

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh opatření pro podporu udržitelné mobility  
ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav  
Bc. Gabriela Špačková

Diplomová práce  
2025

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2024/2025

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Gabriela Špačková**  
Osobní číslo: **D23550**  
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Návrh opatření pro podporu udržitelné mobility ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

Diplomová práce bude obsahovat:

- vymezení základních pojmů a literární rešerši v oblasti udržitelné mobility
- analýza současného stavu dopravy a mobility ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
- návrhy opatření pro podporu udržitelné mobility a zvýšení bezpečnosti
- zhodnocení navržených opatření

Rozsah pracovní zprávy: **50-60**  
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího práce**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **24. února 2025**  
Termín odevzdání diplomové práce: **27. června 2025**

L.S.

---

**doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
vedoucí katedry

Prohlašuji:

Práci s názvem Návrh opatření pro podporu udržitelné mobility ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12. 6. 2025

Gabriela Špačková v. r.

Ráda bych touto cestou poděkovala všem, kteří mě podporovali během mého studia na Univerzitě Pardubice a při zpracování této diplomové práce. Zvláštní poděkování patří mé vedoucí práce, Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D., za její odborné vedení, cenné rady a trpělivost, kterou mi po celou dobu věnovala. Dále děkuji své rodině, přátelům a kolegům za jejich neustálou podporu, motivaci a povzbuzení, které pro mě byly neocenitelné.

## **ANOTACE**

Tato diplomová práce se zaměřuje na udržitelnou mobilitu a současný stav mobility v městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Cílem je analyzovat aktuální dopravní situaci, identifikovat problémy a navrhnout řešení pro rozvoj udržitelné mobility.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

udržitelná mobilita, pěší školní autobus, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

## **TITLE**

Proposal of measures to support sustainable mobility in the city of Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

## **ANNOTATION**

This thesis focuses on sustainable mobility and the current state of mobility in the town of Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. The aim is to analyze the current transportation situation, identify problems, and propose solutions for the development of sustainable transportation.

## **KEYWORDS**

sustainability transportation, walking school bus, Brandýs and Labem – Stará Boleslav

# Obsah

ÚVOD .....	9
1 UDRŽITELNÁ MOBILITA .....	10
1.1 Výhody udržitelné mobility .....	11
1.2 Nevýhody udržitelné mobility .....	12
1.3 Evropský týden mobility EUROPEAN MOBILITY WEEK .....	13
1.4 Sustainable Urban Mobilty Plan .....	15
1.4.1 Fáze přípravy SUMP .....	16
1.4.2 Plán udržitelné městské mobility v podmínkách České republiky .....	18
1.4.3 Zapojení občanů do procesu plánování městské mobility .....	18
1.5 Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030 .....	20
1.6 Modal split .....	22
1.7 Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 .....	23
1.8 Národní akční plán čisté mobility .....	24
2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM STARÁ BOLESLAV 26	
2.1 Akční plán realizace strategického rozvojového plánu na roky 2014–2016 .....	26
2.2 Strategický plán rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2015-2025 .....	28
2.2.1 Analýza v rámci Strategického plánu .....	28
2.2.2 Strategie – vize, priority, cíle a opatření .....	29
3 ANALÝZA SOUČÁSNÉ MOBILITY MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM STARÁ BOLESLAV .....	31
3.1 Základní charakteristika města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav .....	31
3.2 Doprava ve městě a okolí .....	32
3.2.1 Silniční doprava .....	32
3.2.2 Železniční doprava .....	34
3.2.3 Hromadná autobusová doprava .....	35
3.2.4 Cyklistická a pěší doprava .....	35
3.2.5 Doprava v klidu .....	36
3.2.6 Negativní účinky dopravy .....	36
3.3 Kritická místa ve městě .....	37
3.3.1 Průtah silnice II/245 (ulice Královická) společně se silnicí II/101 (ulice Zápská) .....	37
3.3.2 Parkování v oblasti základních škol ZŠ Na Vyslání a ZŠ Palachova .....	39

3.3.3	Parkování v centru města na Masarykově náměstí .....	39
3.3.4	Zhodnocení kritických míst v dopravě.....	40
4	ZÁKLADNÍ ŠKOLY VE MĚSTĚ .....	41
4.1	Výběr základní školy pro návrh opatření .....	41
4.2	Charakteristika základní školy Na Výsluní základní školy.....	41
4.3	Zhodnocení dopravní situace kolem ZŠ Na Výsluní .....	43
5	NÁVRH OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI DOCHÁZKY DĚTÍ DO ZŠ .....	44
5.1	Fungování a historie pěšího školního autobusu .....	45
5.2	Zjišťování zájmu o využití pěšího autobusu .....	47
5.3	Vyhodnocení dotazníku .....	50
5.4	Implementace pěšího autobusu .....	51
5.4.1	Počet dětí na jednoho dobrovolníka/ dobrovolnici .....	53
5.4.2	Plánování tras pěšího autobusu .....	54
5.4.3	Nábor dobrovolníků .....	54
5.4.4	Školení dobrovolníků .....	55
5.4.5	Provozní pravidla školního pěšího autobusu.....	56
5.4.6	Komunikace se zákonným zástupcem dítěte.....	57
5.4.7	Trasy školního autobusu .....	58
5.4.8	Zpětná vazba .....	61
6	ZHODNOCENÍ ZAVEDENÍ PĚŠÍHO ŠKOLNÍHO AUTOBUSU .....	63
	ZÁVĚR .....	67
	POUŽITÁ LITERATURA.....	68
	SEZNAM TABULEK.....	74
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	75
	SEZNAM ZKRATEK.....	76

# ÚVOD

Plánování udržitelné mobility je v dnešní době podstatným prvkem moderního městského plánování v rámci, kterého se soustředí na minimalizaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí, zdraví obyvatel a kvalitu života ve městech. Důležitým krokem je podpora udržitelných způsobů dopravy, zejména veřejné dopravy, pěší chůze a cyklistiky, které pomáhají snižovat emise, hluk a dopravní přetížení. Podstatou udržitelné mobility je vytvořit vyvážený dopravní systém, který má za cíl snížit ekologické dopady dopravy, bezpečnost a pohodlí dopravy, zlepšuje dostupnost, a díky tomu zvyšuje životní úroveň obyvatel ve městech. Klíčovým strategickým dokumentem, který se tímto zabývá, je Plán udržitelné městské mobility. Tento plán určuje specifické cíle a stanovuje kroky pro rozvoj městské dopravní infrastruktury a systému, které odpovídají principům udržitelného rozvoje.

Tato diplomová práce se zaměřuje na opatření podporující udržitelnou mobilitu ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Hlavním cílem je navrhnout efektivní řešení pro podporu udržitelné mobility v tomto městě. První část práce se věnuje teoretickým přístupům k udržitelné mobilitě, včetně definic, principů a metodik. Následně se práce zaměřuje na strategické dokumenty města Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, které jsou klíčové pro plánování a implementaci udržitelných dopravních opatření. Další část práce se zabývá charakteristikou města, včetně demografických, geografických a infrastrukturních aspektů. Na tuto část navazuje analýza kritických míst ve městě, která identifikuje hlavní problémy a výzvy v oblasti mobility. Na základě získaných dat a zjištěných skutečností jsou navržena opatření, jejichž hlavním cílem je podpořit udržitelnou mobilitu ve městě.

# 1 UDRŽITELNÁ MOBILITA

Udržitelná mobilita ve městech představuje komplexní strategii zaměřenou na vytvoření bezpečných, efektivních, dostupných a šetrných k životnímu prostředí dopravních systémů.

Plány udržitelné mobility (SUMP) jsou nástrojem pro dosažení těchto cílů, zahrnují principy integrace, všechny druhy dopravy, včetně veřejné, cyklistické a pěší, a zajišťují provázanost s územním plánováním, ochranou životního prostředí a dalšími sektory.

Při implementaci udržitelné mobility se také čelí řadě překážek, které brání hladkému zavedení a fungování těchto systémů. Mezi významnou překážku patří infrastrukturní omezení, jako je nedostatečná nebo nekvalitní infrastruktura pro cyklisty a chodce, znesnadňuje to efektivní integraci dopravních modulů. Mezi další překážku patří také finanční bariéry v podobě vysokých počátečních investic do infrastruktury a technologie.

Poprvé se termín „udržitelná mobilita“ objevil v dokumentu Evropské unie, konkrétně v Zelené knize o vlivu dopravy na životní prostředí z roku 1992. Tento dokument uvádí, že udržitelná mobilita „by měla umožnit dopravě plnit její ekonomickou a sociální roli, přičemž by měla minimalizovat její škodlivé účinky na životní prostředí“ (Evropská komise, 1992).

Holden a kol. (2020) dále tvrdí, že udržitelná mobilita by měla uspokojovat lidské potřeby, zajišťovat sociální spravedlnost a respektovat environmentální limity, podobně jako její mateřský koncept udržitelného rozvoje. Brůhová – Foltýnová a kol. (2020) naznačují, že definici udržitelné mobility lze odvodit z definice udržitelného rozvoje uvedené v Brundtlandově zprávě. Podle této zprávy by udržitelná mobilita měla „zajistit, aby vyhovovala potřebám současnosti, aniž by byla ohrožena schopnost budoucích generací uspokojovat své vlastní potřeby“ (WCED, 1987).

Koncept udržitelné mobility je klíčový pro současné a budoucí plánování dopravy, protože integruje ekonomické, sociální a environmentální aspekty. Udržitelná mobilita se zaměřuje na vytváření dopravních systémů, které jsou efektivní, dostupné a šetrné k životnímu prostředí. To zahrnuje podporu veřejné dopravy, cyklistiky, pěší chůze a dalších forem dopravy, které mají nižší ekologickou stopu. Podle Zelené knihy EU má udržitelná mobilita vliv na všechny tři aspekty mobility. Núñez (2022) tvrdí, že udržitelná mobilita umožňuje volný pohyb, socializaci a obchodování „bez ohrožení jiných základních lidských nebo ekologických hodnot“. Lam a Head (2012) uvádějí, že udržitelná mobilita zahrnuje dostupnost, přístupnost a bezpečnost, a spotřebitelé by měli mít možnost vybrat si vhodnější způsob dopravy podle svých potřeb. Miller (2016) uzavírají, že sociální dimenze často řeší „otázky rovnosti a inkluze“. Spojení mezi ekonomickou udržitelností a udržitelnou mobilitou

bylo identifikováno později než environmentální aspekty. Dlouho se předpokládalo, že zvýšená mobilita má pozitivní dopad na ekonomiku, ale výzkum ukázal, že používání vozidel způsobuje dodatečné náklady jak na zdroje, tak na čas kvůli faktorům, jako je dopravní kongesce. Podle Litmana a Burwella (2006) se může zdát, že opatření pro udržitelnou mobilitu jsou zaměřena na zlepšení environmentální udržitelnosti nebo například rovnosti, ale zároveň mohou přispět k dosažení ekonomických cílů dopravních systémů.

Dle Brůhové – Foltýnové (2020) existuje mnoho způsobů, jak definovat udržitelnou mobilitu, ale žádný z nich nedokáže plně obsáhnout všechny její interpretace – jinými slovy, neexistuje jednotné porozumění udržitelné mobilitě. Koncept udržitelné mobility postrádá jasnou definici, je složitý, zahrnuje mnoho zainteresovaných stran, má významný společenský dopad a neexistuje definitivní způsob, jak určit, kdy je vyřešen. Kromě absence obecně přijímané definice Litman a Burwell (2006) uznávají obtížnost měření udržitelné mobility. Udržitelnou mobilitu, nebo v tomto kontextu udržitelnou dopravu, lze měřit pomocí jednoduchých ukazatelů, jako je spotřeba fosilních paliv, modal split nebo spotřeba půdy pro dopravu, ale tyto faktory opomíjejí mnoho aspektů souvisejících s kvalitou života. Proto je zapotřebí komplexnější soubor měření, který zahrnuje ukazatele jako dostupnost, zdraví a rovnost. Výzvou komplexních ukazatelů je, že vyžadují kvalitativní data, která není vždy snadné vyhodnotit.

Závěrem lze říct, že udržitelná mobilita, stejně jako udržitelnost, je složitý koncept s různými definicemi. Akademická literatura naznačuje, že udržitelná mobilita zahrnuje všechny tři dimenze udržitelnosti tím, že reaguje na environmentální cíle, aniž by opomíjela společenské a ekonomické dopady dopravy. To není snadný úkol, protože všechny dimenze jsou vzájemně propojené: jedna akce často ovlivňuje více než jednu z dimenzí.

## **1.1 Výhody udržitelné mobility**

Bylo prokázáno, že udržitelná mobilita může pozitivně ovlivnit různé aspekty života a společnosti. Přechod na udržitelné způsoby dopravy, jako jsou chůze, cyklistika a používání veřejné dopravy, významně snižuje emise skleníkových plynů, přispívá ke zlepšení kvality ovzduší a snížení výskytu respiračních onemocnění. Kromě toho udržitelná mobilita podporuje každodenní příležitostné cvičení. Například chůze nebo jízda na kole do práce či školy poskytuje dle Litmanna (2013) pravidelnou fyzickou aktivitu, která je klíčová pro udržení zdravé tělesné hmotnosti a prevenci nemocí souvisejících s obezitou.

Udržitelná doprava nabízí řadu výhod pro lidské zdraví, ekonomiku a životní prostředí. Přechod na udržitelné způsoby dopravy, jako je veřejná doprava, cyklistika a chůze významně

snižuje znečištění ovzduší, vede k čistšímu ovzduší a menšímu výskytu respiračních onemocnění. Romão (2025) tvrdí, že nižší emise skleníkových plynů pomáhají bojovat proti změně klimatu a zmírňovat dopady globálního oteplování. Udržitelné způsoby dopravy také snižují dopravní kongesce, šetří čas a snižují stres pro dojíždějící. Elektrická vozidla a veřejná doprava mohou snížit hlukové znečištění, vytváří tišší a příjemnější městské prostředí. Dle Rupprecht a kol., (2019) udržitelná doprava podporuje efektivní využívání zdrojů, snižuje závislost na fosilních palivech a minimalizuje degradaci životního prostředí.

Zdravotní výhody zahrnují zlepšení veřejného zdraví díky snížení znečištění ovzduší a zvýšení fyzické aktivity prostřednictvím cyklistiky a chůze, může to významně zlepšit veřejné zdraví a snížit riziko respiračních a kardiovaskulárních onemocnění dle Ekins & Zenghelis (2021). Podpora aktivního životního stylu bojuje proti sedavému způsobu života a souvisejícím zdravotním problémům. Podle Koromana (2022) systémy udržitelné dopravy mohou být navrženy tak, aby dávaly přednost bezpečnosti pro chodce a cyklisty, čímž snižují riziko nehod a zranění.

Ekins & Zenghelis (2021) uvádí, že ekonomické výhody zahrnují úspory nákladů, protože možnosti udržitelné dopravy, jako je veřejná doprava a cyklistika, mohou být cenově dostupnější než vlastnictví a údržba auta, šetří peníze jednotlivcům i komunitám. Investice do infrastruktury a technologií pro udržitelnou dopravu mohou vytvářet pracovní místa ve výrobě, stavebnictví a údržbě. Snížení kongesce a zlepšení přístupu k dopravě může zvýšit ekonomickou produktivitu tím, že umožní lidem efektivněji dojíždět a snadněji přistupovat k pracovním příležitostem. Zlepšení kvality ovzduší a snížení dopravních nehod může vést k nižším nákladům na zdravotní péči, protože méně lidí bude trpět respiračními onemocněními a zraněními z dopravních nehod. Sofia et al., (2020) zmiňuje, že celkově udržitelná doprava přispívá k obyvatelnějšímu a udržitelnějšímu prostředí, čímž zlepšuje celkovou kvalitu života obyvatel a podporuje dlouhodobou udržitelnost.

## **1.2 Nevýhody udržitelné mobility**

Ačkoli udržitelná doprava nabízí řadu výhod, přináší také výzvy, které je třeba řešit. Mezi hlavní ekonomické výzvy patří vysoké počáteční náklady na implementaci technologií a infrastruktury pro udržitelnou dopravu, jako jsou elektrická vozidla a nabíjecí stanice. Tyto náklady mohou být značné, zejména pro jednotlivce a podniky, které se snaží přizpůsobit novým požadavkům na ekologickou dopravu. Podle Future of Mobility: Urban Strategy (Londýn 2019) investice do těchto technologií vyžadují značné finanční prostředky, které mohou být překážkou pro širší přijetí udržitelné dopravy.

Další výzvou je potenciální přesun pracovních míst. Přejít na udržitelnou dopravu může vést ke ztrátě pracovních míst v odvětvích souvisejících s fosilními palivy a tradiční dopravou. Tento přesun vyžaduje rekvalifikaci a adaptaci pracovní síly, což může být náročné a časově nákladné Zelená dohoda pro Evropu (2019). Je důležité, aby vlády a podniky investovaly do programů rekvalifikace a podpory zaměstnanosti, aby minimalizovaly negativní dopady na pracovní sílu. Podobně Hasani Goodarzi, Jabbarzadeh, Paquet a Haughton (2025) upozorňují, že strategické plánování a investice do odolných a udržitelných dopravních sítí mohou zmírnit negativní dopady na pracovní trh a zároveň podpořit ekonomickou efektivitu.

Logistická složitost představuje další překážku, protože integrace ekologických praktik do stávajících dopravních systémů může být náročná. To vyžaduje významné změny v dodavatelských řetězcích a logistických procesech, může to být komplikované a vyžadovat koordinaci mezi různými zainteresovanými stranami. Například přechod na elektrická vozidla dle Ye, He & Chen (2022) vyžaduje rozšíření infrastruktury nabíjecích stanic, které může být nákladné a časově náročné.

Kromě toho udržitelná řešení, jako jsou elektrická vozidla, závisí na specifické infrastruktuře, například na nabíjecích stanicích, které nemusí být dostupné ve všech oblastech. Tato závislost na specifické infrastruktuře může omezovat dostupnost a přijetí udržitelné dopravy v méně rozvinutých nebo venkovských oblastech. Je důležité, aby vlády a podniky investovaly do rozvoje infrastruktury, která podporuje udržitelnou dopravu, aby byla dostupná všem obyvatelům. (EEA, 2018)

Tyto výzvy je třeba pečlivě zvážit a řešit, aby bylo možné plně využít potenciál udržitelné dopravy a minimalizovat její negativní dopady. Přestože jsou tyto výzvy významné, přechod na udržitelnou dopravu je nezbytný pro ochranu životního prostředí, zlepšení veřejného zdraví a podporu dlouhodobé ekonomické udržitelnosti WHO (2023). Spolupráce mezi vládami, podniky a občany je klíčová pro úspěšné překonání těchto výzev a dosažení udržitelné budoucnosti.

### **1.3 Evropský týden mobility EUROPEAN MOBILITY WEEK**

Evropský týden mobility je jednou z aktivit, která ve městech pomáhá rozvíjet udržitelnou mobilitu. Jedná se o akci, která lidi motivuje, aby více využívali šetrnější způsoby dopravy, jako je pěší, cyklistická nebo MHD.

Evropský týden mobility je každoroční kampaň organizovaná Evropskou komisí. European Mobility Week, která se koná v průběhu měsíce září. Cílem je podpořit udržitelnou městskou mobilitu a povzbudit lidi k volbě aktivní mobility, veřejné dopravy a dalších čistých

dopravních řešení. Kampaň vrcholí Mezinárodním dnem bez aut, kdy jsou ulice otevřeny pro chodce a cyklisty a omezeny pro motorová vozidla. (European mobility week 2025)

European Mobility Week byl zahájen v roce 2002 s cílem zvýšit povědomí o udržitelné městské mobilitě a podpořit změnu chování ve prospěch aktivní mobility a veřejné dopravy. Během let se významně rozrostl a každoročně se zapojuje stále více měst a obcí. V roce 2024 se kampaně zúčastnilo 2 776 měst a obcí ve 45 zemích. (Ministerstvo životního prostředí 2023)

Během týdne jsou místní úřady povzbuzovány k vyzkoušení inovativních plánovacích opatření, propagaci nové infrastruktury a technologií, měření kvality ovzduší a sběru zpětné vazby od veřejnosti.

Tématem pro rok 2025 je "Mobilita pro všechny," zaměřující se na zajištění dostupnosti udržitelných dopravních možností pro všechny, bez ohledu na příjem, lokalitu, pohlaví nebo schopnosti. (European mobility week 2025)

Aktivity:

Každý den v týdnu je věnován specifickým aktivitám, například:

- Den městské chůze: Oslava chůze jako zdravého a ekologického způsobu dopravy.
- Den bezpečné jízdy na kole: Podpora bezpečnosti cyklistů a propagace cyklotras.
- Den nových možností: Představení inovativních dopravních řešení a technologií.
- Den pohody na jízdě na kole: Organizace cyklojízdy a dalších aktivit na podporu cyklistiky.
- Mezinárodní den bez aut: Omezení vjezdu motorových vozidel do městských center a podpora veřejné dopravy, chůze a cyklistiky.

### **Zapojení České republiky**

Aktivity v rámci Evropského týdne mobility v České republice organizuje především Ministerstvo životního prostředí. Kromě toho se do kampaně zapojují také různé nevládní organizace, školy, firmy a místní samosprávy. Mezi aktivní organizace patří například Pěšky do školy, zářijová výzva, Do práce na kole, Výzva 10 000 kroků nebo sousedské slavnosti Zažít město jinak. (Evropský týden mobility, 2025)

V České republice se do EMW oficiálně zapojilo 39 obcí, mezi nimi například Brno (Obrázek 1), Břeclav, Hradec Králové, Most, Nový Jičín, Jihlava, Turnov, Vsetín nebo Kojetín. Další obce, města a neziskové organizace podpořily Evropský týden mobility svými akcemi neformálně. (Evropský týden mobility, 2025).



