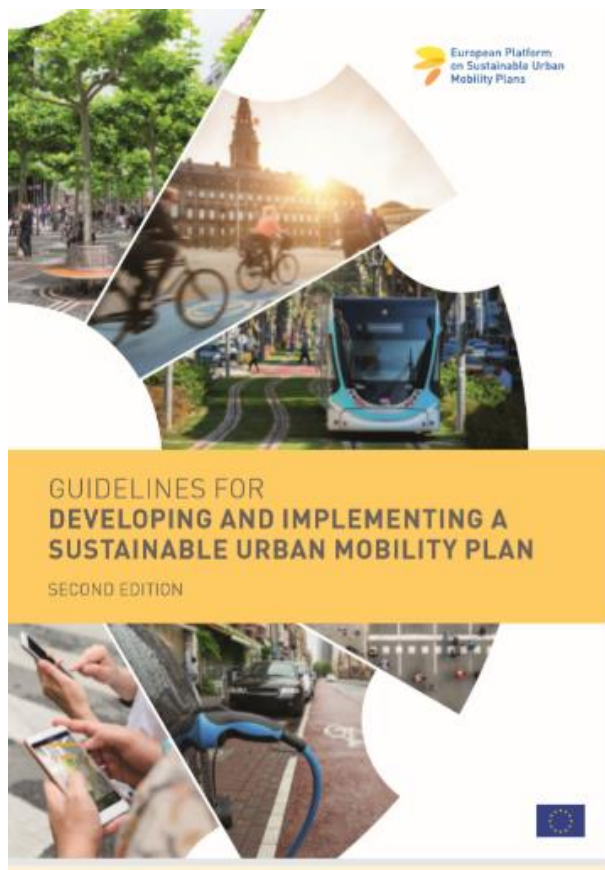


SUMP 2. GENERACE

Tři kroky pro změnu ulice, náměstí



Metodika SUMP 2.0. nejen pro malá města

P.S. Co znamená v evropském měřítku malé město?

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

» Naše obec je našim domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma - my, naše děti i rodiče.



Pracovní verze 1

pracovní podklad pro webinář na 30. 04. 2020

Číslo projektu: TL02000400

Název projektu: MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility.

30. 04. 2020

PŘEDMLUVA



„Neříkejte mi, jaké jsou vaše priority. Ukažte mi, kde utrácíte vaše finance, a já vám hned řeknu, jaké jsou.“ (James W. Frick a také citace z evropské metodiky SUMP 2.0.)

„Ale bez cyklopruhů a hlavně cyklostezek se tu stále budeme motat kolem 2 % lidí na kole, ať už si do Plánu mobility vzletně napíšeme reálných procent 15 nebo nereálných 50. Jenže cyklostezky a cyklopruhy jsou prý nepopulární.“ (v reakci na soudní proces ve vztahu ke zrušení cykloobousměrek, aneb Brno vs. lid)

„Má v městské mobilitě své místo také venkov? Naše základní škola má cca 40% přespolních žáků a nevlídná veřejná dopravní obslužnost škole komplikuje život. Obec část malých dětí sváží ráno, ale kapacitně už máme strop. Potřebovali bychom školní autobus nebo nějaký komunitní vůz (i pro spolky, sportovce,...), přemýšlíme, hledáme zdroje, spojence,...“ (Jarka Sedláková, obec Strmilov)

COVID-19 přepisuje dějiny, které se musejí projevit i v dopravě. Za dva týdny se v praxi ukázalo, co Plán udržitelného rozvoje Česká republika 2030 plánoval na 10 let: práce z domova narostla, zvýšil se tlak na digitalizaci a internetovou gramotnost (spojení po internetu je pro řadu lidí jediným pojítkem), role solidarity a komunit na místní úrovni obrovsky posílila, zdraví jako zodpovědnost každého, veřejný prostor a bezpečnost proměnily svůj význam ... další nás teprve čekají

A jedna z mnoha diskusí na fb:

<https://www.dobramesta.cz/novinky/1094/zmena-verejneho-prostoru-teorie-a-praxe>

PŘEDMLUVA, ANEB TUŠÍME, ŽE SUMP 2.0. JE POSTAVEN NA TŘECH SLOVECH



VIZE



STAROSTA MĚSTA LITOMYŠLE

DANIEL BRÝDL

V Litomyšli 07.01.2020

Vážené dámy, vážení pánové,

obracím se na Vás jako na majitelky a majitele nemovitostí, případně provozovatele obchodků a služeb na Smetanově náměstí. Tato lokalita je k mé velké radosti živým srdcem Litomyšle. Záměrem stávajícího zastupitelstva je tomuto obchodnímu, kulturnímu a historickému centru města pomáhat. Vážíme si investic soukromníků do domů na náměstí a chceme ve spolupráci s Vámi řešit a vyřešit problémy, které Smetanovo náměstí trápí.

Kvůli tomu v minulosti vznikla komise Rady města Litomyšle Naše náměstí, v níž ve spolupráci s některými z Vás a odborníky řešíme, co jako město můžeme udělat. Niže si dovoluji stručně představit některá témata, kterými se zabýváme.

V roce 2020 připravujeme propagační kampaň, která má návštěvníkům Litomyšle ukázat cestu do Smetanova náměstí jako největšího „obchodního centra“ v regionu. Chceme tak podpořit místní soukromníky i turistický ruch. K propagaci chceme využít plochu na RC Kotelna a do budoucna i nové webové stránky.

Plánujeme další snižování vizuálního (reklamního) smogu a zavedli jsme změnu tržního řádu, díky které dojde k omezení vystaveného zboží pouze na jednu stranu podsině. Vznikne nám volný prostor o šířce dva metry. Litomyšlané i turisté tak budou moci v klidu korzovat podloubím, prohlížet si nabízené zboží, ale zároveň bude podloubí průchodnější a vizuálně čistší. Na dodržování pravidel budou dohlížet dvě vyčleněné policistky z MP Litomyšl.

Po konzultaci s architektem Adamem Gebrianem a na základě příkladů ze zahraničí preferujeme (finančním zvýhodněním) v případě předzahrádek nábytek přímo na chodnicích, bez dřevěných podest či bez ohrádek – v tomto směru jsme změnili ceník záboru veřejného prostranství a zahrádky odpovídající těmto představám mohou být umístovány s 50% slevou ze stávajících cen záboru. Zároveň chceme požádat provozovatele, aby z estetických důvodů měli předzahrádky nikoli celoročně, ale pouze v turistické sezóně.

Na začátku roku také došlo ke změnám v parkování na náměstí. Obyvatelům centra a majitelům nemovitostí v historickém centru jsme i nadále připraveni poskytovat zvýhodněný parking, v případě ostatních preferujeme krátkodobé parkování, kdy si lidé mohou v klidu nakoupit, vyřídít vše potřebné a následně uvolnit místo dalšímu. Naší snahou je, aby se zejména lidé zaměstnaní v provozovně naučili parkovat na záchytných parkovištích a na Smetanově náměstí tak byl nepřerušovaný provoz s nabídkou dostatečných parkovacích míst pro zákazníky a obyvatele této lokality. Parkování je možno od ledna platit také aplikací MPLA a do centra náměstí chceme umístit parkovací automat akceptující platební karty. V současné době neplánujeme omezení parkování na náměstí, po vybudování dálnice D35 bychom rádi využili stávajícího průtahu městem, kde mohou vzniknout na části silnice stovky nových

PATRON

Představujeme CityChangers



*„Cesta do práce nebo do školy
nemusí být nutné zlo a ztráta času.“*

Tomáš Hradil, starosta Krnova

Proč jsem podepsal výzvu
CityChangers?

Čtete na www.dobramesta.cz

Můžete se také připojit ke společné výzvě za udržitelnou mobilitu a přihlásit se
tak k **Evropskému týdnu mobility 16. - 22. 9. 2020.**

PŘEDMLUVA, ANEB TUŠÍME, ŽE SUMP 2.0. JE POSTAVEN NA TŘECH SLOVECH



TÉMA

Revitalizácia Palackého ulice v Trenčíne



PŘEDMLUVA

Nejde o revoluci. Možná jde jen o úhel pohledu:

1. Jde o životní styl lidí ve městě a jeho prosperitu, ne o dopravu.
2. Začíná se u člověka, jeho potřeb a možností prostoru, ne u dopravních prostředků.
3. Radnice lidem naslouchá a tvoří s nimi, nikoliv jen ex post úředně informuje.
4. Design a designové přemýšlení, nikoliv otrocké rýsování.
5. Udržitelnost, ne plánování pro plán.
6. Praktické a každodenní kroky, ne složka do šuplíku.
7. Opravdové priority města se poznají v rozpočtu.



PŘEDMLUVA

Prosba pro zástupce Ministerstva dopravy ČR.

Ruku v ruce s touto metodikou by měla být tvořena vládní koncepce městské a aktivní mobility. Oba dokumenty by mimo jiné měly vycházet z dalších metodik, které řeší detaily plánování udržitelné městské mobility. Je třeba vytvořit silný tandem.



<https://www.dobramesta.cz/vladni-koncepce>

OSNOVA PREZENTACE



- Předmluva
- Dvě varianty / dvě cesty / dva scénáře pro českou metodiku SUMP 2.0.
 - Evropská metodika SUMP 2.0. – Fáze 2. Tvorba scénářů, vizí, strategií...
 - Smart Česko a koncept Města krátkých vzdáleností, Smart Hodonín, Smart Milevsko + Strategie města, příklad Uherské Hradiště
- Východiska
- Příběh jednoho města
- SUMP 2.0. - tři pilíře nové metodiky SUMP 2.0. (SUMP 1.0. je má také)
 - TÉMA: Dopravní infrastruktura služby
 - PATRON: Komunikační plán
 - VIZE: Strategický plán

KDE SE NACHÁZÍME



- Předmluva
- **Dvě varianty / dvě cesty / dva scénáře pro českou metodiku SUMP 2.0.**
 - Evropská metodika SUMP 2.0. – Fáze 2. Tvorba scénářů, vizí, strategií...
 - Smart Česko a koncept Města krátkých vzdáleností, Smart Hodonín, Smart Milevsko + Strategie města, příklad Uherské Hradiště
- Východiska
- Příběh jednoho města
- SUMP 2.0. - tři pilíře nové metodiky SUMP 2.0. (SUMP 1.0. je má také)
 - TÉMA: Dopravní infrastruktura služby
 - PATRON: Komunikační plán
 - VIZE: Strategický plán

DVĚ VARIANTY, DVĚ CESTY, DVA SCÉNÁŘE

Jak na strategické plánování?

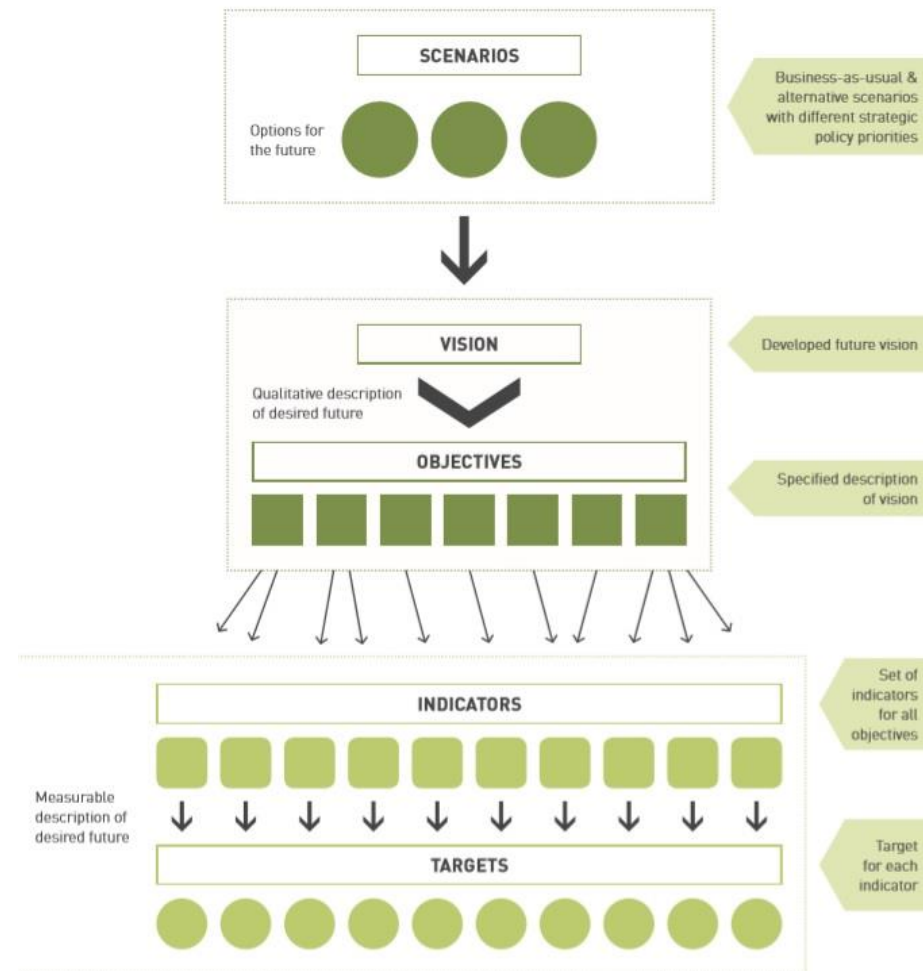
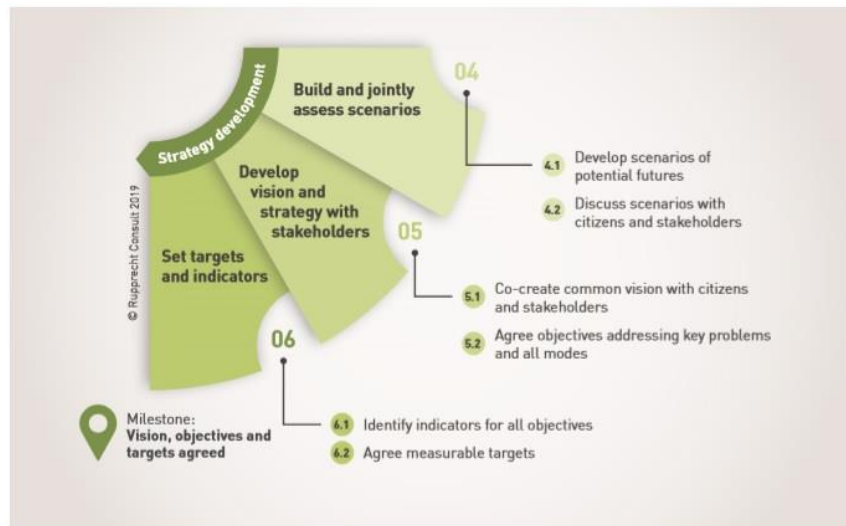
29. 04. 2020

Základním stavebním prvkem SUMP je strategický plán, který má svou vizi, strategické a specifické cíle, opatření, které jsou spojené se zainteresovanými partnery. Kdy se mají ale stanovovat vize a cíle? Až po analýzách a přípravné fázi? A co když město má již definované své cíle a nepotřebuje je definovat znovu? A co města, která už mají svůj SUMP?–

Cyklus dvanácti po sobě následujících kroků SUMP jako by naznačoval, že jednotlivé kroky mají být prováděny postupně jeden po druhém, a jasná struktura úkolů a kontrolních seznamů se může jevit jako doporučení následovat tyto pokyny slovo za slovem. Praxe ale ukázala, že tento postup nemůže fungovat. SUMP není souborem receptů, jde o metodu. Všichni ví, jak rozdílná mohou města být a jak složitý bývá proces rozhodování v městském prostoru. Hlavní výzvou při realizaci SUMP je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům. Cyklus SUMP je komunikační nástroj, který má co nejsrozumitelnější formou popisovat, co znamená plánování městské mobility. V praxi může být těžké určit, který krok a kterou aktivitu realizovat jako první, protože některé musí probíhat současně.

Města mají dvě možnosti. Buď si budou stanovovat svou vizi a své scénáře náročnou cestou přes výpočty, scénáře, či přes matematické modely, nebo mohou jít daleko pohodlnější cestou pro stanovení své vize a svých cílů prostřednictvím výstupů projektu "Strategický rámec Smart City Svazu měst a obcí ČR", který slouží jako vodítko pro představitele obcí a měst při koncipování a implementaci jejich lokálních "Smart City strategií", do které patří i SUMP. Právě tento dokument doporučuje městům vizi Města krátkých vzdáleností. Více informací:

<http://prosperujiciobecbudoucnosti.cz/>



Více: <https://www.akademiamobility.cz/faze-2-vypracovani-strategie>

DVĚ VARIANTY, DVĚ CESTY, DVA SCÉNÁŘE

12.2 Scénáře

V souvislosti s charakterem a velikostí města Milevska nebyly dílčí scénáře řešeny za využití dopravního modelu. S ohledem na velikost města a zdroje není při využití dopravního modelu pro posouzení možných scénářů vyvážená cena a přínos.

Vzhledem k velikosti města je dostatečně popsat především dva scénáře:

AKTIVNÍ SCÉNÁŘ

PASIVNÍ SCÉNÁŘ

Za **aktivní scénář** je považováno dodržení níže popsaného akčního plánu a realizace definovaných opatření. Aktivním scénářem je tedy v prvním kroku schválení dokumentu zastupitelstvem a závazku plnění opatření – implementace. V tomto případě je nezbytný kvalitní monitoring, případně rychlá reakce v případě nalezení překážky v implementaci. Pro možnost dodržení akčního plánu a opatření je nezbytný soulad s ÚP a s odborem regionálního rozvoje.

Za **pasivní scénář** je považován stav, kdy nebude realizováno žádné opatření nebo jen některá bez snahy dodržet akční plán. V případě, že je město Milevsko sjednoceno s popsány opatřeními, mohou být důvody nastalého pasivního: finance, nedostatečná komunikace s veřejností, nesoulady s jinými záměry města.

Očekávaným přínosem aktivního scénáře jsou: zvýšení kvality života, zlepšení dopravní situace a obslužnosti města, skvělá reputace města především pro své občany.



DVĚ VARIANTY, DVĚ CESTY, DVA SCÉNÁŘE

- Jen by mě zajímalo, kolik stálo město Lipsko definování scénářů

2 Scenario-Building

35 Key elements for the strategy

KOMMUNALPOLITISCHER RAHMEN		STRATEGIE	
Finanzen (Stadt)	Umweltpolitik	ÖPNV-Verkehrsangebot / -leistung	Kooperations- und Einbindungstrategien
01 Struktur des Gesamtverkehrsnetzes	14 Umweltschutz	20 ÖPNV-Angebot / Leistung und multimodale Angebote (Mobilitätsdienstleistungen)	24 Kooperations- und Einbindungstrategien
02 Struktur der Umweltverbundfinanzierung	Stadtentwicklung	21 Räumliche und zeitliche Erreichbarkeitsgarantien	Radverkehr
03 Verkehrsinfrastruktur	16 Integrierte Raum- und Verkehrsplanung	22 Netz / Anlaufstellenstruktur	25 Radverkehrsplanung und -struktur
04 Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV	MIV	23 Durchgängigkeit / Vernetzung des ÖPNV-Angebots	26 Qualität des Radverkehrsnetzes
05 Nutzung alternativer Finanzierungsquellen	16 MIV-Strategie	24 Management von Betriebsleistungen / ÖPNV-Angebot	27 Subjektive Bedienbarkeit / Akzeptanzmöglichkeiten
Verkehrspolitik	17 Straßennetz	ÖPNV-Finanzierung	28 Tarif / Tarifmodell
06 Verkehrsmittelwahl / Grundbedürfnisse	16 Verkehrsberufung / Reduzierung des Flächenverbrauchs	21 ÖPNV-Innenfinanzierung	29 ÖPNV-Effizienz / Spezifische ÖPNV-Angebote
07 Modal split / Quota	18 Parkraummanagement	22 ÖPNV-Innenfinanzierung	30 Förderung der Radteilhabe
08 Entwicklung der Verkehrsmittel	19 ÖPNV-Innenfinanzierung	23 ÖPNV-Innenfinanzierung	
09 Anreize in der Aufhebung der Verkehrsbarrieren	20 ÖPNV-Innenfinanzierung	24 Tarif / Tarifmodell	
10 Vermögensgegenstände / Reduzierung des Flächenverbrauchs	21 ÖPNV-Innenfinanzierung	25 ÖPNV-Effizienz / Spezifische ÖPNV-Angebote	
11 Sicherheitskonzepte			
12 Bewertung der Wirtschaftlichkeit			

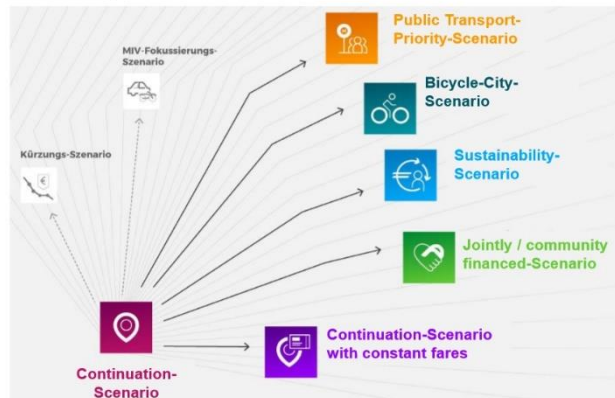
For example:

- Investment in transport system
- Leipzig's transport and environmental policy
- Urban development
- Offer of public transport system
- Financing of public transport
- Bicycle traffic: cycling network / quality etc.



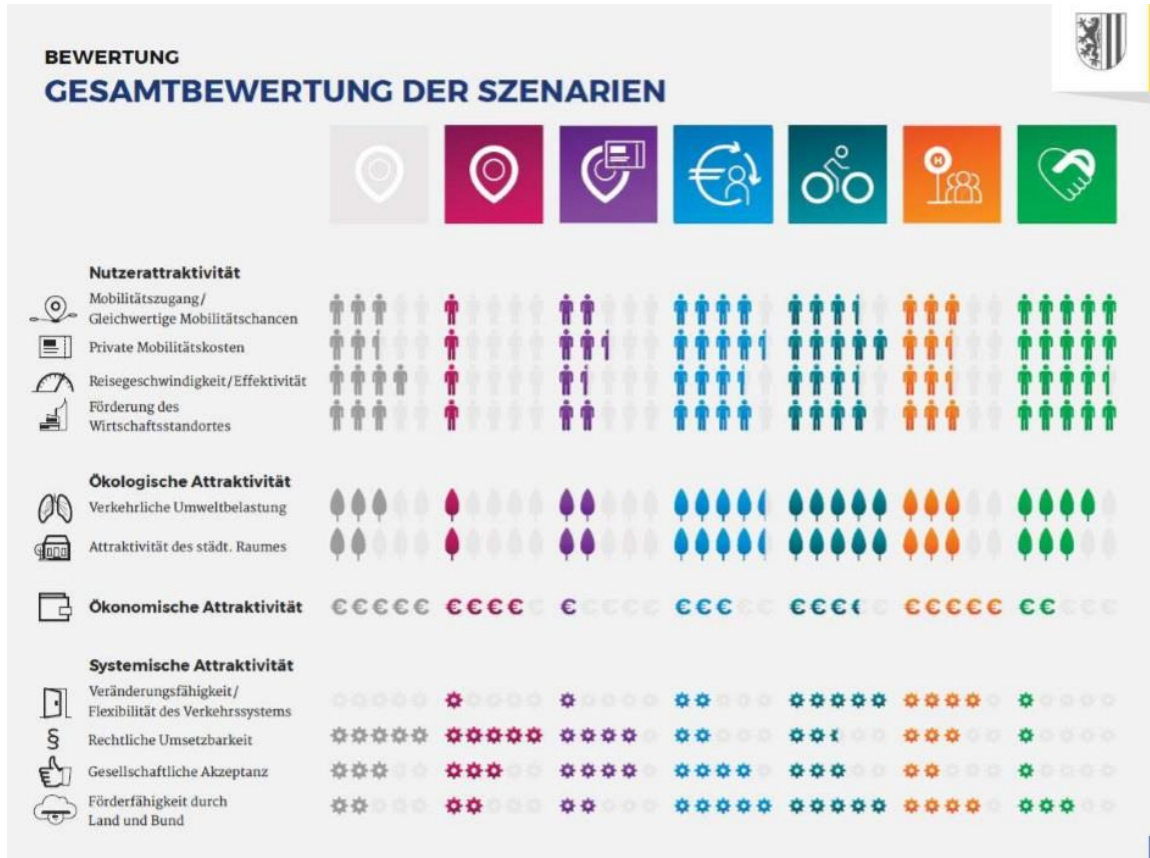
2 Scenario-Building

6 Scenarios:

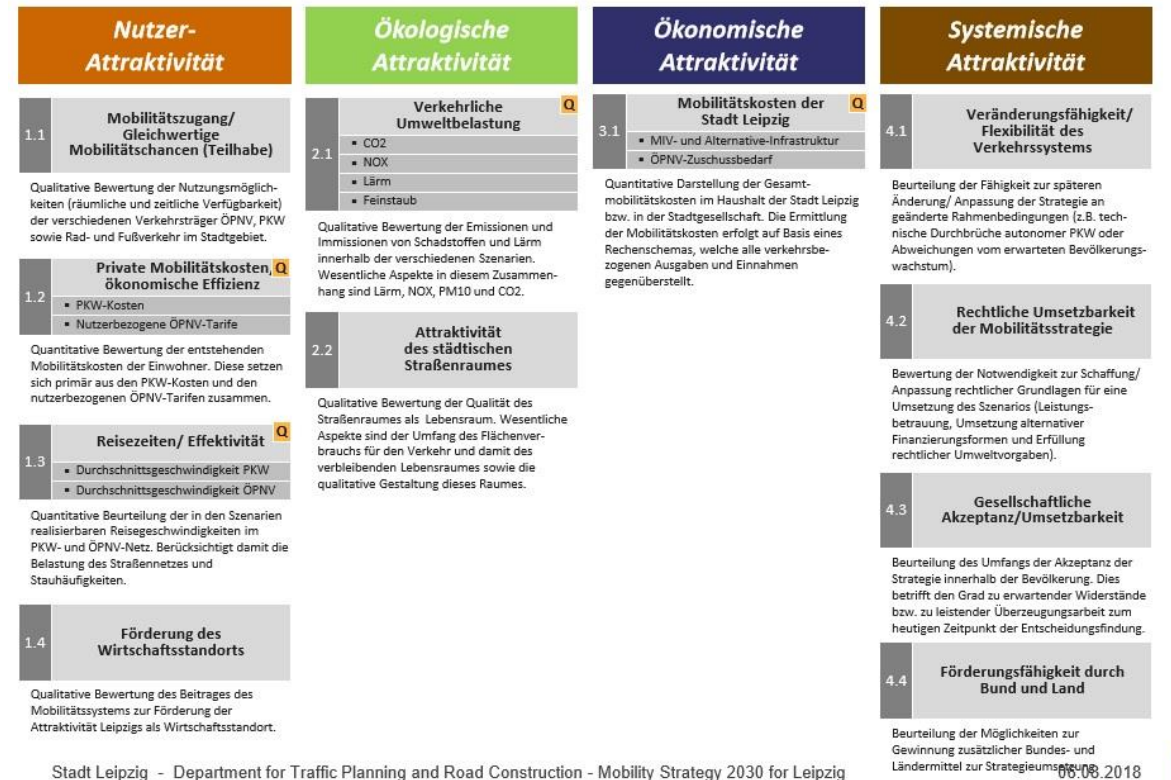


DVĚ VARIANTY, DVĚ CESTY, DVA SCÉNÁŘE

- Jen by mě zajímalo, kolik stálo město Lipsko definování scénářů



4 Assessment



DVĚ VARIANTY, DVĚ CESTY, DVA SCÉNÁŘE

- A vítězem v Lipsku se stává cyklistický scénář



Důsledně provedené vodorovné dopravní značení na složitých a rozlehlých křižovatkách zpřehledňuje provoz.

