvím kvalitní sítě VHD. V případě kratších cest je rovněž velmi důležitou alternativou bezmotorová doprava. V současné praxi lze rozlišovat čtyři úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou, přičemž ideálem je dosažení poslední úrovně:

- VHD jako sociální služba.
- VHD jako doplněk systému dopravní obslužnosti bez definice sociálních služeb.
- VHD jako alternativa k dopravě individuální.
- VHD jako základ systému dopravní obslužnosti (VHD je v rámci systému dopravní obslužnosti dominantní a IAD je jen doplňkem).

Dále se města Karviná týká strategický cíl 2. *Územní soudržnost* a specifický cíl 2.3 *Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM*:

Problémy ve městech spojené s dopravou vznikají z důvodu velké koncentrace lidí a ekonomických aktivit, což následně vyvolává vysokou poptávku po mobilitě. Proto je nutné tuto poptávku ovlivňovat ve smyslu předcházení potřebám po mobilitě tak, aby došlo ke snižování nadbytečných přepravních a dopravních výkonů. Dopravní systém musí uspokojit přepravní potřeby, aby nebyl brzdou hospodářského rozvoje a současně měl co nejmenší dopady na životní prostředí. Přepravní potřeby je proto nutné uskutečnit, ale v případě velkých měst a jejich aglomerací nemusí být vždy uplatněn dopravní mód, který je z hlediska uspokojování potřeb z různých důvodů preferovaný, je nutné zohlednit celospolečenské potřeby a zájmy. Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy (IAD). Nárůst IAD má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i samotné město. Silné přepravní proudy lze efektivně nahradit jednotlivými dopravními módy, které uspokojí potřebu po mobilitě alternativními způsoby dopravy. Veřejná hromadná doprava je v podmínkách České republiky hlavní alternativou k IAD ve městě. Ve městech a jejich aglomeracích je nutné řešit mobilitu komplexně v rámci plánů udržitelné městské mobility, v rámci kterých je nutné sledovat následující postup:

1. Předcházení potřebám po mobilitě.
2. Podpora využívání alternativních způsobů dopravy (VHD, aktivní mobilita).
3. Snižování negativních vlivů jednotlivých druhů dopravy ve městě na veřejné zdraví, jakož i globální změny.
4. Humanizace uličního prostoru tak, aby se ulice staly multifunkčním prostorem, a nikoliv jen jednoúčelovou kapacitní dopravní a parkovací infrastrukturou.

Samosprávy jsou odpovědné za naplňování těchto a dalších cílů právě skrze plány udržitelné městské mobility.



3.5 Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (2020)

Koncepce je návazným dokumentem na Dopravní politiku České republiky pro období 2021–2027, přičemž je zaměřena na přenesení některých zásad Dopravní politiky do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy. Základní vizí koncepce je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst.

Města jednotlivých velikostní kategorií mohou při uplatnění pozitivních návrhů (opatření) směřovat k dosažení příslušného podílu dělby přepravní práce, ale jedná se spíše o nastavení trendu než konkrétního cíle. Město Karviná spadá do kategorie měst D. Města této velikostní kategorie při uplatnění pozitivních návrhů z PUM mohou dosáhnout následujícího podílu dělby přepravní práce:

- pěší doprava kolem 35 %,
- cyklistická doprava 10–20 %,
- veřejná hromadná doprava do 30 %,
- individuální doprava 20–25 %.

Pro města kategorie D definuje koncepce konkrétní cíle a opatření pro čtyři hierarchicky uspořádané fáze při plánování městské mobility:

Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě:

- Úzké propojení sektorového a územního plánování iteračním způsobem.
- Územní plánování rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru.
- Zavádění e-governmentu.
- Zahušťování zástavby namísto suburbanizace.
- Podpora alternativních forem práce.
- Vytváření pracovních příležitostí, služeb a občanské vybavenosti v suburbánních oblastech měst.
- Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel.
- Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě.

Cíl: Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech:

- Zpracování zjednodušeného dopravního modelu.
- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty.
- Podpora systému carsharingu a bikesharingu.
- Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón města.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.
- Podpora vzniku firemních a školních plánů mobility.

- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora konceptu Mobilita jako služba.

Cíl: Zvýšení využívání VHD ve městech:

- Zavádění a další rozvoj IDS.
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů.
- Provázání bezmotorové a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť Bike&Ride.
- Provázání individuální a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť Park&Ride a Kiss&Ride.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.

Cíl: Zvýšení aktivní mobility:

- Integrace sdílené mobility do systému IDS.
- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu.
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase.

Cíl: Optimalizace nákladní dopravy ve městech:

- Zavádění konceptů městské logistiky.

Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD:

- Propojení městské a krajské objednávky i s ohledem na obsluhu jádrového města.
- Zpracování plánů dopravní obslužnosti města.

Cíl: Zlepšení kvalitativní standardů VHD:

- Propracovaná tarifní politika ve VHD.
- Zřizování krajských dispečinků VHD k praktickému zajištění přestupního režimu ve VHD v rámci integrovaného dopravního systému.
- Podpora vzniku, modernizace a řízení terminálů osobní dopravy v aglomeraci.
- Kvalitní vozidla (alespoň částečně nízkopodlažní).
- Zavádění progresivních odbavovacích systémů ve VHD.
- Zvýšení sociálně-bezpečnostních standardů; osvětlení zastávek a terminálů, výškolení obslužného personálu.



- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách.
- Další rozvoj telematiky ve VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD:

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.
- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD, a to jak z pohledu pohonu vozidel, tak úpravou ploch pro VHD k výrobě alternativních energií.
- Napojení velkých komerčních, rekreačních a administrativních zón na VHD.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu:

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci
- Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy měst.
- Parkovací politika pro cyklo dopravu.
- Rozvoj sítě parkovacích míst pro bikesharing, včetně dobíjecích stanic pro elektrokola.
- Podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy.
- Zavádění komunitních programů.
- Vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště pro IAD.
- V územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktních míst.
- Stanovení zásad preference pěší dopravy ve městech.

Cíl: Snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví:

- Podpora zavádění alternativních energií v IAD.
- Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.
- Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t.
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastnící pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.
- Zavádění jízdních pruhů pro vozidla VHD a pro vozidla na alternativní energie na bázi elektřiny (do doby, kdy podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharingu.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.

Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život:

- Nastavení typu komunikačního systému ve městě.

- Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel.
- Zklidnění historického centra města.
- Tvorba pocitových map, bezpečnostní audit veřejných prostranství, bezpečná cesta do školy, inspekce pozemních komunikací atd..



4 Dokumenty krajské úrovně

Na území Moravskoslezského kraje je zaveden Integrovaný dopravní systém ODIS, který zahrnuje všechny železniční tratě obsluhované společností České dráhy a. s., linky MHD ve městech Ostrava, Opava, Havířov, Karviná, Orlová, Český Těšín, Třinec, Nový Jičín, Bruntál, Frýdek-Místek, Krnov a vybrané linky příměstské autobusové dopravy (PAD). Hlavním charakteristickým znakem je jednotný přestupní tarifní systém, umožňující cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy, a to bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

V kraji také probíhají neustálé investice do zlepšování železniční infrastruktury. V roce 2017 byla v Přerově slavnostně zahájena realizace jednotného evropského zabezpečovače ETCS na traťovém úseku mezi Petrovicemi u Karviné a Břeclaví. ETCS je součástí systému ERTMS pro řízení železniční dopravy v celé Evropské unii. Jeho cílem je zajistit plynulý provoz v mezinárodním železničním provozu mezi odlišnými systémy národních železnic. V roce 2020 Správa železnic instalaci evropského zabezpečovače ETCS na tomto traťovém úseku dokončila. Dalším významným posílením železniční dopravy je připravovaná vysokorychlostní trať, jejíž výstavba by měla začít v roce 2025. Vysokorychlostní trať v MSK povede celou Moravskou branou (přes Bohumín směrem na Polsko) rychlostí více než 300 kilometrů za hodinu.

4.1 Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (2008)

Prioritní rozvojovou osou kraje jak z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury, tak i z hlediska širšího hospodářského, sociálního i kulturního rozvoje je severojižní (Baltsko – Adriatická) evropská osa. Koridor Sever – Jih Slezského kříže je dominantním dopravním tahem v kraji, který spojuje významné evropské aglomerace Vídeň a Katowice. Koridor je vymezen dálnicí D1 a mezinárodním tahem E462 v trase silnice I/48 a D48 a II. tranzitním železničním koridorem. Koridor Slezského kříže – východ (Ostrava – Český Těšín – Žilina) je vymezen silnicí I/11 (I/68, E75) a trasou III. tranzitního železničního koridoru. Tah spojuje zejména významné nadregionální aglomerace Katowice – Ostrava – Žilina. Nakonec koridor Slezského kříže – západ (Ostrava – Opava – Krnov – Opole) je na území MSK vymezen silnicí I/11 a I/57 (Ostrava – Opava – Bartultovice – Opole) a železniční tratí Ostrava – Opava – Krnov – Glucholazy. Tento dopravní tah přes území kraje propojuje významná regionální centra Opolského vojvodství a Moravskoslezského kraje s ostravskou aglomerací.