**Obrázek 1** Pozvánka Urban Mobility Days Brno 2022 (Civitas 2022)

## 1.4 Sustainable Urban Mobility Plan

Evropská komise (n.d.) popisuje Sustainable Urban Mobility plan (dále SUMP) následovně: „Plán udržitelné městské mobility je strategický plán navržený tak, aby uspokojil potřeby mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí pro lepší kvalitu života“. Jordová a Brůhová – Foltýnová (2021) definují SUMP jako odraz společenských, ekonomických a technologických potřeb v měnícím se městském prostředí. Ideální městský dopravní systém, který SUMP usiluje vyvinout.

SUMP určen pro veřejnou i individuální dopravu a osobní i nákladní dopravu a měl by přispět k naplnění vyšších cílů:

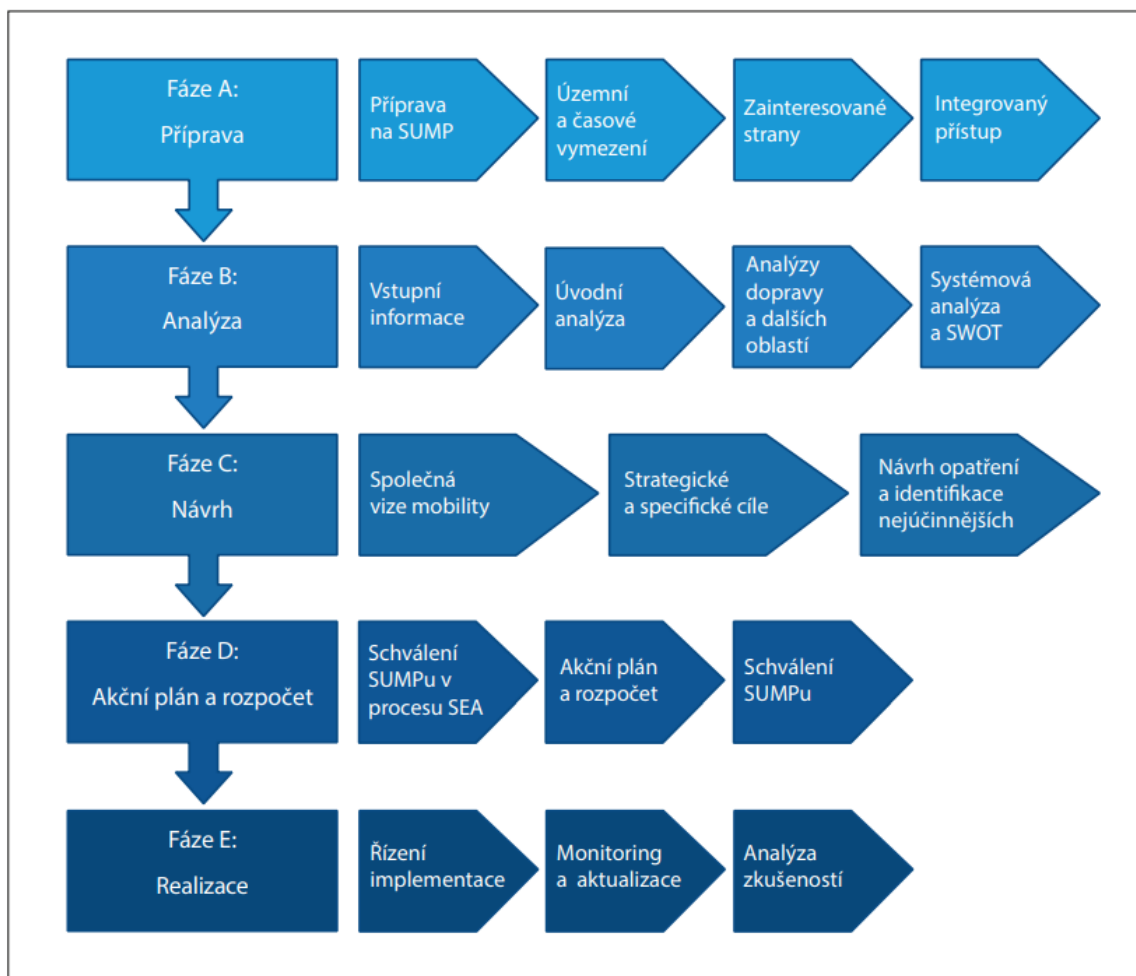
- zlepšit kvalitu života;
- snížit objemy individuální motorové dopravy a motorové dopravy jako celku jejich náhradou za udržitelné dopravní způsoby;
- snížit objem zbytných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy (ve smyslu infrastrukturního vybavení i výkonu);
- snížit dopady z dopravy na životní prostředí vyšší efektivitou všech cest, úsporami a pomocí environmentálně příznivějšího dopravního systému založeného na podpoře udržitelnějších druhů dopravy: veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, čistých vozidel a alternativních energií;
- snížit negativní dopady dopravy na zdraví;
- zajistit přístupnost dopravy pro všechny občany vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace;

- zlepšit integraci plánování dopravy a souvisejících sektorů (především: územní plánování, otázky životního prostředí a energetického hospodářství, oblast zdraví, školství a sociální otázky).

### 1.4.1 Fáze přípravy SUMP

Všechny fáze procesu tvorby SUMP (Obrázek 2) jsou rozděleny do pěti, zahrnují různé aktivity. Pro každou aktivitu jsou definovány kroky.

Příprava SUMP obvykle trvá více let, v závislosti na připravenosti města, dostupných podkladech, zkušenostech s angažováním klíčových subjektů a další faktorech.



**Obrázek 2** Fáze přípravy a realizace SUMPu (Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0, 2021)

Fáze přípravy SUMP zahrnují 5 fází, které je zapotřebí dodržet patří mezi ně příprava, analýza, návrh, akční plán a rozpočet a realizace.

1. Příprava – Prvním krokem je definovat celkové cíle a úkoly (SUMP). Tyto cíle by měly být odvozeny z veřejné diskuse, která zahrnuje širokou škálu zainteresovaných stran,

včetně občanů, podniků, dopravních odborníků a místních úřadů. Cíle by měly být zaměřeny na zlepšení přístupnosti, znamená to, že všechny části města by měly být snadno dostupné pro všechny obyvatele, včetně těch s omezenou mobilitou. Dále by měly podporovat poskytování kvalitní, udržitelné mobility, zahrnuje to podporu veřejné dopravy, cyklistiky a pěší dopravy, stejně jako snižování emisí a zlepšování kvality ovzduší.

2. Analýza – Tato fáze zahrnuje důkladnou analýzu současné dopravní situace. To zahrnuje sběr a analýzu dat o dopravních prouděch, kapacitě infrastruktury, dopravních nehodách, emisích a dalších relevantních faktorech. Identifikace silných stránek může zahrnovat dobře fungující veřejnou dopravu nebo vysokou míru cyklistiky. Slabé stránky mohou zahrnovat přetížené silnice nebo nedostatečnou infrastrukturu pro pěší. Příležitosti mohou zahrnovat možnosti pro rozšíření cyklistických tras nebo zavedení nových technologií pro řízení dopravy. Hrozby mohou zahrnovat rostoucí počet automobilů nebo změny v demografii, které mohou zvýšit tlak na dopravní systém.
3. Návrh – Na základě analýzy stavu je vyvinuta dlouhodobá vize budoucího rozvoje městské oblasti. Tato vize by měla být ambiciózní, ale realistická, a měla by zahrnovat konkrétní cíle pro rozvoj dopravní a mobilní infrastruktury a služeb. Plán by měl zahrnovat opatření na podporu veřejné dopravy, jako je rozšíření tramvajových a autobusových linek, stejně jako opatření na podporu cyklistiky a pěší dopravy, jako je budování nových cyklostezek a chodníků. Dále by měl zahrnovat opatření na snižování emisí, jako je podpora elektromobilů a zavádění nízkoemisních zón.
4. Akční plán a rozpočet – Je vypracován jasný implementační plán, který specifikuje časový harmonogram realizace jednotlivých opatření, přiděluje odpovědnosti jednotlivým subjektům a identifikuje potřebné zdroje a finance. Tento plán by měl být detailní a zahrnovat konkrétní kroky potřebné k realizaci vybraných opatření. Měl by být pravidelně přezkoumáván a aktualizován na základě aktuálních dat a zpětné vazby od občanů a dalších zainteresovaných stran.
5. Realizace – Pravidelný sběr dat a monitorování jsou nezbytné k posouzení účinnosti opatření SUMP. To zahrnuje sběr dat o dopravních prouděch, emisích, dopravních nehodách a dalších relevantních faktorech. Tato data by měla být pravidelně analyzována a výsledky by měly být komunikovány občanům a zainteresovaným stranám. Na základě těchto dat by měly být prováděny úpravy a aktualizace opatření SUMP, aby byla zajištěna jejich maximální účinnost a relevance.

### **1.4.2 Plán udržitelné městské mobility v podmínkách České republiky**

V České republice je metodika SUMP zpracována jako součást širšího projektu Smart City, který podporuje inovativní a udržitelné řešení městských problémů. Města nad 40 000 obyvatel jsou motivována k jeho zpracování, aby mohla čerpat dotační prostředky z Evropské unie. Metodika pro přípravu SUMP (2018) vychází z národních a evropských standardů. Při implementaci se objevují časté výzvy. Jako jsou nedostatek finančních zdrojů, kdy města čelí omezeným rozpočtům a personálním kapacitám. Koordinace a komunikace pro efektivní spolupráci mezi úřady a veřejností. Dostupnost dat, jelikož nedostatek kvalitních dat pro analýzu a vyhodnocení dopravní situace může zpomalit proces plánování a implementace SUMPu. Dále se města také setkávají s regulačním a legislativním rámcem, který musí být v souladu s národními i evropskými legislativními požadavky. Financování patří také mezi výzvy při realizaci projektu SUMP, i přestože jsou k dispozici realizační programy, získání financování pro realizaci může být obtížné zejména pro menší města

**Příklad měst v České republice s plánem SUMP** (Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, 2018):

Praha: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí z roku 2015 se zaměřuje na zlepšení veřejné dopravy, podporu cyklistiky a pěší dopravy, a snížení emisí z dopravy. (Polad' Prahu, 2025)

Plzeň: Plán udržitelné mobility Plzně z roku 2016 se soustředí na integraci různých druhů dopravy, zlepšení kvality ovzduší a zvýšení bezpečnosti na silnicích. (Mobilita – Plzeň, 2025)

Ostrava: Integrovaný plán mobility Ostravy z roku 2014 obsahuje strategická opatření pro rozvoj udržitelné dopravy, včetně podpory veřejné dopravy a cyklistiky. (Mobilita – Ostrava, 2025)

Přerov: Plán udržitelné městské mobility města Přerova z roku 2017 se zaměřuje na zlepšení dopravní infrastruktury a podporu ekologicky šetrných způsobů dopravy. (Mobilita – Přerov, 2025)

### **1.4.3 Zapojení občanů do procesu plánování městské mobility**

Zapojení občanů do plánování městské mobility je zásadní pro úspěšné fungování projektu. Tento proces nejen zvyšuje kvalitu výsledného plánu, ale také posiluje důvěru mezi veřejností a plánovacími orgány.

Podle Evropské agentury pro životní prostředí (EEA, 2023) vede aktivní účast občanů v plánovacím procesu k lepšímu porozumění potřebám a přáním komunity. To vede

k vytvoření plánů, které jsou více v souladu s reálnými požadavky obyvatel. Když veřejnost vidí, že její hlas má vliv na rozhodování, roste její důvěra v instituce a ochota spolupracovat na dalších projektech.

### **Identifikace klíčových zainteresovaných stran**

Koncepce SUMP challenge (2016) navrhuje jako první krok identifikovat zainteresované strany, které budou projektem z podstatné část ovlivněny. To zahrnuje místní obyvatele, podnikatele, komunitní vůdce, neziskové organizace a další relevantní skupiny. Identifikace těchto stran je zásadní pro zajištění, že každý hlas bude slyšen, zejména ty, které jsou často přehlíženy. Tento krok zahrnuje analýzu demografických údajů, sociálních struktur a ekonomických faktorů, které mohou ovlivnit zapojení jednotlivých skupin dle Eltise (2016).

Dále koncepce SUMP challenge 2016 udává příklady, jak je možné zapojit veřejnost:

- **Veřejné konzultace a workshopy**

Veřejné konzultace a workshopy jsou nástroji pro získání zpětné vazby od občanů. Tyto akce by měly být přístupné všem, včetně poskytování tlumočnických služeb, péče o děti a bezbariérového přístupu. Konzultace mohou být organizovány ve formě otevřených diskusí, kde občané mohou sdílet své názory a nápady. Workshopy mohou zahrnovat interaktivní aktivity, jako jsou mapování problémových oblastí, brainstorming řešení a společné vytváření návrhů.

- **Online platformy a sociální média**

Využití online platform a sociálních médií umožňuje získání zpětné vazby od širší veřejnosti. Interaktivní webové stránky mohou být vytvořeny, kde občané mohou sdílet své názory, hlasovat o různých návrzích a diskutovat o různých tématech. Sociální média mohou být použita k propagaci konzultací a workshopů, stejně jako k informování veřejnosti o pokroku v plánování. Online platformy také umožňují sběr dat a analýzu názorů občanů v reálném čase.

- **Participativní plánování**

Participativní plánování zahrnuje přímé zapojení občanů do procesu plánování. To může zahrnovat společné vytváření návrhů, kde občané spolupracují s odborníky na vytváření plánů a strategií. Participativní metody mohou zahrnovat veřejné fórum, kde občané mohou diskutovat o různých návrzích, nebo pracovní skupiny, které se zaměřují na konkrétní aspekty plánování. Tento přístup zajišťuje, že názory občanů jsou zohledněny v konečném plánu.

- **Pravidelná komunikace a transparentnost**

Pravidelná komunikace s občany a transparentnost ohledně pokroku a rozhodnutí jsou klíčové pro udržení důvěry veřejnosti. Informování občanů o výsledcích konzultací a o tom, jak

byly jejich názory zohledněny v konečném plánu, je zásadní. To může zahrnovat pravidelné zprávy, veřejné prezentace a aktualizace na webových stránkách. Transparentnost také zahrnuje zveřejňování finančních údajů a zdrojů, které jsou použity pro realizaci plánů.

- Vytvoření komunitních rad

Komunitní rady mohou sloužit jako zprostředkovatelé mezi občany a plánovacími orgány. Tyto rady mohou pomoci sbírat názory a zajišťovat, že jsou zohledněny v procesu plánování. Komunitní rady mohou být složeny z různých zainteresovaných stran, včetně místních obyvatel, podnikatelů a odborníků na dopravu. Rady mohou organizovat pravidelné schůzky, kde se diskutuje o pokroku v plánování a o nových návrzích.

- Využití místních médií

Spolupráce s místními médii na informování veřejnosti o plánovacím procesu a na propagaci konzultací a workshopů je efektivním nástrojem pro dosažení širokého publika. Místní média mohou zahrnovat noviny, rozhlas, televizi a online zpravodajské portály. Média mohou být použita k šíření informací o důležitých termínech, výsledcích konzultací a o tom, jak se občané mohou zapojit do procesu plánování.

- Vytvoření inkluzivního prostředí

Zajištění inkluzivního a přátelského prostředí pro konzultace a workshopy je klíčové pro zapojení všech skupin obyvatel. To zahrnuje odstranění bariér, jako jsou jazykové rozdíly, omezený přístup k technologiím nebo konfliktní harmonogramy. Inkluzivní prostředí také zahrnuje respektování různých názorů a zajištění, že každý hlas je slyšen a zohledněn.

## **1.5 Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030**

Následující část se věnuje popisu Koncepce městské aktivní mobility (Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021), která se zaměřuje na podporu a rozvoj aktivních způsobů pohybu obyvatel. Cílem je vytvořit prostředí, kde je fyzická aktivita přirozenou součástí každodenního života, a to prostřednictvím využívání dopravních prostředků, jako jsou chůze a jízda na kole.

Koncepce městské a aktivní mobility je navazujícím dokumentem na Dopravní politiku České republiky pro období 2021–2030. Je zaměřena na přenesení zásad Dopravní politiky na krajskou a obecní úroveň.

Koncepce je rozdělena:

1. Plány udržitelné městské mobility v podmínkách českých měst (kapitola 2.1) a Osvěta, vzdělávací činnost, kampaně (kapitola 2.2). Tyto části slouží jako metodické pomůcka pro města a kraje při plánování udržitelné městské mobility,

s ohledem na různé kategorie měst. Implementační část obsahuje metodiky pro plánování městské mobility, které budou vypracovány ve spolupráci s výzkumnými a akademickými institucemi.

2. Podpora aktivní mobility (kapitola 2.3). Tato část navazuje na předchozí Národní cyklo strategii, jejíž platnost skončila v roce 2020.
3. Implementační část (kapitola 3). Zahrnuje legislativu (kapitola 3.1), kde je popsán zajištění právního rámce pro podporu a realizaci plánu udržitelné městské mobility (SUMP). Zajištění procesu SUMP (kapitola 3.2), které zahrnuje aktivní role měst v procesu SUMP, včetně rozhodovacích pravomocí. Spoluprací s externími konzultanty na odborných podkladech a návrhových částech. Kombinaci tvrdých (investičních) a měkkých (organizačních) opatření. Financování (kapitola 3.3) jak je program financován z fondů EU a národních zdrojů. Stabilní finanční podpora pro realizaci SUMP a související opatření.

**Hlavní cíle koncepce zahrnují** (Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021):

- Snížení podílu individuální automobilové dopravy – podpora veřejné hromadné dopravy a aktivní dopravy, jako je cyklistika a pěší chůze.
- Zlepšení kvality života ve městech – minimalizace negativních dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Podpora inovací a moderních technologií – využití inteligentních dopravních systémů (ITS) pro efektivnější řízení dopravy.

Koncepce také stanovuje opatření pro státní správu, která mají za cíl podpořit města v oblasti řešení městské mobility. Dokument analyzuje vývoj plánování udržitelné městské mobility na evropské a národní úrovni a navrhuje typová opatření pro národní i místní úroveň.

Cílem je nastavit trend pro lepší dělbu přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, podle kategorií měst. Optimalizace dělby přepravní práce bude záviset na specifických podmínkách každého města a bude ovlivňována nastavením opatření, nikoli přímým řízením. Kategorizace měst je založena na počtu obyvatel, postavení v aglomeraci, geomorfologii a typu zástavby, a je charakterizována podle principů tvorby SUMP. (Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021)

## 1.6 Modal split

Základním východiskem pro koncepci aktivní městské mobility je modal split – ukazatel, který zachycuje, jaký podíl mají různé způsoby dopravy, jako je pěší, cyklistická, MHD nebo automobilová.

Podle Horníka a kol. (2020) je modal split, jedním z hlavních ukazatelů při studiu městské dopravy. Tento termín označuje procentuální rozdělení cestujících mezi různé způsoby dopravy, jako je chůze, jízda na kole, veřejná doprava nebo jízda automobilem.

Modal split dle Duleby, Moslema a Esztergára-Kisse (2021) popisuje jaký dopravní způsob obyvatelé měst využívají. Analýza modal splitu je zásadní pro pochopení dopravních vzorců a pro podporu udržitelné mobility. Umožňuje identifikovat potřeby infrastruktury a plánovat efektivní a bezpečné dopravní systémy. Tento přístup je nezbytný pro podporu udržitelné městské mobility a zajištění dlouhodobé životaschopnosti dopravních systémů.

Modal split je ovlivněn řadou faktorů, včetně geografických, demografických a socioekonomických podmínek. Například v městských oblastech je vyšší podíl veřejné dopravy a aktivních způsobů dopravy, jako je chůze a jízda na kole, zatímco ve venkovských oblastech dominuje individuální automobilová doprava, jak uvádějí Chmelík, Květoň a Marada (2012). Dalšími faktory jsou dostupnost a kvalita dopravní infrastruktury, hustota osídlení, úroveň příjmů a kulturní preference. Například studie CEPR (Akbar, 2024) ukazuje, že přístup k veřejné dopravě je úzce spojen s příjmovou segregací a že kvalitní a dostupná infrastruktura může významně ovlivnit volbu dopravního prostředku. Analýza modal splitu se obvykle provádí prostřednictvím dopravních průzkumů, které mohou zahrnovat různé metodiky, jako jsou dotazníky, rozhovory nebo automatizované sledování pohybu. Tyto průzkumy poskytují data o preferencích a chování cestujících, která jsou důležitá pro plánování a optimalizaci dopravních systémů.

Jednou z hlavních výzev při analýze a plánování modal splitu je potřeba přizpůsobit dopravní systémy specifickým podmínkám každého města. To zahrnuje nejen technické a infrastrukturní aspekty, ale také sociální a ekonomické faktory uvádí Chmelík et al., (2012). Na druhé straně, správně provedená analýza modal splitu může přinést významné výhody, včetně snížení dopravních kongescí, zlepšení kvality ovzduší a zvýšení bezpečnosti na silnicích.