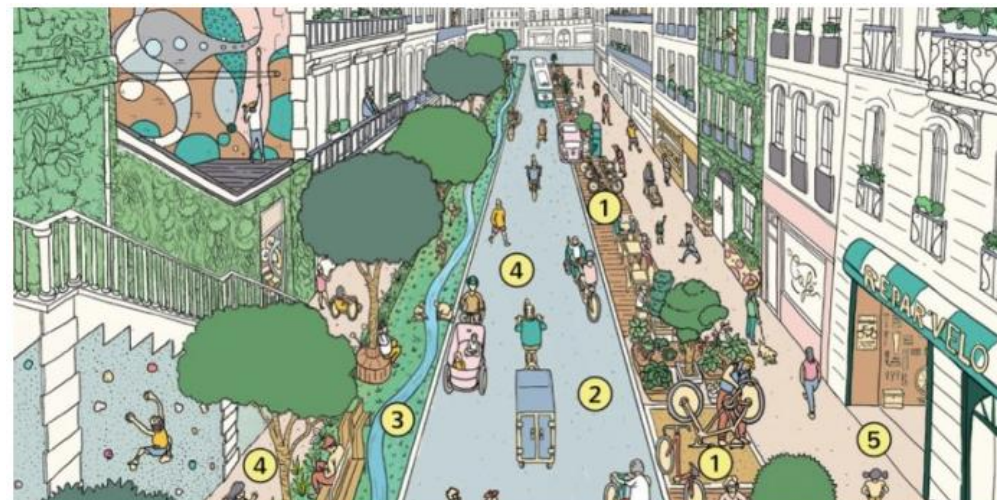
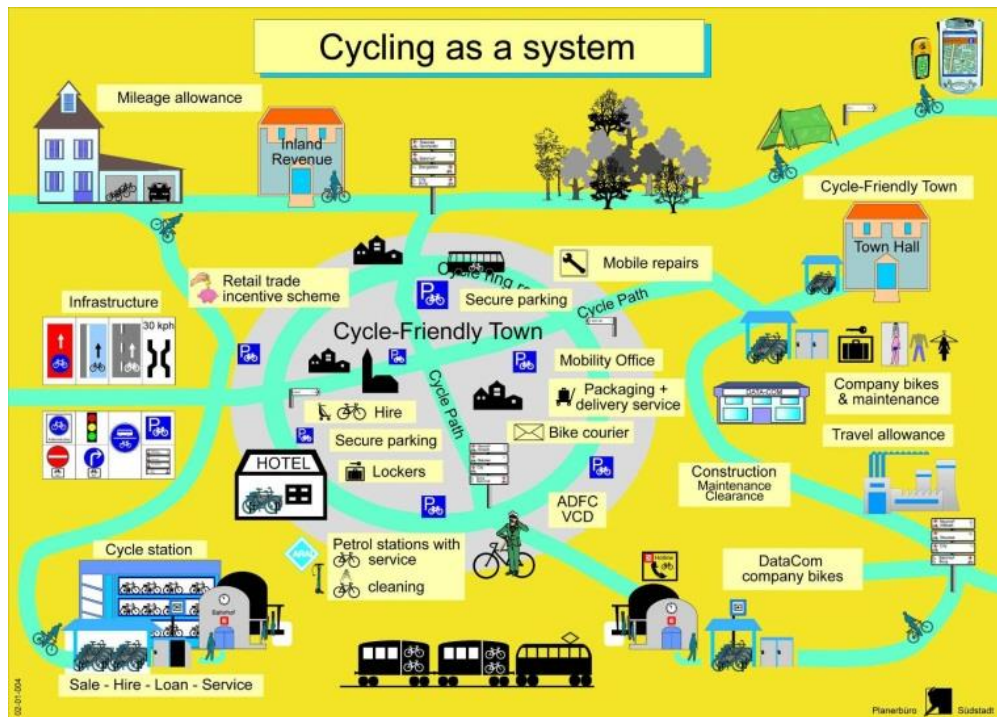


Důsledně provedené vodorovné dopravní značení na složitých a rozlehlých křižovatkách zpřehledňuje provoz.

DVĚ VARIANTY, DVĚ CESTY, DVA SCÉNÁŘE SMART ČESKO A MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ



Partnerství
pro městskou
mobilitu



Čtvrthodinová Paříž



Více: <https://www.akademiamobility.cz/smart-cesko>

Více: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1200/co-muze-mit-spolecneho-pariz-s-mesty-jako-jsou-litomysl-hodonin-nebo-most>

MICAËL

SMART ČESKO A MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ TŘI STRATEGICKÉ CÍLE



MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

➤ Naše obec je naším domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma – my, naše děti i rodiče.



Více: <https://www.akademiamobility.cz/smart-cesko>

- 1. TÉMA: Základní dopravní infrastruktura** (zejména silniční a železniční) je dokončena, je vytvořena infrastruktura pro alternativní pohony, rozvoj nemotorové dopravy (zejména pěší a cyklistické).
- 2. PATRON: Osvěta společnosti** umožňuje přijetí atraktivní alternativy (naplnění individuálních potřeb novými prostředky); vyšší úroveň dopravní výchovy (školy); autonomní vozidla.
- 3. VIZE: Veřejný prostor z hlediska dopravní infrastruktury je vyřešen v Plánu udržitelné městské mobility, je součástí územního plánu.**

SMART MILEVSKO A SMART HODONÍN

Dimenze IDC Smart City MaturityScape

Vize	Kultura	Procesy	Technologie	Data
<ul style="list-style-type: none"> Strategie Vedení Obchodní případ Rozpočtování 	<ul style="list-style-type: none"> Inovace Zapojení občanů Transparentnost 	<ul style="list-style-type: none"> Řízení a kontrola Partnerství Organizační struktura Měření 	<ul style="list-style-type: none"> Architektura 3. platformy Internet věcí Datová architektura Akcelerátory inovací 	<ul style="list-style-type: none"> Ochrana osobních dat občanů Otevřená data Zpracování a analýza dat Sdílení dat

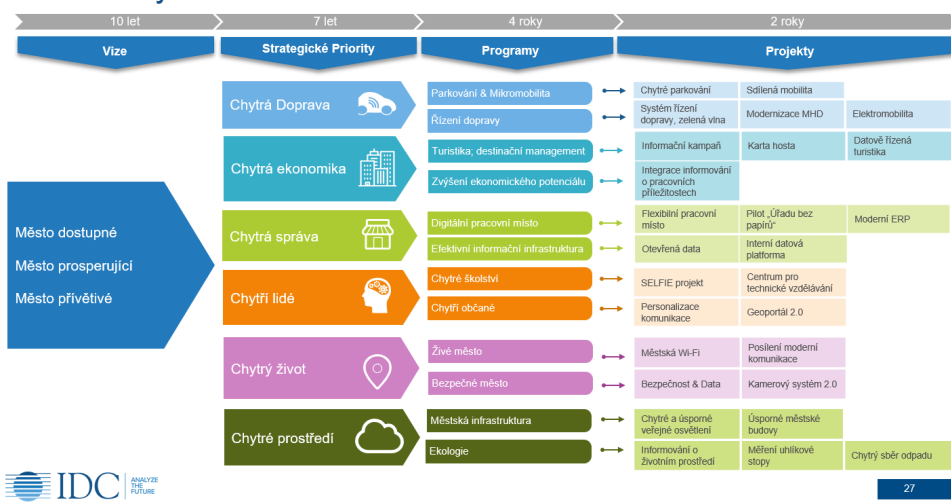
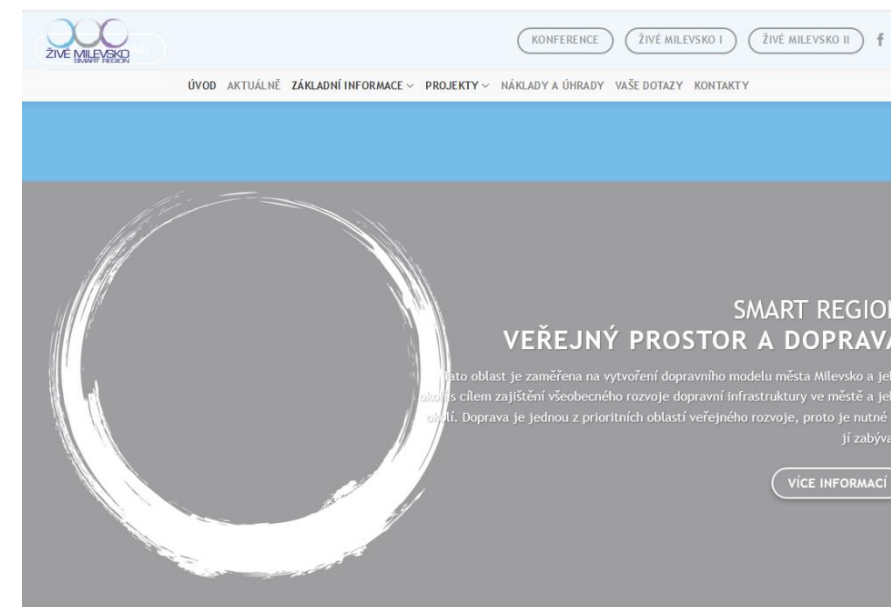
C. Návrhová část

11 Vize mobility Milevska

„Smart nemůžeme být pouze sebenázevem, ale skutečně Smart bude město pouze vlastní akcí...“

- prof. Ing. Milan Zelený, M.S., Ph.D.

Smart City Hodonín – návrh v.1

SMART REGION
VEŘEJNÝ PROSTOR A DOPRAVA

Tato oblast je zaměřena na vytvoření dopravního modelu města Milevska a jeho cílem je zajištění všeobecného rozvoje dopravní infrastruktury ve městě a jeho okolí. Doprava je jednou z prioritních oblastí veřejného rozvoje, proto je nutné se jí zabývat.

VÍCE INFORMACÍ

STRATEGIE UHERSKÉ HRADIŠTĚ



A/1/3 Zvyšování vybavenosti infrastrukturou pro chodce a cyklisty (moderní a bezpečné parkování kol včetně elektro, technické zázemí pro drobné opravy kol, odpočívky – lavičky, orientační systém – mapy, ukazatele atd.).

A/1/4 Podpora půjčoven a sdílení jízdních kol.

A/1/5 Dotvoření infrastruktury pro denní přepravu cyklistů ve městě – integrace cyklistické dopravy do hlavního dopravního prostoru, případně vedení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru společně s chodci nebo na samostatné stezce pro chodce a cyklisty. Prověření efektivnosti a proveditelnosti realizace zejména následujících úseků:

A/1/5/1 cyklotrasa Mojmír – od železničního mostu přes řeku Moravu s výjezdem na J. E. Purkyně

A/1/5/2 propojení ulice 28. října se sídlištěm Východ kolem studánky

A/1/5/3 propojení městských částí Vésky a Sady s páteří cyklostezkou podél silnice I/55 včetně mimoúrovňového křížení s I/55

A/2 ZLEPŠIT OBSLUŽNOST ÚZEMÍ VEŘEJNOU DOPRAVOU

A/2/1 Posílení spojů a vazeb městské hromadné dopravy (MHD), resp. veřejné dopravy celkově, aby došlo k přesunutí části individuální automobilové dopravy do MHD a aby se zlepšilo propojení místních částí.

A/2/1/1 zlepšení návaznosti MHD na příměstskou autobusovou a veškerou železniční dopravu

A/2/1/2 posílení obslužnosti MHD o víkendech a svátcích

A/2/1/3 nastavení tras MHD linek s ohledem na záchytná parkoviště P + R

A/2/1/4 zlepšení obslužnosti všech částí města ve večerních hodinách

A/2/1/5 náhrada dnes převažujících radiálních linek MHD městskými diametrálními (např. Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice) v návaznosti na schválenou koncepci MHD

A/2/1/6 zavedení striktně taktové dopravy v MHD s garantovanými přestupy a řádnými proklady linek

A/2/6/7 zlepšení spojení všech částí města s nádražím ve Starém Městě, hlavním uzlem dálkové dopravy

C / VZHLED MĚSTA A PROSTŘEDÍ PRO ŽIVOT „TVÁŘ A KŮŽE MĚSTSKÉHO EKOSYSTÉMU“

Město nemá významnější problémy v oblasti životního prostředí. Existující hluchost a prašnost souvisí zejména s intenzivní automobilovou dopravou.

Nakládání s veřejným prostorem a rozvoj veřejné zeleně není dosud příliš koncepční. Řada veřejných prostranství vyžaduje rekonstrukci, zanedbány jsou návesní prostory v některých místních částech. Čistota některých lokalit není ideální.

Prostupnost a dostupnost volné krajiny a přírody je v některých částech katastru města nedostatečná. Území trápí vodní a větrná eroze.

A/8 PROSAZOVAT DOBUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍ INFRASTRUKTURY

Aktivní přístup k projednávání, přípravě a realizaci regionálních a nadregionálních dopravních staveb ovlivňujících dopravu v Uherském Hradišti a napojení místní dopravní infrastruktury na tuto nadřazenou síť. Opatření se týká zásadních dopravních staveb ve městě a jeho okolí a je pro dopravu ve městě prioritní. Na posledním místě mezi dopravními opatřeními je řazeno z důvodu, že realizaci nadřazené silniční sítě nemůže město přímo ovlivnit na rozdíl od opatření uvedených v předcházejících bodech, které naopak mohou ovlivnit vývoj dopravního zatížení komunikací ve městě.

A/8/1 Prosazování vybudování dálnice D 55.

A/8/2 Prosazování výstavby severního obchvatu města (včetně městské části Jarošov) s případným přímým napojením stávající silnice I/55 (Velehradská třída).

A/8/3 Prosazování výstavby mimoúrovňové křižovatky na jihozápadním obchvatu města (silnice I/50) pro napojení jihozápadního obchvatu Kunovic a přímé západní napojení Uh. Hradiště na nadřazenou dopravní síť (prodloužení ulice Průmyslová).

A/8/4 Prosazování přeložky silnice III/05013 (ul. Svatoplukova a Jiřího z Poděbrad) propojující silnici I/55 a I/50 (přibližně v trase a prodloužení stávající ul. Průmyslová).

A/8/5 Realizace druhého dopravního napojení krajské nemocnice, lokality Štěpnice, Mojmír a nových rozvojových lokalit mezi ul. Průmyslová a J. E. Purkyně na nadřazenou silniční síť (silnice I/50).

DŮSLEDEK SUMP 2.0.

Proměna veřejných prostor na
místo pro život



KDE SE NACHÁZÍME



- Předmluva
- Dvě varianty / dvě cesty / dva scénáře pro českou metodiku SUMP 2.0.
 - Evropská metodika SUMP 2.0. – Fáze 2. Tvorba scénářů, vizí, strategií...
 - Smart Česko a koncept Města krátkých vzdáleností, Smart Hodonín, Smart Milevsko + Strategie města, příklad Uherské Hradiště
- **Východiska**
- Příběh jednoho města
- SUMP 2.0. - tři pilíře nové metodiky SUMP 2.0. (SUMP 1.0. je má také)
 - TÉMA: Dopravní infrastruktura služby
 - PATRON: Komunikační plán
 - VIZE: Strategický plán

VÝCHODISKA – 1., 2., 3.



Mobilita je součást životního
stylu



Vliv dopravy na životní prostředí
a na naše zdraví

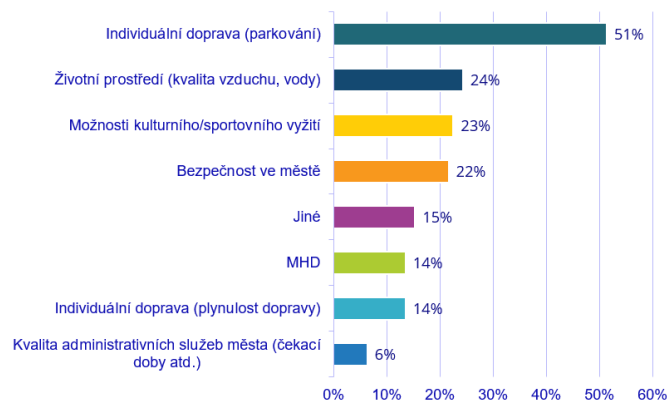


Bezpečnost

VÝCHODISKA – 4. DATA

Vnímání problémů ve městě I.

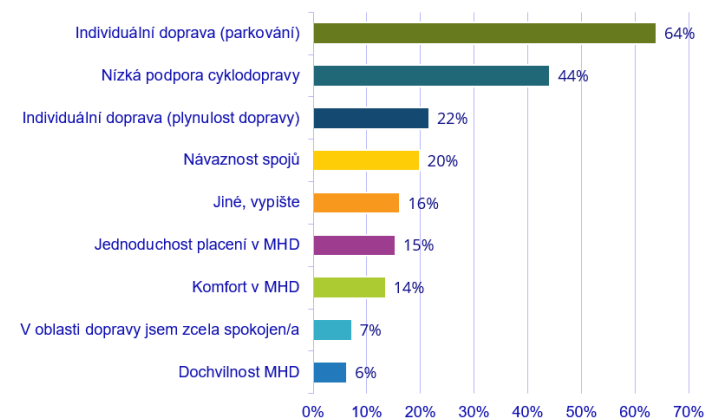
Problematické oblasti ve městě



- Parkování suverénně nejpalčivější problém napříč kategoriemi (kromě studentů)
- Studenti jsou více nespokojeni s MHD a bezpečností
- V „Jiné“ např. pořádek a čistota, kvalita parků, třídění odpadu

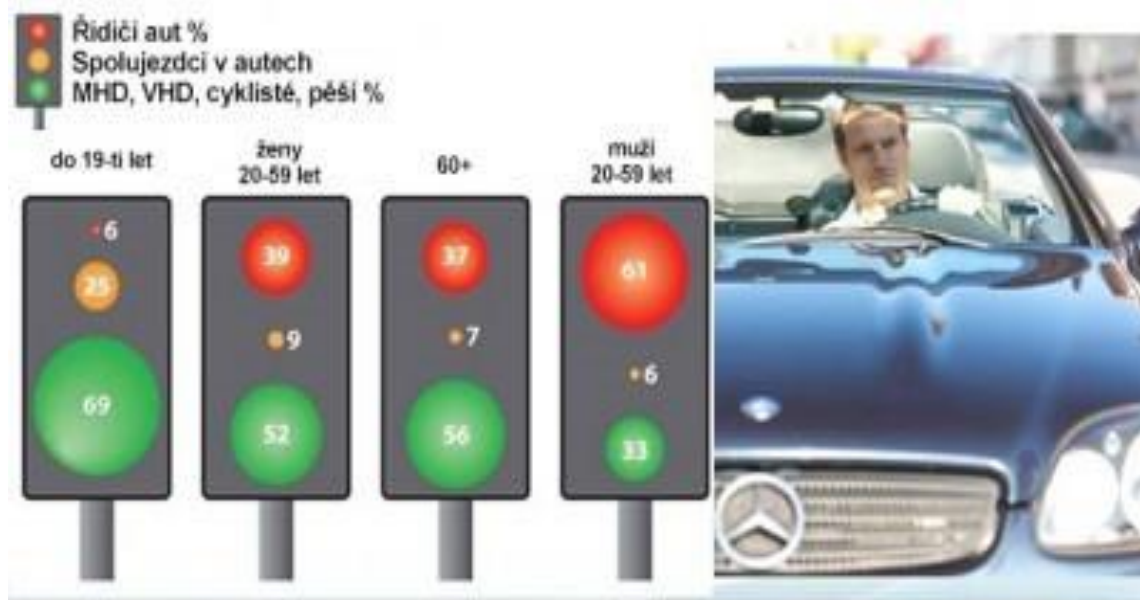
Dopravní problémy

Jaké jsou výrazné nedostatky v dopravě

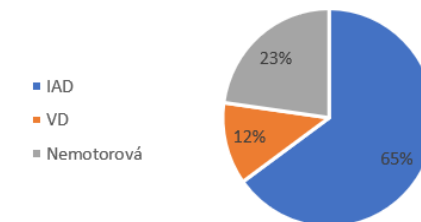
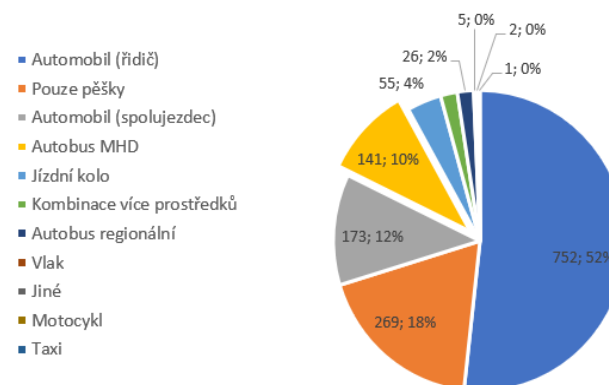


- Studenti akcentují komfort a jednoduchost placení v MHD, komfort MHD není prioritou pro žádnou další skupinu
- V „Jiné“ např. možnost úhrady parkování kartou, návaznost cyklostezek, velký provoz skrz město

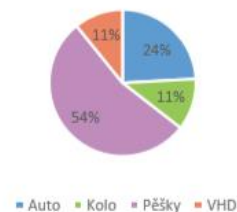
VÝCHODISKA – 4. DATA



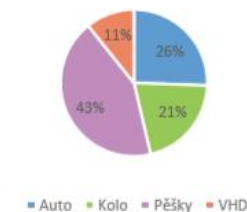
Dělna přepravní práce na cestách 1 - 3 km délky



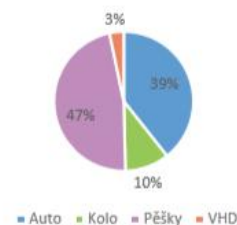
Děti, současnost



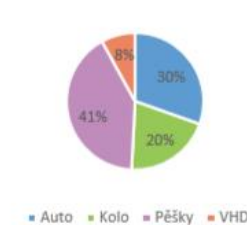
Děti, ideál



Dospělí, současnost



Dospělí, ideál



Česko v pohybu

První celostátní průzkum dopravního chování

Kvalitní dopravní plánování se neobejde bez znalosti potřeb lidí a jejich cestovního chování. Česko v pohybu je historicky prvním celostátním průzkumem, který nám odpoví na otázky odkud, kam, jakými dopravními prostředky a za jakými účely obyvatelé Česka cestují. Průzkum probíhal v letech 2017-2019 a realizovalo ho Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ve spolupráci s agenturou SC&C za podpory Ministerstva dopravy České republiky.

Velice děkujeme všem domácnostem i jejich členům, kteří se průzkumu účastnili!