4.2 Strategie ITI Ostravské aglomerace (2016)

Vize ITI ostravské aglomerace 2014–2020 zní:

Přitažlivé místo pro život, práci a podnikání. Ostravská aglomerace je ekonomicky prosperující a vyspělou průmyslovou oblastí. Umí využít svůj unikátní technický um, znalosti, tradici a partnerství. Obyvatelé aglomerace mají chuť a možnosti se zde kvalitně vzdělávat, mají dostatek atraktivních pracovních příležitostí a takové podmínky pro život, díky kterým zde mají důvod žít.

Globálním cílem Strategie ITI je zmírnit vylidňování aglomerace stěhováním obyvatel mimo region a dosáhnout do roku 2023 pozitivního ročního migračního salda na území ostravské aglomerace.

Strategie ostravské aglomerace reaguje na identifikované problémy a potřeby a je koncipována na třech klíčových pilířích a k nim přiřazeným strategickým cílům:

- Strategický cíl ITI 1 – Zvýšit zaměstnanost a uplatnitelnost obyvatel na trhu práce.
- Strategický cíl ITI 2 – Podpořit podnikání a vznik pracovních míst.
- Strategický cíl ITI 3 – Zlepšit kvalitu prostředí a podpořit udržitelný rozvoj.
 - Specifický cíl ITI 3.1: Podpořit rozvoj udržitelné mobility.
 - Výstavba a modernizace infrastruktury pro rozvoj udržitelné mobility .
 - Výstavba a modernizace drážní infrastruktury městské a příměstské dopravy .
 - Rozvoj inteligentních dopravních systémů.
 - Specifický cíl ITI 3.2: Snížit znečištění ovzduší.
 - Specifický cíl ITI 3.3: Zvýšit energetickou účinnost.
 - Specifický cíl ITI 3.4: Zefektivnit nakládání s odpady.
 - Specifický cíl ITI 3.5: Revitalizovat zeleň v sídlech.

4.3 Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027 (2019)

Strategie se skládá ze šesti prioritních tematických oblastí:

- Podnikavější a Inovativnější kraj.
- Vzdělanější a Zaměstnanější kraj.
- Čistější a Zelenější kraj.
- Zdravější a Soudržnější kraj.
- Propojenější a Chytřejší kraj.
- Kulturnější a Atraktivnější kraj.

Individuální automobilové dopravy se dotýká oblast Čistější a Zelenější kraj, která řeší znečištění ovzduší. Analytická část říká, že dochází ke snižování efektu zkvalitňování vozového parku na pokles emisí z dopravy v důsledku růstu přepravních výkonů. Další snižování emisí ze silniční dopravy se předpokládá v důsledku zvýšení atraktivity a kvality hromadné dopravy (včetně Park&Ride), telematiky (snížení kongescí), rozvojem čisté mobility, podpory cyklo a pěší dopravy, moderních forem sdílení dopravy (car/bike sharing), a v případě nezbytnosti také omezováním IAD ve městech (vytváření nízkoemisních zón a regulace parkování). Omezení možnosti využívání osobních automobilů může být veřejností považováno za omezování osobní svobody jedince, na druhé straně je produkce emisí omezováním práva obyvatel na zdravé životní prostředí. Proto se pravděpodobně nelze vyhnout restriktivním nástrojům, kterými jsou nízkoemisní zóny, progresivní zpoplatnění parkování v centrech měst, preference hromadné dopravy (rychlost, průjezdnost) apod.

V důsledku napojení kraje na dálniční síť výrazně stoupla intenzita silniční dopravy na hlavních silničních tazích, přičemž tempo nárůstu dopravních intenzit patří mezi nejvyšší v republice. Zaznamenaným trendem je snižování

počtu obyvatel na jeden automobil. Cílem je motivovat obyvatele kraje, aby omezovali využívání IAD ve prospěch hromadné dopravy, carsharingu, cyklo nebo pěší dopravy. K pozitivní motivaci je však nezbytné vybudovat odpovídající infrastrukturu, která nabídne pohodlné řešení pro co největší počet obyvatel.