### **Faktory ovlivňující modal split:**

- Sociodemografické faktory
- Účel a délka cesty
- Dostupnost a kvalita dopravní infrastruktury

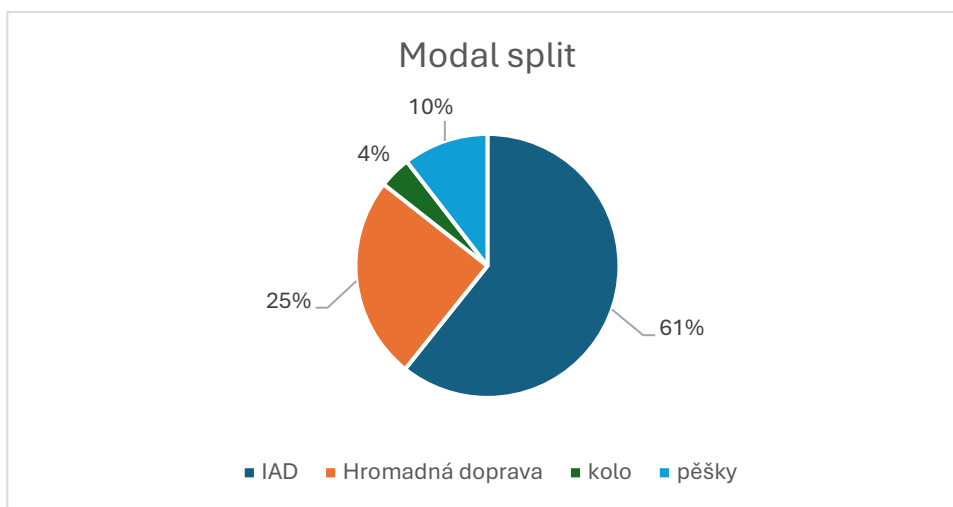
- Cena dopravy
- Pohodlí a bezpečnost
- Urbanistické podmínky
- Enviromentální povědomí a preference obyvatel

### Význam modal splitu

Analýza modal splitu pomáhá městům a regionům plánovat a investovat do dopravní infrastruktury, která odpovídá potřebám obyvatel. Zvyšuje povědomí jak jsou procentuálně využívány jednotlivé druhy dopravy.

#### Příklad modal splitu

Na obrázku 3 jsou uvedeny údaje ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 2021. Po vyloučení nezjištěných a jiných dopravních prostředků než pěší, cyklistické, městské hromadné dopravy a individuální motorové dopravy. Bylo zjištěno: v roce 2021 se lidé s trvalým pobytem v České republice dopravovali do práce z 61 % autem nebo na motorce, 25 % využívalo hromadnou dopravu (meziměstské autobusy, vlaky a městskou hromadnou dopravu), 10 % chodilo pěšky a 4 % jezdilo na kole.



**Obrázek 3** Modal split Česká republika 2021 (Akademie mobility 2023)

## 1.7 Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika ČR pro období 2017–2027 s výhledem do roku 2050 je strategický soubor zaměřený na rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy. Má za cíl zajistit mobilitu osob a věcí s ohledem na ekonomické, sociální a environmentální aspekty. Politika se opírá o tři hlavní strategické cíle: udržitelnou mobilitu, územní soudržnost a společnost 4.0 v dopravě (Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, 2021).

Udržitelná mobilita zahrnuje optimalizaci mobility prostřednictvím multimodálního přístupu, který preferuje kolejovou a vodní dopravu pro efektivní přepravu. Tento přístup je zaměřen na snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí, včetně emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší. Internalizace externalit paliv znamená zahrnutí nákladů na negativní dopady paliv do jejich ceny, motivuje k využívání ekologičtějších alternativ.

Územní soudržnost se zaměřuje na vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou, zajišťuje rovné podmínky pro dostupnost dopravy. Tento cíl podporuje regionální rozvoj a soudržnost tím, že umožňuje všem oblastem přístup k efektivnímu dopravnímu systému. Rovnoměrné rozložení dopravní infrastruktury přispívá k ekonomickému růstu a sociální integraci.

Společnost 4.0 v dopravě podporuje integraci inteligentních dopravních systémů pro zvýšení efektivity a bezpečnosti dopravy. Tyto systémy zahrnují technologie jako internet věcí (IoT), automatizaci a umělou inteligenci, které umožňují lepší řízení dopravy, predikci dopravních kongescí a optimalizaci tras. Implementace těchto technologií vede k vyšší bezpečnosti na silnicích, snížení dopravních nehod a efektivnějšímu využívání dopravní infrastruktury. (Akční plán pro Společnost 4.0, 2020)

## **1.8 Národní akční plán čisté mobility**

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 je provázána s dalšími strategickými dokumenty, které společně vytvářejí rámec pro udržitelný rozvoj dopravního sektoru. Jedním z dokumentů v této oblasti je Národní akční plán čisté mobility (dále NAP CM).

NAP CM je strategický dokument České republiky, který byl poprvé schválen v roce 2015 a aktualizován v roce 2020. Představuje přístup k rozvoji čisté mobility, který zahrnuje podporu alternativních paliv a pohonů, rozvoj infrastruktury, zjednodušení regulačního rámce a zvýšení informovanosti veřejnosti. (Národní akční plán, 2015)

NAP CM si klade za cíl nejen snížit emise skleníkových plynů, ale také zlepšit kvalitu ovzduší, podpořit inovace v oblasti dopravy a přispět k ekonomickému růstu prostřednictvím nových technologií a investic. Tento plán je důležitým nástrojem pro dosažení udržitelného rozvoje a plnění mezinárodních závazků České republiky v oblasti ochrany klimatu.

### **Hlavní cíle NAP CM:**

- Zvýšení počtu elektrovozidel a vozidel na biometan: Jedním z hlavních cílů je podpora rozšíření vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi. To zahrnuje nejen osobní automobily, ale také veřejnou dopravu a nákladní vozidla.
- Rozvoj infrastruktury pro dobíjení a čerpání vodíku: Pro úspěšné zavedení vozidel na alternativní paliva je nezbytné vybudovat odpovídající infrastrukturu. To zahrnuje výstavbu dobíjecích stanic pro elektromobily a čerpacích stanic pro vodíková vozidla.
- Podpora spotřeby biometanu: Biometan je obnovitelný zdroj energie, který může být využíván v dopravě. Podpora jeho výroby a spotřeby je důležitým krokem k dosažení cílů čisté mobility.
- Zjednodušení regulačního rámce: Pro usnadnění přechodu na čistou mobilitu je nutné zjednodušit a zpřehlednit legislativní a regulační rámec. Patří sem například zjednodušení povolovacích procesů pro výstavbu infrastruktury.
- Rozvoj vzdělávání a informovanosti: Zvýšení povědomí veřejnosti o výhodách čisté mobility a vzdělávání odborníků v této oblasti je klíčové pro úspěšnou implementaci plánu.
- Zvýšení podílu železniční dopavy: Železniční doprava je považována za ekologicky šetrnější alternativu k silniční dopravě. Podpora jejího rozvoje a zvýšení jejího podílu na celkové dopravě je dalším důležitým cílem.

### **Finanční podpora a implementace**

Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) získává finanční prostředky z evropských strukturálních a investičních fondů, umožňuje to financování různých operačních programů a dalších iniciativ zaměřených na podporu čisté mobility. Tato finanční podpora je nepostradatelná pro úspěšnou realizaci plánovaných projektů, které zahrnují rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva, podporu výzkumu a inovací v oblasti čisté dopavy, a také vzdělávací a informační kampaně. Díky těmto prostředkům je možné dosáhnout stanovených cílů, jako je zvýšení počtu elektrovozidel, rozšíření dobíjecích stanic, podpora spotřeby biometanu a zjednodušení regulačního rámce. Celkově tato finanční podpora hraje roli v přechodu na udržitelnou a ekologicky šetrnou mobilitu, která přispívá k ochraně životního prostředí a zlepšení kvality života obyvatel. (NAP CM, 2015)

## **2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM STARÁ BOLESLAV**

Nyní budou představeny strategické dokumenty města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, které se zaměřují na podporu udržitelné dopravy ve městě.

### **2.1 Akční plán realizace strategického rozvojového plánu na roky 2014–2016**

Akční plán je strategický dokument, který určuje aktuální priority pro realizaci dlouhodobé strategie rozvoje města. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav mělo akční plán realizace (dále jen Akční plán města 2014–2016).

Hlavní část akčního plánu spočívá v projektech, které vycházejí z aktuálních priorit problémových oblastí a které město může realizovat. To znamená, že jsou zajištěny dostatečné prostředky pro jejich realizaci, nebo že město má kapacity na jejich realizaci a je schopno zajistit jejich spolufinancování, pokud získá dostatečné finanční prostředky.

Prioritní projekty, na které se město rámci Akčního plánu zaměřilo včetně dostupného vyhodnocení:

- **Program Bezbariérové město**

Zpřístupnění města a jeho služeb pro všechny občany bez rozdílu věku a zdravotního stavu. Např. bezbariérové chodníky na ulici Boleslavská (náklady cca 7 mil. Kč).

Vyhodnocení programu:

V některých zápisech z jednání městské rady a komisí dle webových městských stránek Brandýsko (2020) se objevují zmínky o realizaci úprav chodníků, ale není k dispozici jednoznačné potvrzení dokončení tohoto konkrétního projektu. Ulice Boleslavská byla částečně ovlivněna výstavbou obchvatu Staré Boleslavi, který měl ulevit dopravě v této oblasti, ale přímá zmínka o bezbariérových úpravách chodníků v rámci tohoto projektu chybí.

- **Program Město pro chodce a cyklisty**

Účelem tohoto programu je zajistit bezpečné a pohodlné prostředí pro maminky s kočárky a dětmi, osoby se zdravotním postižením, cyklisty, chodce a in-line bruslaře ve městě a jeho okolí. Součástí řešení všech problémů spojených s tímto typem dopravy je také zlepšení spojení mezi dvěma částmi města, například prostřednictvím lávek nebo přívozů.

Vyhodnocení programu:

Město skutečně realizovalo rozšíření Polabské cyklostezky, včetně nové lávky přes boční přítok Labe na brandýském Ostrůvku. Cyklostezka je využívána cyklisty, pěšími i vozičkáři. (Brandýsko, 2020)

- **Program Město pro život**

Městská krajina, zahrnující veřejnou zeleň, obytné oblasti (okolí panelových domů, rodinné domy), průmyslové zóny, dopravní infrastrukturu, ekologickou udržitelnost města (vytápění, zásobování vodou, kanalizaci, nakládání s odpady) a celkové začlenění města do přírody, je zásadní pro tvorbu krajiny a ochranu životního prostředí. Tento projekt (Ační plán města 2014–2016) úzce souvisí s programy Zelené město a Čisté město, a představuje tak kvalitativní zlepšení pro příjemný městský život.

Mezi plánované projekty v rámci programu Město pro život, byly zařazeny tyto projekty:

- Rekonstrukce ulic Kralupská, Nádražní a Riegrova – částečně realizováno, např. ulice Nádražní Brandýse nad Labem (náklady cca 40 mil. Kč)
- Výstavba Kulturního domu (náklady cca 50 mil. Kč) - nebyl v tomto období postaven, projekt byl dlouhodobě odkládán
- Výstavba domu seniorů (náklady cca 130 mil. Kč) - realizace proběhla později, mimo období 2014–2016
- Realizace Rodinného ekocentra Stará Boleslav (náklady cca 5 mil. Kč)  
Spolkový dům č.p. 98 v Brandýse nad Labem (náklady cca 30 mil. Kč)
- Přístavba radnice č.p.3 (náklady cca 14,5 mil. Kč)
- Program Město vzdělanosti

Program Město vzdělanosti zahrnuje projekty zaměřené na všechny úrovně a formy vzdělávání. Cílem je modernizovat výukovou infrastrukturu, podporovat celoživotní vzdělávání a rekvalifikace, a zajistit optimální vzdělávací systém jak z hlediska kapacit, tak i oborové nabídky.

Novostavba MŠ v Brandýse nad Labem (náklady cca 30 mil. Kč)

- **Program Vítejte v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi**

Tento program (Ační plán města 2014–2016) je rozdělen na dvě hlavní části. První část se zaměřuje na turisty a místní obyvatele. V rámci této části budou realizovány projekty jako městský informační systém, navigační tabule a informační centrum. Druhá část se soustředí na

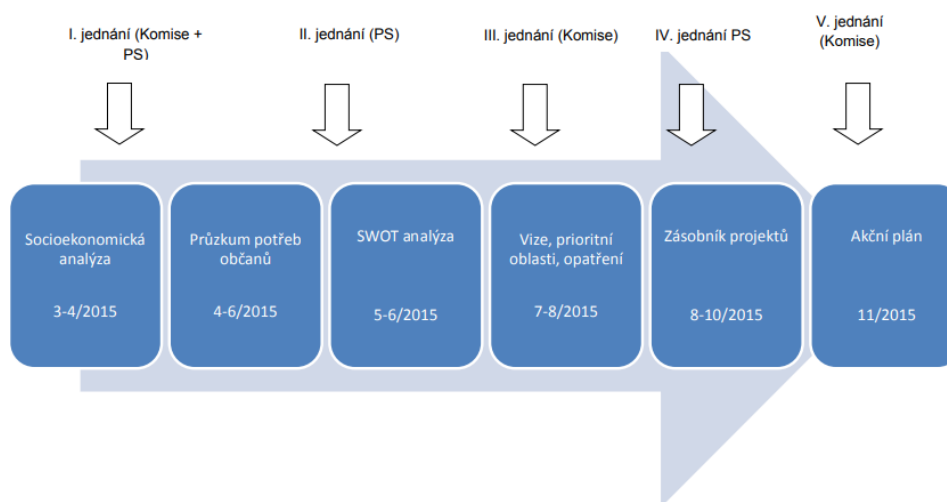
podnikatele a podporu podnikání. Zde budou řešeny projekty týkající se přípravy průmyslové zóny, podnikatelského inkubátoru a poradenství pro podnikatele.

## 2.2 Strategický plán rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2015-2025

Strategický plán rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav realizace 2015-2025 (dále jen Strategický plán,) je dokumentem, který určuje směr rozvoje města v následujících letech. Tento plán (Strategický plán, 2015) vychází z aktuálních potřeb města a sleduje moderní trendy. Slouží také jako podklad pro získávání dotačních prostředků.

Jedná se o místní strategii, která se zaměřuje na území města a jeho části, a je střednědobá, pokrývající období 10 let. Má celospolečenský dopad, ovlivní všechny občany, návštěvníky města i podnikatelské subjekty sídlící ve městě.

Proces aktualizace strategie probíhal od února 2015 do srpna 2015 (Obrázek 4). Nejprve se provedla analytická část, po ní následovala programová část. Vytvořená strategie reflektuje nadřazené strategické dokumenty na úrovni Evropské unie, České republiky a Středočeského kraje.



**Obrázek 4** Časová osa přípravy strategického plánu (Strategický plán, 2015)

### 2.2.1 Analýza v rámci Strategického plánu

Prvním krokem při tvorbě strategického plánu (Strategický plán, 2015) bylo shromáždění dostupných statistických dat a informací od odborů Městského úřadu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, členů Komise pro strategii a pracovních skupin, vedení měst a z veřejně dostupných databází. Analýzou těchto informací a jejich následnou syntézou vznikl

dokument Socioekonomická analýza, který poskytuje komplexní přehled demografických, sociálních, ekonomických a přírodních charakteristik města s ohledem na jejich vývoj v čase.

Dalším krokem bylo provedení průzkumu spokojenosti obyvatel města, jehož cílem bylo zapojit veřejnost do plánování rozvoje města, zjistit názory občanů na jeho fungování a priority dalšího rozvoje.

Následně byla provedena SWOT analýza, která identifikovala silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Za účasti pracovních skupin byla vytvořena souhrnná SWOT analýza města na obrázku 5 a dále dílčí analýzy pro jednotlivé tematické oblasti.

SILNÉ STRÁNKY		SLABÉ STRÁNKY	
výhodná poloha města v blízkosti Prahy - rychlostní komunikace R10	3,00	nedostatečné parkovací kapacity, především v centrální části města a dále v oblastech s vyšší hustotou obytné zástavby (hl. sídlišťích)	3,00
přímé napojení na železniční síť	2,40	vyšší zatížení města místní i tranzitní dopravou (průjezd přes centrum Staré Boleslavi)	2,80
napojení veřejné dopravy na Integrovaný dopravní systém Středočeského kraje	2,40	existence pouze jednoho mostu přes řeku Labe	2,40
existence cyklostezek, turistických stezek, NS Krajinou Rudolfa II.	2,20	velká koncentrace průjezdných úseků silnic ve vlastnictví kraje (silnice II. a III. třídy)	2,40
PŘÍLEŽITOSTI		HROZBY	
vybudování obchvatu města	3,00	zvyšování hustoty dopravy včetně průjezdu kamionové dopravy	2,60
podpora integrovaných systémů v dopravě (záchytné parkoviště Park&Ride, Bike&Ride) vč. dalšího rozvoje veřejné dopravy na národní i evropské úrovni	2,80	zvýšení dálničních poplatků (vyvolá preferenci objížděné trasy přes město)	2,20
trend ekologických druhů dopravy (cyklistická, pěší)	2,20	další nárůst individuální automobilové dopravy	2,20
využití dotačních příležitostí v oblasti dopravy (ekologicky šetrnější způsoby dopravy)	2,00		

**Obrázek 5** Vyhodnocení SWOT analýzy doprava (Strategický plán, 2015)

## 2.2.2 Strategie – vize, priority, cíle a opatření

Na základě výsledků předchozích kroků byla navržena strategie rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav k horizontu roku 2025. Tato strategie (Strategický plán, 2015)

zahrnuje strategickou vizi, prioritní oblasti rozvoje a strategické cíle, které se dále dělí na konkrétní opatření.

Hlavní oblasti rozvoje:

- Občanská vybavenost: Zlepšení infrastruktury pro občany.
- Bezpečnost ve městě, sociální služby a zdravotnictví: Posílení bezpečnosti a dostupnosti sociálních služeb.
- Kvalitní životní prostředí, udržitelná doprava: Zlepšení životního prostředí a dopravy.
- Ekonomický rozvoj s podporou cestovního ruchu: Podpora ekonomického růstu včetně cestovního ruchu.

Strategický plán (2015) má část zaměřenou na podporu rozvoje dopravy. V rámci analýzy byly vybrány tyto body, na které se město zaměří:

- **Udržitelná doprava**

Strategický plán rozvoje města 2015-2025 se v oblasti udržitelné dopravy zaměřuje na snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a zlepšení kvality života ve městě.

- **Veřejná doprava**

Podpora veřejných autobusových linek, včetně zavedení nástupu všemi dveřmi v příměstských linkách, které jsou součástí Pražské integrované dopravy (PID). Tyto linky spojují město s Prahou a okolními městy. (Strategický plán, 2015)

- **Kolejové spojení s Prahou**

Plánovaná železniční trať měla za cíl zlepšit dopravní dostupnost a snížit silniční dopravu při cestování do hlavního města. Projekt se však zadrhl kvůli zrušení soutěže na studii proveditelnosti, která má být znovu vypsána. (zdopravy.cz, 2024)

- **Parkovací dům P+R zdarma**

Od března 2023 je k dispozici parkovací dům P+R zdarma, který má za cíl snížit počet automobilů v centru města a podpořit využívání veřejné dopravy. (Aktuálnězbrandýska.cz, 2023)

- **Zásobník projektových záměrů**

Další fází procesu strategického řízení města je sběr projektových záměrů od zastupitelů města, Komise pro strategii, pracovních skupin, vedoucích odborů městského úřadu, zřízených komisí rady města, organizací, spolků, podnikatelů a občanů. Ze schválených projektových záměrů bude vytvořen tzv. Zásobník projektových záměrů, který bude obsahovat projektové záměry na celé období 2015-2025. (Strategický plán, 2015)

### **3 ANALÝZA SOUČASNÉ MOBILITY MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM STARÁ BOLESLAV**

Nyní se bude diplomová práce zabývat stručnou charakteristikou města a současným stavem mobility. Kapitola se zaměří na identifikaci hlavních problémů, které ovlivňují mobilitu obyvatel.

#### **3.1 Základní charakteristika města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, ležící 22 km vzdušnou čarou od Prahy, si i přes svou blízkost k hlavnímu městu zachovává ráz menšího města s možnostmi bydlení obklopeného přírodou. Město se vyznačuje dostačenou dopravní dostupností do Prahy a poskytuje bohaté možnosti pro sportovní vyžití, zejména cykloturistiku, díky Polabské cyklotrase číslo 2, jež je součástí mezinárodní cyklostezky EuroVelo. (Brandýsko, 2025)

Hlavní turistické atrakce zahrnují zámek Brandýs nad Labem s jeho zámeckou zahradou, tři významné kostely ve Staré Boleslavi, které jsou národními kulturními památkami, spolu s lesoparkem kolem bývalých lázní Houštka. Historická centra obou měst jsou jako památkové zóny chráněna.

Město patří do turistické oblasti Polabí. Hlavním prvkem, který určuje krajinu, je řeka Labe protékající mezi městskými částmi. Městská část Stará Boleslav je ze severu a východu obklopena lesy. Severozápadně od města se nacházejí Proboštské rybníky.

##### **Geografická poloha**

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav se nachází v okrese Praha-východ ve Středočeském kraji. Město má pověřený obecní úřad a také rozšířenou působnost pro následující území, které zahrnuje celkem 27 obcí.

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav leží v severovýchodní části Středočeského kraje na souřadnicích 50°11'09" severní šířky a 14°39'34" východní délky, v nížině po obou březích řeky Labe, která odděluje Brandýs nad Labem (levý břeh) od Staré Boleslavi (pravý břeh). Město nemá jedno centrální městské centrum, protože původně samostatná města jsou spojena pouze jedním mostem přes řeku Labe.