Sběr dat jsme úspěšně dokončili na jaře a 2019 a nyní máme k dispozici první výsledky. Na stránkách také najdete anonymizovaná data ke stažení. Můžete se také podrobněji dočíst, jak průzkum probíhal.



Výsledky průzkumu



Zpráva z průzkumu

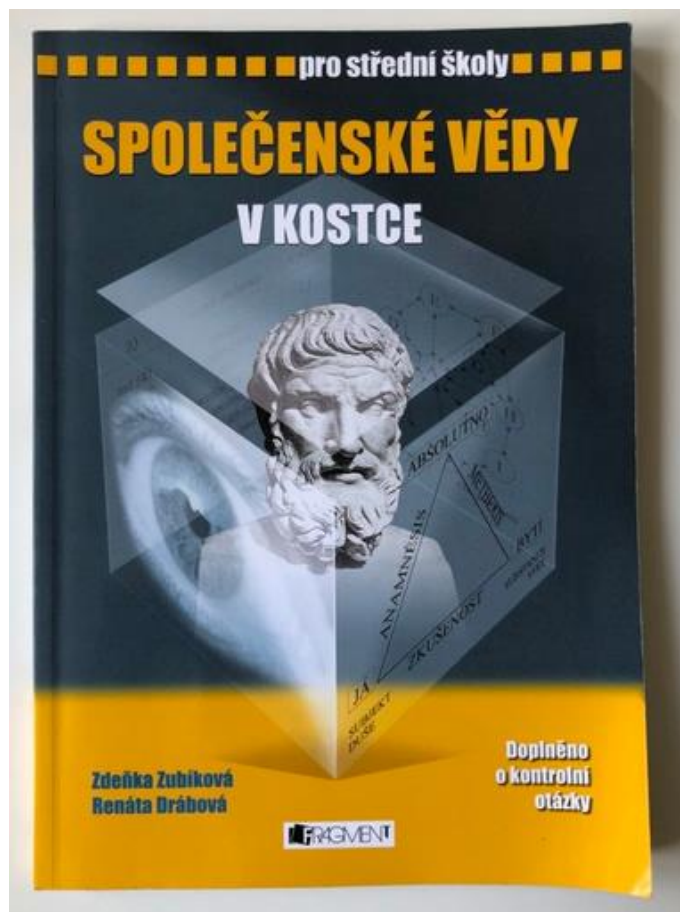


Data ke stažení

VÝCHODISKA – 5. SPOLEČENSKÉ A HUMANITNÍ VĚDY



Partnerství
pro městskou
mobilitu



VÝCHODISKO 6. ULIČNÍ A VEŘEJNÝ PROSTOR



Revitalizácia Palackého ulice v Trenčíne



Více: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

Více: <https://www.akademiamobility.cz/teorie-358>

KDE SE NACHÁZÍME



- Předmluva
- Dvě varianty / dvě cesty / dva scénáře pro českou metodiku SUMP 2.0.
 - Evropská metodika SUMP 2.0. – Fáze 2. Tvorba scénářů, vizí, strategií...
 - Smart Česko a koncept Města krátkých vzdáleností, Smart Hodonín, Smart Milevsko + Strategie města, příklad Uherské Hradiště
- Východiska
- Příběh jednoho města
- SUMP 2.0. - tři pilíře nové metodiky SUMP 2.0. (SUMP 1.0. je má také)
 - TÉMA: Dopravní infrastruktura služby
 - PATRON: Komunikační plán
 - VIZE: Strategický plán

OPAKOVÁNÍ: SMART ČESKO MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ TŘI STRATEGICKÉ CÍLE



MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

➤ Naše obec je naším domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma – my, naše děti i rodiče.



Více: <https://www.akademiamobility.cz/smart-cesko>

- 1. Základní dopravní infrastruktura** (zejména silniční a železniční) je dokončena, je vytvořena infrastruktura pro alternativní pohony, rozvoj nemotorové dopravy (zejména pěší a cyklistické).
- 2. Osvěta společnosti** umožňuje přijetí atraktivní alternativy (naplnění individuálních potřeb novými prostředky); vyšší úroveň dopravní výchovy (školy); autonomní vozidla.
- 3. Veřejný prostor z hlediska dopravní infrastruktury je vyřešen v Plánu udržitelné městské mobility, je součástí územního plánu.**

METODIKA SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



Metodika SUMP 2.0.

nejen pro malá města

P.S. Co znamená v evropském měřítku malé město?

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

› Naše obec je našim domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma - my, naše děti i rodiče.



Pracovní verze 1

pracovní podklad pro webinář na 30. 04. 2020

Číslo projektu: TL02000400

Název projektu: MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility.

Metodika SUMP 2.0.

Strana 1 z 127

- 1. TÉMA:** Dopravní infrastruktura a služby
- 2. PATRON:** Komunikační plán a osvětlení společnosti
- 3. VIZE:** Strategické plánování

Více: <https://www.akademiamobility.cz/shrnuti>

METODIKA SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



1. Dopravní infrastruktura a služby
2. Komunikační plán a osvěta společnosti
3. Strategické plánování

Vtip spočívá v tom,
že jednotlivé pilíře jsou
průřezové.

Jakékoliv opatření potřebuje:

1. Odborné posouzení
2. Komunikaci s veřejností
3. Strategické vedení

Existuje svým způsobem jedno „dopravního menu“ a záleží jen na městech, do jaké hloubky jednotlivá témata chtějí a potřebují řešit. Jedná se o tato typová opatření:

1. **Funkčnost veřejné dopravy, řešení její dostupnosti**, včetně na sebe navazujících, vzájemně se doplňujících jednotlivých druhů dopravy – příloha 5.1. a také <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
2. **Odklonění, či řešení transitní dopravy**, aneb plánuje se vybudovat obchvat, který může ovlivnit realizace dalších navazujících opatření: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>
3. **Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu**: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
4. **Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu** (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť): <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>
5. **Podpora čisté mobility**, dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony, rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky, podpora nabíjecích stanic pro elektromobily: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
6. **Nové služby mobility, inovativní přístupy, citylogistika, telematika**. Big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

METODIKA SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



1. Dopravní infrastruktura a služby
2. Komunikační plán a osvěta společnosti
3. Strategické plánování

Vtip spočívá v tom,
že jednotlivé pilíře jsou
průřezové.

Jakékoliv opatření potřebuje:

1. Odborné posouzení
2. Komunikaci s veřejností
3. Strategické vedení

Opatření se ale nemusí realizovat izolovaně, ale v tzv. balíčcích opatření. Např.

1. **Uliční a veřejný prostor – řeší se:**
 - o Aktivní mobilita (pěší a cyklisté)
 - o Veřejná doprava
 - o Individuální automobilová doprava a parkování
 - o Zeleň, doprovodná infrastruktura, podnikatelské služby (restaurace, kavárny, apod.)
2. **Veřejná doprava – řeší se:**
 - o Docházková vzdálenost pro pěší
 - o Bike and Ride
 - o Parkování (záchytná parkoviště)
3. **Obchvat města, či rekonstrukce mostu:**
 - o Humanizace průtahu při novém obchvatu
 - o Při rekonstrukci mostu se nemusí řešit jen příčné řezy, ale i navazující cyklostezky, úpravy atd.

Praktické cvičení:

Najdeš tři kroky v příběhu jedné ulice?

Stejné myšlení – Vídeň, Paříž, Lipsko

Lipsko – Strategie Mobility 2030



2030 – Leipzig grows sustainably! Overarching Set of Goals

Leipzig ensures quality of life:

- Balance between densification and open space
- Quality of public space and built environment
- Sustainable mobility
- Preventive strategy for climate protection and energy saving
- Maintenance and improvement of environmental quality
- District-related supply of cultural and sportive offers as well as green spaces

Leipzig creates social stability:

- Equal opportunities in an inclusive city
- Collaborative district development
- Affordable housing
- Future-oriented offers of child care and education
- Lifelong learning
- Secure and safe city



Leipzig proves itself in competition:

- Positive conditions for qualified jobs
- Attractive environment for innovation, start-ups and skilled labour
- Diverse and resilient economic structures
- Preventive strategies and municipal policy for real estate management
- Powerful technical infra structure
- Interconnection among education, research and economy

Leipzig increases its international importance

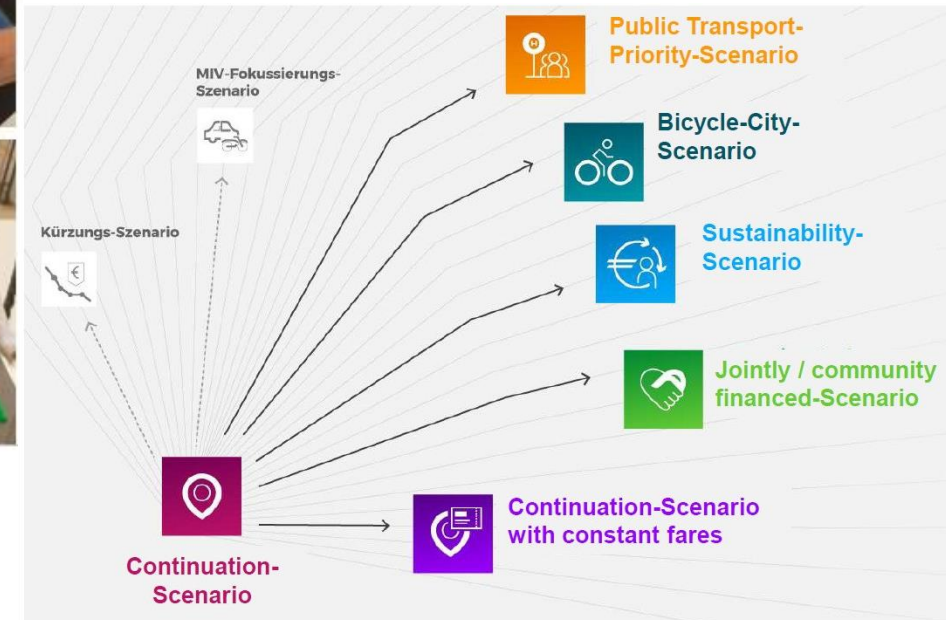
- Open-minded / cosmopolitan city
- Diverse, vibrant cultural and sports scenes
- Interdisciplinary sciences and excellent research
- Attractive location for tourism and conferences
- Image defining large-scale events
- Global thinking, responsible local action



Hlavní témata k diskusi

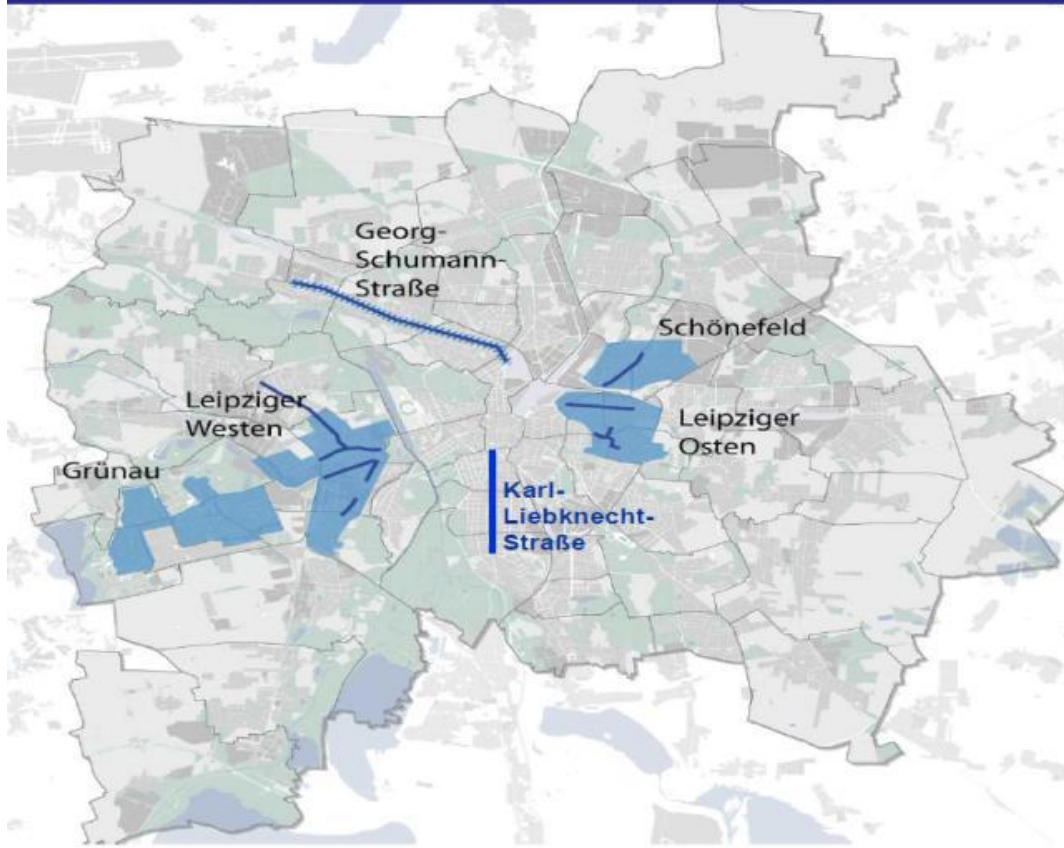
Stadt Leipzig - Stadt

Lipsko – Strategie Mobility 2030

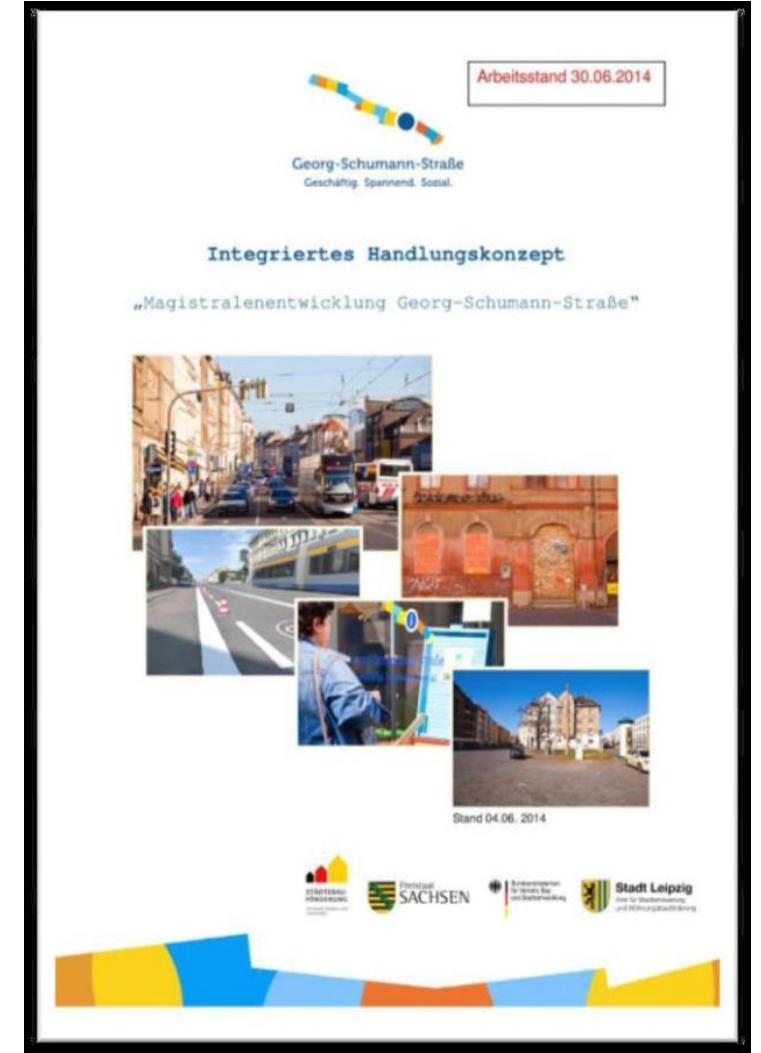


Lipsko – Strategie Mobility 2030

Magistralen – neue Kategorie außerhalb der Zentren




LEIPZIG
2020
Integriertes
Stadtentwicklungskonzept (S&K)




Arbeitsstand 30.06.2014

Georg-Schumann-Straße
Geschäftig. Spannend. Sozial.

Integriertes Handlungskonzept
„Magistralenentwicklung Georg-Schumann-Straße“



Stand 04.06. 2014



Lipsko – Strategie Mobility 2030



MĚSTSKÝ PROSTOR
EKONOMIKA
KULTURA
DOPRAVA
VZDĚLÁVÁNÍ
SOCIÁLNÍ OBLAST
BYDLENÍ
EKOLOGIE
...



Lipsko – Strategie Mobility 2030

Jaká doprava? Jaký směr? Priorita?
Pro koho?

Mobilitu zasazuje do městského
prostoru a společenského rozvoje

V čem bude výjimečné oproti jiným
městům?

V jakém městě chceme žít?

bezpečnost

zdraví

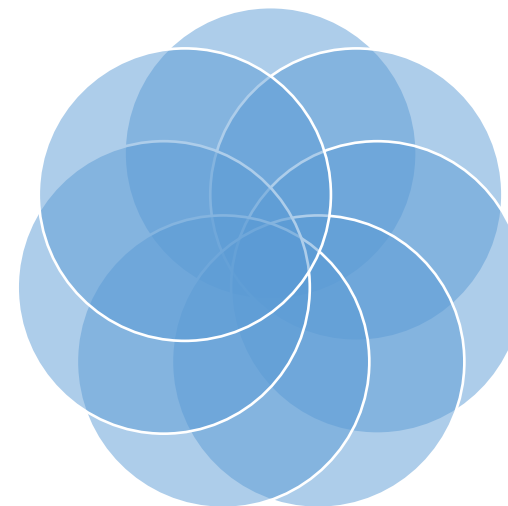
sociální
rozměr

strategický
plán rozvoje
města

územní
politika

Agenda 21,
životní
prostředí

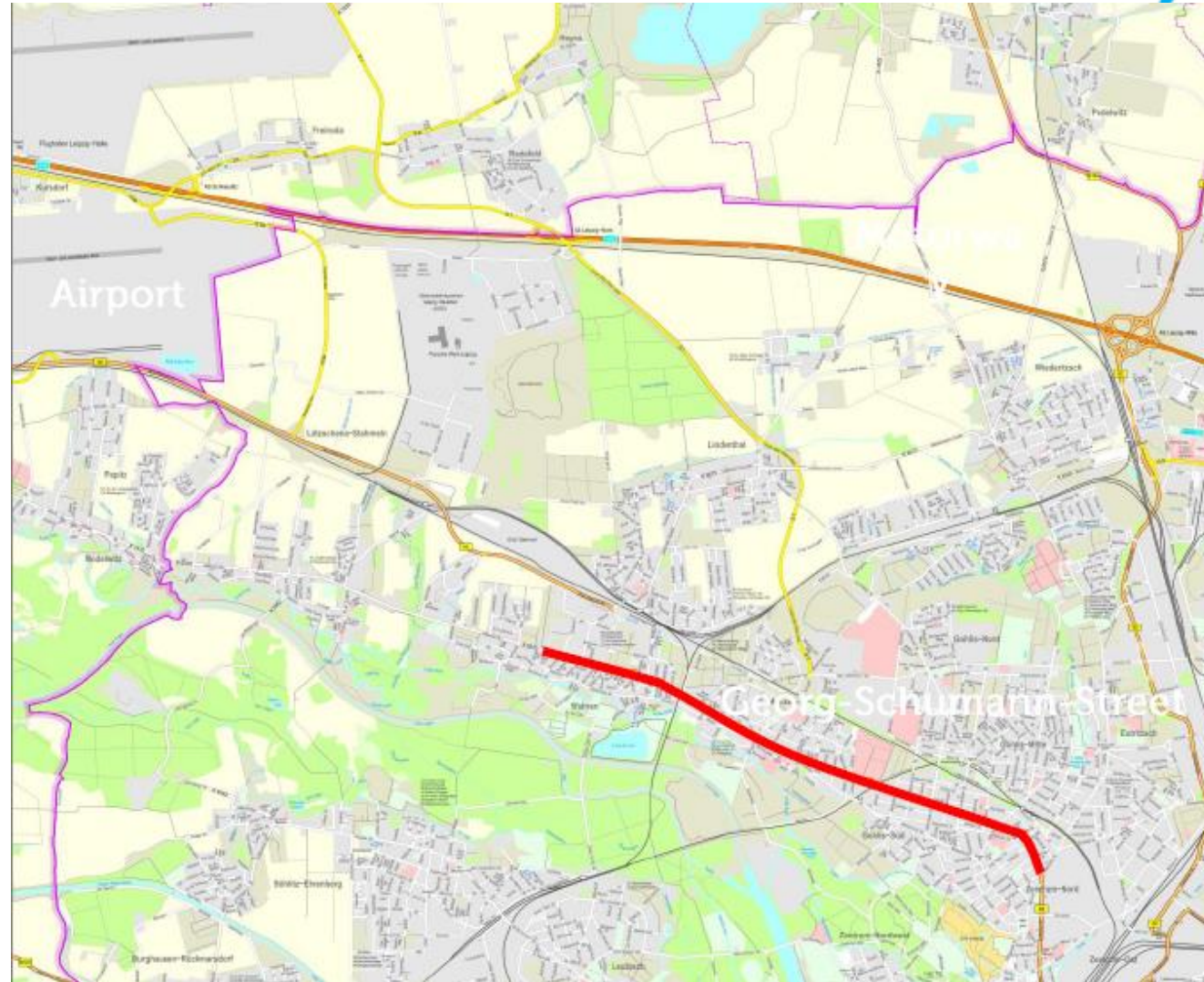
ekonomický
rozvoj



Ulice Georg-Schumann- Strasse (2009)

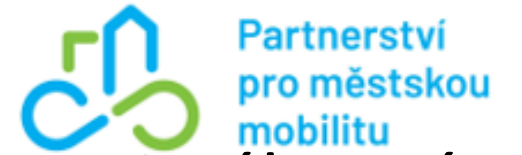


Partnerství
pro městskou
mobilitu

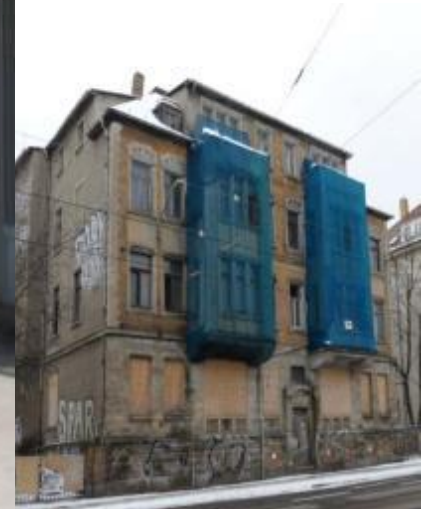


délka 5,5 km
50 obyvatel

Ulice Georg-Schumann- Strasse (2009)



Kvůli nadměrnému provozu ztrácí ulice svou funkci obytnou i nákupní



Ulice Georg-Schumann- Strasse (2009)

Kvůli nadměrnému provozu ztrácí ulice svou funkci obytnou i nákupní



Cíle rozvoje

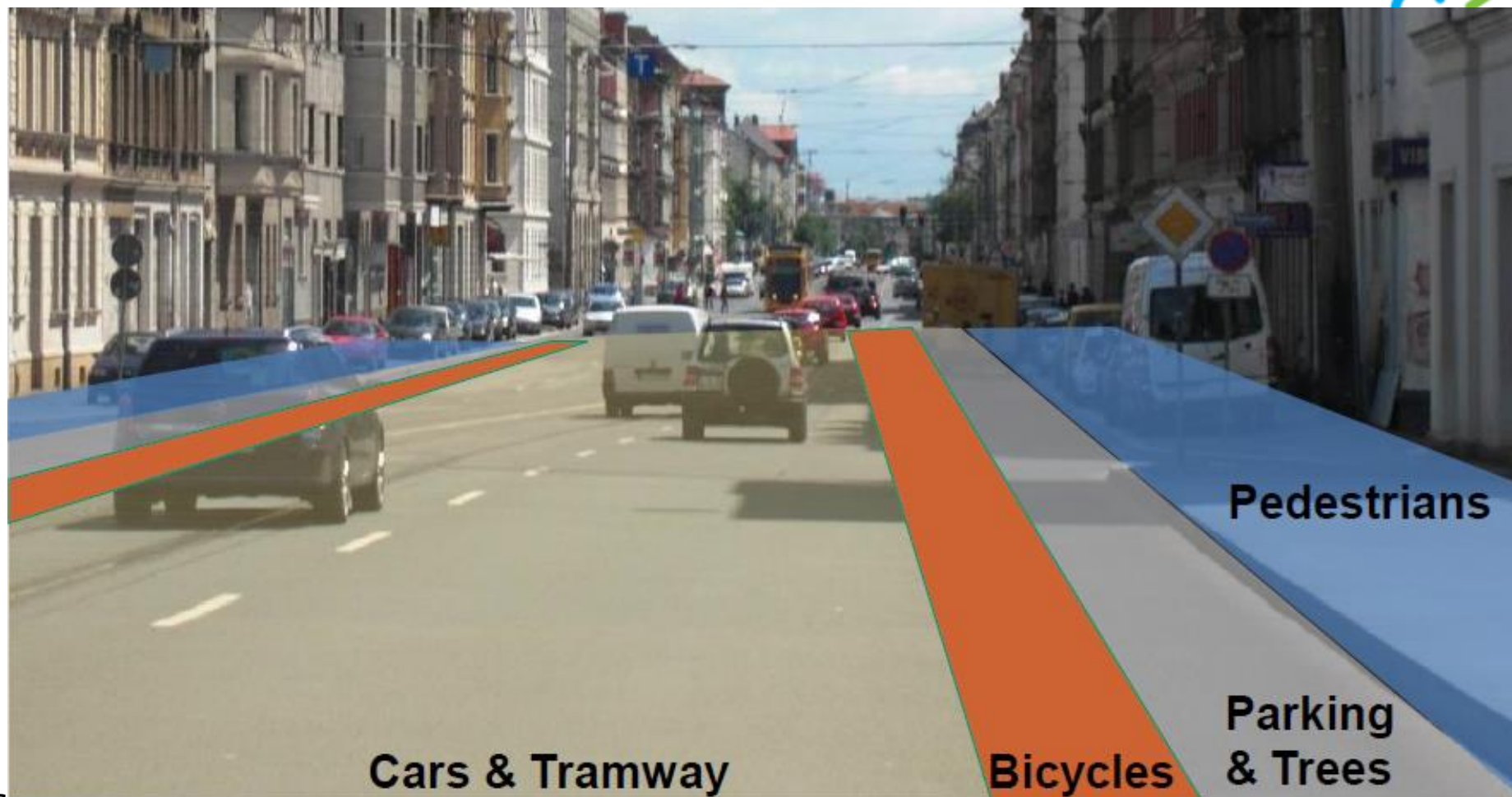
- OBNOVA MĚSTSKÉ FORMY
- REVITALIZACE ULICE JAKO PROSTORU PRO BYDLENÍ A NAKUPOVÁNÍ UVNITŘ MĚSTA
- PROMĚNA ULICE V PROMINENTNÍ ADRESU
- ZAVEDENÍ DOPRAVY PŘÁTELSKÉ K MĚSTSKÉMU PROSTORU
- REVITALIZACE ULICE JAKO PROSTORU PRO ŽIVOT



Vize v roce 2009 - Georg-Schumann-Strass



Partnerství
pro městskou
mobilitu



CHODCI

A STROMY

Studie v roce 2010 - Georg-Schumann-Strass



Partnerství
pro městskou
mobilitu



Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig

"Georg-Schumann-Allee"



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.