Pracovní skupina pro Propojenější a chytřejší kraj navrhla pět strategických cílů a k nim typové aktivity/opatření. Z hlediska PUM Karviná jsou stěžejní tyto cíle:

5.2 Podpora udržitelné mobility: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy na dopravní obslužnosti kraje

- Zajistit prolnutí cílů a synergii plánování městské mobility na úrovni plánů udržitelné mobility měst a krajské koncepce dopravy:
 - Aktualizace dopravní koncepce kraje se zajištěním vazby na plány udržitelné mobility měst.
- Podporovat integrovaný dopravní systém a rozvíjet dopravní obslužnost:
 - Obnova a modernizace vozového parku vozidel VHD.
 - Prověření alternativních možností zajištění dopravní obslužnosti regionální veřejné dopravy v místech s nízkou poptávkou.
- Podporovat výstavbu multimodálních uzlů a zastávek včetně parkovišť typu Park&Ride a Bike&Ride.
- Podporovat dobudování cyklistických tras na regionální úrovni a podporovat jejich propojení.
- Připravit a realizovat dostavbu silniční sítě v MSK kraji podle aktualizované Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury.
- Připravit a realizovat úpravy nevyhovujících křižovatek silnic s cílem zajistit vyšší bezpečnost a plynulost provozu.
- Zavádět telematická zařízení zajišťující plynulost veřejné dopravy.

5.3 Přejít k nízkouhlíkové a bezemisní dopravě: Snížení emisí CO₂ v dopravě

- Podporovat zavádění vozidel na vodíkový pohon ve veřejné hromadné dopravě:
 - Vývoj vodíkových autobusů a plnicích stanic.
 - Podpora vývoje a certifikace lokomotiv na vodíkový pohon.
 - Spolupráce při nastavení podmínek a dotací k nastartování trhu s vodíkovým palivem ve veřejné hromadné dopravě.
- Zajistit obsluhu stávající elektrické trakce a dále ji rozšiřovat:
 - Obnova a nákup nových vozidel elektrické trakce.
- Modernizovat a rozvíjet drážní infrastrukturu elektrické trakce.
- Umožnit rozvoj infrastruktury pro trolejbusovou dopravu a parciální trolejbusy v MHD.
- Podporovat a urychlit výstavbu nabíjecích stanic pro vozidla individuální automobilové dopravy a elektrobusesy.
- Jít příkladem v zavádění nízkouhlíkové a bezemisní dopravy na úrovni krajské korporace.

5.4 Vnější dostupnost kraje: Zahájení výstavby vysokorychlostní železniční trati a provozu linky do letištního uzlu mezinárodního významu

- Zajistit dostupnou leteckou dopravu:



- Modernizace letiště Leoše Janáčka.
- Zajištění leteckého spojení do přestupního uzlu celosvětového významu.
- Podpořit dostupnost Prahy, Brna a Vídně vysokorychlostní železniční tratí.
- Podpořit napojení na Transevropskou dopravní síť TEN-T.
- Podpořit dokončení přestavby D48 a modernizaci silnice I/11 a I/57 (Ostrava – Opava – Bartultovice – Opole).
- Podpořit dokončení přestavby silnice I/11 na Slovensko.

4.4 Aktualizace akčních plánů snižování hluku na území Moravskoslezského kraje (2020)

Hlavním smyslem tohoto akčního plánu je omezit úroveň hluku v životním prostředí na úroveň, která splňuje platné mezní hodnoty hlukových ukazatelů L_{dn} (hlukový ukazatel pro den-večer-noc) a L_n (hlukový ukazatel pro rušení spánku). Pro vymezení oblastí zahrnutých do akčního plánu a pro jejich klasifikaci byla použita hodnota L_n , která bere v úvahu všechny noci v roce. Problematická místa, tzv. hotspoty byla stanovena na základě ukazatele HSD (Highly Sleep Disturbed). Tento ukazatel je významný z hlediska zdravotních rizik, neboť udává počet obyvatel, kteří jsou hlukem vysoce rušeni během spánku.

Pro hluk ze silniční dopravy byly hotspoty rozděleny do dvou skupin, podle priorit:

- Priorita I – úseky silnic, u nichž byl ve 100 m buffer zóně souhrnný index HSD >150;
- Priorita II – úseky silnic, u nichž byl ve 100 m buffer zóně souhrnný index HSD v rozmezí 10–150.

V aglomeraci Ostrava tak bylo stanoveno 10 hotspotů s prioritou I. a 13 hotspotů s prioritou II. Ulice Kosmonautů v Karviné III/4688) byla ohodnocena prioritou II a bylo navrženo opatření *cyklická obnova vozovky*.

4.5 Vize 2030 – Nová energie pro Moravskoslezský kraj (2020)

Koalice ANO, ODS, ČSSD a KDU-ČSL vypracovala program na volební období 2020–2024 s výhledem na další léta. Program se věnuje deseti tématům a jedním z nich je i mobilita. Vize mobility pro kraj zní následovně:

Do 2028 – Budeme dobře propojeným krajem, jehož obyvatelé se i z okrajových částí dopraví do krajské metropole Ostravy do hodiny jízdy veřejnou nebo individuální dopravou.