Katastrální výměra: 2 267 hektarů (Státní správa zeměměřictví a katastru, 2025)

## Městská struktura

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav viz. obrázek 6 je obklopen menšími obcemi jako Lázně Toušeň, Zápý, Dřevčice, Brázdim, Polerady, Martinov, Zárýby, Borek a Nový Vestec.



**Obrázek 6** Mapa správního obvodu obce s rozšířenou (Brandýsko, 2016)

## 3.2 Doprava ve městě a okolí

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má rozvinutou dopravní infrastrukturu, která zajišťuje snadnou dostupnost a propojení s okolními oblastmi. Město leží na důležitém dopravním uzlu, umožňuje rychlé a pohodlné cestování do Prahy i dalších částí regionu.

### 3.2.1 Silniční doprava

Jednou z komunikací, která prochází katastrálním územím souměstí, je dálnice D10, spojující Prahu, Mladou Boleslav a Turnov. Tato dálnice je součástí sítě mezinárodních silnic označených jako E65. Dálniční obchvat umožňuje vozidlům vyhnout se vjezdu do města, výrazně zlepšuje plynulost dopravy a pomáhá snižovat dopravní provoz v městských oblastech. (Strategický plán, 2015)

Katastrálním územím města prochází téměř 15 km silnic druhé a třetí třídy. Jejich přehled je uveden viz tabulka 1.

**Tabulka 1** Silnice Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Brandýs nad Labem			Stará Boleslav		
číslo silnice	délka v km	Směr	číslo silnice	délka v km	Směr
II/245	1,6	Lázně Toušeň, Čelákovice	II/610	2,2	Podbrahy
II/610	2,4	Dřevčice, Podolánka	II/331	1,0	Sojovice
II/101	2,5	Zápy obchvat	III /2451	2,2	Nový Vestec
III/2452	1,0	Zápy			
III/10159	1,2	Záryby			
III/0101	0,6	Brázdím			
Celkem	9,3		Celkem	5,4	

Zdroj: Odbor dopravy MěÚ

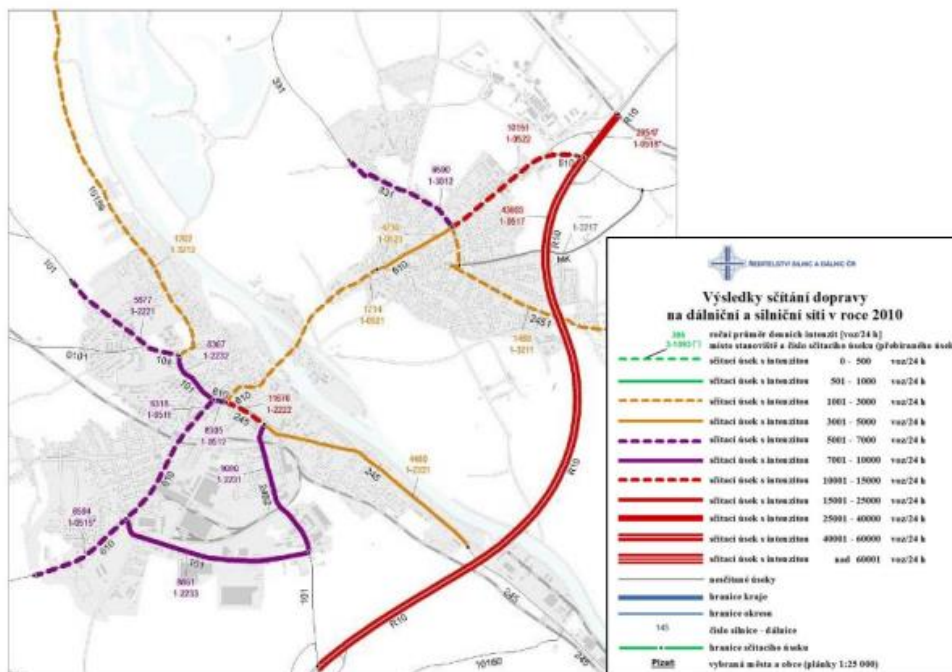
Podle výsledků sčítání dopravy (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010) na dálniční a silniční síti v roce 2010, silnice D10 vykazuje roční průměr denních intenzit mezi 40 001 a 60 000 vozidly za 24 hodin. Tato dálnice vede kolem města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

Silnice II/610 v části Stará Boleslav dosahuje druhého nejvyššího průměru denních intenzit. Tento úsek začíná na křižovatce ulic Okružní a Boleslavská, odkud pokračuje jako přivaděč na dálnici D10. V tomto úseku bylo zaznamenáno 10 001 až 15 000 vozidel během 24 hodin (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010). Tato vytíženost svědčí o jeho důležitosti nejen pro místní, ale tak i pro tranzitními dopravou.

Další významně zatížený úsek silnice II/610 se nachází v centru městské části Brandýs nad Labem. Tento úsek začíná na křižovatce ulic Zápská a Královická a pokračuje až po Komenského náměstí (Obrázek 7). V tomto úseku bylo zaznamenáno 10 001 až 15 000 vozidel za 24 hodin (Ředitelství silnic a dálnic ČR). Zejména v době začátku a konce školní výuky dochází k výraznému nárůstu počtu automobilů, přispívá k tvorbě dopravních kongescí.

Od křižovatky Zápská a Královická vede silnice ulicí Zápská ke kruhovému objezdu (silnice II/2452) a následně ulicí Průmyslová (silnice II/101), až na křižovatku s ulicí Pražská. Tento úsek je také velmi vytížený s průměrem 7 000 až 10 000 vozidel za 24 hodin (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010). Ulice Zápská dále navazuje na dálnici D10. Ulice Průmyslová čelí

častým dopravním kongescím, neboť se nachází v průmyslové zóně města, kde sídlí řada velkých mezinárodních firem, včetně výrobního závodu společnosti Continental.



**Obrázek 7** Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR (Ředitelství silnic a dálnic ČR 2010)

### 3.2.2 Železniční doprava

Železniční doprava v daném území je zajišťována dvěma tratěmi: dvoukolejnou elektrifikovanou tratí 072 (Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ) a jednokolejnou neelektrifikovanou tratí 074 (Čelákovice – Neratovice). Dvoukolejná trať 072, s maximální rychlostí 120 km/h, prochází severním okrajem území a je provozována elektrickou trakcí. Na této trati se nacházejí železniční stanice Stará Boleslav a Brandýs nad Labem. Stanice Stará Boleslav je umístěna na okraji města mimo obytnou zástavbu a její vybavení neodpovídá současným standardům železniční dopravy.

Trať 074 je jednokolejná, neelektrifikovaná a provozována motorovou trakcí s maximální rychlostí 60 km/h. Na této trati se nacházejí stanice Brandýs nad Labem, Brandýs nad Labem – Zápská a Brandýs nad Labem – zastávka, všechny v centrální části města. Bylo zvažováno zrušení této tratě, avšak zrušení úseku Brandýs nad Labem – Neratovice bylo shledáno jako nereálné, protože trať slouží jako příměstská doprava pro žáky dojíždění do místních základních škol. I když by zrušení části tratě 074 odstranilo bariéru v území, kterou je nutno překonávat především silniční, cyklistickou a pěší dopravou, náklady na zrušení by nemusely být adekvátní přínosu uvolnění prostoru trati, navíc bez možnosti jejího dalšího obnovení.

V území jsou také zavlečkovány průmyslové areály v jižní části města Brandýs nad Labem. (Strategický plán, 2015)

Vlakové spojení Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice je důležitým spojením mezi těmito městy dopravní infrastruktury. Jízdní řády těchto vlaků jsou navrženy tak, aby efektivně podporovaly každodenní mobilitu obyvatel, včetně školáků a pracujících. Díky pravidelným spojům mohou děti cestovat do škol a dospělí do zaměstnání.

### **3.2.3 Hromadná autobusová doprava**

Autobusová doprava v Brandýse nad Labem využívá autobusové nádraží u železniční stanice, odkud je snadno dostupné centrum města i velké průmyslové podniky poblíž železniční trati. V březnu 2013 bylo otevřeno zrekonstruované autobusové nádraží ve Staré Boleslavi, které je nyní bezbariérové. Ve městě je celkem 37 autobusových zastávek, z nichž přibližně polovina má přístřešek a pouze dvě nejsou bezbariérové.

Nové zastávky jsou plánovány v rozvojových lokalitách a na okrajích zastavěného území, kde není dodržena docházková vzdálenost 300 metrů. Tyto nové zastávky budou jak na nových trasách, tak jako doplnění stávajících tras. Nové trasy autobusové dopravy jsou navrženy v ulici Květnová, na přeložce II/331 a v ulicích 17. listopadu – Zborovská. (Strategický plán, 2015)

Autobusovou dopravu zajišťují společnosti ČSAD Střední Čechy a.s. a Transcentrum bus s.r.o. Město je dobře dopravně obsluženo do blízkých cílů, jako jsou Praha, Mladá Boleslav, Mělník, Neratovice, Čelákovice a další přilehlé obce. Dopravní obslužnost dvojměstí je zajišťována sedmi linkami v rámci Pražské integrované dopravy, jednou linkou městské hromadné dopravy a pěti linkami veřejné autobusové dopravy, které provozuje Arriva Střední Čechy, s.r.o.

### **3.2.4 Cyklistická a pěší doprava**

Město má dobře rozvinutou síť městských cyklostezek a jízdních pruhů pro cyklisty, které podporují bezpečnou a pohodlnou cyklistiku ve městě. Město má cyklostezky, které jsou navrženy tak, aby propojovaly klíčové části města a umožňovaly cyklistům bezpečný pohyb. Hlavní cyklostezka vede podél řeky Labe a je součástí širší Polabské cyklostezky. Tato stezka je vhodná pro cyklisty všech věkových kategorií a je vybavena odpočívadly a informačními tabulemi. Kromě cyklostezek jsou v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi vyznačeny také jízdní pruhy pro cyklisty. Tyto vyhrazené jízdní pruhy jsou jasně označeny vodorovným dopravním značením, což zajišťuje jejich dobrou viditelnost pro všechny účastníky silničního provozu. Jízdní pruhy umožňují cyklistům bezpečně sdílet vozovku s motorovými vozidly

a přispívají k plynulému a bezpečnému provozu ve městě. Město klade důraz na bezpečnost a pohodlí cyklistů. Cyklostezky a jízdní pruhy jsou pravidelně udržovány a kontrolovány, aby byly v dobrém stavu pro jejich uživatele.

### **3.2.5 Doprava v klidu**

V centru města je výrazný nedostatek parkovacích míst, způsobující problémy s parkováním i na blízkém sídlišti. Tento problém je obzvláště akutní během pracovních dnů. Nedostatek parkovacích ploch vede k tomu, že řidiči často parkují na místech, která nejsou určena pro parkování vozidel, což může vést k dopravní kongesci a zhoršení bezpečnosti chodců.

Z tohoto důvodu byl vybudován parkovací dům P+R u železničního nádraží, aby obyvatelé sídliště měli možnost pohodlně parkovat. Bohužel, vysoká cena a vzdálenost parkoviště 500 metrů od sídliště nebyly příznivé. Město zavedlo od března 2023 parkování zdarma, přesto je parkoviště minimálně využíváno, jelikož jeho poloha je příliš vzdálena od centra města i přilehlého sídliště. Jeden z hlavních důvodů výstavby parkovacího domu bylo zvýšit parkovací kapacitu na sídlišti v okolí centra města. (Strategický plán, 2015)

V oblastech s převahou rodinných domů je situace o něco lepší, protože obyvatelé mohou parkovat na svých vlastních pozemcích. To však neznamená, že by zde nebyly žádné problémy – například návštěvníci nebo vícečlenné rodiny s více auty mohou také čelit nedostatku parkovacích míst. V případě, že budou všechna vyznačená parkovací místa v oblasti obsazena, využívají parkování mimo vyznačená místa, čímž může dojít k porušení § 27 zákona č. 361/2000 Sb. Nevhodné odstavení vozidla může výrazně omezit průjezdnost komunikace, zejména v případech, kdy není dodržena minimální požadovaná šířka volného jízdního pruhu. Podle pravidel silničního provozu by měla být zachována průjezdná šířka alespoň 6 metrů, tedy 3 metry pro každý směr jízdy.

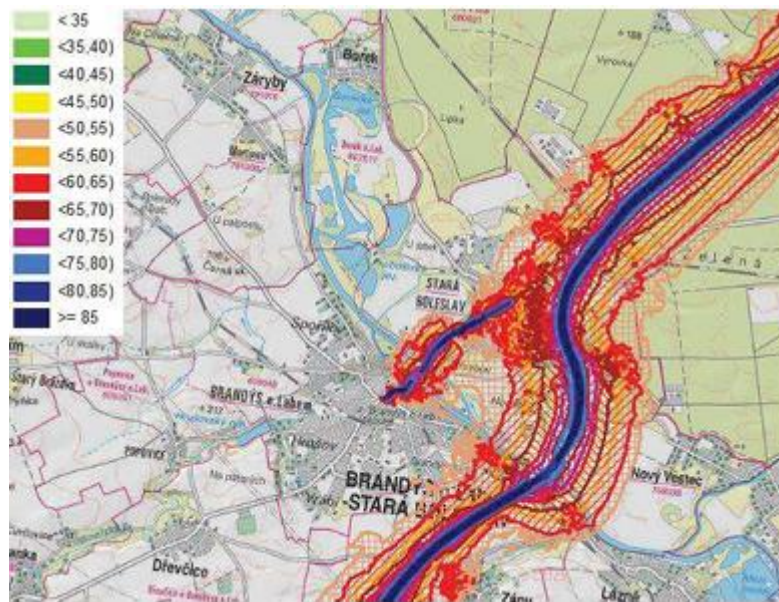
### **3.2.6 Negativní účinky dopravy**

Externalita z dopravy ve městě představují významný problém, který zahrnuje negativní dopady dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Tyto externality zahrnují znečištění ovzduší, hluk, dopravní kongesce a zvýšenou nehodovost. Znečištění ovzduší je jednou z externalit, která způsobuje zdravotní problémy, jako jsou respirační a kardiovaskulární onemocnění. Emise z automobilů obsahují škodlivé látky, jako jsou oxidy dusíku, oxid uhelnatý a jemné částice, které mají negativní dopad na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel.

Hluk z dopravy je dalším významným problémem, který může vést ke stresu, poruchám spánku a dalším zdravotním komplikacím. Hluková zátěž v městských oblastech (Obrázek 8) je často způsobena vysokou intenzitou dopravy a nedostatečnými opatřeními na snížení hluku.

Dopravní kongesce nejenže zvyšují emise z vozidel, ale také způsobují ekonomické ztráty kvůli ztrátě času a snížené produktivitě. Kongesce také přispívají k vyšší spotřebě paliva a zhoršují kvalitu života obyvatel.

Z hlediska protihlukových opatření město plánuje ochranu pomocí zemních valů, vedení silnic v zářezech a výstavbu protihlukových stěn.



Obrázek 8 Hluková mapa (Geoportal gov.cz, 2015)

### 3.3 Kritická místa ve městě

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav se potýká s více kritickými dopravními místy, která výrazně ovlivňují plynulost a bezpečnost dopravy. Mezi tyto problematické úseky patří přetížené křižovatky, úzké silnice a nedostatek parkovacích míst. Tento problém vede k častým dopravním kongescím a zvýšenému riziku pro řidiče i chodce. Dle názoru autora patří níže uvedená kritická místa mezi nejvýznamnější ve městě:

- Průtah silnice II/245 (ulice Královická) společně se silnicí II/101 (ulice Zápská).
- Parkování v oblasti základních škol ZŠ Na Vyslání a ZŠ Palachova.
- Parkování v centru města na Masarykově náměstí.

#### 3.3.1 Průtah silnice II/245 (ulice Královická) společně se silnicí II/101 (ulice Zápská)

Jedním z míst, ke se vyskytují problémy v dopravě města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, je průtah silnice II/245 (ulice Královická) společně se silnicí II/101 (ulice

Zápská oblast kolem Základní školy Palachova). Tyto dvě silnice se sbíhají před náměstím Komenského a dále pokračují jako silnice II/101 směrem na Kostelec nad Labem kolem Základní školy Na Výsluní. Provoz na těchto komunikacích výrazně zatěžuje zejména centrum Brandýsa.

Silnice II/245, která prochází ulicí Královická (Obrázek 9) představuje jeden z hlavních dopravních tahů města. Tato komunikace propojuje různé části města a je často využívána pro tranzitní dopravu, také v rámci města. Vysoká intenzita provozu na této silnici vede k častým dopravním kongescím, zejména během ranní a odpolední špičky, kdy se doprava zahušťuje nejen kvůli přepravě dětí do obou základních škol. Navíc, kvůli úzkému profilu silnice a nedostatku parkovacích míst, dochází k dalším komplikacím v plynulosti dopravy.



**Obrázek 9** Křižovatka ulic Zápská a Královická (Mapy.cz, upraveno autorem 2025)

Silnice II/101, která prochází ulicí Zápská, spojuje Brandýs nad Labem s okolními městy a regiony. Vysoká intenzita dopravy na této silnici vede k častým dopravním kongescím. Křižovatka těchto dvou silnic před náměstím Komenského vytváří kritický bod, kde se kumuluje vysoká intenzita dopravy a její kapacita je v době dopravních špiček nedostatečná.

Provoz na těchto silnicích výrazně zatěžuje zejména centrum Brandýsa, kde dochází k častým dopravním kongescím a komplikacím. Tento problém je umocněn nedostatkem parkovacích míst a úzkými ulicemi, které omezují plynulost dopravy.

### 3.3.2 Parkování v oblasti základních škol ZŠ Na Vyslání a ZŠ Palachova

Během vytížených hodin, zejména ráno a odpoledne, kdy rodiče přivázejí a odvázejí děti do školy a ze školy, dochází k výraznému nárůstu intenzity dopravy v okolí školních zařízení. Tento zvýšený provoz je způsoben osobními automobily rodičů. Nedostatek parkovacích míst v této oblasti vede k tomu, že řidiči často zastavují na nevhodných místech, aby vysadili své děti, co nejbližší ke škole, a to dále zhoršuje plynulost dopravy a způsobuje kongesce. Tento nárůst intenzity dopravy a nedostatek parkovacích míst výrazně zvyšuje riziko dopravních nehod, nebezpečných situací a představují vážná ohrožení bezpečnosti dětí, které se pohybují v blízkosti škol.

### 3.3.3 Parkování v centru města na Masarykově náměstí

Parkování v centru města na Masarykově náměstí (Obrázek 10) představuje další významný problém. Nedostatek parkovacích míst v centru města způsobuje dopravní kongesce a komplikace. I když jsou na náměstí zavedeny parkovací zóny, počet parkovacích míst není dostatečný k pokrytí poptávky. V docházkové vzdálenosti centra města se nachází sídliště, pro které byl postaven parkovací dům P+R u vlakového nádraží, aby navýšil kapacitu parkovacích míst pro obyvatele sídliště. Vzhledem k jeho vzdálenosti od sídliště 500 metrů zůstává parkovací dům P+R nevyužitý. Tento nedostatek parkovacích míst zvyšuje hustotu dopravy a zhoršuje plynulost provozu. Autor doporučuje zvýšit motivaci řidičů pro parkování v parkovacím domě. Vzhledem k historickému významu a ochraně památkové zóny není žádoucí zvyšovat počet parkovacích míst.



Obrázek 10 Masarykovo náměstí Brandýs nad Labem (Brandýsko, 2024)

### **3.3.4 Zhodnocení kritických míst v dopravě**

Na základě analýzy kritických míst autorem byl identifikován problém nedostatku parkovacích míst v okolí základních škol, kterým se bude dále diplomová práce zabírat. Rodiče pravidelně vozí své děti do školy, což v kombinaci s omezeným počtem parkovacích míst a zvýšenou dopravní intenzitou v okolí škol vede k dopravním kongescím.

Navíc zvýšený provoz v okolí škol představuje bezpečnostní riziko pro děti, které do školy docházejí pěšky nebo na kole. Dopravní kongesce nejenže zvyšují emise skleníkových plynů a znečištění ovzduší, ale také prodlužují doby dojíždění, může to mít negativní vliv na produktivitu a celkovou pohodu obyvatel.

## 4 Základní školy ve městě

V Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi se nachází 3 základní školy, které poskytují vzdělání pro děti.

### 4.1 Výběr základní školy pro návrh opatření

Základní škola Jungmannova se nachází v historické části Staré Boleslavi a je známá svým tradičním přístupem k výuce. Základní škola Na Výsluní leží v moderní části Brandýsa nad Labem a zaměřuje se na inovativní metody výuky a podporu mimoškolních aktivit. Základní škola Palachova se nachází v blízkosti centra Brandýsa nad Labem. Tyto školy společně přispívají k rozvoji vzdělávacího prostředí ve městě a poskytují širokou škálu možností pro všechny žáky.

- Základní škola na Výsluní

Nabízí širokou škálu aktivit, včetně sportovních, uměleckých a jazykových kroužků. Součástí školy je školní družina, přípravná třída a školní jídelna. Kapacita školy je až 960 žáků, s možností rozšíření na 1000 žáků. (ZŠ Na Výsluní, 2025)

- Základní škola Stará Boleslav

Škola nabízí pestrou škálu mimoškolních aktivit, včetně sportovních a kulturních programů. Součástí školy je školní družina a jídelna. Škola se aktivně zapojuje do různých projektů a soutěží. (ZŠ Jungmanova, 2025)

- Základní škola Palachova

Základní škola Palachova v Brandýse nad Labem-Stará Boleslav má kapacitu 890 žáků. Škola nabízí různé volnočasové aktivity, jako je pěvecký sbor, divadelní kroužek, flétnový soubor, keramika a sportovní klub. Součástí školy je školní družina. (ZŠ Palachova, 2025)

Tato diplomová práce se nyní zaměří na základní školu Na Výsluní v Brandýse nad Labem, který byla zvolena pro implementaci. Výběr této školy vychází z jejího umístění v hustě obydlené části města, vysokého počtu žáků a dopravních komplikací v jejím bezprostředním okolí během ranní špičky.