Problem: Verlärmung und Verfall der Georg-Schumann-Straße und ihrer angrenzenden Gebäude. Die Teilnehmer fordern einen grundhaften Umbau mit breiten Fußwegen, Straßenrandparken, Baumreihen und Radfahrstreifen.

Position VTA/LVB: Der Baubeginn ist erst in 5 bis 10 Jahren zu erwarten. Zum einen seien derzeit keine Eigenmittel der Stadt vorgesehen, zum anderen gebe es seitens der Fördermittelgeber auf Bundes- und Landesebene Vorbehalte einen Umbau finanziell zu unterstützen.

Mögliche weitere Schritte: Es soll darauf hingewirkt werden, dass das Abmarkieren von Radwegen und Parkplätzen bereits 2012 erfolgt. Dafür müssen dem VTA entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden. Es soll bei Stadträten dafür geworben werden, Mittel für die Umsetzung der Abmarkierung im Haushaltsplan einzustellen. Im Infozentrum G.-Schumann-Str. soll eine Arbeitsgruppe zu dem Thema gebildet werden. Hier sei zu prüfen, inwieweit Fördermittel für die Planungsleistung der kurzfristigen Abmarkierungslösung akquiriert werden können. Durch temporäre Pflanzenkübel und begrünte Brachflächen soll eine „Georg-Schumann-Allee“ geschaffen werden.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supples, Layout: Sandro Weißner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de
www.machs-leiser.de

Zapojení veřejnosti a plánování v roce 2011 – Georg-Schumann-Strass



Reorganizace Georg-Schumann-Strass

- ROVNOPRÁVNOST PRO VŠECHNY UŽIVATELE DOPRAVY
- DOČASNÉ TESTOVÁNÍ – NENÁKLADNÉ A RYCHLÉ



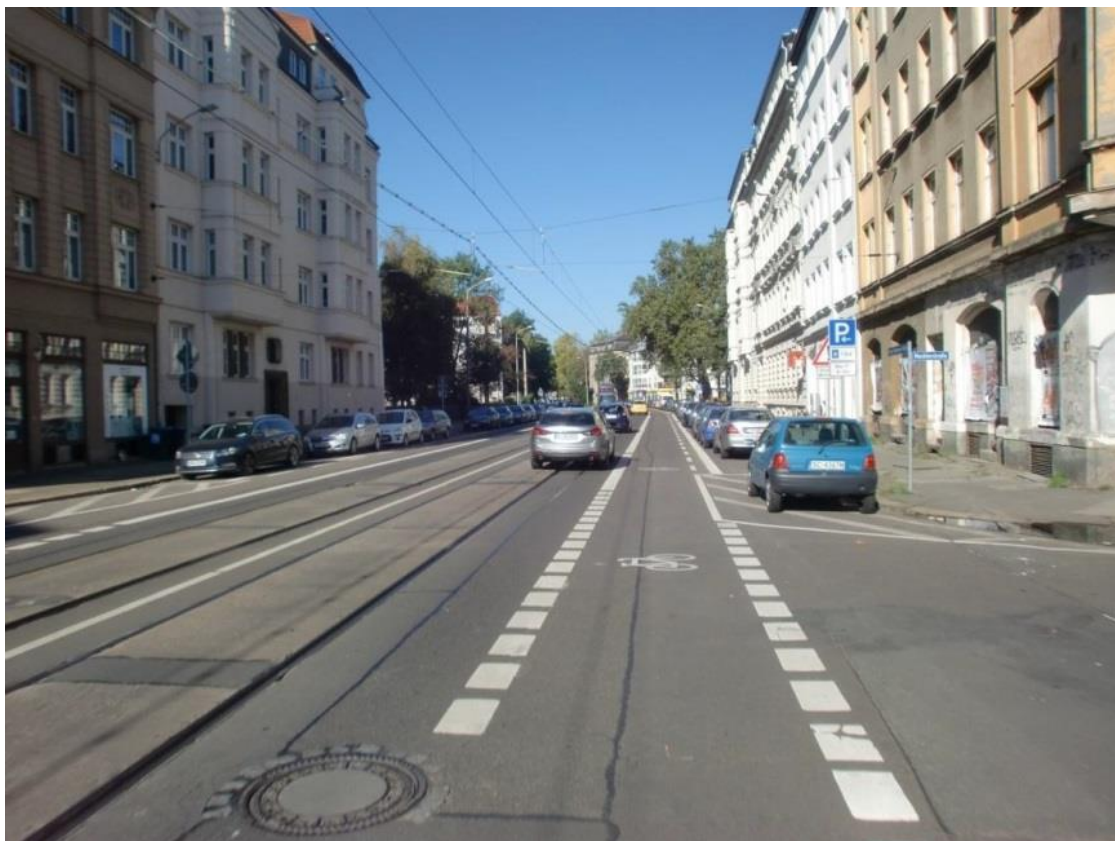
Implementace v roce 2012 - Georg-Schumann-Strass



Partnerství
pro městskou
mobilitu



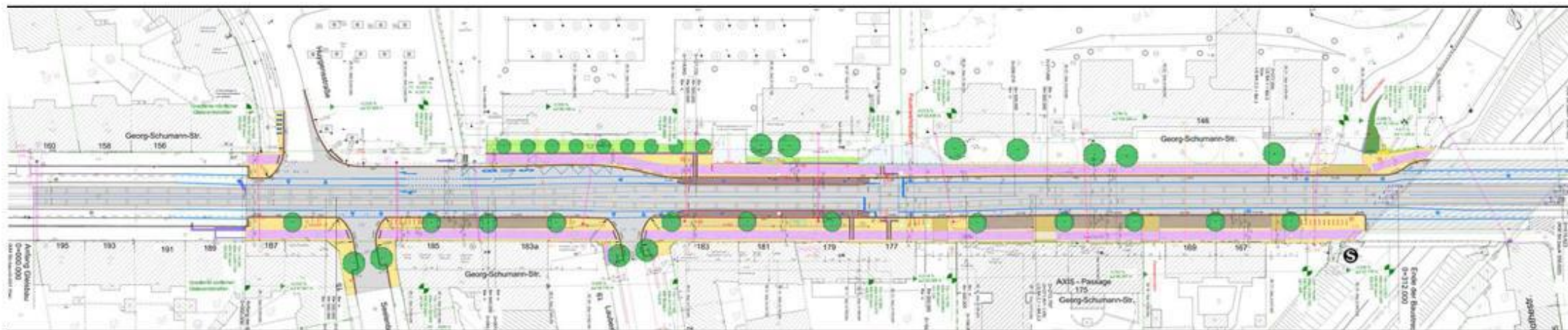
Dnes - Georg-Schumann-Strass



Dnes - Georg-Schumann-Strass



2015 plánování (S-Bahnbrücke – Huygensstraße)



2015 plánování (S-Bahnbrücke – Huygensstraße)



2016 realizace (S-Bahnbrücke – Huygensstraße)



Partnerství
pro městskou
mobilitu



KDE SE NACHÁZÍME



- Předmluva
- Dvě varianty / dvě cesty / dva scénáře pro českou metodiku SUMP 2.0.
 - Evropská metodika SUMP 2.0. – Fáze 2. Tvorba scénářů, vizí, strategií...
 - Smart Česko a koncept Města krátkých vzdáleností, Smart Hodonín, Smart Milevsko + Strategie města, příklad Uherské Hradiště
- Východiska
- Příběh jednoho města
- **SUMP 2.0. - tři pilíře nové metodiky SUMP 2.0. (SUMP 1.0. je má také)**
 - **TÉMA: Dopravní infrastruktura služby**
 - **PATRON: Komunikační plán**
 - **VIZE: Strategický plán**

OPAKOVÁNÍ: METODIKA SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



Metodika SUMP 2.0.

nejen pro malá města

P.S. Co znamená v evropském měřítku malé město?

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

› Naše obec je našim domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma - my, naše děti i rodiče.



Pracovní verze 1

pracovní podklad pro webinář na 30. 04. 2020

Číslo projektu: TL02000400

Název projektu: MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility.

Metodika SUMP 2.0.

Strana 1 z 127

- 1. TÉMA:** Dopravní infrastruktura a služby
- 2. PATRON:** Komunikační plán a osvěta společnosti
- 3. VIZE:** Strategické plánování

Více: <https://www.akademiamobility.cz/shrnuti>

OPAKOVÁNÍ: METODIKA SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



1. Dopravní infrastruktura a služby

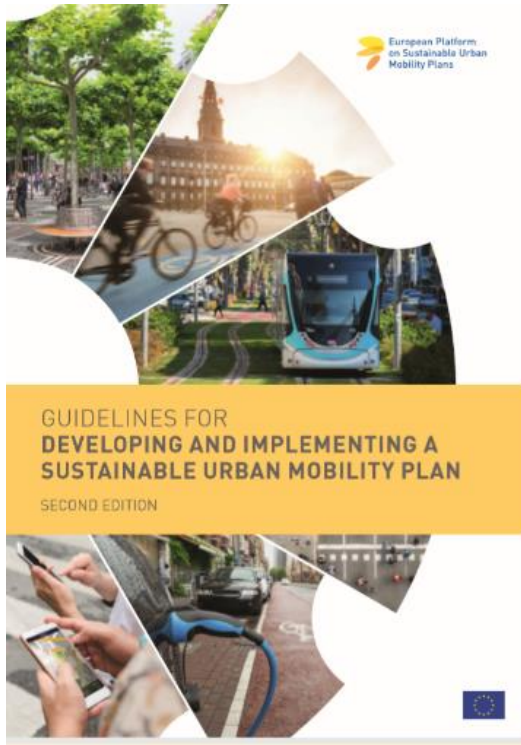
2. Komunikační plán a osvěta společnosti
3. Strategické plánování

Existuje svým způsobem jedno „dopravního menu“ a záleží jen na městech, do jaké hloubky jednotlivá témata chtějí a potřebují řešit. Jedná se o tato typová opatření:

1. **Funkčnost veřejné dopravy, řešení její dostupnosti**, včetně na sebe navazujících, vzájemně se doplňujících jednotlivých druhů dopravy – příloha 5.1. a také <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
2. **Odklonění, či řešení transitní dopravy**, aneb plánuje se vybudovat obchvat, který může ovlivnit realizace dalších navazujících opatření: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>
3. **Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu**: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
4. **Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu** (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť): <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>
5. **Podpora čisté mobility**, dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony, rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky, podpora nabíjecích stanic pro elektromobily: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
6. **Nové služby mobility, inovativní přístupy, citylogistika, telematika**. Big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

PŘEKVAPIVÁ VSUVKA:

Aktivita 2.2. Propojte s dalšími procesy plánování



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/2.4.-moznost-externi-pomoci>

Struktura návrhové části podrobně						
Struktura Návrhové části 2021 – 2027						
A. Ekonomika a inovace	B. Vzdělávání a zaměstnanost	C. Životní prostředí a technická infrastruktura	D. Zdravotnictví a sociální služby	E. Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura	F. Sport, kultura a cestovní ruch	G. Veřejná správa, řízení rozvoje a bezpečnost
A.1 Zlepšení podmínek pro podnikání A.1.1 Zlepšit podmínky pro podnikání a rozvoj malých a středních firem	B.1 Zajištění kvality vzdělávání a uplatnitelnosti absolventů B.1.1 Zajistit kvalitu a rovnou přístupnost ke vzdělávání na všech stupních B.1.2 Zvýšit uplatnitelnost absolventů na trhu práce	C.1 Snižování negativních dopadů lidské činnosti na životní prostředí C.1.1 Chránit zdroje vody a zajistit znečištění vod C.1.2 Pokračovat ve snižování produkce emisí značkových látek ze stacionárních mobilních zdrojů C.1.3 Snižovat emise skleníkových plynů C.1.4 Zajistit energetickou bezpečnost kraje a zvyšovat energetickou a surovinovou efektivitu hospodářství C.1.5 Sanovat lokality starých ekologických zátěží, a pokud je to možné využít k nové výstavbě přednostně plochy brownfields C.1.6 Realizovat protihlukové opatření	D.1 Optimalizace systému zajišťování zdravotní péče D.1.1 Zlepšovat dostupnost, kvalitu a návaznost zdravotní péče pro všechny skupiny obyvatel D.1.2 Modernizace psychologické péče a její deinstucionalizace D.1.3 Podpora preventivních aktivit v oblasti zdraví D.1.4 Udržet lékařskou péči jako významnou aktivitu na území kraje	E.1 Dobudování a modernizace silniční infrastruktury E.1.1 Zlepšit napojení na ostatní regiony ČR E.1.2 Zlepšit a zabezpečit silniční komunikaci E.2 Rozvoj dalších modů dopravy v návaznosti na rozvoj cestovního ruchu E.2.1 Modernizovat hlavní regionální železniční trať E.2.2 Zlepšit podmínky pro vodní dopravu a rozvoj regionálních loďstev v návaznosti na rozvoj cestovního ruchu E.2.3 Zlepšit podmínky pro multimodální dopravu	F.1 Zlepšení podmínek pro kulturní, sportovní a volnočasové aktivity F.1.1 Zajistit podmínky pro realizaci a rozvoj kulturních aktivit F.1.2 Zajistit podmínky pro rozvoj výkonnostního sportu F.1.3 Zajistit nabídku sportovních příležitostí pro širokou veřejnost F.2 Péče o kulturní dědictví F.2.1 Uchovat kulturní dědictví a rozvíjet péči o památky F.2.2 Zajistit podmínky pro činnost a rozvoj sbírkotvorných a paměťových institucí F.3 Rozvoj cestovního ruchu F.3.1 Zvýšit konkurenceschopnost turistické nabídky F.3.2 Rozvinout destinační management a marketing F.3.3 Zvýšit ekonomicky výrazem cestovního ruchu (zejména v ekonomicky slabých oblastech kraje) F.3.4 Lépe využít nárazní potenciál Jeseníků F.3.5 Podporovat rozvoj cestovního ruchu mimo zvláště chráněná území a mimo hlavní turistickou sezónu v rámci snahy o rozptýlení ČR	G.1 Efektivní fungování krajského úřadu a organizací zřizovaných krajem G.1.1 Optimalizovat procesy v rámci krajského úřadu a rovněž ve vztahu příslušným organizacím kraje G.1.2 Zefektivnit využívání finančních lidských zdrojů G.1.3 Zvýšit intenzitu komunikací s vnějšími subjekty a zvýšit povědomí o činnosti krajského úřadu G.2 Plánování a řízení rozvoje kraje G.2.1 Rozvíjet systém plánování rozvoje kraje G.2.2 Zajistit plánování na nadobecní úrovni (svazky obcí, MAS a strategie CLLD, strategie ITI) G.2.3 Zlepšit strategické plánování na úrovni obcí G.2.4 Podpořit cílený/integrovaný rozvoj hospodářský a sociální ohrožených území G.3 Rozvojové spolupráce G.3.1 Posílit koordinaci rozvojových činností G.3.2 Zvýšit využití potenciálů svazků obcí a MAS G.3.3 Zvýšit efektivnost zahraniční spolupráce kraje G.4 Rozvoj krizového řízení a integrovaného záchranného systému G.4.1 Zvýšit intenzitu řízení IZS a procesů krizového řízení G.4.2 Zvýšit bezpečnost obyvatel
A.2 Posílení inovačního ekosystému a investic A.2.1 Podpora inovačního ekosystému a transferu technologií A.2.2 Přilákat nové investice vyšší přidanou hodnotou	B.2 Podpora zaměstnanosti a rovných příležitostí na trhu práce B.2.1 Zvýšit počet kvalifikovaných uchazečů a nabídky pracovních míst B.2.2 Zlepšit podmínky pro zaměstnanost osob znevýhodněných na trhu práce	C.2 Zavedení prvků cirkulární ekonomiky a zefektivnění odpadového hospodářství C.2.1 Postupně zavést prvky cirkulární ekonomiky v kraji C.2.2 Omezit produkci komunálních odpadů C.2.3 Omezit skládkování odpadů C.2.4 Zvýšit materiálové a energetické využití odpadů	D.2 Zvalitřování a rozvoj sítě sociálních služeb D.2.1 Udržet systém sociálních služeb a jejich kvalitu D.2.2 Optimalizovat síť sociálních služeb	E.3 Zvalitřování dopravní obsluhy území E.3.1 Zkrátit dobu dojezdu do center zaměstnanosti E.3.2 Zlepšit počet osob využívajících veřejnou dopravu	F.4 Zlepšení podmínek pro nemotorovou dopravu F.4.1 Zlepšit podmínky pro cyklo dopravu F.4.2 Zvýšit bezpečnost chodců a cyklistů	G.4 Rozvoj krizového řízení a integrovaného záchranného systému G.4.1 Zvýšit intenzitu řízení IZS a procesů krizového řízení G.4.2 Zvýšit bezpečnost obyvatel
A.3 Rozvoj smart regionu A.3.1 Podpora digitalizace ekonomiky a veřejných služeb	C.3 Zvyšování energetických úspor C.3.1 Snižit energetickou náročnost (veřejných) budov C.3.2 Optimalizovat hospodářství s energiemi C.3.3 Zvýšit využití obnovitelných zdrojů energie v energetickém mixu kraje	C.4 Adaptace na dopady klimatické změny C.4.1 Adaptovat krajinu na dopady změny klimatu C.4.2 Zvýšit ekologickou stabilitu krajiny C.4.3 Zajistit připravenost ke zvládnutí mimořádných událostí spojených s klimatickou změnou	D.3 Zmírňování sociálního vyloučení D.3.1 Minimalizovat počet obyvatel ohrožených sociálním vyloučením D.3.2 Omezit výskyt sociálně vyloučených lokalit D.3.3 Zvýšit kapacity a dostupnosti sociálního bydlení	E.4 Zlepšení podmínek pro nemotorovou dopravu E.4.1 Zlepšit podmínky pro cyklo dopravu E.4.2 Zvýšit bezpečnost chodců a cyklistů	G.5 Ochrana přírody a péče o krajinu G.5.1 Uchovat přírodní bohatství kraje G.5.2 Předcházet narušení krajinného rázu G.5.3 Podporovat obnovu lesů G.5.4 Podpora tájmové činnosti (např. environmentálně orientovaných NNO) přispívající k zachování různorodosti přírody a ochrany krajiny	G.5 Ochrana přírody a péče o krajinu G.5.1 Uchovat přírodní bohatství kraje G.5.2 Předcházet narušení krajinného rázu G.5.3 Podporovat obnovu lesů G.5.4 Podpora tájmové činnosti (např. environmentálně orientovaných NNO) přispívající k zachování různorodosti přírody a ochrany krajiny

RADA PRO MĚSTA, KTERÁ PŘIPRAVUJÍ SUMP

Aktivita 2.4. Zvažte možnosti externí pomoci



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/2.4.-moznost-externi-pomoci>

Příklady úkolů, které mohou vyžadovat externí pomoc

Úkol

Příprava, organizování a propagace akcí, podobně jako dokumentování a analýzy výstupů, které vzejdou z diskuzí souvisejících se zapojením veřejnosti a zainteresovaných subjektů.

Komunikace s veřejností

Analýza stavu mobility včetně sběru dat

Školení ke specifickým aktivitám

Právní poradenství

Detaily

Nároky, které jsou kladeny na administrativní činnost v rámci kvalitně vedených participačních aktivit, by neměly být podceňovány. Například revidování komentářů bývá prováděno ručně, což je značně časově náročné, a především při online participačních aktivitách musí úřady zvládnout vysoký počet reakcí (více než 1000 komentářů není neobvyklé číslo). Angažování neutrální osoby jako facilitátora může přispět k minimalizaci konfliktů (i těch z minulosti) a k lepší spolupráci v konstruktivní atmosféře.

Komunikační aktivity jako psaní atraktivních zpráv pro tisk a internet, případně pro veřejnost (např. na téma strategie mobility a SUMP), pomoc na sociálních sítích (které mohou zaznamenat značný počet komentářů) a pořizování profesionálních fotek v průběhu akcí. Může jít buď o kompletní analýzu, nebo jen odborné dílčí úkoly nebo oblasti, které jde obvykle snadno vyčlenit (např. analýza kvality cyklistické infrastruktury, sběr dat u hustotě provozu motorové dopravy, analýza pěší dopravy, realizace průzkumu v domácnostech, nastavení dopravního modelu atd.)

Školení může pomoci úřadům k větší soběstačnosti v rámci celého procesu SUMP. Pokud například město používá nějaký dopravní model, je výhodné, když osoba uvnitř příslušného úřadu umí s modelem pracovat, a to i tehdy, když za tuto práci zodpovídá externí konzultant. V zemích, kde existuje závazný právní rámec ke zmírnění rizika soudního napadení SUMP.