- S využitím aktualizované Bílé knihy rozvoje dopravní infrastruktury MSK budeme pokračovat v dostavbě chybějících obchvatů měst.
- Zvýšíme bezpečnost na komunikacích zejména využitím pasivních prvků ochrany před zvěří nebo instalací nových úseků svodidel s ochranným pásem pro motorkáře.
- Zrychlíme a zefektivníme hromadnou dopravu, zvýšíme také pohodlí cestujících.
- Zlepšíme dopravní dostupnost odlehlých území kraje.

- Snížíme emise CO₂ a dalších nebezpečných látek v dopravě.
- Podpoříme výstavbu nových cyklostezek.
- Budeme pilotním krajem v zavádění vodíku jako alternativního paliva.
- Ve spolupráci s ŘSD a Ministerstvem dopravy pokročíme k urychlenému zprovoznění všech významných dopravních staveb na území našeho kraje.
- Rekonstrukce mostů budeme navrhovat s využitím místních firem dotčených útlumem OKD.
- Zahájíme stavbu vysokorychlostní železniční tratě a elektrifikaci klíčových traťových úseků Beskydského okruhu.

4.6 Zásady územního rozvoje – Aktualizace č. 5 (2021)

Zásady územního rozvoje (ZÚR) Moravskoslezského kraje ve znění své aktualizace stanovují priority územního plánování pro hospodářského rozvoje, sociální soudržnosti obyvatel a příznivého životního prostředí kraje:

- Dokončení dopravního napojení kraje na nadřazenou silniční a železniční síť mezinárodního a republikového významu. Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení západní části kraje s krajským městem a s přilehlým územím ČR a Polska.
- Vytváření územních podmínek pro rozvoj integrované hromadné dopravy.
- Vytváření územních podmínek pro rozvoj udržitelných druhů dopravy v návaznosti na ostatní dopravní systémy kraje; podpora rozvoje systému pěších a cyklistických tras s vazbou na přilehlé území ČR, Slovenska a Polska.

Specifická oblast republikového významu *Karvinsko* je součástí rozvojové oblasti republikového významu *Metropolitní rozvojová oblast Ostrava*. Požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území jsou:

- Koordinovat zájmy těžby nerostných surovin se zájmy ochrany přírody a krajiny a ochranou civilizačních a kulturních hodnot v souladu s udržitelným rozvojem území.
- Komplexní revitalizace území dotčeného těžbou černého uhlí.
- Zajištění zásobování rozvojových území energiemi.
- Vytvoření podmínek pro umístění republikově významných zařízení energetické infrastruktury.
- Podpora využití brownfieldů jako významných rozvojových a specifických ploch v lokalitách Hrušov (Ostrava), Nad Barborou a Barbora (Karviná), včetně vytvoření územních podmínek pro jejich napojení na dopravní a technickou infrastrukturu ve vazbě na vlastnosti a požadavky okolního území.
- Vytváření územních podmínek pro restrukturalizaci ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit se zaměřením na vývoj a výzkum ve vazbě na vysoké školství.
- Vytvoření územních podmínek pro rozvoj lázeňství.
- Polyfunkční využití rekultivovaných a revitalizovaných ploch dotčených těžbou a úpravou černého uhlí.
- Obnova krajiny narušené těžbou černého uhlí.
- Vytváření územních podmínek pro zřizování ploch zeleně.

- Při zpřesňování ploch a koridorů nadmístního významu včetně územních rezerv a vymezení skladebných částí ÚSES koordinovat vazby a souvislosti s přilehlým územím Polska.

ZÚR MSK vymezují na území kraje koridory pro záměry silniční dopravy mezinárodního a republikového významu ve vazbě na Karvinou:

- III/4689 dvě dílčí přeložky (pouze úsek zasahující do území obou obcí: Karviná a Petrovice u Karviné, bylo požádáno o vypuštění záměru ze ZÚR).
- I/59 úsek Petřvald – Karviná (I/67), rozšíření.
- I/67 Bohumín – Karviná:
 - Koridor je veden od dálnice D1 (MÚK Bohumín) z prostoru místní části Nová Ves ve směru na Dětmárovice a Karvinou. Od počátečního bodu koridor pokračuje severovýchodním směrem v souběhu s dálnicí D1 do prostoru místní části Martinov (Dolní Lutyně), který míjí severozápadním obchvatem a směřuje jihovýchodním směrem do okrajového prostoru Dolní Lutyně. Severně od železniční zastávky Dolní Lutyně, v souběhu s železniční tratí č. 320, pokračuje do prostoru mezi železniční tratí a areálem elektrárny Dětmárovice (EDĚ). Od areálu EDĚ ve směru na Karvinou koridor pokračuje v severním souběhu s železniční tratí až do blízkosti řeky Olše. Zde se pravostranným obloukem stáčí do severojižního směru, přechází tok Olše, kříží železniční trať a dále vede mezi stávající silnicí I/67 a řekou do severozápadní okrajové části Karviné, kde se napojuje na stávající trasu silnice I/67.
 - Novostavba pozemní komunikace bude sloužit jako jihozápadní obchvat Karviné pro dopravu ve směru Český Těšín–Bohumín a Ostrava.
 - Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo 10. 6. 2020, uvedení do provozu bude nejdříve v roce 2023.