### 4.2 Charakteristika základní školy Na Výsluní základní školy

Základní škola Na Výsluní na obrázku 11, která byla otevřena 1. září 1987, původně nesla název 5. Základní škola. Tento architektonický koncept podporuje efektivní využití prostoru a přispívá k příjemnému a funkčnímu školnímu prostředí (ZŠ Na Výsluní, 2025).

Škola se nachází v klidné rezidenční oblasti města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Tato lokalita poskytuje bezpečné a příjemné prostředí pro žáky. Okolí školy je tvořeno převážně rodinnými domy a menšími bytovými komplexy, jež přispívá k poklidné atmosféře a komunitní soudržnosti. Díky své strategické poloze je škola snadno dostupná jak pěšky, tak i veřejnou dopravou a autem.



**Obrázek 11** Základní škola Na Výsluní letecký pohled (ZŠ Na Výsluní, upraveno autorem 2025)

Součástí školy je také školní družina, která poskytuje péči a aktivity pro děti mimo vyučování, přípravná třída pro děti, které potřebují dodatečnou podporu před nástupem do první třídy. Dále je k součástí školy školní jídelna, která zajišťuje stravování pro žáky a zaměstnance školy. Tyto doplňkové služby přispívají k celkovému komfortu a podpoře vzdělávacího procesu.

**Tabulka 2** Počty žáků

2018- 2019	925 žáků
2019–2020	955 žáků
2020–2021	960 žáků
2021–2022	970 žáků
2022–2023	970 žáků+ 10 žáků z Ukrajiny
2023–2024	980 žáků

Zdroj: ZŠ Na Výsluní (2025)

Ve školním roce 2024-2025 má Základní škola Na Výsluní celkem 980 žáků (Tabulka 2). Tento počet svědčí o velkém zájmu rodičů a dětí o vzdělávání v této škole.

Škola zaměstnává 94 pedagogických pracovníků, z nichž 66 jsou učitelé, 15 asistentek pedagoga (Tabulka 3), které poskytují podporu žákům se speciálními vzdělávacími potřebami, a 11 vychovatelů, kteří se starají o děti ve školní družině. Kromě toho zde pracují další pracovníci školního poradenského pracoviště, kteří poskytují psychologickou a speciálně pedagogickou podporu žákům. Celkový počet zaměstnanců školy v roce 2024 činí 119. (ZŠ Na Výsluní, 2025)

**Tabulka 3** Počty zaměstnanců

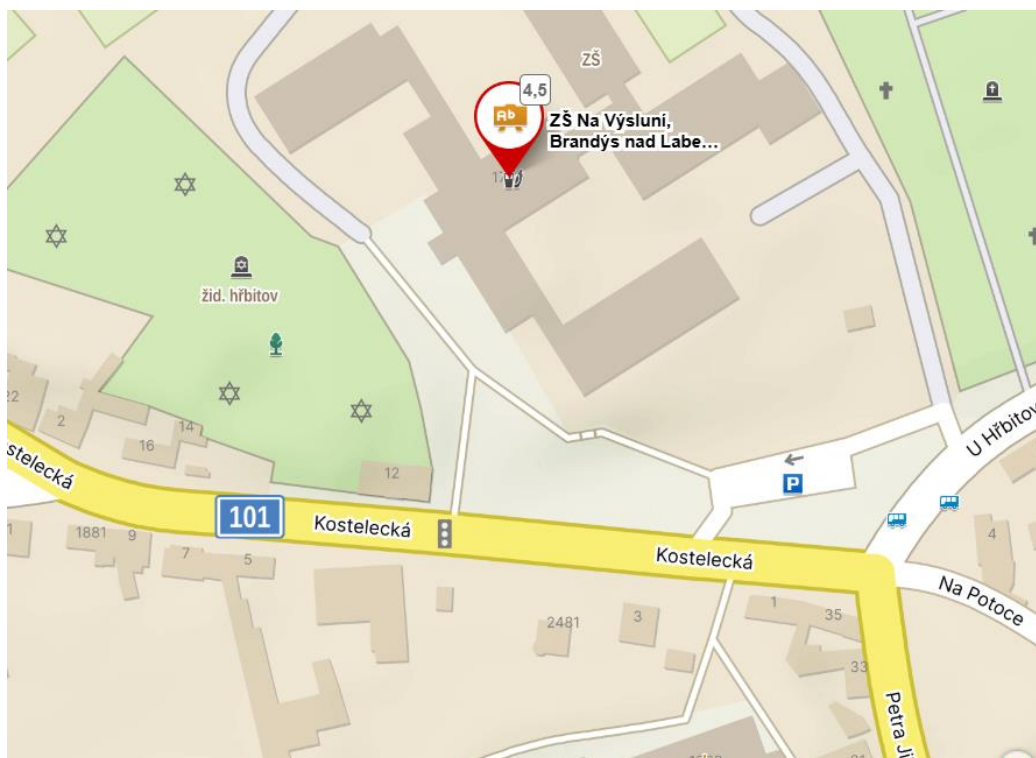
Učitelé	66
Školní psycholog	1
Speciální pedagog	1
Sociální pedagog	1
Vychovatelé	11
Asistenti pedagoga	16
Školní asistenti	2
Zaměstnanci v jídelně	10
Provozní zaměstnanci	15

Zdroj: ZŠ Na Výsluní (2025)

### **4.3 Zhodnocení dopravní situace kolem ZŠ Na Výsluní**

Dopravní situace kolem základní školy je výrazně ovlivněna především v době, kdy rodiče vozí a vyzvedávají děti. Nedostatečné parkoviště, které je vyhrazeno pro školu s kapacitou 15-20 aut, představuje významný problém. Rozšíření současného parkoviště není možné, jelikož je ohraničeno jehličnatými stromy, které by musely být pokáceny.

Kolem školy prochází silnice I/101, viz obrázek 12, která spojuje Brandýs nad Labem se sousedním Kostelcem nad Labem a na druhou stranu vede do centra města. Tato silnice je dopravně zatížena, zvyšuje riziko pro děti přecházející silnici. Před školou je pouze jeden přechod pro chodce, řízený světelným signalizačním zařízením, který je během doby, kdy děti chodí do školy, střežen městským policistou.



**Obrázek 12** Silnice II. třídy II/101 (Mapy.com, upraveno autorem 2025)

V okolí školy se nacházejí dva přechody pro chodce bez řízení světelným signalizačním zařízením. Vzhledem k dopravnímu zatížení silnice II/101 jsou tyto přechody pro děti potenciálně nebezpečné. Nedostatek přechodů pro chodce řízených světelným signalizačním zařízením nebo bez dohledu dospělých osob např. policista, vyškolený dobrovolník, rodič či dospělé doprovázející osoba zvyšuje riziko dopravních nehod. To je obzvláště problematické v době, kdy děti přicházejí a odcházejí ze školy.

Celkově je dopravní situace kolem základní školy komplikovaná a vyžaduje zvýšenou pozornost a opatření k zajištění bezpečnosti dětí. Možnosti rozšíření parkoviště jsou omezené, což vyžaduje hledání alternativních řešení, jako je například zlepšení veřejné dopravy nebo vytvoření bezpečných pěších tras.

Po zvážení této situace bylo vybráno opatření tzv. pěší autobus, které bude mířit na zvýšení bezpečnosti při pěších cestách dětí do školy. Toto opatření vyžaduje součinnost vedení školy a žáků, resp. jejich rodičů.

## **5 Návrh opatření pro zvýšení bezpečnosti docházky dětí do ZŠ**

Pěší školní autobusy (WSBs) jsou často uváděny jako jedna z forem aktivní dopravy využívané při cestě do školy ve Spojených státech, Kanadě, Evropě, Austrálii a na Novém

Zélandu. WSB mohou fungovat neformálně, například když se zákonný zástupce nebo chůvy střídají v doprovázení skupiny dětí do školy.

Australský dopravní aktivista David Engwicht je často považován za vynálezce systému pěšího autobusu (WSB) v 90. letech 20. století (Neuwelt a Kearns, 2006). V Kanadě se jeden z prvních zaznamenaných případů WSB objevil v roce 1996 (Kingham a Ussher, 2007). Na Novém Zélandu se město Christ Church pravděpodobně stalo prvním městem, které přijalo WSB (Collins a Kearns, 2010). Jiní autoři zase tvrdí, že první program WSB vznikl v Brisbane v Austrálii, i když nebylo uvedeno žádné konkrétní datum (Kong et al., 2009).

## 5.1 Fungování a historie pěšího školního autobusu

Pěší školní autobusy představují pečlivě naplánovanou a dobře organizovanou formu aktivní dopravy, která podporuje zdravý životní styl a snižuje dopravní zácpy v okolí škol. Trasa pěšího školního autobusu je navržena tak, aby byla bezpečná a krátká. Na trase jsou umístěny "zastávky", kde se děti připojují ke skupině. Tyto zastávky jsou strategicky umístěny tak, aby byly snadno dostupné pro děti z různých částí města.



**Obrázek 13** Walking school Bus NEW WESTMINSTER (TransLink 2024)

Skupinu dětí doprovází jeden nebo více dospělých, viz obrázek 13, kteří zajišťují bezpečnost dětí během cesty. Tito dospělí mohou být zákonní zástupci dětí, zaměstnanci školy nebo vyškolení dobrovolníci z komunity. Dohled může být organizován na rotační bázi. Znamená to, že každý dobrovolník nemusí být k dispozici každý den. Tento systém usnadňuje organizaci a zajišťuje, že pěší autobus může fungovat pravidelně.

Pěší školní autobus má pevný časový rozvrh, podobně jako školní autobus. Děti a zákonní zástupci dětí vědí, kdy a kde se mají připojit ke skupině, může fungovat denně nebo jen pár dní v týdnu, podle potřeb a dostupnosti dohledu.

## **Výhody pěšího školního autobusu:**

- **Zvýšená bezpečnost:**

Pěší školní autobus výrazně zvyšuje bezpečnost dětí při cestě do školy. Tento koncept zahrnuje dva prvky, které zajišťují, že děti jsou v bezpečí a dodržují pravidla silničního provozu. Hlavními prvky zvýšené bezpečnosti jsou dohled dospělých a lepší viditelnost. Jedním z bezpečnostních opatření pěšího autobusu je používání reflexních vest, které zvyšují viditelnost dětí pro řidiče, zejména za šera nebo za špatného počasí. Reflexní materiály odrážejí světlo, zajišťuje to, že děti jsou viditelné z větší vzdálenosti. Když děti chodí do školy ve skupině, jsou pro řidiče lépe viditelné než jednotlivé děti. Organizovaná skupina také znamená, že děti jsou pod neustálým dohledem dospělých. Děti jsou také poučeny o bezpečnostních pravidlech, která by měly dodržovat při chůzi do školy. To zahrnuje například pravidlo, že by měly vždy chodit po chodníku, přecházet silnice pouze na přechodech pro chodce a nikdy nevybíhat na silnici.

- **Dohled dospělých**

Jedním z podstatných prvků pěšího školního autobusu je přítomnost dospělých, kteří doprovázejí děti na cestě do školy. Tito dospělí mohou být zákonní zástupci dětí, školní personál nebo dobrovolníci. Přítomnost dospělých zajišťuje, že děti jsou pod neustálým dohledem a cítí se bezpečně. Dospělí dbají na to, aby děti dodržovaly pravidla silničního provozu, jako je správné přecházení komunikací, používání přechodů pro chodce a dodržování semaforů. Mohou dětem vysvětlit a připomínat důležitost těchto pravidel. Dospělí také pomáhají dětem bezpečně přecházet komunikace tím, že je vedou k přechodům pro chodce a zajišťují, že všechny děti přejdou bezpečně. Mohou signalizovat řidičům, aby zastavili a umožnili dětem přejít. Dospělí také zajišťují, aby se děti držely skupiny a neodcházely samy. Důležité je to zejména ve městech, kde je snadné se ztratit. Sledují děti a zajišťují, že se všechny dostanou bezpečně do školy.

- **Podpora fyzické aktivity**

Pravidelná chůze do školy je jednoduchá a přirozená forma cvičení, která může mít významný pozitivní dopad na zdraví dětí. Pomáhá dětem rozvíjet zdravé návyky, které mohou přetrvat do dospělosti. Chůze do školy podporuje fyzickou aktivitu dětí, která přispívá k jejich celkovému zdraví a kondici. Pravidelná fyzická aktivita je dobrá pro prevenci obezity a dalších zdravotních problémů, jako jsou srdeční choroby, cukrovka a vysoký krevní tlak. Kromě fyzických přínosů má chůze také pozitivní vliv na duševní zdraví dětí, snižuje stres a zlepšuje náladu.

- **Snížení dopravního provozu a emisí**

Jedním z významných přínosů pěšího školního autobusu je snížení dopravního provozu a emisí v okolí škol. Tento efekt má pozitivní dopad na životní prostředí, kvalitu ovzduší a celkovou kvalitu života ve městě. Pěší autobus snižuje počet aut na silnicích v okolí školy a vede k menšímu dopravnímu provozu. Když zákonní zástupci dětí místo toho, aby vozili své děti do školy autem, využijí pěší autobus, dochází k výraznému snížení počtu vozidel v ranní špičce. To nejen zlepšuje plynulost dopravy, ale také snižuje riziko dopravních nehod v blízkosti škol. Méně aut znamená, že doprava je plynulejší a méně stresující pro všechny účastníky silničního provozu. Snížení počtu aut na komunikacích také vede k nižším emisím škodlivých látek, které jsou hlavními znečišťovateli ovzduší a mají negativní dopad na lidské zdraví a životní prostředí. Méně aut rovněž znamená méně hluku v okolí školy.

- **Ekologické přínosy**

Snížení emisí přispívá k ochraně životního prostředí a zlepšení kvality ovzduší. Emise z automobilů jsou jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší a skleníkových plynů, které přispívají ke globálnímu oteplování. Pěší školní autobus je udržitelnou alternativou k tradičním způsobům dopravy, která pomáhá snižovat ekologickou stopu komunity. Pěší školní autobus podporuje udržitelnou dopravu. Chůze je jednou z šetrnějších forem dopravy k životnímu prostředí. Pěší autobus také přispívá k výchově dětí k ekologickému myšlení. Děti, které se účastní pěšího autobusu, se učí o důležitosti ochrany životního prostředí a udržitelných způsobů dopravy, bude to mít dlouhodobý pozitivní dopad na jejich chování a hodnoty.

## **5.2 Zjišťování zájmu o využití pěšího autobusu**

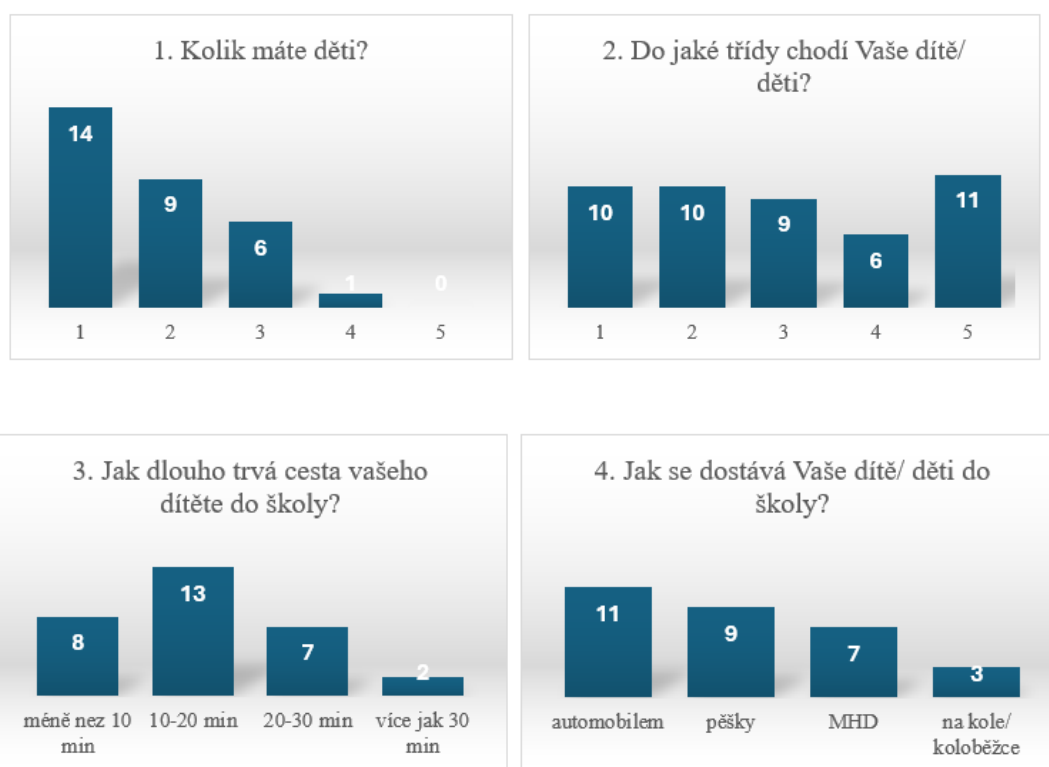
Autorka provedla dotazníkový průzkum pro zjištění zájmu o využití pěšího autobusu. Dotazníku k využívání pěšího školního autobusu se zúčastnilo celkem 30 respondentů. Tento dotazník byl zveřejněn na facebookové skupině ZŠ Na Výsluní. Počet respondentů byl sice malý, ale pro účely autora využitelný. Respondenti byli dotázáni, zda znají pojem pěší školní autobus a zda by měli zájem tento koncept využívat.

Dotazník byl navržen tak, aby poskytl hlubší vhled do povědomí a zájmu veřejnosti o pěší školní autobus. Výsledky dotazníku mohou být využity k informování rozhodovacích procesů a plánování budoucích iniciativ zaměřených na podporu pěšího školního autobusu. Získané údaje mohou také pomoci identifikovat faktory, které by mohly ovlivnit úspěšnost implementace tohoto konceptu, a poskytnout doporučení pro jeho optimalizaci.

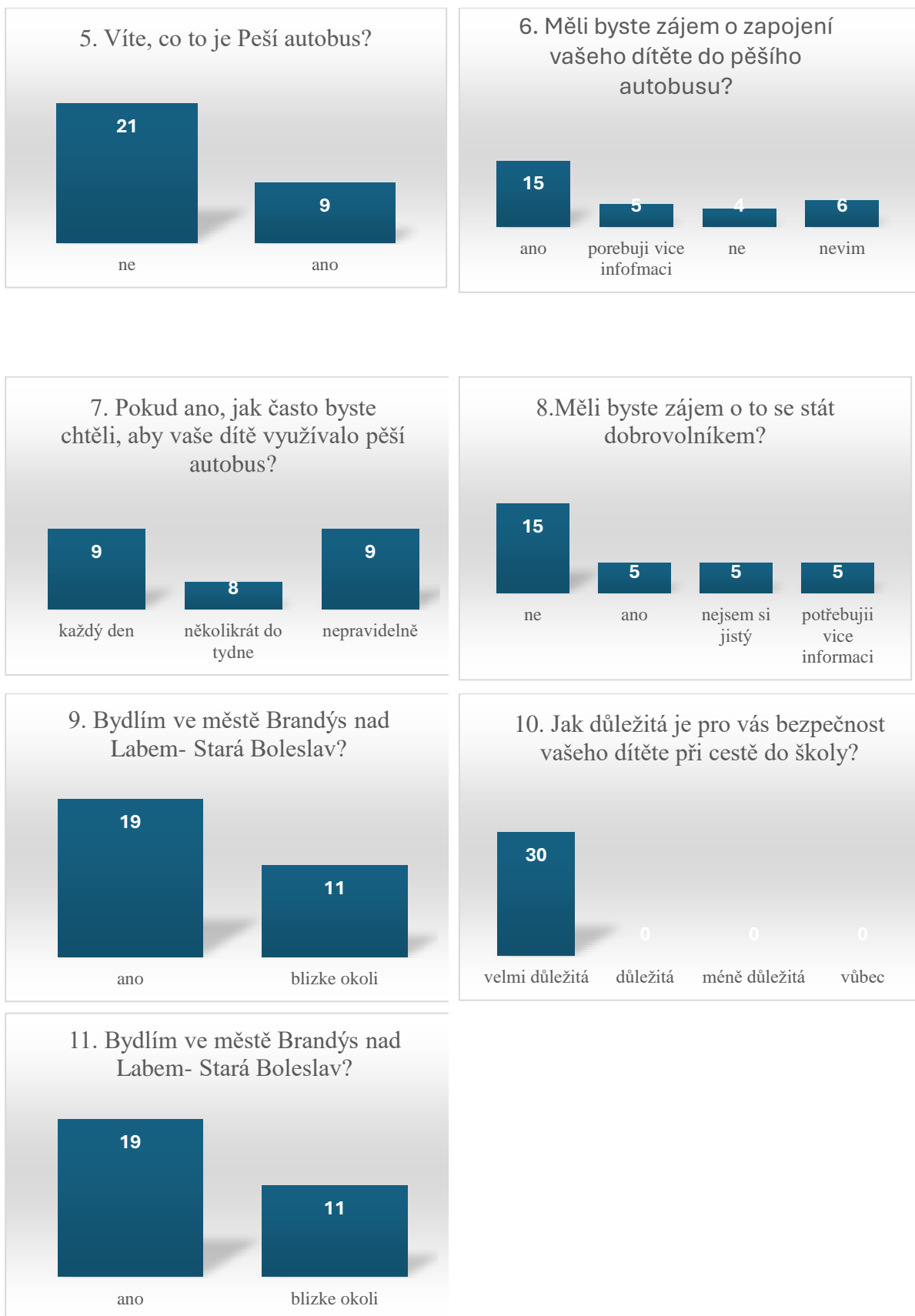
Na základě jednotlivých odpovědí respondentů bylo provedeno vyhodnocení dotazníkového šetření, které poskytlo cenné informace pro další analýzu a návrh opatření.