TÉMA 1: FUNKČNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY, ŘEŠENÍ JEJÍ DOSTUPNOSTI



Analýza: Hodonín

902 Městská doprava v Hodoníně

755602 Bažantnice,penzión-žel.st.-EHO-Nesyt,farma
Zajišťuje: ČSAD Hodonín a.s., Brněnská 3883/48, 69501 Hodonín,tel.518 344 490, informace 518 321 028, 518 321 836

SEZNAM ZASTÁVEK	pracovní dny	soboty	neděle a svátky
žel.st.	5 15 15		
	6		
Rodinova	7 05		
	8		
	9		
Masarykovo nám..pojišťovna	10 05		
	11		
	12		
	13 50		
	14 50 15		
	15 50		

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky IDS JMK www.idsjmk.cz
ČSAD Hodonín a.s. přijme řidičky / řidiče. Nástup možný šlovcí, nebo po dohodě. Kontakt: 518 304 424 / 425.
Řidičský a profesní průkaz vám zaplatíme. Možnost rozšíření jízny ze skupiny C na skupinu D.
nejezdě 23.12.19, 27.12.19, 30.12.19, 31.12.19

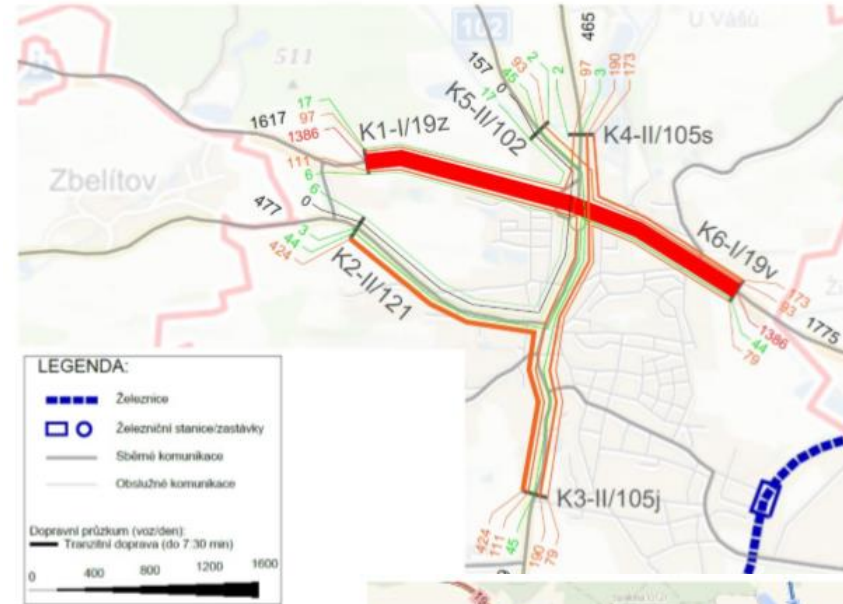
Analýza: Milevsko



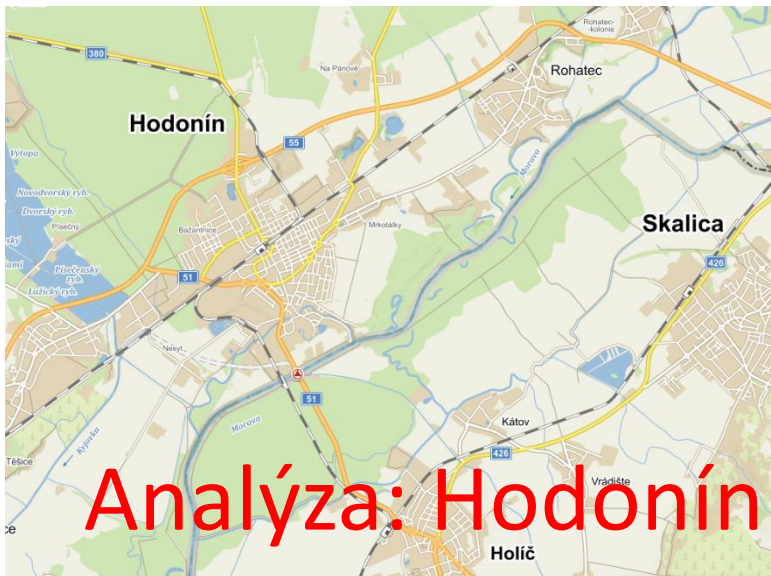
TÉMA 2: ODKLONĚNÍ, ČI ŘEŠENÍ TRANSITNÍ DOPRAVY



Partnerství
pro městskou
mobilitu



Analýza: Milevsko



Obrázek 8.1: Tranzitní doprava (v



Více: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU

Řešení cykloobousměrek



Partnerství
pro městskou
mobilitu

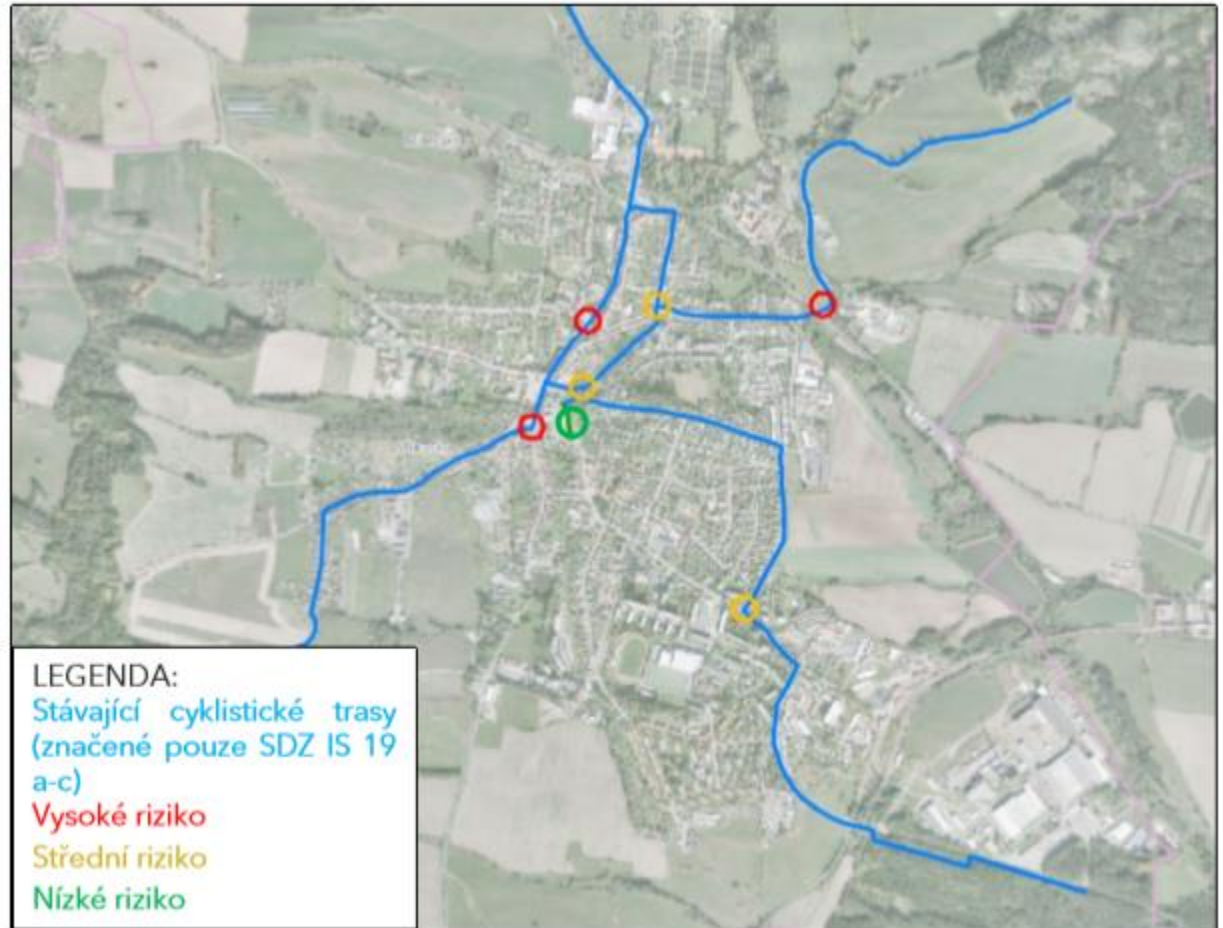


Zklidněné zóny



Analýza: Hodonín

Analýza: Milevsko

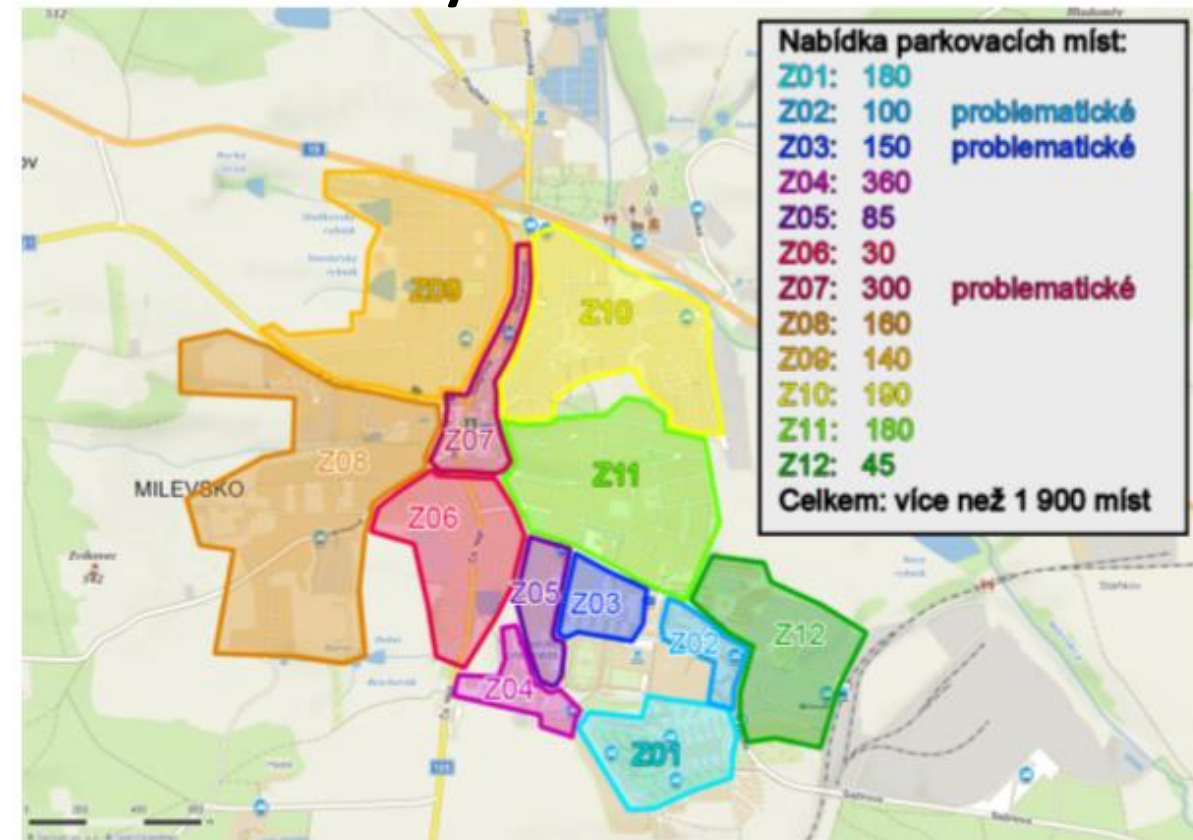


TÉMA 4: DOPRAVA V KLIDU

Analýza: Hodonín



Analýza: Milevsko



TÉMA 5: ČISTÁ MOBILITA



Čistá mobilita

Elektromobilita, čistá vozidla



Nízkoemisní zóny



TÉMA 6: NOVÉ SLUŽBY

Chceme pomáhat zprostředkovávat dobré, inovativní nápady

Stránka jen o tom, jakými novými dopravními prostředky se můžeme pohybovat a jaké nové dopravní služby můžeme využívat. A moderní technologie nám v tom mohou pomáhat.

Autonomní vozidla



Chytré technologie



Městská logistika a přeprava
zboží



Sdílení aut a jízdních kol



Obrázek 12.14: Příklad systému Bike sharing s pevnými stanovišti v Madridu [lifemadrid.com]

BALÍČEK: DESIGN ULICE

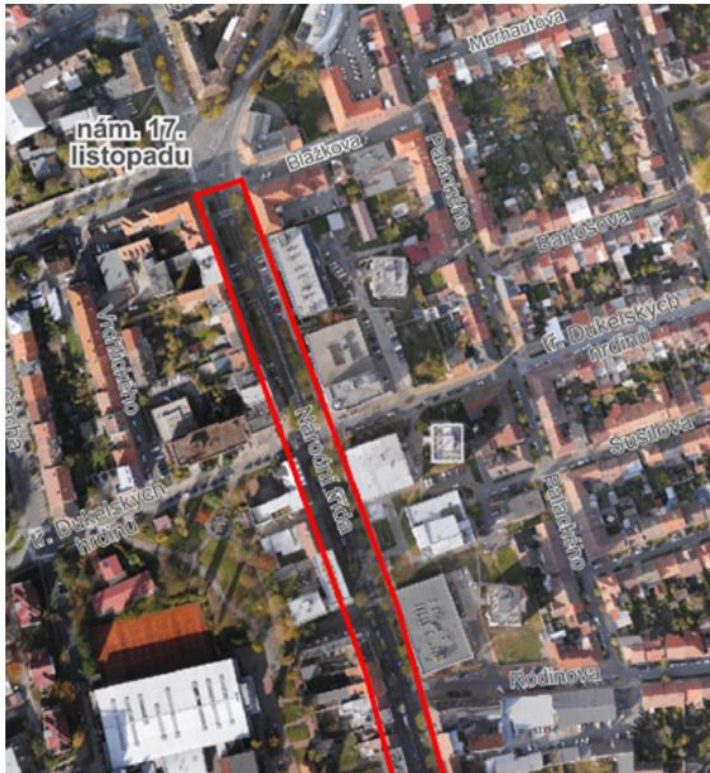


Více: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

BALÍČEK: DESIGN ULICE

Příloha č. 2:

- Trasa A – ochranné pruhy pro cyklisty v Národní třídě po obou stranách komunikace s vytvořením odbočovacích pruhů pro cyklisty (od náměstí 17. listopadu po křižovatku Národní třída x Štefánikova)
- Návaznost cyklistických opatření byla konzultována se společností SUS JMK, která řeší správu státních komunikací, z důvodu návaznosti cykloopatření na ul. Úprkova a Brněnská. Bylo doporučeno ze straky SUS JMK zpracovat návrh vytvoření cykloopatření městem a zkoordinovat projekt s jejich požadavky a připomínkami.



TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Analýza, návrh, nebo implementace? Hodonín

ZÁKLADNÍ ROZDĚLENÍ:

A. Stavebně technická opatření na komunikační síti města spojená s jejich obnovou, či rekonstrukcí a doplněná opatřeními pro cyklisty

1. Trasa A – rekonstrukce ulice Brněnské s vyhrazenými pruhy pro cyklisty
2. Trasa A – rekonstrukce křižovatky Dvořákova-Národní třída
3. Trasa B - rekonstrukce ulice Měšťanská s ochrannými pruhy pro cyklisty
4. Trasa B – rekonstrukce ulice Na Výhoně-Pánovská
5. Trasa C – rekonstrukce křižovatky Bří Čápků-Velkomoravská včetně odpovídajících opatření pro cyklisty
6. Trasa Dvořákova – rekonstrukce ulice doplněná opatřeními pro cyklisty

B. Stavebně technická opatření směřující k budování samostatných chráněných cest pro cyklisty

1. Trasa A – sjezd z ulice Anenské do ulice Sadové
2. Trasa B - stezka pro pěší a cyklisty podél křižovatky Měšťanská-Štefánikova v návaznosti na rekonstrukci ulice Měšťanské
3. Trasa B – Úprava křížení stezky pro pěší a cyklisty v prostoru křižovatky Měšťanská-Dukelských hrdinů
4. Trasa B – realizace stezky pro pěší a cyklisty podél ulice Měšťanské v úseku Brandlova-Na Výhoně
5. Trasa B – realizace podjezdu pod I/55 ve směru na Ratiškovice
6. Trasa B – oprava účelové komunikace do Ratiškovic jako chráněné cesty pro cyklisty
7. Trasa C – realizace chybějícího úseku cyklostezky podél silnice na Lužice včetně bezpečného přejezdu ulice Velkomoravské
8. Trasa C – realizace stezky pro pěší a cyklisty podél ulic Velkomoravské (severní strana)
9. Trasa C – realizace úseku cyklostezky Velkomoravská-Obchodní
10. Trasa C – úprava křižovatky Obchodní-Dvořákova

11. Trasa C – napojení třídy Dukelských hrdinů na stezku podél ulice Měšťanská
12. Trasa D – realizace navržených úprav stezky pro pěší a cyklisty na třídě Bří Čápků a Družstevní čtvrti
13. Trasa D – úprava napojení stezky na ulici U Přejezdu
14. Trasa E – realizace stezky podél silnice I/55 včetně křížení s ulicí Brněnskou
15. Trasa F – realizace stezky podél staré Moravy včetně lávky přes řeku v prodloužení Očovské, resp. Okružní
16. Trasa G – realizace chybějících úseků stezky pro pěší a cyklisty včetně přemostění ramene Staré Moravy (pokud nebude zrealizována v rámci trasy F)
17. Bodové závady H – lávka přes I/55 v prostoru ZOO
18. Bodové závady H – obnova přímého napojení z ulice Erbenové na stezku podél ulice Lipová alej
19. Bodové závady H – úprava prostoru křižovatky Dvořákova Bratislavská ve smyslu dobudování chybějících napojení na existující trasy
20. Bodové závady H – napojení stezky podél ulice Brněnské na přechod z ulice Cihlářské
21. Bodové závady H – legalizace průjezdu cyklistů podchodem pod nádražím označením C7 s E13 s povoleným vjezdem cyklistů a informační dbát zvýšené ohleduplnosti
22. Bodové závady H – nasvětlení podchodu pod nádražím
23. Bodové závady H – vybavení podchodu zrcadly
24. Bodové závady H – křížení trasy v Sadové s Velkomoravskou
25. Bodové závady H – lávka Vančurova – napojení rozvojové plochy Na Výhoně na ZŠ Vančurova

C. Dopravně organizační opatření na realizaci liniových opatření pro cyklisty na existující komunikační síti města včetně případných lokálních stavebních úprav

1. Trasa A – vyznačení vyhrazených pruhů pro cyklisty na ulici Brněnské mimo rekonstruovaný úsek

2. Trasa A – ochranné pruhy pro cyklisty v Národní třídě (variantně zjednosměrnění s vyhrazeným BUS/cyklo pruhem v protisměru)
3. Trasa A - zjednosměrnění ulice Národní třída v prostoru kolem budovy radnice s umožněním průjezdu cyklistů v obou směrech
4. Trasa A - vyznačení vyhrazených/ochranných pruhů na ulici Bratislavská
5. Trasa B - ochranné pruhy pro cyklisty v ulici Dobrovolského
6. Trasa C – ochranné pruhy pro cyklisty v ulici Obchodní
7. Trasa D – obnova vyhrazených pruhů pro cyklisty v ulici Bří Čápků
8. Trasa Dvořákova – realizace liniových opatření pro cyklisty v chybějící části ulice
9. Trasa Velkomoravská-Štefánikova - vyznačení liniových opatření pro cyklisty na průtahu silnice II/423

D. Dopravně organizační opatření na podporu zklidnění dopravy v obytných územích města

1. Vyznačení zóny 30 v prostoru ulic kolem Mírového náměstí
2. Vyznačení zóny 30 v prostoru sídliště Bažantnice
3. Vyznačení zóny 30 v prostoru sídliště Jihovýchod

E. Dopravně organizační opatření směřující k umožnění obousměrného průjezdu cyklistů zklidněným územím ve vtypovaných koridorech

1. Trasa C – vyznačení obousměrného průjezdu pro cyklisty v ulici Dukelských hrdinů
2. Sv.Čecha - vyznačení obousměrného průjezdu pro cyklisty v ulici
3. Sportovní – vyznačení obousměrného průjezdu pro cyklisty v ulici
4. Skacelova – vyznačení obousměrného průjezdu pro cyklisty v ulici, výměna SDZ B1 za B11

F. Dopravní infrastruktura/městský mobiliář

1. plošné rozmístění stojanů na kola po městě přednostně kolem veřejně přístupných budov (úřady, školy, autobusové nádraží, nákupní centra...)

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU

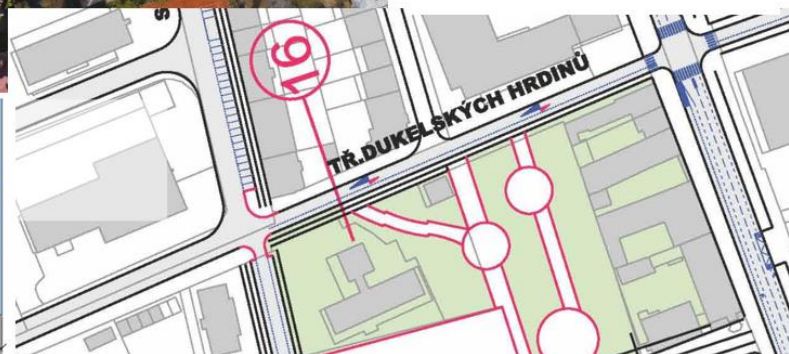
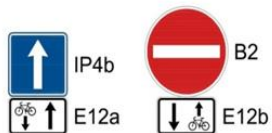


Partnerství
pro městskou
mobilitu

Příloha č. 1:



- Trasa C – vyznačení obousměrného průjezdu pro cyklisty v ulici Dukelských hrdinů v úseku od Národní třídy po ulici Sv. Čecha
- Navazující na připravovaný projekt průjezdnosti cyklistů ul. Dukelských hrdinů
- Na komunikaci vznikne omezení rychlosti na 30 km/hod; na koncích ulice bude osazeno dopravní značení povolující průjezd cyklistů obousměrně



Příloha č. 3:



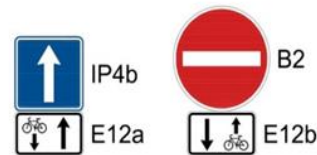
- Trasa C – práce na studii stezky po severní straně ulice Velkomoravské na okraji lesů v majetku města Hodonína
- Trasa byla konzultována s projektanty Příměstského lesa Bažantnice z důvodu biologického průzkumu území se sdělením, že v území plánované stezky se nachází převážně akátové porosty a tedy zřejmě nic hodnotného, co by mohlo záměr ohrozit.
- Trasa byla taktéž konzultována s RSD Brno a to s ohledem na možnou výstavbu obchvatu města, v rámci které bylo počítáno i s úpravou odbočení na Lužici. Z uvedeného důvodu bude nutné drobné odsunutí plánovaného přechodu dále od tohoto odbočení.

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU



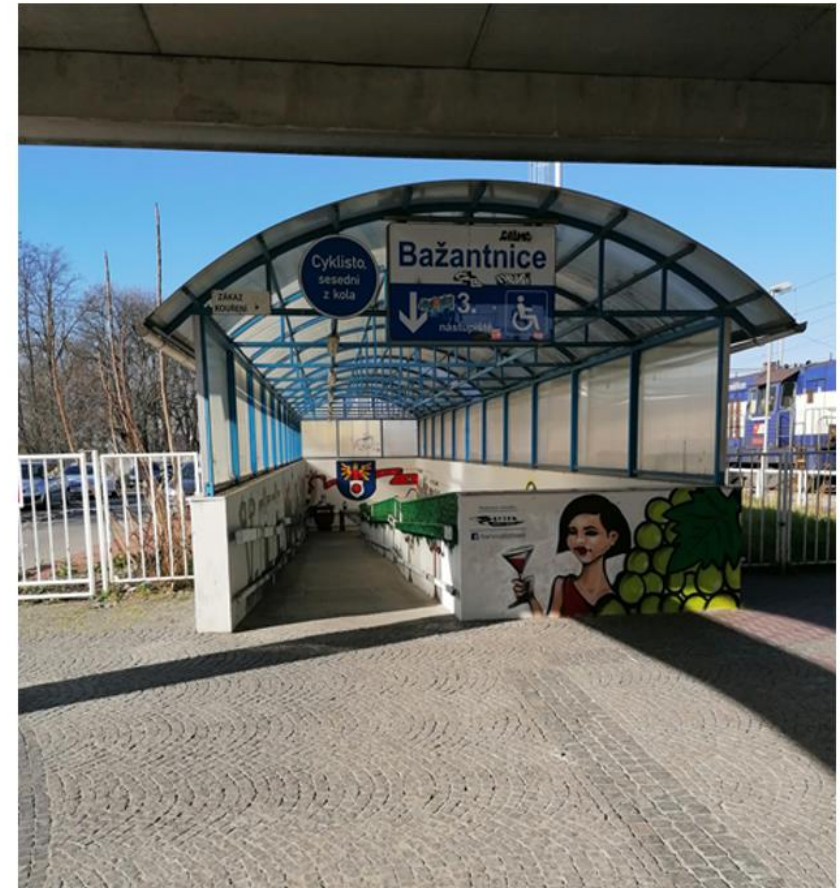
Partnerství
pro městskou
mobilitu

Příloha č. 4:



Příloha č. 5:

- Legalizace průjezdu cyklistů podchodem pod nádražím
 - Vybavení podchodu zrcadly

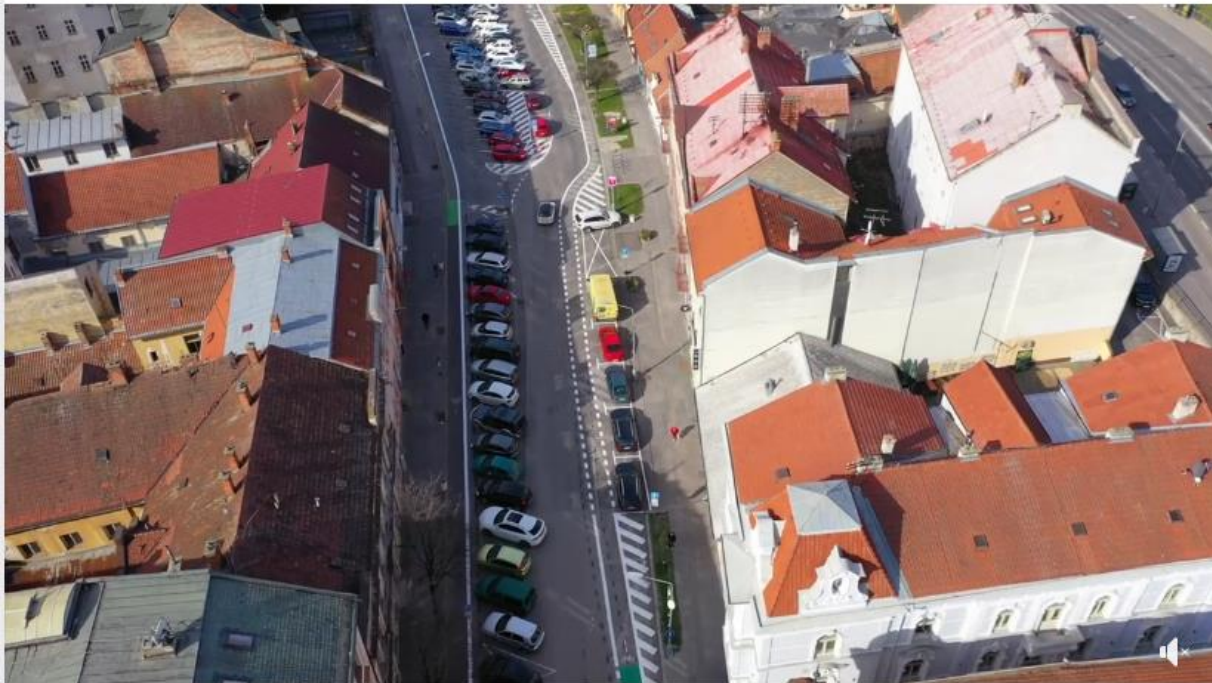


Více: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU

Palackého ulica v Trenčine

Včera sme navštívili Trenčín, ktorý viacerými aktivitami ukazuje, že to s podporou ud... Zobrazit víc



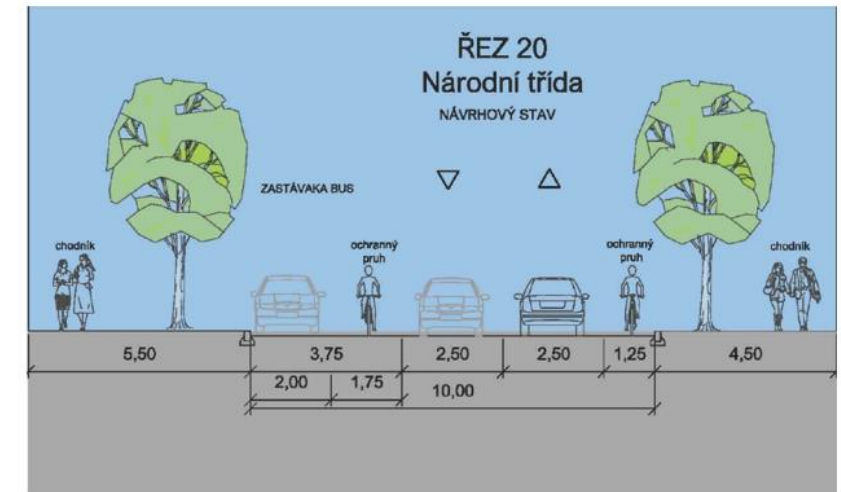
To se mi líbí Okomentovat Sdílet

Jan Rohac, Aleš Bakoš a 172 dalším · 8 komentářů

Dnes: <https://www.facebook.com/watch/?v=282478696089526>

ZNAČENÍ OCHRANNÉHO CYKLOPRUHU

- Dopravním značením se ochranný cyklopruh liší od vyhrazeného tím, že:
 - nikdy nemá svislé dopravní značení,
 - je vyznačen slabší čarou s drobnějším přerušováním,
 - nikdy není červeně podbarven.
- Rozdíl je i v šířce zbývající části vozovky pro motorová vozidla – ta má v případě ochranného cyklopruhu zpravidla 2,5 až 2,75 metru, zatímco u vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty je to zpravidla 3,0 či 3,25 metru nebo i více.