ZÚR MSK vymezují na území Moravskoslezského kraje koridory pro záměry železniční dopravy mezinárodního a republikového významu:

- Železniční trať č. 320, Dětmárovice – Karviná – Český Těšín – Třinec – Mosty u Jablunkova – st. hranice ČR/SR): modernizace v rámci III. železničního tranzitního koridoru.

5 Dokumenty městské úrovně

5.1 Cyklistická doprava v Karviné – cyklistické trasy a stezky (2016)

K 31. říjnu 2016 bylo v provozu asi 30 km značených cyklistických stezek a vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Ke stejnému datu bylo na území města dalších cca 15,5 km značených cyklistických tras vedených po vozovkách nebo lesních cestách. Dokument obsahuje popis jednotlivých úseků cyklistických stezek a plány rozvoje cyklistické infrastruktury do budoucna.

5.2 Integrovaný plán pro řízení procesu změny ve statutárním městě Karviná – Karviná všemi deseti (2018)

Integrovaný plán pro nastartování procesu změny ve statutárním městě Karviná slouží jako strategická, metodická a integrační podpora ke strategickým projektovým záměrům. Plán definuje vizi Karviné:

Pohodové město, které si žije vlastním životem

Strategické cíle Integrovaného plánu:

- Zajistit dostatek kvalitních pracovních příležitostí ve městě a jeho blízkém okolí.
- Zlepšit stav infrastruktury.
- Nastartovat pozitivní změny včetně změny image města.
- Získat pozornost, podporu a finanční pomoc státu a EU pro nastartování změny ve městě.

V souladu s vizí statutárního města Karviné, strategickými cíli integrovaného plánu a výsledků analytické části s doporučeními expertů bylo vybráno několik projektů, které by měly pomoci zastavit smršňování a nastartovat pozitivní změny ve městě. Mobilitou se zabývá tematická oblast *Dopravní infrastruktura a obslužnost* a byl zde vybrán projekt *Po stopách původní Karviné*.

Cílem je zpřístupnit území původního osídlení města Karviné, které zaniklo z důvodu těžby uhlí a rekultivované plochy na území městských částí Darkov, Doly a Louky obyvatelům a návštěvníkům k volnočasovým aktivitám a k dojíždění do zaměstnání vytvořením infrastruktury pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku. Vznikne naučná trasa *Po stopách původní Karviné*, která bude informovat o minulosti území, jeho přeměnách a současném stavu. Trasy a stezka budou rozděleny do pěti okruhů, které na sebe geograficky i tematicky navazují. Projekt řeší rovněž stavební úpravy a vybavenost jednotlivých stanovišť a zastavení na naučné stezce, kterých je navrženo celkem 28.

Výstupy:

- Hlavní tah podél silnice I/59 – páteřní trasa o délce 6,76 km propojující jednotlivé okruhy, samostatná společná nedělená cyklistická a pěší stezka od řeky Olše/parku B. Němcové po motokrosový areál.
- Důlní okruh – trasa o délce 8,7 km v jihovýchodním kvadrantu silnic I/59 a II/474.
- Okruh Obora – trasa o délce 4,84 km vedená severně od I/59.
- Okruh Letiště – trasa o délce 6,3 km vedená podél jižního okraje I/59 a západního okraje silnice II/474 přírodní partií podél vodních ploch a přes plochy lesa, kolem areálu leteckého modelářství a areálu motokrosu.
- Říční okruh – trasa o délce 7,75 km kolem golfového areálu a Karvinského moře.