**Dotazník měl celkem 11 otázek (Obrázek 14, 15):**

1. Kolik máte dětí?
2. Do jaké třídy chodí Vaše dítě/ děti?
3. Jak dlouho trvá cesta Vašeho dítěte do školy
4. Jak dlouho trvá cesta vašeho dítěte do školy?
5. Víte, co je Pěší autobus?
6. Měli byste zájem o zapojení vašeho dítěte do pěšího autobusu? Pěší autobus je koncept, kdy skupina dětí chodí do školy pěšky pod vedením proškoleného?
7. Pokud ano, jak často byste chtěli, aby vaše dítě využívalo pěší autobus?
8. Měli byste zájem o to se stát dobrovolníkem?
9. Bydlím ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav?
10. Jak důležitá je pro vás bezpečnost vašeho dítěte při cestě do školy?
11. Bydlím ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav?



**Obrázek 14** Vyhodnocení dotazníku (upraveno autorem, 2025)



**Obrázek 15** Vyhodnocení dotazníku 2 (upraveno autorem, 2025)

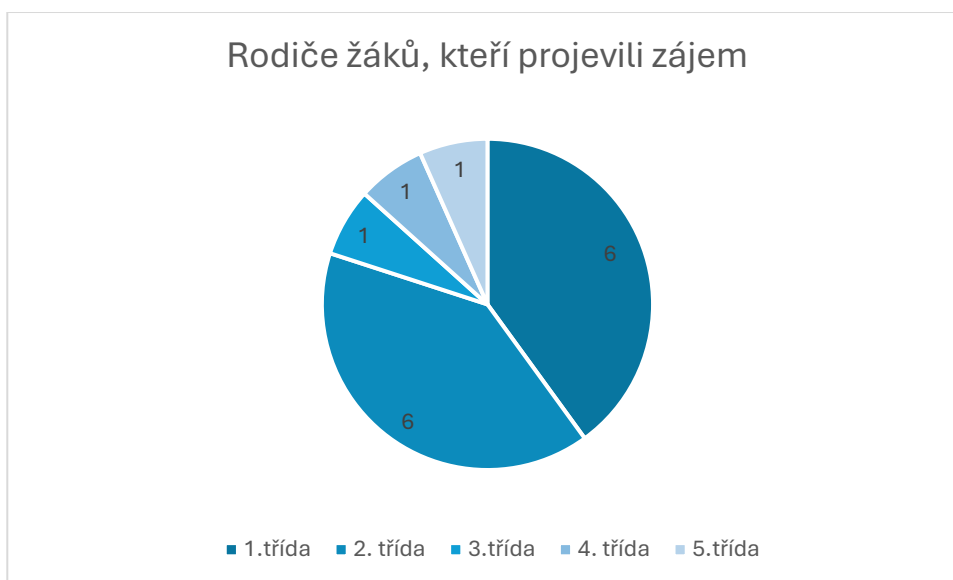
### 5.3 Vyhodnocení dotazníku

Zákonní zástupci dětí, kteří se zúčastnili dotazníku pěšího školního autobusu viz obrázek 16, projeví výrazný zájem o zapojení svých dětí do tohoto programu, celkem 15 zákonných zástupců dětí ze 30 dotázaných. Z 15 kladných odpovědí devět zákonných zástupců dětí projeví zájem o každodenní využití. Naznačuje to vysokou míru přijetí a potenciál pro dlouhodobou udržitelnost projektu.

Většina zákonných zástupců dětí 21 z 30 dotázaných již o konceptu pěšího autobusu slyšela. Přibližně polovina dotázaných zákonných zástupců dětí vyjádřila zájem stát se dobrovolníkem, je to pozitivní pro rozvoj a udržitelnost projektu.

Bezpečnost dětí je pro všechny dotázané zákonné zástupce dětí zásadní. Práce dobrovolníků může významně přispět k zajištění bezpečnosti dětí a je jedním z faktorů pro úspěch projektu. Častým způsobem dopravy celkem 11 z 30 dotázaných zákonných zástupců vozí své dítě / děti do školy automobilem, naznačuje to prostor pro ekologičtější variantu dopravy. Pěší školní autobus představuje ekologickou alternativu, která může přispět ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší.

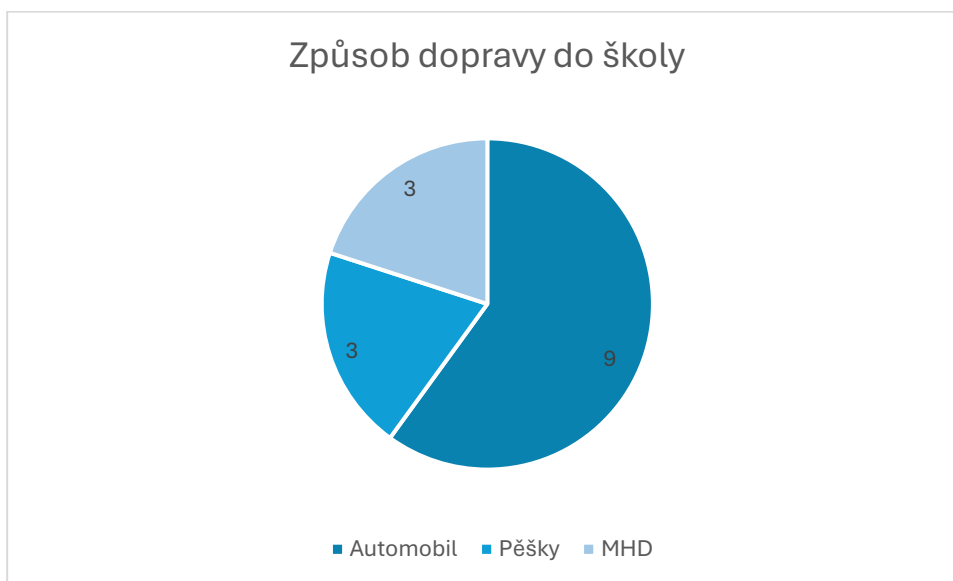
V analýze dotazníku bylo zjištěno, že vysoký zájem o pěší autobus projeví zákonní zástupci dětí, které navštěvují 1. a 2. třídu. Z celkového počtu 15 odpovědí bylo 12 od zákonných zástupců těchto dětí viz obrázek 16. Tento vysoký podíl naznačuje, že zákonní zástupci mladších dětí preferují pěší dopravu.



**Obrázek 16** Graf Zákonní zástupci žáků, kteří projeví zájem (upraveno autorem,2025)

Zákonní zástupci, kteří vozí své děti do školy automobilem, projeví zájem o zapojení svých dětí do školního autobusu. Z celkového počtu 15 odpovědí bylo devět od zákonných

zástupců dětí viz obrázek 17, kteří by měli zájem o tuto možnost. Tento zájem může být motivován snahou o snížení dopravního zatížení, úsporu času a zvýšení bezpečnosti dětí.



**Obrázek 17** Graf Způsob dopravy do školy (upraveno autorem, 2025)

## 5.4 Implementace pěšího autobusu

Implementace pěšího školního autobusu vyžaduje důkladnou přípravu a promyšlené plánování tras, které zohledňují bezpečnost, dostupnost a vzdálenost pro jednotlivé žáky. Nedílnou součástí procesu je efektivní komunikace a propagace směrem k zákonným zástupcům dětí, bez jejichž aktivní spolupráce by projekt nemohl úspěšně fungovat. Dále je důležité v rámci implementace organizace školení pro doprovodné osoby a zavedení bezpečnostních opatření, která zajistí ochranu žáků během cesty. Na závěr je třeba získat zpětnou vazbu od zákonných zástupců dětí, jak jsou spokojeni s fungováním pěšího školního autobusu.

Aplikace pěšího školního autobusu je navržen v následujících čtyřech bodech:

### 1. Plánování a příprava

- **Identifikace trasy**

Spolupráce se základní školou. Určení bezpečných tras a zastávek, kde se děti budou moci připojit k pěšímu autobusu. Trasy budou vedené po chodnicích a bezpečných přechodech pro chodce.

- **Nábor dobrovolníků**

Získání dobrovolníků z řad zákonných zástupců dětí a školy, kteří budou ochotni dohlížet na děti během cesty.

## 2. Komunikace a propagace

- **Informování zákonných zástupců**

Informování zákonných zástupců dětí o výhodách pěšího autobusu a jak se mohou jejich děti zapojit. Použití různých komunikačních kanálů, jako jsou školní zpravodaje, e-maily (Obrázek 18) a sociální média.

### **Předmět: Informace o pěším školním autobusu ZŠ Na Výsluní**

Vážení rodiče,

rádi bychom vás informovali o novém projektu pěšího školního autobusu, který bude zahájen na ZŠ Na Výsluní. Tento projekt má za cíl podpořit zdravý životní styl dětí, snížit dopravní zátěž v okolí školy a zvýšit bezpečnost při cestě do školy.

Co je pěší školní autobus? Pěší školní autobus je organizovaná skupina dětí, které chodí do školy pěšky pod dohledem dospělých. Děti se schází na určených zastávkách a společně pokračují do školy.

#### **Hlavní výhody:**

- Zdraví: Pravidelná chůze podporuje fyzickou kondici a zdraví dětí.
- Bezpečnost: Skupinová chůze pod dohledem dospělých zvyšuje bezpečnost dětí.
- Ekologie: Snížení počtu aut v okolí školy přispívá k ochraně životního prostředí.
- Společenské vazby: Děti mají možnost navázat nové přátelství a zlepšit sociální dovednosti.

Trasy pěšího školního autobusu: K dispozici bude celkem 6 tras pěšího školního autobusu, které pokryjí všechny spádové oblasti základní školy. Každá trasa bude mít své určené zastávky, kde se děti mohou připojit ke skupině. Seznam zastávek a časový harmonogram naleznete na webu školy.

Trasy budou před začátkem školního roku 2025/2026 k dispozici na webových stránkách školy

#### **Jak se zapojit:**

1. Registrace: Prosíme, abyste své dítě zaregistrovali do projektu prostřednictvím online formuláře na webových stránkách školy:

[zsnavysluni.cz/pesiskolniautobus/registrace](https://zsnavysluni.cz/pesiskolniautobus/registrace)

2. Dohled: Pokud máte zájem stát se dobrovolníkem a pomáhat s dohledem, kontaktujte nás prosím na webových stránkách školy:

[zsnavysluni.cz/pesiskolniautobus/dobrovolnici](https://zsnavysluni.cz/pesiskolniautobus/dobrovolnici)

Další informace: Projekt bude zahájen v následujícím školním roce 2025/2026

Děkujeme za Vaši podporu a těšíme se na spolupráci.

S pozdravem,

ZŠ Na Výsluní

**Obrázek 18** Email informace o Pěším školním autobusu (upraveno autorem, 2025)

- **Propagační materiály**

Vytvoření letáků, které vysvětlují, jak pěší autobus funguje. Letáky se budou rozdávat ve škole.

### 3. Školení a bezpečnostní opatření

- **Školení dobrovolníků**

Povinné školení pro dobrovolníky o bezpečnostních opatřeních a pravidlech silničního provozu. Dobrovolníci budou informováni o trase a jak reagovat v případě nouze.

- **Bezpečnostní vybavení**

Zajištění reflexní vesty a další bezpečnostní vybavení pro děti a dobrovolníky. Reflexní vesty zvyšují viditelnost dětí a dospělých, zejména za šera nebo za špatného počasí.

### 4. Pravidelná evaluace

- **Monitorování a hodnocení**

Pravidelně monitorujte a vyhodnocujte fungování pěšího autobusu.

- **Zpětná vazba**

Dotazník zákonným zástupcům dětí na konci každého pololetí.

#### 5.4.1 Počet dětí na jednoho dobrovolníka/ dobrovolnici

Dle autora doporučený počet dětí na jednoho dobrovolníka je 5 až 6 dětí pro první stupeň základní školy je stanoven tak, aby zajistil dostatečný dohled a podporu pro všechny zúčastněné děti.

Tento poměr umožňuje dobrovolníkům věnovat dostatečnou pozornost každému dítěti, sledovat jejich chování a rychle reagovat na jakékoli potřeby nebo problémy. Dobrovolníci mohou dětem pomoci například s přecházením komunikací, dodržováním pravidel silničního provozu nebo řešením nečekaných situací, jako je ztráta osobní věci nebo potřeba první pomoci.

Navíc, menší skupiny dětí umožňují dobrovolníkům lépe poznat jednotlivé děti a jejich specifické potřeby. To je důležité pro vytvoření důvěry a bezpečného prostředí, kde se děti cítí podporovány a chráněny. Dobrovolníci mohou také lépe komunikovat se zákonnými zástupci dětí a poskytovat jim zpětnou vazbu o průběhu cesty a o případných událostech, které by mohly vyžadovat jejich pozornost.

### **5.4.2 Plánování tras pěšího autobusu**

Plánování tras pro pěší autobus je důležitým prvkem pro dostatečné pokrytí všech spádových oblastí a pro umožnění bezpečného a pohodlného přístupu dětí do školy. Tento proces zahrnuje tři důležité kroky, které je třeba pečlivě zvážit a implementovat. V první řadě je nezbytné provést důkladnou analýzu spádových oblastí, aby bylo možné identifikovat všechny oblasti, kde je potřeba zajistit pěší autobus. Následně je nutné navrhnout trasu, která bude nejen efektivní, ale také bezpečná pro děti. To zahrnuje výběr vhodných tras, které umožní bezpečný pohyb pěších, zejména dětí. Dále je důležité koordinovat časy odjezdů a příjezdů pěšího autobusu s rozvrhem školy, aby děti dorazily včas a nemusely čekat příliš dlouho. Celý proces plánování tras pro pěší autobus musí také pravidelně revidován a aktualizován na základě zpětné vazby od zákonných zástupců dětí, žáků a školního personálu, aby bylo zajištěno, že trasy zůstávají efektivní a bezpečné.

#### **Doporučené délky trasy**

Vzhledem k věku dětí autor doporučuje, aby trasy nepřesahovaly časovou délku 30 minut pěší chůze. Doporučuje využití krátkých až středně dlouhých tras, které jsou pro žáky prvního stupně základní školy snadno zvládnutelné.

- Krátká trasa – vzdálenost 0.5 km – 1 km
- Střední trasa – vzdálenost 1 km – 2 km

### **5.4.3 Nábor dobrovolníků**

Nábor dobrovolníků hraje podstatnou roli při zapojování školy do projektu Pěší školní autobus. Jednou z osvědčených metod je využití rodičovských schůzek, kde mohou být zákonní zástupci dětí přímo informováni o možnostech zapojení a přínosech dobrovolnické činnosti. Tyto schůzky poskytují ideální příležitost pro osobní kontakt a okamžité zodpovězení případných dotazů.

Dalším kanálem jsou školní akce, jako jsou například dny otevřených dveří, školní slavnosti nebo sportovní dny. Tyto akce přitahují nejen zákonné zástupce dětí, ale i širší komunitu, zvyšují šanci na získání nových dobrovolníků. Prezentace a informační stánky na těchto akcích mohou účinně zvýšit povědomí o potřebě dobrovolníků a motivovat návštěvníky k zapojení.

Zdrojem pro nábor dobrovolníků mohou být také webové stránky základní školy a sociální sítě na nichž škola aktivně funguje, kde bude k dispozici odkaz na přihlašování.

Autor doporučuje oslovit místní studenty Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy pro pěší školní autobus, jelikož se v Brandýse nachází koleje Univerzity a odloučené pracoviště. Využití studentů pedagogiky přinese řadu výhod, včetně jejich odborných znalostí v oblasti

vzdělávání a bezpečnosti dětí. Tito studenti mohou poskytnout kvalifikovanou podporu při organizaci a realizaci pěšího školního autobusu, přispěje to k vyšší úrovni bezpečnosti a efektivity celého projektu. Navíc, jejich zapojení bude i pro ně cennou praktickou zkušeností, která obohatí jejich studium a profesní rozvoj.

Jejich odborné znalosti doporučuje autor využít při tvorbě bezpečnostních protokolů, plánování tras a organizaci skupin dětí, což zajistí hladký průběh celého projektu. Kromě toho, jejich zapojení do pro ně bude příležitost k získání praktických zkušeností, které jsou nezbytné pro jejich budoucí profesní kariéru.

Kromě oslovení zákonných zástupců dětí a studentů Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy je také možné zapojit školní zaměstnance a místní organizace, které mají zájem o vzdělávání dětí. Školní zaměstnanci, jako jsou učitelé, asistenti a administrativní pracovníci, mohou svými osobními doporučeními a podporou výrazně zvýšit důvěru a zájem potenciálních dobrovolníků. Místní organizace mohou nabídnout další zdroje a podporu, může to přispět k úspěchu projektu pěšího školního autobusu. Spolupráce s těmito subjekty může přinést synergické efekty, které zvýší efektivitu a udržitelnost projektu.

#### **5.4.4 Školení dobrovolníků**

Cílem školení je seznámit dobrovolníky s konceptem pěšího školního autobusu. Autor navrhuje školení zaměřit na oblast bezpečnost dětí, organizaci tras, komunikaci se zákonnými zástupci dětí a jak se zachovat případě nouzové situace.

Navrhované školení dobrovolníků probíhá v první části online formou, kdy každý dobrovolník obdrží odkaz na škole, tak aby si ho mohl pustit, kdy jemu samotnému to vyhovuje a případně se mohl k nějakým bodům vracet. Celé online školení bude zhruba na 60 minut. Po úspěšném online školení, následuje školení v terénu, kde se dobrovolníci seznámí s trasami Pěšího školního autobusu.

Školení obsahuje celkem pět oblastí, na které je třeba se dle autora zaměřit:

##### **1. Úvod**

- Představení projektu

Stručné vysvětlení konceptu pěšího autobusu, jeho přínosy pro děti, rodiny a komunitu. Zdůraznění ekologických, zdravotních a sociálních výhod.

##### **2. Teoretická část**

- Zásady bezpečnosti na cestě

Pravidla bezpečného pohybu na chodníku, přechodech a komunikacích. Používání reflexních prvků, správné chování ve skupině.

- Plánování a organizace tras

Spolupráce se školou a zákonnými zástupci dětí. Tvorba harmonogramu, stanovení zastávek, komunikace změn a aktualizací.

- Role a odpovědnost dobrovolníků

Vedení skupiny, dohled nad dětmi, řešení problémových situací. Důraz na spolehlivost, komunikační a organizační dovednosti.

### **3. Komunikační dovednosti**

- Komunikace se zákonnými zástupci dětí a dětmi
- Způsoby komunikace o časech jednotlivých tras
- Řešení stížností nebo obav
- Jak budovat důvěru a autoritu

### **4. Praktická část**

- Ukázkové situace

Videomateriály/ animace s příklady vedení skupiny a reakcí na různé situace (např. nečekané překážky, chování dětí atd.).

- Praktický kvíz

Ověření znalostí formovou interaktivního testu.

### **5. Závěr**

- Shrnutí hlavních bodů
- Poděkování.

Po úspěšném absolvování online školení navrhuje autor školení v terénu na jednotlivých trasách. Dobrovolníci budou společně s městskými policisty podrobně provedeni trasami, které budou mít na starosti při cestě do školy. Během tohoto školení jim budou ukázána kritická místa, kde je potřeba dbát zvýšené bezpečnosti jako jsou místa, kde jsou rušné silnice s přechody pro chodce, místa, kde je potřeba převzt děti přes silnici a není zde k dispozici přechod pro chodce, místa, jsou chodníky ve špatném stavu nebo nejsou. Na těchto místech je důležité, aby dobrovolníci věnovali zvláštní pozornost potenciálním rizikům. Cílem je zajistit, aby děti byly bezpečně doprovázeny do školy, a aby se minimalizovalo riziko nehody a jakékoliv jiné nebezpečné situace.