Návrh Národní Třídy v Hodoníně

Více: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>

SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



1. Dopravní infrastruktura a služby
- 2. Komunikační plán a osvěta společnosti**
3. Strategické plánování

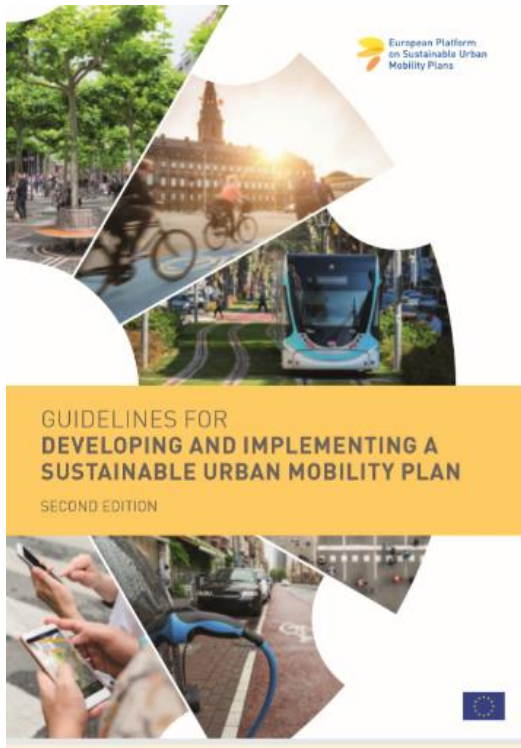


Existuje svým způsobem jedno „dopravního menu“ a záleží jen na městech, do jaké hloubky jednotlivá témata chtějí a potřebují řešit. Jedná se o tato typová opatření:

1. **Funkčnost veřejné dopravy, řešení její dostupnosti**, včetně na sebe navazujících, vzájemně se doplňujících jednotlivých druhů dopravy – příloha 5.1. a také <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
2. **Odklonění, či řešení transitní dopravy**, aneb plánuje se vybudovat obchvat, který může ovlivnit realizace dalších navazujících opatření: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>
3. **Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu**: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
4. **Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu** (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť): <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>
5. **Podpora čisté mobility**, dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony, rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky, podpora nabíjecích stanic pro elektromobily: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
6. **Nové služby mobility, inovativní přístupy, citylogistika, telematika**. Big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

VYTVOŘTE KOMUNIKAČNÍ PLÁN

Aktivita 1.4. Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných partnerů



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/1.4.-zajeni-verejnosti-a-partneru>

SC 1. PARTICIPACE VEŘEJNOSTI

O 1.1. KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE

Dovednost města komunikovat svým občanům základní otázky rozvoje dopravní infrastruktury a mobility obecně je jedním z pilířů změny dopravního chování s cílem zajištění udržitelné dopravy. Společně s dostupnými službami a optimální dokončenou páteří infrastrukturou pro všechny zásadní módy dopravy na území tvoří jádro řešení udržitelné dopravy jako takové, vizte diagram níže (Obrázek 12.1) - můžeme rovněž přepsat jako **Co** (Osvěta), **Jak** (Služby), **Na čem/čím** (Infrastruktura). V diagramu můžeme termín **Osvěta** nahradit spoustou termínů založených na stejné myšlence: **Participace, Komunikace, Spolupráce, Naslouchání, Porozumění, ...**



Obrázek 12.1: Pilíře udržitelné mobility (změny dopravního chování)

Pilíř osvěty následně musíme rozdělit na dvě roviny: **Krátkodobá** a **Dlouhodobá**. Hlavní body jsou zaneseny v diagramu níže (Obrázek 12.2). Tyto dvě roviny musejí být v rovnováze. Níže bude následovat rychlý přehled všech součástí.

Pokusme se vyhnout frázím



TVORBA KOMUNIKAČNÍHO MANUÁLU



■ KOMUNIKAČNÍ MANUÁL JAKO PROCES, NIKOLI VYTIŠTĚNÁ ZPRÁVA

☰ GwG webinar Jak se naučit poznat styly myšlení
15. 04. 2020 Blok 1 z 2

Stream

Práce v kurzu

Lidé

Zobrazit vaši práci

Kalendáře Google Složka kurzu na Disku

Všechna témata

1. Co jsou styly myš...

2. Logické úrovně v...

3. Rapport a kogniti...

4. Styly myšlení

Prezentace

Manuály

1. Co jsou styly myšlení a proč je dobré je znát



Co jsou styly myšlení

Upraveno 15. 4.



Úkol 1: Proč je důležité znát styly myšlení?

Termín odevzdání: 19. 4.



Proč je důležité znát styly myšlení

Upraveno 15. 4.



Úkol 2: Jak se dopracovat k frustraci

Termín odevzdání: 19. 4.

Přidáno 15. 4.

Zadáno

Stáhněte si kopii níže přiložené tabulky. Ve kterém z uvedených vzorců se poznáváte? Odpovězte - Ano, Ne, Často, Někdy. Vyplněnou tabulku odevzdejte prostřednictvím tlačítka vpravo (Vaše práce: Přidat nebo vytvořit).



Jak se dopracovat k frustraci
Tabulky Google

O čem bude řeč? Komunikace musí mít náplň, obsah



Příležitostné
otevření ulic



Změny
veřejného
prostoru



Výuka a
vzdělávání



Posílení
aktivní
mobility



Místa
krystalizace



Procesy
plánování a
propojení s
principy
SUMP

PŘÍKLAD Z PROJEKTU METAMORPHOSIS

Sousedské snídani

Graz: malé a nízkonákladové



PŘÍKLAD Z PROJEKTU METAMORPHOSIS

PLUS.MINUS – Tvořme veřejný prostor

Příklad 2: Větší a investičně náročnější



PŘÍKLAD Z PROJEKTU METAMORPHOSIS

PLUS.MINUS – Vytváříme společně prostor

Záměr:
Proměna parkoviště v komunitní prostor

Opatření:
uzavření parkoviště na 10 dní
společná výstavba dřevěné instalace a aktivní využití místa

KOMUNIKACE = JEDINEČNOST MĚST

- PROČ NEVYUŽÍT MÍSTNÍCH ZVYKŮ?

UHERSKÉ HRADIŠTĚ

SLAVNOSTI VÍNA



KOMUNIKACE POTŘEBUJE PATRONA



Představujeme CityChangers



*„Cesta do práce nebo do školy
nemusí být nutné zlo a ztráta času.“*

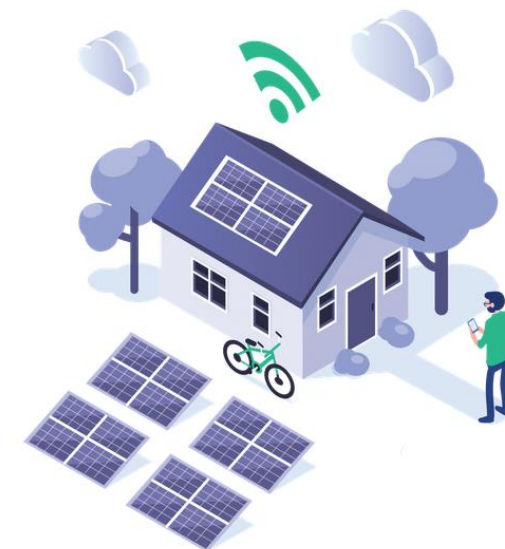
Tomáš Hradil, starosta Krnova

Proč jsem podepsal výzvu
CityChangers?

Čtěte na www.dobramesta.cz

Můžete se také připojit ke společné výzvě za udržitelnou mobilitu a přihlásit se tak k **Evropskému týdnu mobility 16. - 22. 9. 2020.**

Měníme města.
Jsme **CityChangers.**



<https://www.dobramesta.cz/novinky/1093/starosta-mesta-krnova---signatar-vyzvy-citychangers-2030>

KOMUNIKACE POTŘEBUJE PATRONA



STAROSTA MĚSTA LITOMYŠLE

DANIEL BRÝDL

V Litomyšli 07.01.2020

Vážené dámy, vážení pánové,

obracím se na Vás jako na majitelky a majitele nemovitostí, případně provozovatele obchůdků a služeb na Smetanově náměstí. Tato lokalita je k mé velké radosti živým srdcem Litomyšle. Záměrem stávajícího zastupitelstva je tomuto obchodnímu, kulturnímu a historickému centru města pomáhat. Vážíme si investic soukromníků do domů na náměstí a chceme ve spolupráci s Vámi řešit a vyřešit problémy, které Smetanovo náměstí trápí.

Kvůli tomu v minulosti vznikla komise Rady města Litomyšle Naše náměstí, v níž ve spolupráci s některými z Vás a odborníky řešíme, co jako město můžeme udělat. Níže si dovoluji stručně představit některá témata, kterými se zabýváme.

V roce 2020 připravujeme propagační kampaň, která má návštěvníkům Litomyšle ukázat cestu do Smetanova náměstí jako největšího „obchodního centra“ v regionu. Chceme tak podpořit místní soukromníky i turistický ruch. K propagaci chceme využít plochu na RC Kotelna a do budoucna i nové webové stránky.

Plánujeme další snižování vizuálního (reklamního) smogu a zavedli jsme změnu tržního řádu, díky které dojde k omezení vystaveného zboží pouze na jednu stranu podšíně. Vznikne nám volný prostor o šířce dva metry. Litomyšlané i turisté tak budou moci v klidu korzovat podloubím, prohlížet si nabízené zboží, ale zároveň bude podloubí průchodnější a vizuálně čistší. Na dodržování pravidel budou dohlížet dvě vyčleněné policistky z MP Litomyšl.

Po konzultaci s architektem Adamem Gebrianem a na základě příkladů ze zahraničí preferujeme (finančním zvýhodněním) v případě předzahrádek nábytek přímo na chodnicích, bez dřevěných podest či bez ohrádek – v tomto směru jsme změнили ceník záboru veřejného prostranství a zahrádky odpovídající těmto představám mohou být umístěny s 50% slevou ze stávajících cen záboru. Zároveň chceme požádat provozovatele, aby z estetických důvodů měli předzahrádky nikoli celoročně, ale pouze v turistické sezóně.

Na začátku roku také došlo ke změnám v parkování na náměstí. Obyvatelům centra a majitelům nemovitostí v historickém centru jsme i nadále připraveni poskytovat zvýhodněný parking, v případě ostatních preferujeme krátkodobé parkování, kdy si lidé mohou v klidu nakoupit, vyřídít vše potřebné a následně uvolnit místo dalšímu. Naší snahou je, aby se zejména lidé zaměstnaní v provozovnách naučili parkovat na záchytných parkovištích a na Smetanově náměstí tak byl nepřerušovaný provoz s nabídkou dostatečných parkovacích míst pro zákazníky a obyvatele této lokality. Parkování je možno od ledna platit také aplikací MPLA a do centra náměstí chceme umístit parkovací automat akceptující platební karty. V současné době neplánujeme omezení parkování na náměstí, po vybudování dálnice D35 bychom rádi využili stávajícího průtahu městem, kde mohou vzniknout na části silnice stovky nových



KOMUNIKACE POTŘEBUJE VIZUALIZACI

Revitalizácia Palackého ulice v Trenčíne



ZAČNĚTE S PŘÍPRAVOU ETM 2020

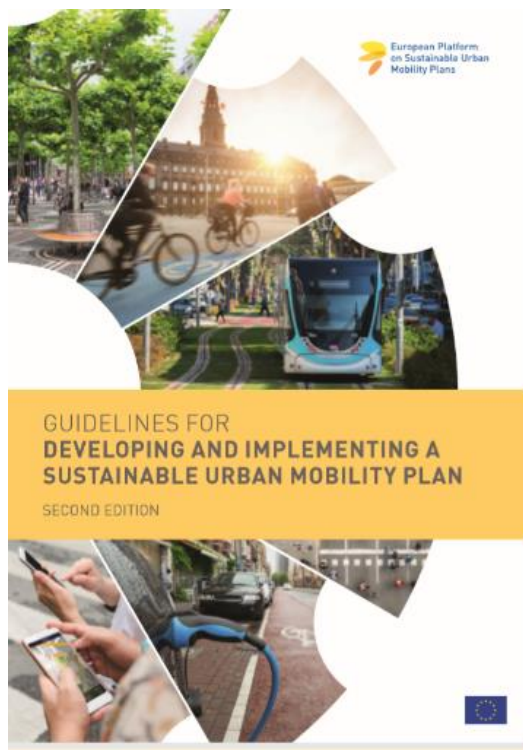
Aktivita 1.4. Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných partnerů

S. (sustainable)

U. (urban)

M. (mobility)

P. (plan)



Evropský týden mobility 2020

TÉMA: Zero-emission mobility for all
Bezemisní mobilita pro všechny

SLOGAN: Tvůj styl, tvoje volba!



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/1.4.-zajeni-verejnosti-a-partneru>

ZAČNĚTE S PŘÍPRAVOU ETM 2020

Aktivita 1.4. Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných partnerů

S. (sustainable)

U. (urban)

M. (mobility)

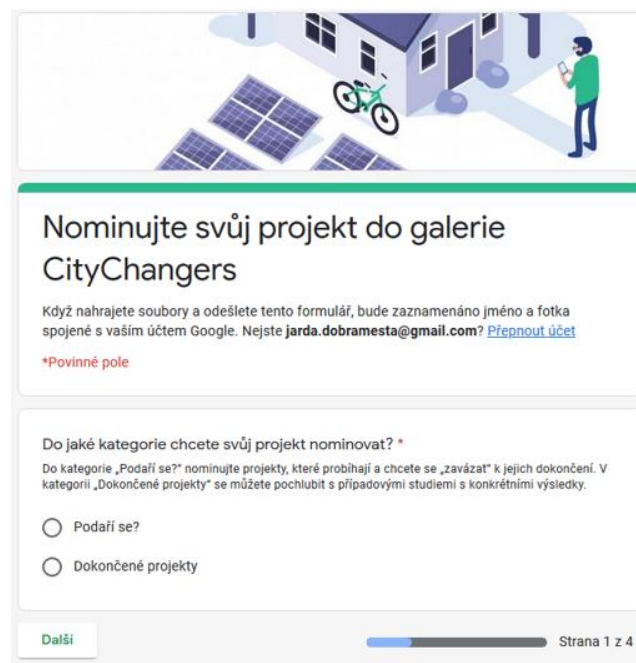
P. (plan)

Evropský týden mobility 2020, tak k jakým opatřením se zavážeme?



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/1.4.-zapojeni-verejnosti-a-partneru>



Nominujte svůj projekt do galerie CityChangers

Když nahrajete soubory a odešlete tento formulář, bude zaznamenáno jméno a fotka spojené s vaším účtem Google. Nejste jarda.dobremesta@gmail.com? [Přepnout účet](#)

*Povinné pole

Dokončené projekty

Název projektu *

Vaše odpověď

Stručný popis projektu *

Stručně popište, v čem váš projekt spočívá (maximálně 250 znaků).

Vaše odpověď

Problém *

Popište problém, který ve svém městě nebo své obci řešíte. Proč jste se rozhodli řešit zrovna tento problém? Vycházeli jste z nějakých dat nebo statistik?

Vaše odpověď

<http://citychangers.eu/>

ZAČNĚTE S PŘÍPRAVOU KOMUNIKAČNÍCH NÁSTROJŮ



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Aktivita 1.4. Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných partnerů

S. (sustainable)

U. (urban)

M. (mobility)

P. (plan)

PŘIPRAVUJEME VÝSTAVU, SPOLUPRACUJ S NÁMI NA JEJÍ PŘÍPRAVĚ



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/1.4.-zajeni-verejnosti-a-partneru>



NEBOJTE SE PŘIHLÁSIT K VÝZVĚ



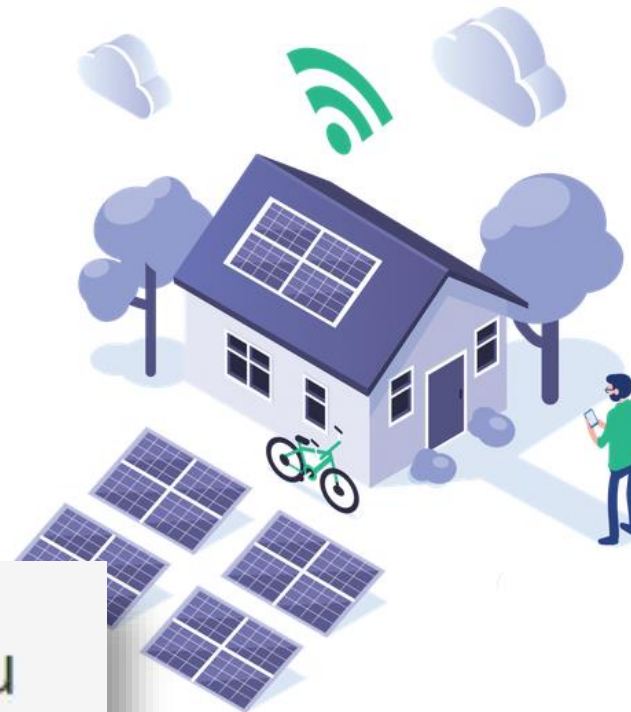
■ CITYCHANGERS 2030

NOMINUJTE:

**Měníme města.
Jsme CityChangers.**



Chci podepsat výzvu



Více: <https://www.dobramesta.cz/vyzva>
www.citychangers.eu

SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE

1. Dopravní infrastruktura a služby
2. Komunikační plán a osvěta společnosti
3. Strategické plánování

Smart City Hodonín – návrh v.1



Existuje svým způsobem jedno „dopravního menu“ a záleží jen na městech, do jaké hloubky jednotlivá témata chtějí a potřebují řešit. Jedná se o tato typová opatření:

1. **Funkčnost veřejné dopravy, řešení její dostupnosti**, včetně na sebe navazujících, vzájemně se doplňujících jednotlivých druhů dopravy – příloha 5.1. a také <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
2. **Odklonění, či řešení transitní dopravy**, aneb plánuje se vybudovat obchvat, který může ovlivnit realizace dalších navazujících opatření: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>
3. **Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu**: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
4. **Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu** (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť): <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>
5. **Podpora čisté mobility**, dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony, rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky, podpora nabíjecích stanic pro elektromobily: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
6. **Nové služby mobility, inovativní přístupy, citylogistika, telematika**. Big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

JE TŘEBA FUNGUJÍCÍ VNITŘNÍ TÝM

Lekce 6 - Vytvoření pracovních struktur

Cílem je navrhnout organizační strukturu a nutné kroky k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost realizace jednotlivých opatření. V podstatě se jedná o čtyři skupiny:

- 1) Vnitřní tým na městě, který vede koordinátor městské mobility, který spolupracuje s ostatními odbory s vazbou na dopravu a mobilitu. Je třeba určit vazby a úkoly k jednotlivým opatřením. Rovněž se stanovují finanční možnosti: <https://www.akademiamobility.cz/1-1-posouzeni-kapacit-a-zdroju>
- 2) Mezurezortní pracovní tým, který je složen řadou vnějších organizací, které mají ve své gesci dopravu a mobilitu, a to ať již přímo, ale i nepřímo (možná o tom ještě ani neví). Je třeba získat je ke spolupráci na přípravě a implementaci opatření: <https://www.akademiamobility.cz/1.2.-mezurezortni-tym>
- 3) Politici, nositelé myšlenek na veřejnosti. Právě oni by měli jít s kůží na trh a vést diskusi s občany. Samozřejmě vše by měly podložené kvalitním strategickým plánem, včetně kvalitních dat. Více: <https://www.akademiamobility.cz/1.3.-politicka-angazovanost>



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/lekce-6-pracovni-struktury>

Více: <https://www.akademiamobility.cz/lekce-6-pracovni-struktury>

PRACUJETE V ŠIRŠÍM ÚZEMÍM

Aktivita 2.1. Provedte posouzení požadavků na plánování a definujte geografický rozsah („funkční městský region“)

S. (sustainable)

U. (urban)

M. (mobility)

P. (plan)



Olomoucký kraj

Struktura návrhové části podrobně

Struktura Návrhové části 2021 – 2027						
A. Ekonomika a inovace	B. Vošřívání a zaměstnanost	C. Životní prostředí a technická infrastruktura	D. Zdravotnictví a sociální služby	E. Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura	F. Sport, kultura a cestovní ruch	G. Veřejná správa, řízení rozvoje a bezpečnost
<p>A.1 Zlepšování podmínek pro podnikání</p> <p>A.1.1 Zajištění podmínek pro podnikání v rozvojových a zvláštních zónách</p> <p>A.2 Podpora inovativního ekosystému a transferu technologií</p> <p>A.2.1 Podpora inovativního ekosystému a transferu technologií</p> <p>A.2.2 Podpora inovativního ekosystému a transferu technologií</p> <p>A.3 Rozvoj smart regionu</p> <p>A.3.1 Podpora digitální ekonomiky a veřejných služeb</p>	<p>B.1 Zajištění kvality vošřívání a uplatnění dovedností</p> <p>B.1.1 Zajištění kvality vošřívání a uplatnění dovedností</p> <p>B.1.2 Zajištění kvality vošřívání a uplatnění dovedností</p> <p>B.2 Podpora zaměstnanosti a rozvoje příležitosti na trhu práce</p> <p>B.2.1 Podpora zaměstnanosti a rozvoje příležitosti na trhu práce</p> <p>B.2.2 Podpora zaměstnanosti a rozvoje příležitosti na trhu práce</p>	<p>C.1 Snížení negativních dopadů změny klimatu na životní prostředí</p> <p>C.1.1 Snížení negativních dopadů změny klimatu na životní prostředí</p> <p>C.1.2 Snížení negativních dopadů změny klimatu na životní prostředí</p> <p>C.2 Zajištění ekologické a energetické udržitelnosti</p> <p>C.2.1 Zajištění ekologické a energetické udržitelnosti</p> <p>C.2.2 Zajištění ekologické a energetické udržitelnosti</p> <p>C.3 Zajištění ekologické a energetické udržitelnosti</p> <p>C.3.1 Zajištění ekologické a energetické udržitelnosti</p> <p>C.3.2 Zajištění ekologické a energetické udržitelnosti</p> <p>C.4 Adaptace na dopady změny klimatu</p> <p>C.4.1 Adaptace na dopady změny klimatu</p> <p>C.4.2 Adaptace na dopady změny klimatu</p> <p>C.5 Ochrana přírody a péče o krajinu</p> <p>C.5.1 Ochrana přírody a péče o krajinu</p> <p>C.5.2 Ochrana přírody a péče o krajinu</p> <p>C.5.3 Ochrana přírody a péče o krajinu</p>	<p>D.1 Optimalizace systému zdravotnictví a sociálních služeb</p> <p>D.1.1 Optimalizace systému zdravotnictví a sociálních služeb</p> <p>D.1.2 Optimalizace systému zdravotnictví a sociálních služeb</p> <p>D.2 Zajištění dostupnosti sociálních služeb</p> <p>D.2.1 Zajištění dostupnosti sociálních služeb</p> <p>D.2.2 Zajištění dostupnosti sociálních služeb</p> <p>D.3 Zajištění dostupnosti sociálních služeb</p> <p>D.3.1 Zajištění dostupnosti sociálních služeb</p> <p>D.3.2 Zajištění dostupnosti sociálních služeb</p>	<p>E.1 Dobudování a modernizace silniční infrastruktury</p> <p>E.1.1 Dobudování a modernizace silniční infrastruktury</p> <p>E.1.2 Dobudování a modernizace silniční infrastruktury</p> <p>E.2 Rozvoj veřejné dopravy a multimodální dopravy</p> <p>E.2.1 Rozvoj veřejné dopravy a multimodální dopravy</p> <p>E.2.2 Rozvoj veřejné dopravy a multimodální dopravy</p> <p>E.3 Zajištění dostupnosti veřejné dopravy</p> <p>E.3.1 Zajištění dostupnosti veřejné dopravy</p> <p>E.3.2 Zajištění dostupnosti veřejné dopravy</p> <p>E.4 Zajištění dostupnosti veřejné dopravy</p> <p>E.4.1 Zajištění dostupnosti veřejné dopravy</p> <p>E.4.2 Zajištění dostupnosti veřejné dopravy</p>	<p>F.1 Zajištění podmínek pro rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.1.1 Zajištění podmínek pro rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.1.2 Zajištění podmínek pro rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.2 Péče o kulturní dědictví</p> <p>F.2.1 Péče o kulturní dědictví</p> <p>F.2.2 Péče o kulturní dědictví</p> <p>F.3 Rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.3.1 Rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.3.2 Rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.4 Rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.4.1 Rozvoj cestovního ruchu</p> <p>F.4.2 Rozvoj cestovního ruchu</p>	<p>G.1 Efektivní řízení veřejné správy a bezpečnost</p> <p>G.1.1 Efektivní řízení veřejné správy a bezpečnost</p> <p>G.1.2 Efektivní řízení veřejné správy a bezpečnost</p> <p>G.2 Podpora řízení rozvoje veřejné správy</p> <p>G.2.1 Podpora řízení rozvoje veřejné správy</p> <p>G.2.2 Podpora řízení rozvoje veřejné správy</p> <p>G.3 Rozvoj veřejné správy</p> <p>G.3.1 Rozvoj veřejné správy</p> <p>G.3.2 Rozvoj veřejné správy</p> <p>G.4 Rozvoj veřejné správy</p> <p>G.4.1 Rozvoj veřejné správy</p> <p>G.4.2 Rozvoj veřejné správy</p>

18

GOOD PRACTICE EXAMPLE

Kassel, Germany: Synchronised development of municipal and regional SUMP

Due to the dense interweaving of the regional transport network of Kassel and the surrounding area, the "SUMP Kassel 2030" was complemented with a regional mobility development plan. While the SUMP places emphasis on inner-city transport and traffic flows, the regional mobility development plan focuses on regional transport and accessibility. Both plans were synchronised in terms of content and spatial dimensions and a regional traffic model has been established as the basis for both plans. The common target set guides the development of measures and actions in both plans and sets the standards for subsequent evaluation. Both integrated action concepts contain a coordinated programme of measures for implementation.