5.3 Plán dopravní obslužnosti území města Karviná na období 2021–2025 (2020)

Plán dopravní obslužnosti je zpracovaný na období let 2021–2025 a bude případně aktualizován na základě vývoje událostí majících vliv na dopravní obslužnost území města Karviná. Střednědobý a dlouhodobý výhled dopravní obslužnosti slouží jako podklad pro koncepci rozvoje dopravní infrastruktury:

- Přestupní terminály – jediným významným přestupním terminálem veřejné dopravy (vlak, PAD, MHD) je autobusové nádraží nacházející se v bezprostřední blízkosti hlavního vlakového nádraží. Autobusové nádraží bylo vybudováno městem v roce 2006 a se stávajícím dopravcem je uzavřena nájemní smlouva na 20 let. Objekt je plně vyhovující svému účelu a v předmětném období se nepředpokládá žádná významnější změna. Plánovaná rekonstrukce staniční budovy nijak dlouhodobě neovlivní funkčnost autobusového nádraží.
- Výstavba obchvatu města – v roce 2020 byla zahájena výstavba obchvatu města, od 13. 12. 2020 se dotkne vedení trasy linky MHD Karviná 515 vedené k Dolu Darkov a dalších 5 linek PAD – tyto změny budou vzhledem k dalšímu stavebnímu vývoji v zásadě dlouhodobého charakteru.
- Výstavba průmyslové zóny Barbora – aktuálně není ujasněn rozsah a časový harmonogram výstavby, podle dalšího vývoje bude řešena potřebná dopravní obsluha.
- Elektronické panely na zastávkách – podpora instalace dalších elektronických panelů na významné zastávky, a to především s využitím evropských dotací.

5.4 Strategický plán ekonomického rozvoje statutárního města Karviná (2021)

Strategický plán ekonomického rozvoje (SPER) vznikl v rámci projektu Strategické dokumenty statutárního města Karviné společně s připravovaným Plánem udržitelné městské mobility a Koncepcí zeleně.

Návrhová část SPER stanovuje základní strategii města v horizontu do roku 2040, a to prostřednictvím vize, cílů a strategických opatření. Ty mají za cíl ve městě dosáhnout potřebných změn tak, aby byla Karviná v roce 2040 lepším místem pro život. Návrhová část je dále rozpracována prostřednictvím čtyř průřezových prioritních oblastí obsahujících klíčové intervence, které zohledňují územní specifika a reflektují stanovené strategické cíle.

Jednotlivé aktivity a projekty jsou navrženy způsobem, které město vede k využívání nových digitálních, informačních a komunikačních technologií, efektivnějšímu využívání dostupných zdrojů nebo řešení negativních aspektů života ve městě.

Vize Karviné vyjadřuje orientaci a ideální stav, kam by mělo město v horizontu 20 let směřovat. Vize vychází z již dosažené dohody mezi městem a jeho obyvateli v rámci Integrovaného plánu pro řízení procesu změny – Karviná všemi deseti a je chápána jako nadčasová a platná pro delší časové období:

Pohodové město žijící vlastním životem

Následující stavební kameny pak představují dílčí součásti vize – jednotlivé změny, které mají být v následujícím období dosaženy.

- Karviná je vyhledávaným rezidenčním městem – *Bezpečné město*.
- Karviná je univerzitním městem a centrem profesního vzdělávání – *Progresivní město*.
- Karviná lázeňským městem a atraktivní rekreační oblastí regionu – *Atraktivní město*.
- Karviná je sebevědomým a hrdým městem – *Hrdé město*.
- Karviná je soudržným městem – *Soudržné město*.

Naplnění ambicí města stanovených ve vizi vyžaduje konkrétní měřitelné cíle, které umožní vyhodnotit SPER z hlediska toho, kolik z těchto záměrů se podařilo naplnit:

- Strategický cíl 1: Využit potenciál obyvatel Karviné pro svou prosperitu.
- Strategický cíl 2: Zlepšit v Karviné podmínky pro život všech svých obyvatel.
- Strategický cíl 3: Rozvíjet Karvinou v souladu s hodnotami města a principy udržitelného rozvoje.
- Strategický cíl 4: Usnadnit pohyb obyvatel Karviné a přiblížit ji světu.

K poslednímu cíli je stanoven indikátor snížení průměrné doby dostupnosti Ostravy veřejnou dopravou ze 45 minut na 20 minut.

Prioritní oblasti představují ucelené, tematicky zaměřené celky, které jsou výsledkem cílů, o jejichž dosažení bude město v nadcházejícím období usilovat:

- Prioritní oblast 1 – Image a prosperita města.
- Prioritní oblast 2 – Služby města.
- Prioritní oblast 3 – Veřejný prostor.
- Prioritní oblast 4 – Udržitelná mobilita a bydlení.

Pro každou prioritní oblast jsou definována opatření, která obsahují návrh aktivit nebo konkrétních rozvojových projektů, které byly identifikovány v procesu zpracování rozvojového dokumentu.

Z pohledu Plánu udržitelné dopravy je stěžejní samozřejmě Prioritní oblast č. 4 a jeho Strategické opatření 4.1: *Dopravní infrastruktura a obslužnost*.