#### **5.4.5 Provozní pravidla školního pěšího autobusu**

Za účelem zajištění bezpečného, efektivního a systematického fungování školního pěšího autobusu byl autorem stanoven soubor provozních pravidel (*kurzívou je uveden komentář k pravidlům*):

1. Školní autobus má pevně stanovený časový rozvrh a konkrétní místa, kde se děti mohou připojit ke skupince. *Tento rozvrh je pravidelně aktualizován na webových a facebookových stránkách základní školy Na Výsluní a sdílen se zákonným zástupcem dítěte.*

2. Zákonný zástupce dítěte využívá webové stránky základní školy především k registraci a přihlašování dětí do jednotlivých skupin. *Tento systém umožňuje zákonným zástupcům dětí snadno spravovat účast jejich dětí na různých aktivitách organizovaných školou.* Dobrovolníci, kteří se přihlásí prostřednictvím webových stránek školy, získají přístup k informacím o počtu dětí ve své skupině na každý den. Jakmile se dítě připojí ke skupině, dobrovolník zaznamená jeho přítomnost ve svém profilu na webových stránkách. *Tento krok je důležitý pro udržení aktuálních informací o účasti dětí a zajištění jejich bezpečnosti.*

3. Zákonný zástupce dítěte je povinen omluvit své dítě prostřednictvím svého profilu v případě, že zruší jeho účast na plánované aktivitě. *Tento proces zajišťuje, že dobrovolníci mají vždy aktuální informace o počtu dětí, které se zúčastní.*

4. Pokud dítě nedorazí na sraz, dobrovolník je povinen informovat zákonná zástupce dítěte o této situaci. *Tento postup je klíčový pro zajištění bezpečnosti dětí a pro informování zákonného zástupce dítěte o případných problémech.*

5. Dobrovolník má také právo zrušit plánovanou cestu pěším školním autobusem v případě nepříznivého počasí, které by mohlo ohrozit bezpečnost dětí. *V takovém případě je dobrovolník povinen informovat zákonného zástupce dítěte o zrušení cesty a případně navrhnout alternativní řešení.*

#### **5.4.6 Komunikace se zákonným zástupcem dítěte**

Efektivní komunikace se zákonným zástupce dítěte ze strany základní školy prostřednictvím určených školních pedagogů je podstatným prvkem úspěchu pěšího školního autobusu. Autor navrhuje využívat stávající webové stránky jako hlavní komunikační kanál, aby zákonní zástupce dítěte byli informováni. Zákonní zástupci dítěte jsou pravidelně informováni o trasách, časových harmonogramech a jakýchkoli změnách, které mohou nastat. Kromě toho mají rodiče možnost se aktivně zapojit do projektu, poskytovat zpětnou vazbu a navrhnout zlepšení, což přispívá k neustálému rozvoji a optimalizaci pěšího školního autobusu.

#### **Přihlašování přes web školy**

- Přihlašování dětí do pěšího školního autobusu probíhá jednoduše a efektivně přes webové stránky školy. Zákonný zástupce dítěte vyplní online formulář, kde uvede potřebné informace o svém dítěti, jako je jméno, věk, třídu, trasu a kontaktní údaje.

Tento systém umožňuje snadnou správu přihlášek, rychlou komunikaci se zákonným zástupcem dítěte v případě jakýchkoli změn a zajišťuje, že všechny potřebné informace jsou dostupné na jednom místě. Webové stránky školy také poskytují zákonným zástupcem dítěte možnost sledovat aktuální stav přihlášek a získat informace o plánovaných aktivitách a trasách pěšího školního autobusu.

### **Aktuality**

- Webové stránky školy slouží jako hlavní zdroj informací pro zákonného zástupce dítěte. Pravidelně jsou zde zveřejňovány aktuality týkající se pěšího školního autobusu, který zákonný zástupce dítěte uvidí po přihlášení do svého profilu včetně změn v trasách, časových harmonogramů, bezpečnostních opatření a dalších důležitých informací. Zákonný zástupce má možnost se kdykoli přihlásit a získat aktuální informace, zajišťuje to transparentnost a aktuálnost projektu. Kromě toho webové stránky školy poskytují prostor pro sdílení úspěchů a zkušeností z pěšího školního autobusu, což motivuje další zákonné zástupce děti a děti k zapojení do projektu.

### **Zapojení zákonných zástupců dítěte**

- Zákonní zástupce dítěte jsou informováni o všech aspektech projektu, ale také mají možnost se aktivně zapojit jako dobrovolníci. Zákonní zástupci děti mohou pomáhat s organizací tras, dohlížet na děti během cesty do školy a poskytovat zpětnou vazbu, která je nezbytná pro neustálé zlepšování projektu. Škola pravidelně pořádá setkání se zákonnými zástupci dětí, kde se diskutují aktuální otázky a návrhy na zlepšení.


### **Zpětná vazba**

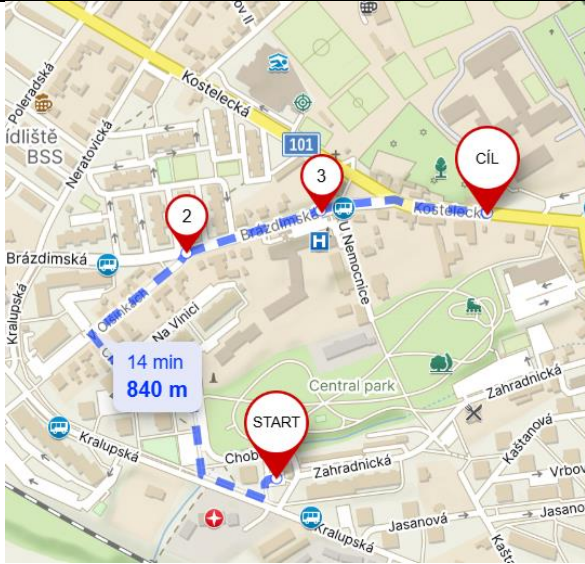
- Zpětná vazba od zákonných zástupců dětí a dětí samotných je klíčová pro úspěch a rozvoj pěšího školního autobusu. Škola pravidelně sbírá zpětnou vazbu prostřednictvím dotazníků e-mailů a osobních setkání. Tato zpětná vazba je analyzována a využívána k identifikaci silných stránek projektu a oblastí, které je třeba zlepšit. Díky aktivnímu zapojení zákonných zástupců dětí a dětí je možné projekt neustále optimalizovat a přizpůsobovat aktuálním potřebám a podmínkám.

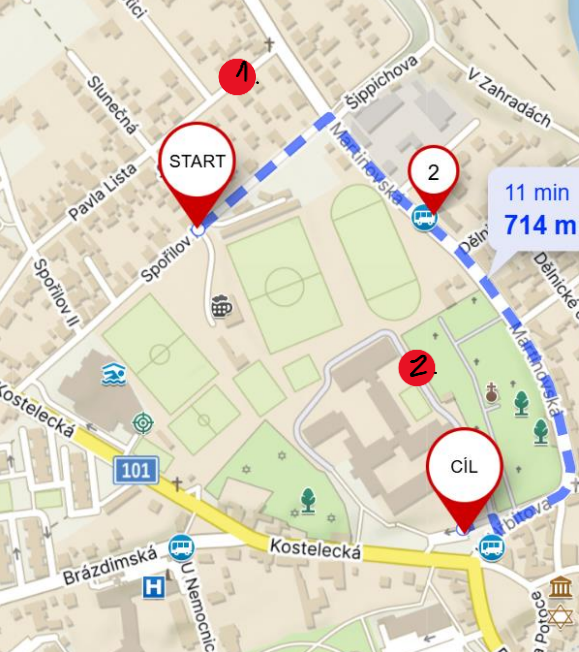
### **5.4.7 Trasy školního autobusu**

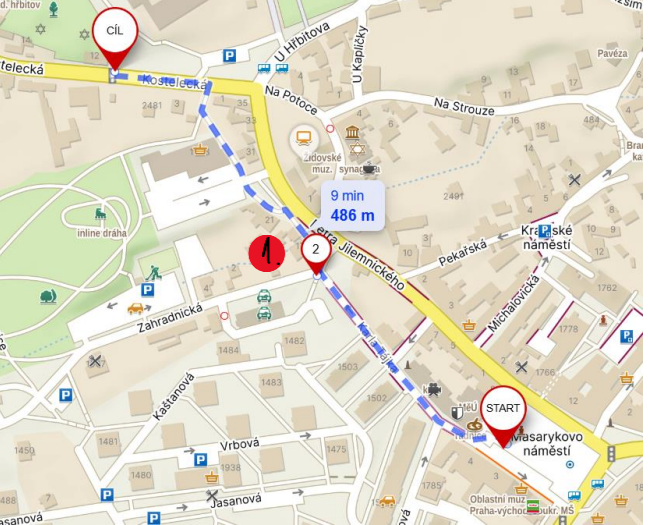
Dále je uvedeno šest tras pro pěší školní autobus navržených autorem tak, aby byly zajištěny všechny spádové oblasti pro Základní školu na Výsluní. Každá trasa byla pečlivě naplánována tak, aby zajistila jejich bezpečný a pohodlný přístup dětí do školy. Trasy jsou navrženy s ohledem na minimální vzdálenost chůze a maximální bezpečnost, přičemž se v maximální možné míře vyhýbají komunikacím se zvýšením automobilovým provozem a nebezpečným křižovatkám.

Každá trasa má také určené zastávky, kde se mohou děti bezpečně přidat ke skupině. Tyto zastávky jsou strategicky umístěny v blízkosti hlavních obytných oblastí, aby mohla malá skupina případně na chvíli zastavit, aniž by omezovala pohyb ostatních pěších.

Plán trasy 1 (Obrázek 19)	délka trasy 890 metrů
<p><b>Trasa</b></p> <p>autobusové / vlakové nádraží Brandýs nad Labem → Kaštanova ulice → Cental park → parkoviště Penny market → světelný přechod pro chodce Kostelecká</p>	
<p><b>Nástupní místa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• autobusové/ vlakové nádraží Brandýs nad Labem (start)</li> <li>• parkoviště ulice Zahradnická (2)</li> <li>• parkoviště Penny Market (3)</li> </ul>	<p><b>Obrázek 19</b> Trasa 1 (upraveno autorem, 2025)</p>
<p><b>Kritická místa</b> ●</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• přechod pro chodce ulice Kralupská (1)</li> <li>• přechod pro chodce ulice Zahradnická (2)</li> </ul>	

Plán trasy 2 (Obrázek 20)	délka trasy 840 metrů
<p><b>Trasa</b></p> <p>parkoviště Chobotská → ulice Chobotská → ulice v Olšinkách → ulice Brázdímská → ulice Kostelecká → světelný přechod pro chodce ulice Kostelecká</p>	
<p><b>Nástupní místa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• parkoviště Chobotská (start)</li> <li>• roh ulice V Olšinkách a Brázdímská (2)</li> <li>• autobusová zastávka u Nemocnice (3)</li> </ul>	<p><b>Obrázek 20</b> Trasa 2 (upraveno autorem, 2025)</p>

Plán trasy 3 (Obrázek 21)	délka trasy 714 metrů
<p><b>Trasa</b></p> <p>ulice Spořilov I. Před vchodem na fotbalový stadión → ulice Martinovská → ulice u Hřbitova → parkoviště základní škola Na Výsluní</p>	
<p><b>Nástupní místa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spořilov I. před vchodem na fotbalový stadión (start)</li> <li>• dum pečovatelské služby Brandýs nad Labem (2)</li> </ul>	
<p><b>Kritická místa</b> ●</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• křížení ulice Spořilov a Martinovská, kde není k dispozici přechod pro chodce (1)</li> <li>• místo kde se ulice Martinovská mění na ulici U Hřbitovu, chybí zde přechod pro chodce (2)</li> </ul>	
<p><b>Obrázek 21</b> Trasa 3 (upraveno autorem, 2025)</p>	

Plán trasy 4 (Obrázek 22)	délka trasy 486 metrů
<p><b>Trasa</b></p> <p>Masarykovo náměstí → ulice Karla Tájka → parkoviště Penny Market → světelný přechod pro chodce ulice Kostelecká</p>	
<p><b>Nástupní místa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Masarykovo náměstí (start)</li> <li>• Roh ulic Karla Tájka a Zahradnická (2)</li> </ul>	
<p><b>Kritická místa</b> ●</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• přechod pro chodce ulice Zahradnická (1)</li> </ul>	
<p><b>Obrázek 22</b> Trasa 4 (upraveno autorem, 2025)</p>	

Plán trasy 5 (Obrázek 23)	délka trasy 1400 metrů
<p><b>Trasa</b></p> <p>dětské hřiště v ulici Na Sádkách / Výletní  →ulice Výletní → ulice na Drahách →  ulice Thámova →přes komunitní sad  Pampeliška → podchodem k ulici  Kralupská →centrální park → parkoviště  Penny Market →světelný přechod pro  chodce ulice Kostelecká</p>	
<p><b>Nástupní místa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>dětské hřiště v ulici na Na Sádkách/ Výletní (start)</li> <li>komunitní sad Pampeliška (2)</li> <li>Centrální park (3)</li> </ul>	<p><b>Obrázek 23</b> Trasa 5 (upraveno autorem, 2025)</p>
<p><b>Kritická místa</b> ●</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>přechod pro chodce ulice Kralupská (1)</li> </ul>	

Plán trasy 6 (Obrázek 24)	délka trasy 554 metrů
<p><b>Trasa</b></p> <p>ulice S.K. Neumanna → Brandýská  katovna → ulice na Strouze → ulice u  Hřbitova →parkoviště základní škola Na  Výsluní</p>	
<p><b>Nástupní místa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ulice S.K. Neumanna (start)</li> <li>Brandýská katovna (2)</li> </ul>	<p><b>Obrázek 24</b> Trasa 6 (upraveno autorem, 2025)</p>
<p><b>Kritická místa</b> ●</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ulice S.K. Neumanna chodník není po celou dobu k dispozici (1)</li> </ul>	

### 5.4.8 Zpětná vazba

Na konci každého měsíce budou mít zákonní zástupci dětí a možnost poskytnout škole zpětnou vazbu ohledně spokojenosti s provozem školního autobusu. Budou moci vyjádřit, zda by tento způsob dopravy doporučili dalším zákonnými zástupci dětí, a navrhnout případná

zlepšení. Každý zákonný zástupce dítěte, jehož dítě se tohoto projektu účastní, obdrží od školy e-mail s dotazníkem viz tabulka 4, který bude také dostupný na webových stránkách přes QR kód pro rychlý přístup. Zpětná vazba od zákonných zástupců dětí bude analyzována a rozdělena do čtyř kategorií: bezpečnost, zdraví, sociální interakce a ekologický přínos. Na základě získaných dat bude možné identifikovat silné a slabé stránky projektu. Zákonní zástupci dětí mohou navrhnout konkrétní zlepšení, jako je například zvýšení počtu dobrovolníků, úprava trasy nebo časového harmonogramu. Zpětná vazba zákonných zástupců dětí je podstatným prvkem pro úspěšné fungování školního autobusového projektu. Žáci také dostanou na konci každého měsíce krátký dotazník, jak jsou spokojeni s využíváním pěšího školního autobusu. Pravidelné sbírání a analýza těchto informací umožní neustálé zlepšování a přizpůsobování projektu potřebám komunit.

**Tabulka 4** Dotazník pro zákonného zástupce dítěte

1. Jak jste celkově spokojeni s pěším školním autobusem?	Ano, velmi Spíše ano Spíše ne Ne
2. Jak často Vaše dítě využívá pěší školní autobus?	Denně Několikrát týdně Občas
3. Co Vás vedlo k využívání této služby? (možno zaškrtnout více možností)	Bezpečnost dítěte Pohodlí pro rodiče Ekologické důvody Společenský aspekt (děti jdou s kamarády) Jiné:
4. Jak hodnotíte organizaci pěšího autobusu?	Dobrá Uspokojivá Nevyhovující
5. Místo pro vaše podněty, komentáře nebo návrhy na zlepšení fungování pěšího školního autobusu.	Otevřená otázka:

**Zdroj:** Upraveno autorem (2025)

## 6 Zhodnocení zavedení pěšího školního autobusu

Školní pěší autobus může významně podpořit udržitelnou dopravu ve městě. Podporuje ekologické praktiky a snižuje závislost na motorových vozidlech. Tím, že motivuje děti chodit do školy pěšky místo toho, aby byly vezeny autem, pomáhá snižovat počet aut na silnicích. To přispívá k nižším emisím uhlíku a menšímu znečištění ovzduší. Výsledkem je čistší vzduch a zdravější prostředí. Snižování intenzity individuální automobilové dopravy v okolí školy v době ranní dopravní špičky, kdy zákonní zástupci přivázejí děti do školy, přispívá ke zmírnění dopravního zatížení. To zvyšuje bezpečnost pro chodce a zlepšuje plynulost dopravy ve městě. Školní pěší autobusy podporují aktivní dopravu. Díky integraci chůze do každodenního života mohou obyvatelé města pomoci ke snížení zátěže na fosilních palivech. Tím podporovat zdravější životní styl. Pravidelná fyzická aktivita ve formě chůze má prokazatelně pozitivní vliv na zdraví dětí.

Školní pěší autobusy podporují pocit komunity a sociální interakci. Zákonní zástupci dětí, děti a dobrovolníci, kteří spolupracují, mohou posílit komunitní vazby a podporovat společné úsilí o udržitelnost. Chůze je nákladově efektivní způsob dopravy. S dohledem dospělých poskytnete pěší školní autobus bezpečnější způsob, jak děti cestují do školy. Implementace školních pěších autobusů může podpořit potřebu a následně i realizaci kvalitnější a bezpečnější pěší infrastruktury, jako jsou chodníky, přechody pro chodce a opatření pro zklidnění dopravy. Tato zlepšení prospívají všem obyvatelům a přispívají k více udržitelnému městu. Školní pěší autobusy slouží jako platforma pro vzdělávání dětí a komunity o významu udržitelnosti a péče o životní prostředí, to podporuje kulturu udržitelnosti, která přesahuje školní dopravu.

Nicméně, existují i některé nevýhody školního pěšího autobusu pro město. Nepříznivé počasí, jako je déšť, sníh nebo extrémní horko, může chůzi znepříjemnit nebo učinit nebezpečnou. Navzdory dohledu dospělých stále existují rizika spojená s dopravou a osobní bezpečností, zejména na rušných komunikacích a křižovatkách. Nedostatek chodníků a bezpečných pěších cest v některých oblastech může být významnou překážkou.

Děti dojíždějící do školy z okolních vesnic, které využívají autobusovou dopravu nebo jsou dopravovány zákonnými zástupci, nejsou zavedením pěšího školního autobusu přímo dotčeny. Tento systém je primárně určen pro žáky bydlící v docházkové vzdálenosti od školy, kteří mají možnost docházet pěšky.

Doprava dětí z venkovských oblastí je zajišťována individuálně – buď prostřednictvím veřejné autobusové dopravy, nebo zákonnými zástupci dětí pomocí osobních automobilů.

Z tohoto důvodu se jich změny spojené se zavedením pěšího školního autobusu bezprostředně netýkají, neboť jejich způsob dopravy zůstává nezměněn. Přesto však existuje možnost, jak tyto žáky do systému zapojit. Pro děti přijíždějící autobusem může být vytvořena speciální trasa nebo se můžou žáci připojit ke trase číslo 4, jejíž výchozím bodem je Masarykovo náměstí. Místo, kde většina příměstských autobusových linek končí. Na tomto místě může na žáky čekat dobrovolník, který je následně bezpečně doprovodí pěšky ke škole. Alternativně může škola zajistit dalšího dobrovolníka přímo pro tuto skupinu žáků, čímž vznikne další skupina pěšího školního autobusu přizpůsobená jejich potřebám.

### **Náklady na Pěší školní autobus**

Aby byl pěší školní autobus úspěšný a bezpečný, je nutné vynaložit určité náklady na bezpečnostní prvky pro dobrovolníky a děti. Tyto náklady zahrnují pořízení vybavení, které zajistí, že všichni účastníci budou dobře viditelní a budou moci efektivně komunikovat s řidiči a ostatními účastníky silničního provozu. Mezi tyto bezpečnostní prvky patří:

- Reflexní vesty – Reflexní vesty na obrázku 25 jsou nezbytné pro zajištění viditelnosti dobrovolníků i dětí. Tyto vesty odrážejí světlo a umožňují řidičům snadno rozpoznat osoby na silnici, zejména za šera nebo ve tmě. Zvýšená viditelnost výrazně přispívá k bezpečnosti při přecházení silnic.



**Obrázek 25** Reflexní vesta (Zdroj: Sevt, 2025)

- Píšťalky – Píšťalky jsou důležitým nástrojem pro komunikaci a varování. Dobrovolníci mohou píšťalky použít k upoutání pozornosti dětí, aby se soustředily na bezpečné přecházení silnice. Píšťalky mohou také sloužit k varování řidičů v případě nebezpečí nebo k signalizaci, že děti přecházejí silnici.
- Terče na zastavení dopravy – Terče na obrázku 26 zastavení dopravy jsou prvkem pro bezpečné přecházení silnic. Dobrovolníci mohou tyto terče použít k zastavení dopravy,

a to umožňuje dětem bezpečně přejít silnici. Terče jsou dobře viditelné a jasně signalizují řidičům, že mají zastavit.



**Obrázek 26** Zastavující terčík – pro učitele (Zdroj: Sevt, 2025)

**Tabulka 5** Náklady na jednu skupinu Pěšího školního autobusu

	Cena
Reflexní vesta dospělý	43 CZK/ kus
Reflexní vesta dítě	59 CZK/kus
Píšťalka	69 CZK/kus
Terč na zastavení dopravy	69 CK/ kus
Náklady na jednu skupinu Pěšího školního autobusu	535CZ

**Zdroj:** Upraveno autorem (2025)

Pro skupinu pěšího školního autobusu, kde by byl jeden dobrovolník a šest dětí, jsou náklady na celkovou částku 535 CZK( Tabulka 5). Každý člen skupiny je vybaven reflexní vestou pro zvýšení bezpečnosti na cestách. Každý dobrovolník bude mít píšťalku a terč na zastavení dopravy v místech, kde musí děti přejít přes komunikaci. Náklady mohou být pokryty ze strany zákonných zástupců dětí nebo případných sponzorů.

Autor navrhuje zapojení místních firem do projektu pěšího školního autobusu formou sponzorství vybavení. Konkrétně se jedná o financování reflexních vest, které děti při chůzi do školy používají. Na oplátku je možné na tyto vesty umístit logo sponzorující firmy, čímž se

podpoří spolupráce mezi školou a místní komunitou. Zároveň na vestách bude umístěno logo pěšího školního autobusu pro zviditelnění projektu.