Více:

<https://www.akademiamobility.cz/21-pozadavky-na-planovani>

PRACUJETE S VÍCE TÉMATY

Aktivita 2.2. Propojte s dalšími procesy plánování

S. (sustainable)

U. (urban)

M. (mobility)

P. (plan)

Vracíme se k aktivitě 1.2. Mezirezortní pracovní tým



Více:

<https://www.akademiemobility.cz/2.2.-propojeni-procesu-planovani>

Struktura návrhové části podrobně

Olomoucký kraj

Struktura Návrhové části 2021 – 2027

A. Ekonomika a inovace	B. Vzdělávání a zaměstnanost	C. Životní prostředí a technická infrastruktura	D. Zdravotnictví a sociální služby	E. Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura	F. Sport, kultura a cestovní ruch	G. Veřejná správa, řízení rozvoje a bezpečnost
<p>A.1 Zlepšení podmínek pro podnikání A.1.1 Zlepšit podmínky pro podnikání a rozvoj malých a středních firem</p> <p>A.2 Posílení inovačního ekosystému a investic A.2.1 Podpora inovačního ekosystému a transferu technologií A.2.2 Přilákat nové investice a zvýšit přidanou hodnotu</p> <p>A.3 Rozvoj smart regionu A.3.1 Podpora digitální ekonomiky a veřejných služeb</p>	<p>B.1 Zajištění kvality vzdělávání a uplatnitelnosti absolventů B.1.1 Zajistit kvalitu a rovnou příležitost ve vzdělávání na všech stupních B.1.2 Zvýšit uplatnitelnost absolventů na trhu práce</p> <p>B.2 Podpora zaměstnanosti a rovných příležitostí na trhu práce B.2.1 Zvýšit počet kvalifikovaných uchazečů a nabídky atraktivních pracovních míst B.2.2 Zlepšit podmínky pro zaměstnanost osob se zdravotním znevýhodněním na trhu práce</p>	<p>C.1 Snížení negativních dopadů lidské činnosti na životní prostředí C.1.1 Ochrana zdrojů vody a zámět meziúrovň v od C.1.2 Pokrácení ve snižování produkce emisí značkových látek ze stacionárního mobilních zdrojů C.1.3 Snížení emisí skleníkových plynů C.1.4 Zajištění energetickou bezpečnost kraje a zvýšení energetickou a surovinovou efektivitu hospodářství C.1.5 Snižovat lokality stávajících ekologických částeč, a pokud je to možné využít k nové výstavbě přednostně plochy brownfields C.1.6 Realizovat protihlukové opatření</p> <p>C.2 Zavedení prvku cirkulární ekonomiky a selekce odpadového hospodářství C.2.1 Podpora zavádění prvku cirkulární ekonomiky v kraji C.2.2 Omezit produkci komunálních odpadů C.2.3 Omezit skládkování odpadů C.2.4 Zvýšit mateřilové a energetické využití odpadů</p> <p>C.3 Zvyšování energetických úspor C.3.1 Snižit energetickou náročnost veřejných budov C.3.2 Optimalizovat hospodaření s energií C.3.3 Zvýšit využití obnovitelných zdrojů energie v energetickém mixu kraje</p> <p>C.4 Adaptace na dopady klimatické změny C.4.1 Adaptovat kraje na dopady změny klimatu C.4.2 Zvýšit ekologickou stabilitu krajiny C.4.3 Zajistit připravenost ke zvládnutí mimořádných událostí spojených s klimatickou změnou</p> <p>C.5 Ochrana přírody a péče o kraje C.5.1 Udržet přírodní hodnoty krajiny C.5.2 Předejít narušení krajinného rázu C.5.3 Podporovat obnovu lesů C.5.4 Podpora přírodních území (např. environmentálně orientovaných NNO) přispívajících zachování různorodosti přírody a ochrany krajiny</p>	<p>D.1 Optimalizace systému zajištění zdravotní péče D.1.1 Zlepšit dostupnost, kvalitu a návaznost zdravotní péče pro všechny skupiny obyvatel D.1.2 Modernizace psychiatrické péče a její deinstitutionalizace D.1.3 Podpora preventivních aktivit v oblasti zdraví D.1.4 Udržet lékařskou péči jako významnou aktivitu na území kraje</p> <p>D.2 Zvyšování a rozvoj sítě sociálních služeb D.2.1 Udržet systém sociálních služeb a jejich kvalitu D.2.2 Optimalizovat síť sociálních služeb</p> <p>D.3 Zmírnění sociálního vyloučení D.3.1 Minimalizovat počet obyvatel ohrožených sociálním vyloučením D.3.2 Omezit výskyt sociálně vyloučených lokalit D.3.3 Zvýšit kapacity a dostupnost sociálního bydlení</p>	<p>E.1 Dobudování a modernizace síťové infrastruktury E.1.1 Zlepšit napojení na ostatní regiony ČR E.1.2 Zlepšit stav a bezpečnost síťových komunikací</p> <p>E.2 Rozvoj dalších módů dopravy v návaznosti na rozvoj cestovního ruchu E.2.1 Modernizovat hlavní regionální železniční trať E.2.2 Zlepšit podmínky pro vodní dopravu a rozvoj regionálních letišť v návaznosti na rozvoj cestovního ruchu E.2.3 Zlepšit podmínky pro multimodální dopravu</p> <p>E.3 Zvyšování dopravní obsluhy území E.3.1 Zkrátit dobu dojezdu do center za měřanosti (optimalizovat trasy trolej a přestupní mašiny) E.3.2 Zlepšit obsluhu obcí (dotazy organizací a rozložení spojů, zlepšit obsluhu obcí s malou populací) E.3.3 Zvýšit počet osob využívajících veřejnou dopravu</p> <p>E.4 Zlepšení podmínek pro nemotorovou dopravu E.4.1 Zlepšit podmínky pro cyklistickou dopravu E.4.2 Zvýšit bezpečnost chodců a cyklistů</p>	<p>F.1 Zlepšení podmínek pro kulturní, sportovní a volnočasové aktivity F.1.1 Zajistit podmínky pro realizaci a rozvoj kulturních aktivit F.1.2 Zajistit podmínky pro rozvoj výkonnostního sportu F.1.3 Zajistit nabídku sportovních příležitostí pro širokou veřejnost</p> <p>F.2 Péče o kulturní dědictví F.2.1 Uchovat kulturní dědictví rozvíjet péči o památky F.2.2 Zajistit podmínky pro činnost rozvoje abikotomických a pamětových institucí</p> <p>F.3 Rozvoj cestovního ruchu F.3.1 Zvýšit konkurenceschopnost turistické nabídky F.3.2 Rozvíjet destination management a marketing F.3.3 Zvýšit ekonomický význam cestovního ruchu (zapojování ekonomicky slabých oblastech kraje) F.3.4 Lépe využít národní potenciál Jeseníků F.3.5 Podporovat rozvoj cestovního ruchu mimoúzemní občané území a mimoúzemní turistickou sezónu v rámci analýzy o rozptylení ČR</p>	<p>G.1 Efektivní řízení krajského úřadu a organizací zřizovaných krajem G.1.1 Optimalizovat procesy v rámci krajského úřadu a rovněž ve vztahu příspěvkovým organizacím kraje G.1.2 Zefektivnit využití finančních lidských zdrojů G.1.3 Zvyšovat komunikaci vnějšími subjekty a zvýšit povědomí o činnosti krajského úřadu</p> <p>G.2 Plánování a řízení rozvoje kraje G.2.1 Uchovat kulturní dědictví rozvíjet péči o památky G.2.2 Zajistit podmínky pro činnost rozvoje abikotomických a pamětových institucí</p> <p>G.3 Rozvoj cestovního ruchu G.3.1 Zvýšit konkurenceschopnost turistické nabídky G.3.2 Rozvíjet destination management a marketing G.3.3 Zvýšit ekonomický význam cestovního ruchu (zapojování ekonomicky slabých oblastech kraje) G.3.4 Lépe využít národní potenciál Jeseníků G.3.5 Podporovat rozvoj cestovního ruchu mimoúzemní občané území a mimoúzemní turistickou sezónu v rámci analýzy o rozptylení ČR</p> <p>G.4 Rozvoj řízení rozvoje kraje G.4.1 Zvyšovat koordinaci rozvojových činností G.4.2 Zvýšit efektivitu zahraniční spolupráce kraje</p>

PRACUJETE S ČASOVÝM HARMONOGRAMEM

Aktivita 2.3. Dohodněte časový harmonogram a pracovní plán

S. (sustainable)

U. (urban)

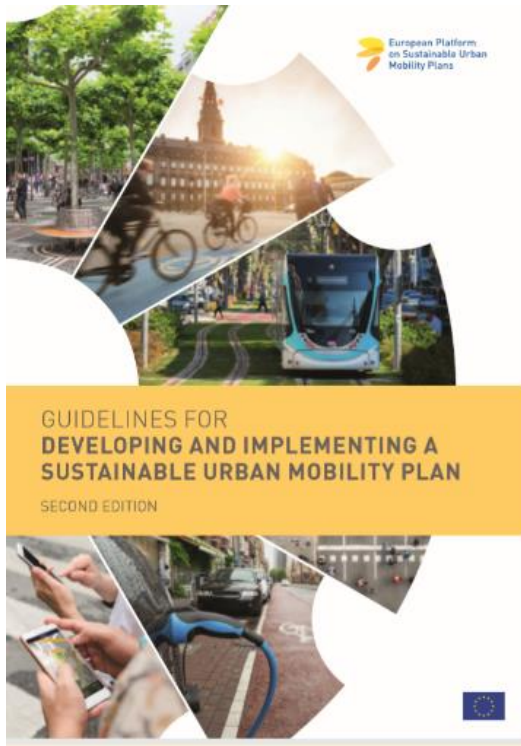
M. (mobility)

P. (plan)

Lekce boří jeden mýtus. Časový harmonogram je stanoven na období zpracování SUMP. Není to pravda. Do časového harmonogramu musí být zahrnuta i implementace. Představujeme proto tři kritéria, na které se v novém SUMP 2.0. nesmí zapomenout, pokud se bude navrhovat časový harmonogram:

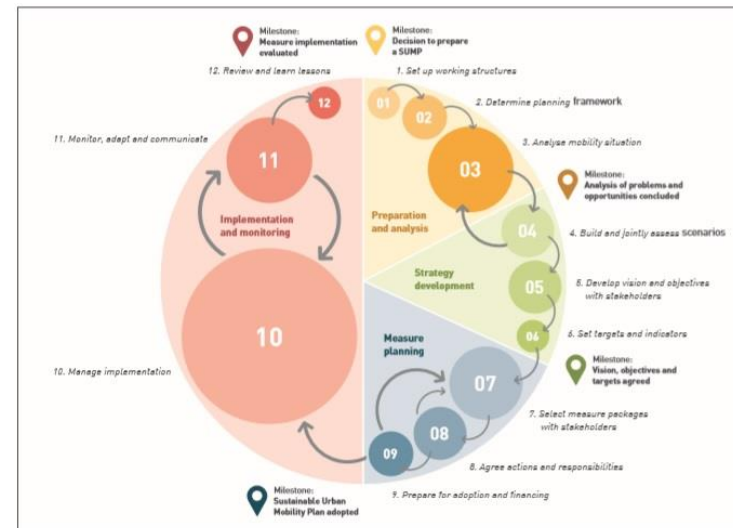
- Vypracovat předběžný časový rámec pro implementaci opatření, který bude podrobně rozpracován ve fázi plánování opatření.
- V rámci podrobného plánování se zaměřte na další dva tři roky, zároveň však připravte hrubý plán na dalších deset let a zohledněte i dlouhodobé projekty, které během těchto deseti let budou teprve zahájeny a mohou pokračovat i déle (např. výstavba tramvajových tratí atd.).
- Některá města dávají přednost časovému rámci v podobě důležitých milníků a neudávají přesné časové rámce (např. otevření nové autobusové linky a opatření realizovaná předtím a potom). Tento přístup pomáhá zůstat realistickým a veřejnosti usnadňuje sledování průběhu plánu.

Znovu je potřeba připomenout, že SUMP je proces, do kterého patří i implementace. Z níže uvedeného grafu je zřejmé, kolik času je věnované právě implementaci (viz. bod 10.)

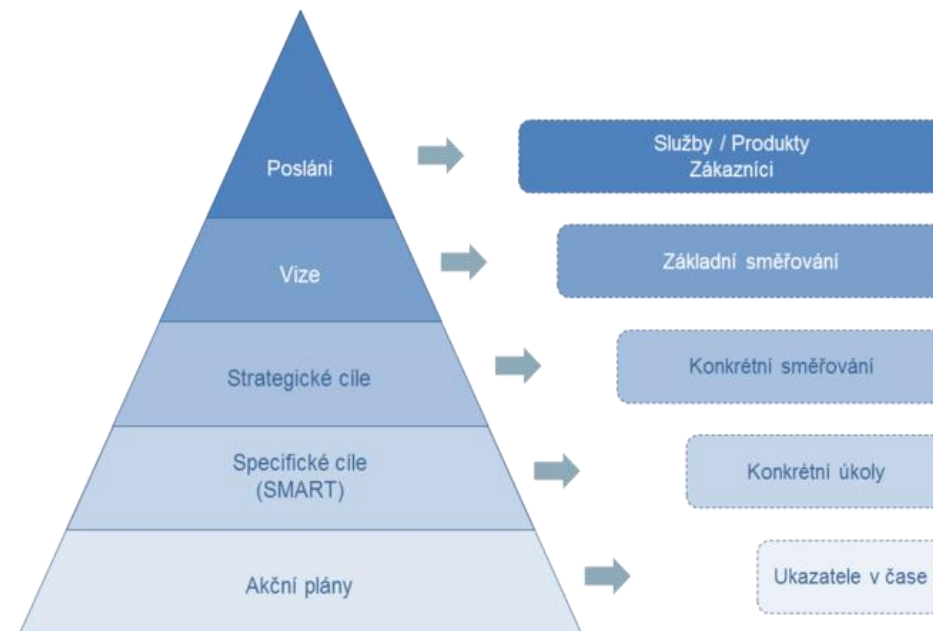
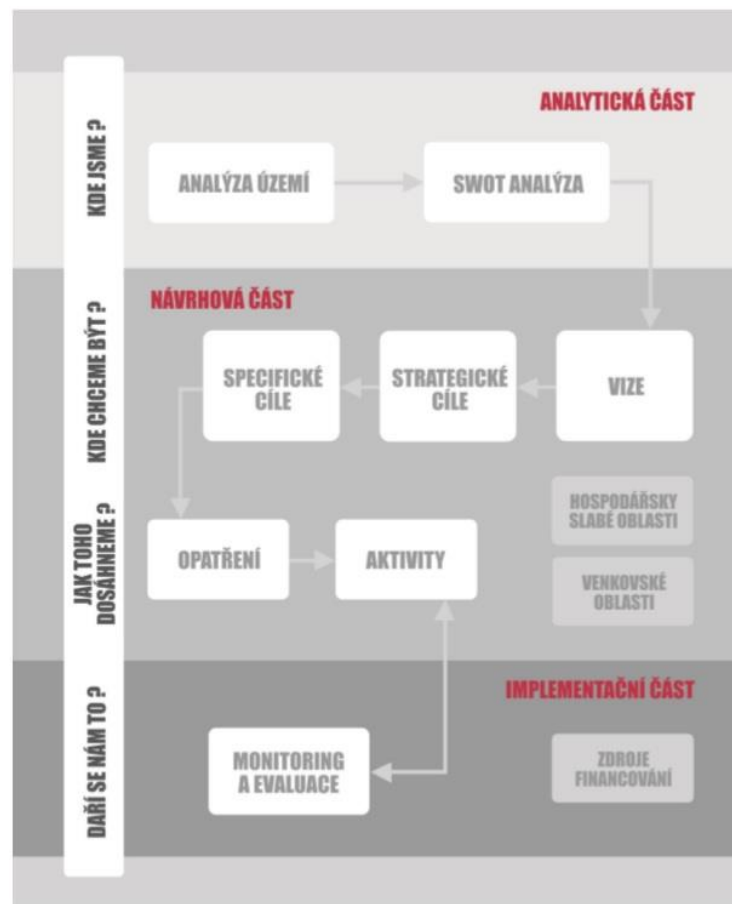


Více:

<https://www.akademiamobility.cz/casovy-harmonogram>



A NEZAPOMÍNÁME, ŽE SUMP JE PROCES, NIKOLIV DOKUMENT



Zdroj: CorSet Framework, 2010

Více:

<https://www.akademiamobility.cz/casovy-harmonogram>

A NEZAPOMÍNÁME, ŽE SUMP JE PROCES, NIKOLIV DOKUMENT

HIERARCHIZOVANÝ SEZNAM (OPATŘENÍ)

PRIORITA	OPATŘENÍ	VAZBY A NÁVAZNOSTI
VYSOKÁ	O 7.8. Studie – multimodální přestupní uzel	Předchází opatřeními 3.6, 3.2, 3.4 (2020).
	O 3.6. Linkové vedení a organizace veřejné hromadné dopravy	Navazuje na O 7.8, Komunikace linkového vedení (2020-2021).
	O 3.2. Autobusové nádraží – úpravy	Navazuje na O 3.6. Přesunutí autobusového nádraží k přednádraží a vznik autobusových zastávek na náměstí (2022).
	O 3.4. Multimodální doprava	Navazuje na O 3.4. Přednádraží jako multimodální uzel (2020-2025).
	O 7.3. Vazba na Územní plán	<i>Dokončené opatření – zpracovatelé obou projektů společně návaznosti řešili.</i>
STŘEDNÍ	O 2.2. Propojení páteřní sítě a průmyslové zóny	Souvisí s O 4.1. Nutno primárně řešit majetkoprávní vztahy (2021).
	O 3.1. Logistika zásobování v centru	Navazuje na O 3.2. Souvisí s O 4.3. Po uvolnění lokality autobusového nádraží je možné postupně přesouvat parkovací místa (2022).
	O 3.3. Napojení mezi centrem města a multimodálním uzlem	Navazuje na O 3.4. Částečně či kompletně může být řešeno v rámci O 7.8 (2025).
	O 6.1. Návrh sítě pro cyklistickou dopravu	Vhodné započít Generelem cyklistické dopravy (2021-2022).
	O 6.2. Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol	Provázáno s O 6.1. Vhodné řešit současně s realizací sítě cyklistické dopravy (2023)
	O 6.3. Řešení nedostatků pro síť pěší dopravy	Vhodné započít Generelem bezbariérovosti (2022).
	O 7.2. Následná dotazníková šetření a zapojení obyvatel	Souvisí s O 1.1 (Komunikační strategie). Každoroční realizace či dle potřeby.
	O 7.4. Postup rozvoje PUMM pro přijetí MD ČR	Navazuje na všechny návazné aktivity (Opatření 7.1, 7.2, 7.2, 7.5, 7.6, 7.8, 7.9). Lze uvažovat v době jejich dokončení (cca 2025).
NÍZKÁ	O 1.1. Komunikační strategie	Komunikační strategie je dokončená, je nezbytné kontinuální zjišťování kvality poskytovaných služeb. Vazba na O 7.2.
	O 2.1. Otázka obchvatu města	Důležité je vykomunikovat a konsolidovat variantu finálního řešení (zbytek je v gesci kraje). Město je nyní připraveno na varianty.
	O 3.5. Informační systémy veřejné hromadné dopravy	Souvisí s Opatřeními 3.2, 3.3, 3.4. Prostředek pro zvyšování kvality služeb (2021-2025).
	O 4.1. Snížení dopadů vyšších intenzit provozu	Souvisí s O 2.2. Rovněž nutné prověřit majetkoprávní vztahy (2021-2030).
	O 4.2. Bezpečnost silničního provozu	Souvisí s O 7.1 (Bezpečnostní inspekce). Možné řešit až po zpracování Bezpečnostní inspekce (případně 2022-2023).
	O 4.3. Doprava v klidu	Souvisí s O 3.1. Nezbytné začít rozhodnutím o lokalitách odstavných stání (2023-2025).
	O 5.1. Veřejné zdraví, zdravější prostředí	Silná návaznost na Opatření 6.1, 6.2, 6.3.
	O 7.1. Bezpečnostní inspekce	<i>Položka primárně rozšiřující základní dokument a podporované aktivity.</i>
	O 7.5. Projektové řízení / organizace	<i>Položka primárně rozšiřující základní dokument a podporované aktivity.</i>
	O 7.6. Pocitová mapa	<i>Položka primárně rozšiřující základní dokument a podporované aktivity.</i>
	O 7.7. Interaktivní mapa plánovaných infrastrukturálních projektů	<i>Položka primárně rozšiřující základní dokument a podporované aktivity.</i>
O 7.9. Město krátkých vzdáleností	<i>Položka primárně rozšiřující základní dokument a podporované aktivity.</i>	