Cílem opatření je:



- Zvýšit atraktivitu, dostupnost a bezpečnost systému veřejné dopravy ve vztahu k městu.
- Omezovat individuální automobilovou dopravu ve městě ve prospěch hromadné dopravy a alternativních (udržitelných) dopravních forem.

Město má strategickou polohu na hranici s Polskem. To do budoucna nabízí značný potenciál pro rozvoj pracovního trhu, obchodu, podnikání nebo spolupráce v kulturní a společenské oblasti. V rámci řešení dopravy je proto nutné uvažovat v přeshraničním kontextu a vzájemnému potenciálu přizpůsobit i dopravní řešení, které je tak nezbytné řešit společně. Prioritně by měla Karviná usilovat o další zatraktivnění MHD. To vyžaduje její přizpůsobení požadavkům obyvatel, což může do budoucna naplnit rozvoj konceptu MHD na vyžádání, ale také další investice do chytrých řešení. Snaha o přirozené omezování IAD by měla být doprovázena aktivní politikou města v oblasti řešení dopravy v klidu, které je dlouhodobým problémem zejména na některých karvinských sídlištích. Řešením je přijetí opatření v podobě vymahatelných pravidel parkování a využití chytrých řešení, jejichž cílem bude znevýhodnění individuální automobilové dopravy oproti veřejné. V hromadné příměstské a dálkové dopravě je i nadále vhodné postupně zkvalitňovat systém příměstské dopravy, a to s preferencí železniční (kolejové) přepravy, která vede k menšímu zatížení města dopravou. Karviná je vzhledem k morfologii terénu ideální pro rozvoj cyklistické nebo pěší dopravy. Město by proto mělo vytvářet podmínky pro její větší zapojení do svého dopravního systému (vytváření cyklopruhů, budování cyklostezek, cyklistické infrastruktury atd.). Podporován by měl být vznik atraktivních a bezpečných dopravních spojení pro chodce a cyklisty propojujících centrum, periferie, novou pohornickou krajinu a v ní atraktivní body zájmu. V souladu s trendy by město mělo podporovat také alternativní formy dopravy, jejichž rozvoj souvisí s rychlým rozvojem sdílené ekonomiky a moderních technologií, které mohou přispět k celkovému zlepšení dopravního systému města. Vhodnou formou je podpora rozvoje elektromobility, autonomní mobility či vodíkové dopravy prostřednictvím budování související infrastruktury nebo vytváření podmínek pro sdílení dopravních prostředků.

Typové aktivity:

- Vypracovat a naplňovat Plán udržitelné městské mobility.
- Zatraktivňovat MHD pro obyvatele a návštěvníky města.
- Aktivně vyjednávat se zástupci veřejného sektoru o zkvalitňování příměstské dopravy v ostravsko-karvinské aglomeraci a napojení města na páteřní dopravní.
- Aktivně vyjednávat s institucemi veřejného sektoru o investicích do vyloučení (omezení dopadů) tranzitní a přeshraniční dopravy ve městě.
- Zkvalitnit dopravní propojení veřejnou dopravou do Polska .
- Vytvořit a implementovat motivační systém parkování ve městě .
- Budovat systém dopravních spojení pro pěší a cyklisty, včetně jeho větší integrace do dopravního systému města.
- Vytvářet podmínky pro alternativní formy dopravy (elektromobilita, autonomní mobilita, sdílení dopravních prostředků).
- Vypracovat cyklostrategii města, implementovat ji včetně vytvoření pozice cyklokoordinátora.

6 Seznamy

6.1 Seznam zkratk

CDV	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
ČR	Česká republika
EDĚ	Elektrárna Dětmorovice
ERTMS	European Rail Traffic Management Systém/Evropský systém řízení železniční dopravy
ETCS	European Train Control System/Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
HSD	Highly Sleep Disturbed/Vysoké rušení spánku
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
ITI	Integrated Territorial Investments/Integrované územní investice
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MSK	Moravskoslezský kraj
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
OB	Rozvojová oblast republikového významu
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
OSN	Organizace spojených národů
PAD	Příměstská autobusová doprava
PL	Polsko
PUMM/PUM	Plán udržitelné mobility
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SOB	Specifická oblast republikového významu
SPER	Strategický plán ekonomického rozvoje



SR	Slovenská republika
SRR	Strategie regionálního rozvoje
SUMP	Sustainable urban mobility plan/ Plán udržitelné mobility
TEN-T	Trans-European Transport Network/Transevropská dopravní síť
ÚSES	Územní systém ekologické stability krajiny
ZÚR	Zásady územního rozvoje