## ZÁVĚR

Tato diplomová práce byla věnována opatřením podporujícím rozvoj udržitelné mobility ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Práce si kladla za cíl na základě analýzy současného stavu města vybrat opatření, které by bylo vhodné pro zvýšení udržitelné mobility. V rámci této analýzy byly zkoumány různé aspekty městské mobility.

Město má strategický dokument, Strategický plán rozvoje města 2015-2025, který se v oblasti udržitelné dopravy zaměřuje na snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a zlepšení kvality života ve městě. Jako příležitost vidí také ekologické způsoby dopravy.

Na základě provedené analýzy a vyhodnocení současného stavu města byly identifikovány tři klíčové problémy, které vyžadují zvýšenou pozornost. Prvním kritickým problémem v oblasti dopravy je průtah silnice II/245 (ulice Královická) společně se silnicí II/101 (ulice Zápšká), jelikož provoz na těchto silnicích výrazně zatěžuje centrum města Brandýs nad Labem. Druhým problémem je parkování v okolí základních škol ZŠ Na Výsluní a ZŠ Palachova, kde je nedostatek parkovacích míst nejvíce patrný v ranních hodinách, kdy zákonní zástupci děti přivázejí své děti do školy. Třetí oblastí je parkování v centru města na Masarykově náměstí, které má omezenou parkovací kapacitu, zejména během pracovních dnů.

Jako jedno z možností řešení nedostatku parkovacích míst v okolí základních škol je navržen koncept pěšího školního autobusu. Tento přístup má za cíl omezit individuální dopravu autem při každodenním doprovázení dětí do školy. V diplomové práci je navržena metodika pro zavedení tohoto systému – od výběru a školení dobrovolníků, přes sběr zpětné vazby od zákonných zástupců dětí, až po návrh tras, které pokrývají spádové oblasti Základní školy Na Výsluní.

Zavedení pěšího školního autobusu může pro školu představovat určitou organizační zátěž, zejména pokud jde o koordinaci a zapojení dobrovolníků. Z pohledu města se však jedná o smysluplné a efektivní opatření, které nevyžaduje výrazné investice do infrastruktury a zároveň přispívá ke snížení dopravní zátěže v okolí škol. Tento systém také podporuje sociální interakce mezi dětmi, posiluje komunitní vazby a přispívá k lepšímu školnímu klimatu a větší soudržnosti mezi rodinami. Cílem je motivovat zákonné zástupce dětí, aby své děti posílali do školy pěšky, čímž se podpoří nejen zdraví dětí, ale i kvalita městského prostředí. Pravidelná chůze do školy přispívá ke zvýšení fyzické aktivity dětí, zlepšuje jejich fyzickou kondici a celkové zdraví. Zároveň dochází ke snížení dopravního zatížení v okolí škol, což vede k redukci emisí škodlivých látek a zlepšení kvality ovzduší. Implementace tohoto opatření tak přináší environmentální, zdravotní i dopravní benefity.

## POUŽITÁ LITERATURA

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2023, *Modal split – Češi do práce*. [cit. 2025-04-12]. Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/aktuality/1710/modal-split---cesi-do-prace>

AKBAR, P., 2004. *Public Transit Access and Income Segregation. CEPR Discussion Paper No. 19558. Paris & London: Centre for Economic Policy Research*. Dostupné z: <https://cepr.org/publications/dp19558>

AKČNÍ PLÁN REALIZACE STRATEGICKÉHO ROVZOJE PLÁNU NA ROKY 2014-2016, 2014. [cit. 2025-04-02]. Dostupné z: [https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=4504](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=4504)

BRANDÝSKO.CZ, 2020. *Polabská cyklostezka*. [cit. 2025-04-02]. Dostupné z: <https://www.brandysko.cz/polabska-cyklostezka/d-26737>

BRANDÝSKO.CZ, 2020. *Revitalizace parku Na Dolíku*, [cit. 2025-04-02]. Dostupné z: <https://brandysko.cz/revitalizace-parku-na-doliku/d-54281>

BRANDÝSKO.CZ, 2023. *Strategické plánování*, [cit. 2025-04-05] Dostupné z: <https://www.brandysko.cz/strategicke%2Dplanovani/d-25574/p1=1028>

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana, 2008. *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum. ISBN: 978-80-246-1610-0

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana a Vojtěch MÁCA, 2007. *Evropský výzkum socioekonomických překážek udržitelné mobility: text připravený pro první konferenci Mobidays – Dny udržitelné mobility, která se uskuteční v Praze dne 18. června 2007*. Praha: Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy. ISBN 978-80-87076-05-7

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana et al., 2020. *Sustainable urban mobility: One definition, different stakeholders' opinions*. Transportation Research Part D: Transport and Environment. ISSN 1361-9209

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

CIVITAS, 2022. *Urban mobility day 2022* [cit. 2025-04-10]. Dostupné z: <https://civitas.eu/umd-2022>

COLLINS, Damian, KEARNS Robin, 2010. *Walking School Buses in the Auckland Region: A Longitudinal Assessment*. Transport Policy

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, 2001. *Green paper: Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility*. Belgium: European Communities, 2001. 35 s. ISBN 92-894-1478-2

DAS, P., KUMAR, A., & SINHG, R., 2024. *Sustainable urban transport and its impact on public health and economy: A global perspective*. Springer Nature.

- DECATHLON, 2025. [cit. 2025-04-10]. Dostupné z: [https://www.decathlon.cz/p/plastova-pistalka-cerna/\\_/R-p-2861](https://www.decathlon.cz/p/plastova-pistalka-cerna/_/R-p-2861)
- DOBŘÝ TEXTIL, 2025. [cit. 2025-04-10]. Dostupné z: [https://www.dobrytextil.cz/detske-pracovni-obleceni/detska-reflexni-vesta?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=PLA\\_PMAX-Boost&utm\\_id=21793524153&gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjw5PK\\_BhBBEiwAL7GTPUIrdAuI25xZCwbaTlrKNNZmBgI94SqVpVsxEagj0Rc0bJkPvnswLBoCVwEQAvD\\_BwE](https://www.dobrytextil.cz/detske-pracovni-obleceni/detska-reflexni-vesta?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=PLA_PMAX-Boost&utm_id=21793524153&gad_source=1&gclid=CjwKCAjw5PK_BhBBEiwAL7GTPUIrdAuI25xZCwbaTlrKNNZmBgI94SqVpVsxEagj0Rc0bJkPvnswLBoCVwEQAvD_BwE)
- DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY PRO OBDOBÍ 2021–2027 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, 2021. [cit. 2025-04-10]. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni\\_Politika\\_CR\\_CZ.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx)
- EKINS, P., & ZENGHELIS, D., 2021. *The economic case for clean transport: Health, jobs and climate*. University College London Institute for Innovation and Public Purpose.
- EUROPEAN COMMISSION, 1992. *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment: A Community Strategy for 'Sustainable Mobility'*. Publications Office of the European Union, Luxembourg. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/98dc7e2c-6a66-483a-875e87648c1d75c8/language-en>
- EUROPEAN MOBILITY WEEK, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://mobilityweek.eu/home/>
- EUROPEAN PLATFORM ON SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS, 2016. [cit. 2025-04-18]. Dostupné z: [CH4LLENGE\\_brochure\\_cooperation\\_cz.pdf](#)
- EVROPSKÁ AGENTURA PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, 2018. *Electric vehicles and the energy sector — impacts on Europe's environment*. Kodaň: EEA. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-and-energy>
- EVROPSKÁ AGENTURA PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, 2023. *The case for public participation in sustainability transitions*. Kodaň: EEA. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/the-case-for-public-participation>
- EVROPSKÁ KOMISE, 2020. *Sustainable and Smart Mobility Strategy*. Brusel: Directorate-General for Mobility and Transport. [cit. 2025-02-05]. Dostupné z: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en)
- EVROPSKÁ KOMISE, 2019. *European Green Deal*. Brusel: Evropská komise. [cit. 2025-02-05]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)
- EVROPSKÁ KOMISE, 2025. *EU Urban Mobility Observatory*. Brusel: Directorate-General for Mobility and Transport. [cit. 2025-04-20]. Dostupné z: [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en)

- EVROPSKÁ KOMICE, 2016 *SUMP Challenge – Supporting the uptake of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe*. [cit. 2025-04-020]. Dostupné z: <https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu>
- EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://www.evropskytydenmobility.cz/>
- HASANI GOODARZI, S., JABBARZADEH, A., PAQUET, M., HAUGHTON, M., 2025. *Workforce transition in sustainable transportation: A systems approach*. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*
- HOLDEN, E., BANISTER, D., Gössling, S., Gilpin, G., and Linnerud, K., 2020. *Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review*. *Energy Research & Social Science*, 65, 101454. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>
- HOLDEN, E., GILPIN, G., AND BANISTER, D., 2019. *Sustainable mobility at thirty*. *Sustainability*: [cit. 2025-04-05]. Dostupné z <https://doi.org/10.3390/su11071965>
- HORNÍK, Tomáš et al., 2020. *Development of modal split in the Czech Republic according to national census*. Kaunas: Proceedings of 24 st International Scientific Conference. Transport Means 2020. ISSN 1822296X
- CHMELÍK, J., KVĚTOŇ, V., & MARADA, M., 2012. *Možnosti hodnocení „modal splitu“ hlavních dopravních módů*. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta.
- JORDOVÁ, R, BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, H. ,2021. *Rise of a New Sustainable Urban Mobility Planning Paradigm in Local Governance: Does the SUMP Make a Difference?* *Sustainability*, 13, 5950 [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/su13115950>
- KINGHAMN, Simon, and USSHER USSHER, 2005. *“Ticket to a Sustainable Future: An Evaluation of the Long-Term Durability of the Walking School Bus Programme in Christchurch, New Zealand.”* *Transport Policy*.
- KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY PRO OBDOBÍ 2021-2030, 2021. [cit. 2025-04-14]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>
- KONG, Alberta, SUSSMAN A., NEGRETE S, PATTERSON N., MITTLEMANI R., and HOUGH R., 2009. *“Implementation of a Walking School Bus: Lessons Learned.”* *Journal of School Health* 79 (7): 319–325.
- KOROMA, B., SMITH, L., & ADEYEMI, T. , 2022. *Active mobility and urban health: Evidence from European cities*. *ScienceDirect*. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103123>
- LAM, D. and HEAD, P., 2012. *Sustainable urban mobility*. *Energy, Transport, & the Environment: Addressing the Sustainable Mobility Paradigm*, p. 359–371. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z [https://doi.org/10.1007/978-1-4471-2717-8\\_19](https://doi.org/10.1007/978-1-4471-2717-8_19)
- LITMAN, T. and BURWELL, D. ,2006. *Issues in sustainable transportation*. *International Journal of Global Environmental Issues*, 6(4), p. 331-347. [cit. 2025-04-05]. Dostupné: <https://doi.org/10.1504/IJGENVI.2006.010889>

- LITMAN, TODD A. a DOHERTY E., 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications* [online]. Victoria: Victoria Transport Policy Institute [cit. 2024-05-04]. Dostupné z: [www.vtpi.org/tca/tca01.pdf](http://www.vtpi.org/tca/tca01.pdf)
- LITMAN T., 2013. *Transportation and public health. Annual review of public health*, 34, p. 217-233. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-031912-114502>
- MAPY.COM, 2025. *Základní škola Na Výsluní* [cit. 2025-04-05]. Dostupné z <https://mapy.com/cs/zakladni?q=brandys%20nad%20labem&source=firm&id=356458&ds=2&x=14.6550298&y=50.1893399&z=17>
- MAPY.COM, 2025. *Křižovatka ulic Záporská a Královická* [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://mapy.com/cs/zakladni?q=brandys%20nad%20labem%20stara%20boleslav&x=14.6676200&y=50.1861465&z=15>
- MAPY.COM, 2025. *Silnice II. třídy II/101* [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://mapy.com/cs/zakladni?q=silnicnice%20II.%20t%C5%99%C3%ADdy%20II%2F101&x=14.6550201&y=50.1879047&z=17>
- MILLER, P., de BARROS, A. G., KATTAN, L., and WIRASINGHE, S. C., 2016. *Public transportation and sustainability: A review. KSCE Journal of Civil Engineering*, 20(3), p. 1076-1083. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/s12205-016-0705-0>
- MINISTERSTVO DOPRAVY, 2015. *Metodika pro přípravu plánu udržitelné mobility měst České republiky*. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-\(SUMP\)/Metodika-SUMP\\_dokument.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx)
- MOBILITA – PLZEŇ, 2025. *Plzeň má Plán mobility do roku 2025. Plánovaná opatření zlepší pohyb městem*. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://www.mobilita-plzen.cz>
- MOBILITA – OSTRAVA, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://mobilita-ostrava.cz/>
- MOBILITA – PŘEROV, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <http://mobilita-prerov.eu/>
- NÁRODNÍ AKČNÍ PLÁN ČISTÉ MOBILITY, 2015. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://mpo.gov.cz/assets/dokumenty/54377/62106/640972/priloha001.pdf>
- NEUWELT, P., 2006. *Health Benefits of Walking School Buses in Auckland, New Zealand: Perception of Children and Adults. Children, Youth and Environments*
- NÚÑEZ F., ALBORNOZ, E., LEÓN, J., and ZUMELZU, A., 2022. *Socially sustainable mobility: Strategic analysis to identify accessibility barriers. Sustainable Cities and Society*, 76, 103420. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210670721006934?via%3Dihub>
- ORGANIZACE SPOJENÝCH NÁRODŮ, 1987. *Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development*. New York: United Nations.
- Polad Praha, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://poladprahu.cz/>

- REIS V., COST, Á., MARQUES, C., SILVA PINTO, H., MATEUS, R., 2023. *Economic and environmental impacts of sustainable transport systems*. Sustainable Cities and Society
- ROMAO J., (2025). *Transport, Spatial Mobility, Sustainability and Climate Change. In: Economic Geography of Tourism*. Springer. [cit. 2025-05-09]. Dostupné z: [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-88626-3\\_10](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-88626-3_10)
- RUPPRECHT, S., BRAND, L., BAEDEKER, S., BRUNNER, L., 2019. *Pokyny pro zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility (2. vyd.)*. Rupprecht Consult. [cit. 2025-05-09]. Dostupné z: [https://urban-mobilityobservatory.transport.ec.europa.eu/document/download/f077dad6-97b8-4c1b-87cff3b11a35a97a\\_en?filename=sump\\_guidelines\\_czech.pdf](https://urban-mobilityobservatory.transport.ec.europa.eu/document/download/f077dad6-97b8-4c1b-87cff3b11a35a97a_en?filename=sump_guidelines_czech.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. [cit. 2025-04-04]. Dostupné z <https://dopravniinfo.gov.cz/>
- SEVT, Vše pro školy a kanceláře na jednom místě, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: [https://www.sevt.cz/produkt/zastavujici-tercik-pro-ucitele-38070200/?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=11\\_Pmax%3A%20Tiskopisy&utm\\_id=19648252697&gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjw5PK\\_BhBBEiwAL7GTPcS-qexkwOH0bxs1KEaNZBBygie1ritFvB-PLzqh8YcGXs1GB1OE3RoCFNEQAvD\\_BwE](https://www.sevt.cz/produkt/zastavujici-tercik-pro-ucitele-38070200/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=11_Pmax%3A%20Tiskopisy&utm_id=19648252697&gad_source=1&gclid=CjwKCAjw5PK_BhBBEiwAL7GTPcS-qexkwOH0bxs1KEaNZBBygie1ritFvB-PLzqh8YcGXs1GB1OE3RoCFNEQAvD_BwE)
- SOFIA, D., GIOIELLA, F., LOTRECCHIANO, N., VENTRE, G., 2020 *Mitigation of air pollution effects through urban planning: A review*. Environmental Science and Policy.
- STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV 2015-2025,2015. [cit. 2025-04-08]. Dostupné z: 2020\_06\_08 SPRM.pdf
- TRANS LINK, 2024 *Walking School Bus promotes road safety*. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://www.translink.ca/news/2024/september/walking%20school%20bus%20promotes%20road%20safety>
- TRAIVA E-SAFETYSHOP, 2025. [cit. 2025-04-10]. Dostupné z: [https://www.e-safetyshop.eu/p/vystrazna-reflexni-vesta?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=22267770688&utm\\_id=22267770688&keyword=&matchtype=&adgroupid=&utm\\_content=CjwKCAjw5PK\\_BhBBEiwAL7GTPazAQMcx81gJCFIOLbNe3wIjOpZUzLMi6rvFf5jWz16Jr0IgG7lk-BoCy7gQAvD\\_BwE&gclid=CjwKCAjw5PK\\_BhBBEiwAL7GTPazAQMcx81gJCFIOLbNe3wIjOpZUzLMi6rvFf5jWz16Jr0IgG7lk-BoCy7gQAvD\\_BwE&gad\\_source=1#](https://www.e-safetyshop.eu/p/vystrazna-reflexni-vesta?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=22267770688&utm_id=22267770688&keyword=&matchtype=&adgroupid=&utm_content=CjwKCAjw5PK_BhBBEiwAL7GTPazAQMcx81gJCFIOLbNe3wIjOpZUzLMi6rvFf5jWz16Jr0IgG7lk-BoCy7gQAvD_BwE&gclid=CjwKCAjw5PK_BhBBEiwAL7GTPazAQMcx81gJCFIOLbNe3wIjOpZUzLMi6rvFf5jWz16Jr0IgG7lk-BoCy7gQAvD_BwE&gad_source=1#)
- WCED,1987. *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2023. *Transport and health: a policy brief*. Geneva: WHO. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://www.who.int>
- ZÁKLADNÍ ŠKOLA PALACHOVA, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z: <https://www.fzs-palachova.cz/>

ZÁKLADNÍ ŠKOLA NA VÝSLUNÍ, 2025. [cit. 2025-04-05]. Dostupné z:  
<https://www.zsnavysluni.cz/>

ZÁKLADNÍ ŠKOLA STARÁ BOLESLAV JUNGMANNOVA, 2025. [cit. 2025-04-05].  
Dostupné z: <https://www.zsstaraboleslav.cz/>

Z DOPRAVY, 2024. *Kolejové spojení Prahy a Brandýsa nad Labem zadržlo hned na začátku. Kraj si zpracuje svoji studii.* [cit. 2025-04-20]. Dostupné z:  
<https://zdopravy.cz/kolejove-spojzeni-prahy-a-brandysa-nad-labem-zadrhlo-hned-na-zacatku-kraj-si-zpracuje-svoji-studii-214687/>

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b> Silnice Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.....	34
<b>Tabulka 2</b> Počty žáků .....	43
<b>Tabulka 3</b> Počty zaměstnanců.....	44
<b>Tabulka 4</b> Dotazník pro zákonné zástupce dětí.....	63
<b>Tabulka 5</b> Náklady na jednu skupinu Pěšího školního autobusu.....	68

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Pozvánka Urban Mobility Days Brno 2022.....	16
<b>Obrázek 2</b> Fáze přípravy a realizace SUMPu.....	17
<b>Obrázek 3</b> Modal split Česká republika 2021.....	24
<b>Obrázek 4</b> Časová osa přípravy strategického plánu .....	29
<b>Obrázek 5</b> Vyhodnocení SWOT analýzy doprava.....	30
<b>Obrázek 6</b> Mapa správního obvodu obce s rozšířenou působností Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.....	33
<b>Obrázek 7</b> Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR.....	35
<b>Obrázek 8</b> Hluková mapa.....	38
<b>Obrázek 9</b> Křižovatka ulic Zápská a Královická.....	39
<b>Obrázek 10</b> Masarykovo náměstí Brandýs nad Labem.....	40
<b>Obrázek 11</b> Základní škola Na Výsluní letecký pohled.....	43
<b>Obrázek 12</b> Silnice II/101.....	45
<b>Obrázek 13</b> Walking school Bus New Westminster.....	46
<b>Obrázek 14</b> Vyhodnocení dotazníku.....	49
<b>Obrázek 15</b> Vyhodnocení dotazníku 2.....	50
<b>Obrázek 16</b> Graf Zákonní zástupci žáků, kteří projeví zájem .....	51
<b>Obrázek 17</b> Graf Způsob dopravy do školy.....	52
<b>Obrázek 18</b> Email informace o Pěším školním autobusu.....	53
<b>Obrázek 19</b> Trasa 1.....	60
<b>Obrázek 20</b> Trasa 2.....	60
<b>Obrázek 21</b> Trasa 3.....	61
<b>Obrázek 22</b> Trasa 4.....	61
<b>Obrázek 23</b> Trasa 5.....	62
<b>Obrázek 24</b> Trasa 6.....	62
<b>Obrázek 25</b> Reflexní vesta.....	65
<b>Obrázek 67</b> Zastavující terčík – pro učitele.....	66

## SEZNAM ZKRATEK

ČSAD	Československá státní auto automobilová doprava
ČR	Česká republika
EEA	European Environment Agency Evropská agentura pro životní prostředí
EU	European Union Evropská Unice
ITS	Intelligent transportation service Inteligentní dopravní systémy
OSN	Organizace spojených národů
NAP	Národní akční plán
PID	Pražská integrovaná doprava
P+R	Park & Ride Zaparkuj a jeď
SLBD	Sčítání lidu, domů a bytů
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan Plán udržitelné městské mobility
SWOT	Strenghts, Weaknesses, Oppourtunities, Threats Silné stránky, Slabé stránky, Příležitosti, Hrozby
WCED	World Commission on Environment and Development Světová komise OSN pro životní prostředí a rozvoj
WSB	Walking school bus Pěší školní autobus