A NEZAPOMÍNÁME, ŽE SUMP JE PROCES, NIKOLIV DOKUMENT

STRATEGICKÝ CÍL	PRIORITA	OPATŘENÍ	INDIKÁTORY	VĚCNÍ GARANTI	HARMONOGRAM
	NÍZKÁ	O 4.2. Bezpečnost silničního provozu	- Počet napravených nalezených závad (celkem 10).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2022 - Zajištění finančních zdrojů a vypořádání stavebních a jiných povolení. 2022-2023 - Odstranění nalezených závad.
	NÍZKÁ	O 4.3. Doprava v klidu	- Vystavěná hromadná parkoviště - garáže (celkem 4). - Dostupnost parkovacích míst - pro každého obyvatele do 500 m odstavné stání (%). - Parkoviště typu K+R před každým panelovým domem (%).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2023-2025 - Realizace parkovišť typu K+R. 2023 - Ověření vhodných lokalit pro odstavná stání.
SC 5. ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	NÍZKÁ	O 5.1. Veřejné zdraví, zdravější prostředí	- Kvalita ovzduší (množství škodlivin v ovzduší). - Počet obyvatel užívajících pravidelně převážně aktivní mobilitu (%). - Veřejné mínění.	Odbor životního prostředí; Organizační složka Živé Milevsko	2020 - Zajištění měření emisí. 2020 - dotazníková šetření za účelem zjištění veřejného mínění.
SC 6. PODPORA AKTIVNÍ MOBILITY	STŘEDNÍ	O 6.1. Návrh sítě pro cyklistickou dopravu	- Kompletizace navrhované sítě cyklistických koridorů (%). - Dělbna přepravní práce (cílem je 20% podíl cyklistické dopravy).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2021-2022 - projektová dokumentace, stavební povolení, resp. Generel cyklistické dopravy 2022-2030 - postupná kompletizace.
	STŘEDNÍ	O 6.2. Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol	- Počet pevných stanišť Bike-sharingu (cíl je 6). - Četnost využívání (nutný zkušební provoz).	Odbor finanční; Odbor investic a správy majetku; Odbor dopravy a životnostenský; Organizační složka Živé Milevsko; Svazek obcí Milevska	2023 - zřízení 2 bodů. 2024 - zřízení dalších 2 bodů. 2025 - dokončení. Průběžné zjišťování četnosti využívání.
	STŘEDNÍ	O 6.3. Řešení nedostatků pro síť pěší dopravy	- Vznik podpůrného dokumentu - např. Generel bezbariérovosti (%). - Počet nevhodně řešených lokalit (dle podpůrného dokumentu).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2022 - tvorba Generelu bezbariérovosti. 2023-2030 - řešení dle generelu bezbariérovosti.
SC 7. NÁVAZNÉ AKTIVITY	NÍZKÁ	O 7.1. Bezpečnostní inspekce	- Zpracování bezpečnostní inspekce (%).	Odbor finanční Odbor investic a správy majetku	2023 - zřízení bezpečnostní inspekce. 2023-2027 - vypořádávání bezpečnostních deficitů.
	STŘEDNÍ	O 7.2. Následná dotazníková šetření a zapojení obyvatel	- Počet provedených dotazníkových šetření (1-2 i více ročně). - Počet respondentů (300 a více).	Organizační složka Živé Milevsko	Průběžně dle potřeby, či každý rok.
	VYSOKÁ	O 7.3. Vazba na Územní plán	- Provázanost v rámci dokumentu	Odbor regionálního rozvoje; Organizační složka Živé Milevsko	DOKONČENO

A NEZAPOMÍNÁME, ŽE SUMP JE PROCES, NIKOLIV DOKUMENT

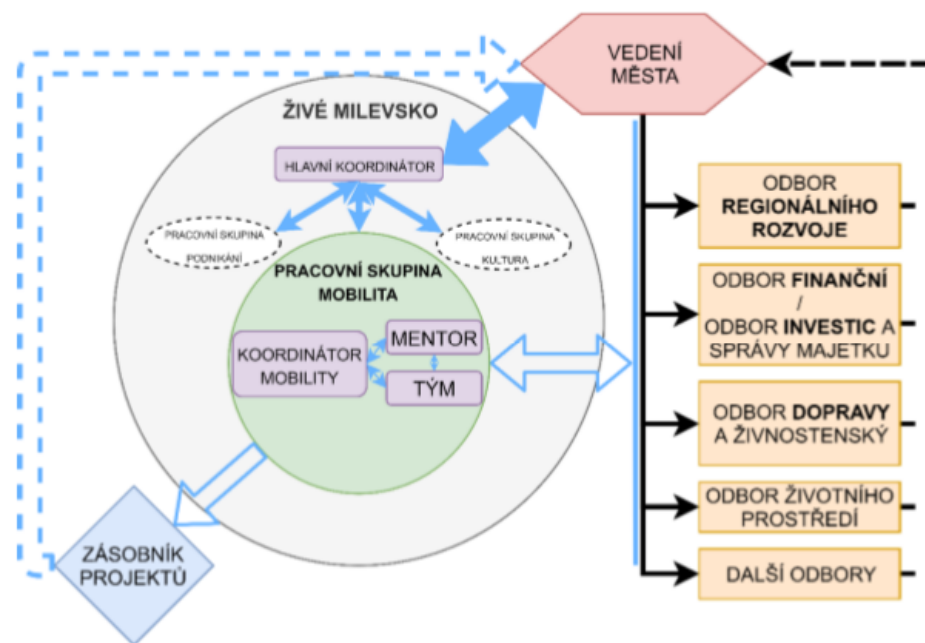
Implementace: Milevsko

Existuje svým způsobem jedno „dopravního menu“ a záleží jen na městech, do jaké hloubky jednotlivá témata chtějí a potřebují řešit. Jedná se o tato typová opatření:

1. **Funkčnost veřejné dopravy, řešení její dostupnosti**, včetně na sebe navazujících, vzájemně se doplňujících jednotlivých druhů dopravy – příloha 5.1. a také <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
2. **Odklonění, či řešení transnitní dopravy**, aneb plánuje se vybudovat obchvat, který může ovlivnit realizace dalších navazujících opatření: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>
3. **Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu**: <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
4. **Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu** (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť): <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>
5. **Podpora čisté mobility**, dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony, rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky, podpora nabíjecích stanic pro elektromobily: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
6. **Nové služby mobility, inovativní přístupy, citylogistika, telematika**. Big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

Výčet agend koordinátora mobility je následující:

- ❖ Vedení pracovní skupiny Mobilita (vč. administrativních činností);
- ❖ Shromažďování základních informací o projektech spojených s rozvojem mobility;
- ❖ Monitoring implementace Plánu udržitelné městské mobility;
- ❖ Spolupráce s vedením města, radou a zástupci odborů;
- ❖ Komunikace s veřejností.

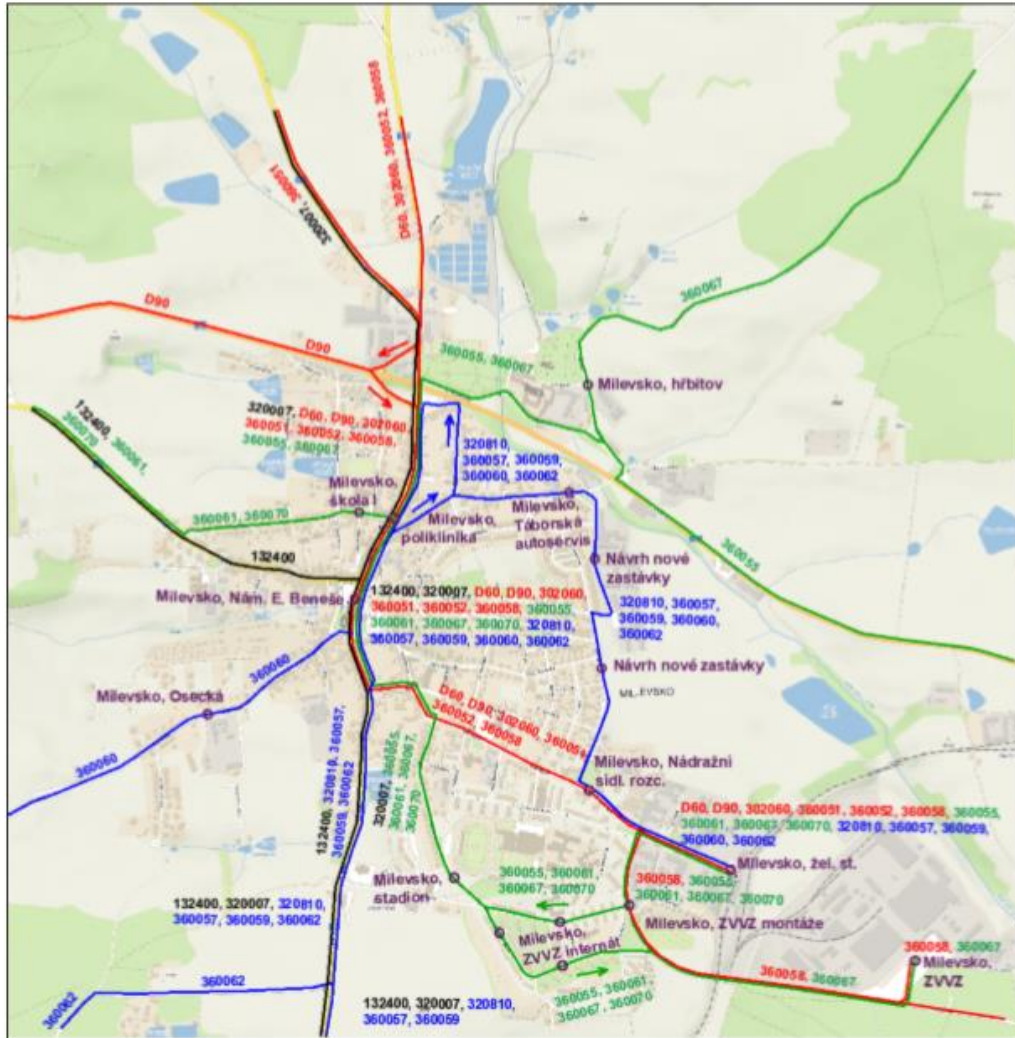


Obrázek 13.1: Organizační struktura rozvoje mobility

Legenda:

- Plná šipka znázorňuje rozhodovací kapacitu (určení aktivit).
- Prázdná šipka znázorňuje přesun informací.
- Přerušovaná šipka znázorňuje zpětnou vazbu.

TÉMA 1: FUNKČNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY, ŘEŠENÍ JEJÍ DOSTUPNOSTI



Obrázek 12.9: Návrh nového vedení regionální autobusové dopravy [7]

Více: <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>

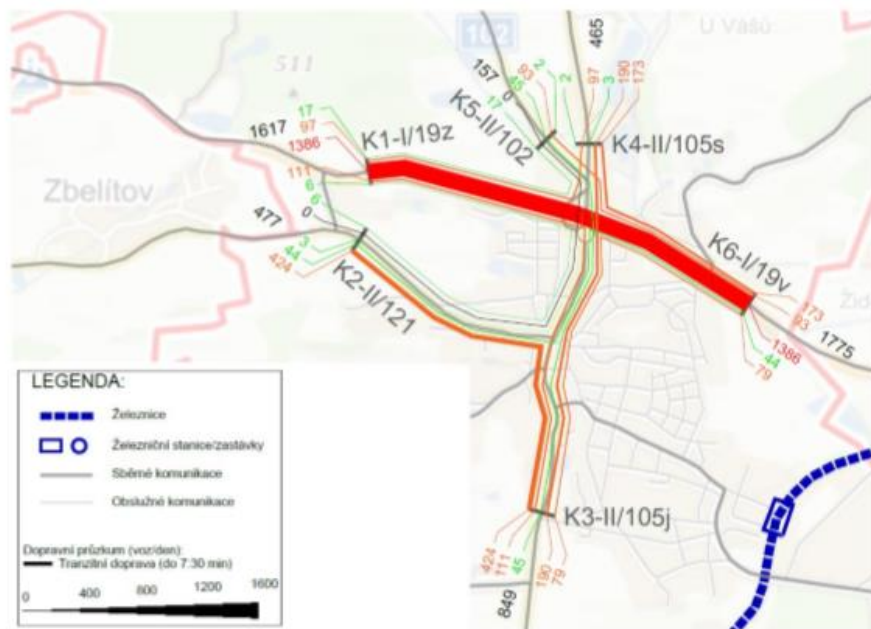
TÉMA 2: ODKLONĚNÍ, ČI ŘEŠENÍ TRANSITNÍ DOPRAVY KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM VE MĚSTĚ

SC 2. VYUŽITÍ ÚZEMÍ

O 2.1. OTÁZKA OBCHVATU MĚSTA

Jedním z požadavků při přípravě tohoto dokumentu ze strany města bylo pomoci městu při rozhodování, zda realizovat obchvat města či nikoliv. Následující závěry vycházejí z provedeného dopravního průzkumu, terénního průzkumu a analýzy širších vztahů města, resp. regionu Milevska.

V Příloze 2, tohoto dokumentu (Příloha 02: Dopravní průzkum - vyhodnocení) jsou uvedena souhrnná data z provedeného kordonového průzkumu. Obrázek níže (Obrázek 12.3, resp. Obrázek 8.1) zobrazuje umístění bodů při průzkumu a hodnoty tranzitní dopravy. Hodnoty v tabulce níže (Tabulka 12.1) popisují absolutní intenzity tranzitní dopravy pro uvedené směry. Body K1-6 odpovídají stanovištím na kordónu města.



Obrázek 12.3: Tranzitní doprava (voz/den) [7]

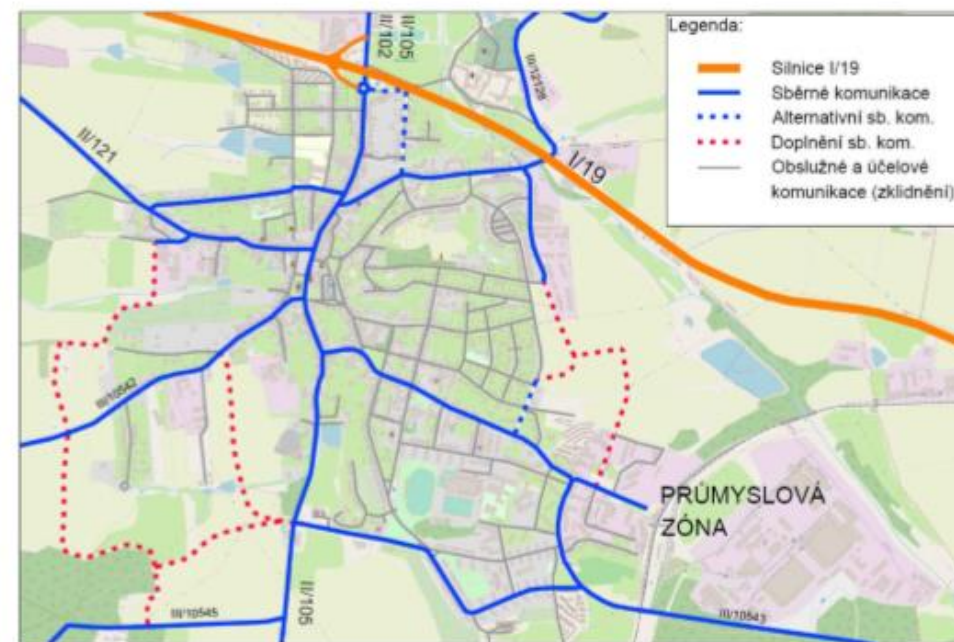
K1 ... Silnice I/19 západ
K2 ... Silnice II/121 západ

K3 ... Silnice II/105 jih
K4 ... Silnice II/105 sever

K5 ... Silnice II/102 sever
K6 ... Silnice I/19 východ

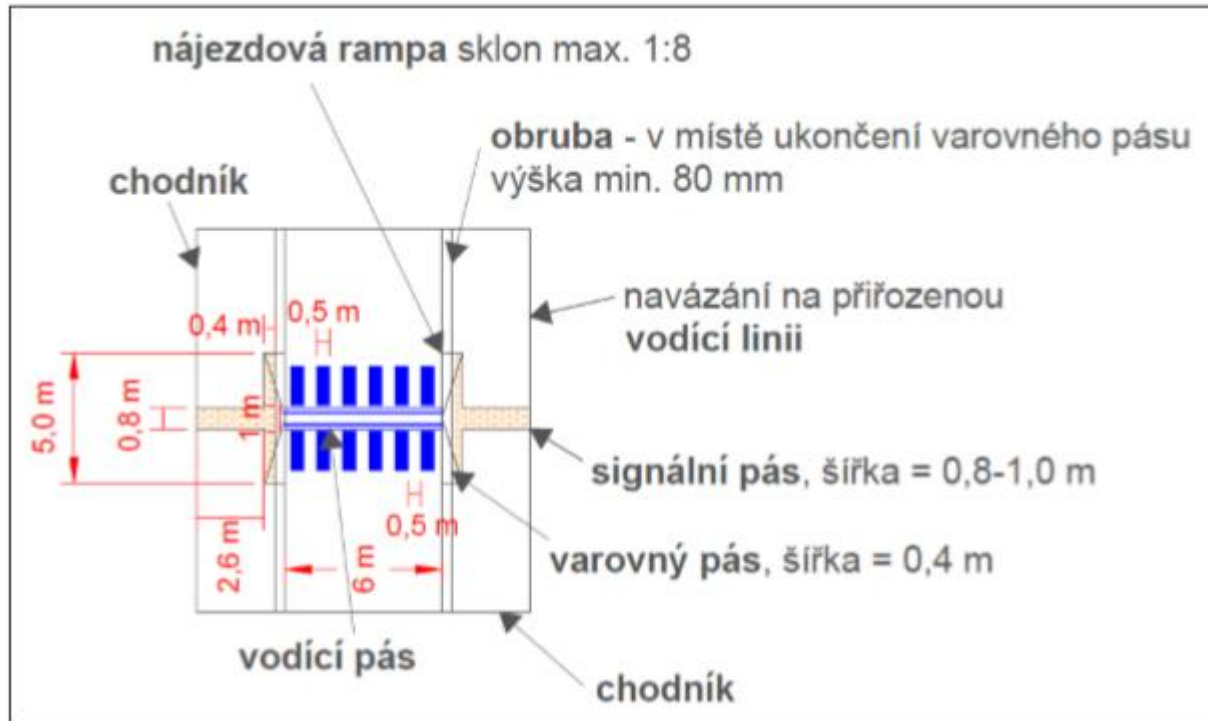
Šedé koridory jsou obslužné místní komunikace, na nichž je nezbytné aplikovat různé formy zklidnění dopravy, aby bylo zamezeno jejich užívání jako průjezdných místních komunikací (k tomu jsou určeny sběrné komunikace). Na velké části jsou již různé druhy zklidnění aplikovány, je však nutné tuto aplikaci dokončit. **Jedná se o celou škálu opatření, jako: Snížení rychlosti, šikany, šířkové uspořádání, aj.**

V případě realizace obchvatu města se dá tento koridor považovat za finální krok pro kompletizaci páteřní dopravní infrastruktury města.



Obrázek 12.10: Alternativní Základní komunikační systém [8] [12]

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU

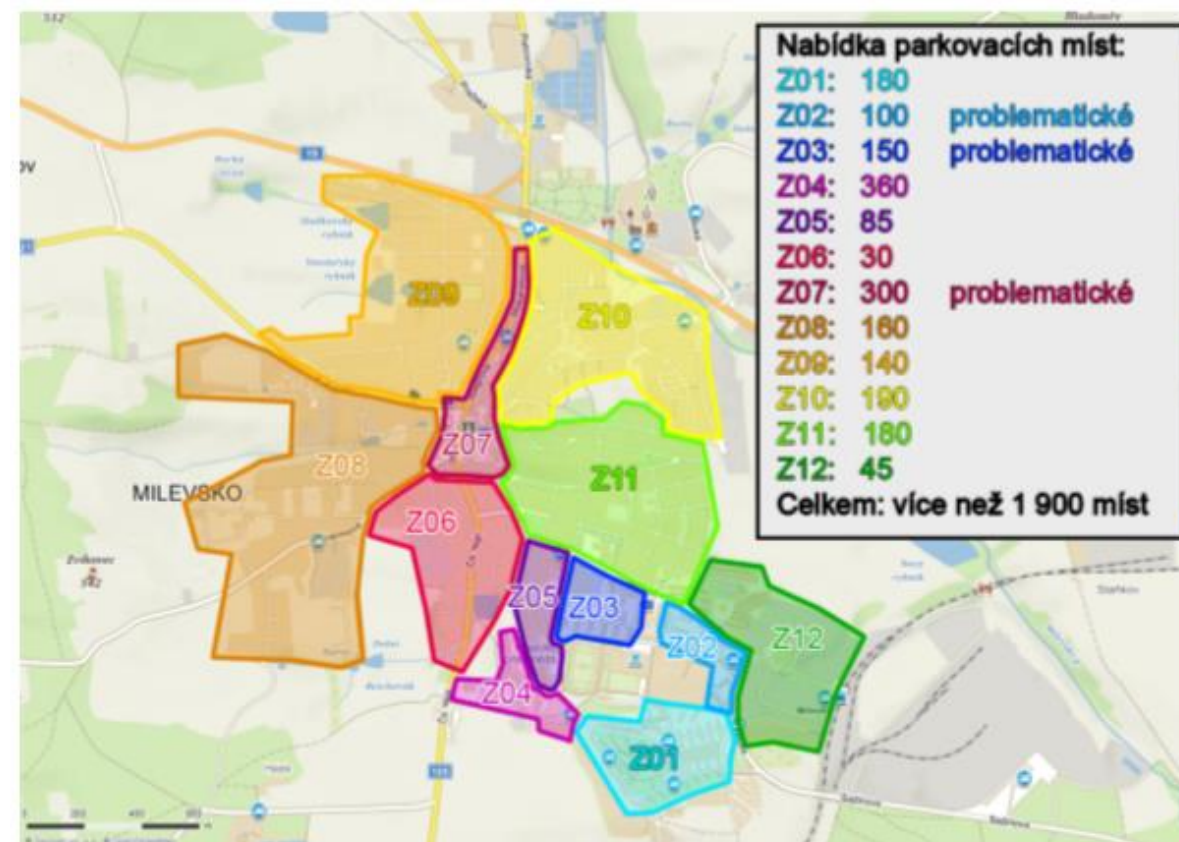
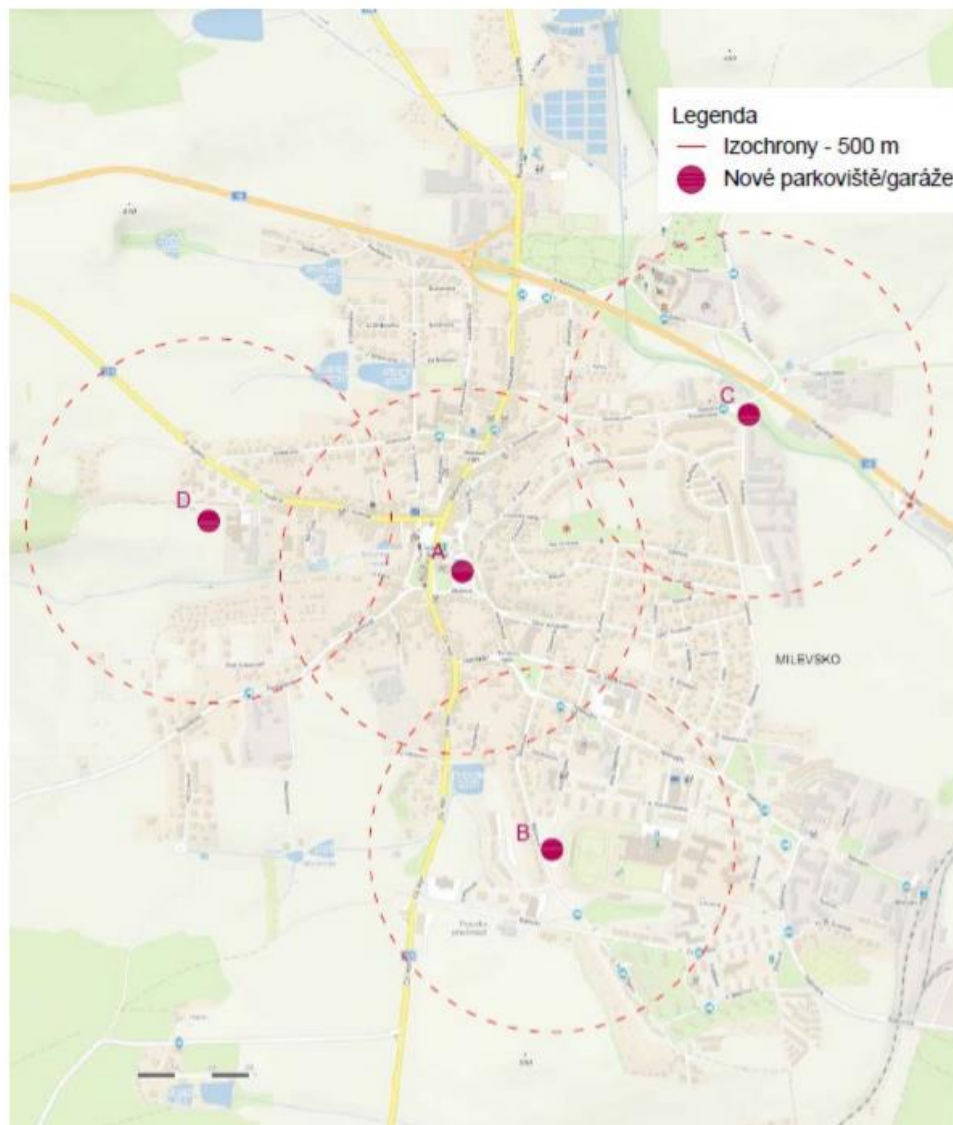


Obrázek 12.16: Příklad správného řešení přechodu pro chodce [10]



Obrázek 12.12: Návrh cyklistické infrastruktury ve městě Milevsku

TÉMA 4: DOPRAVA V KLIDU



Více: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>

Obrázek 12.11: Navrhované umístění nových garáží

TÉMA 5: ČISTÁ MOBILITA



Čistá mobilita

Elektromobilita, čistá vozidla



Nízkoemisní zóny

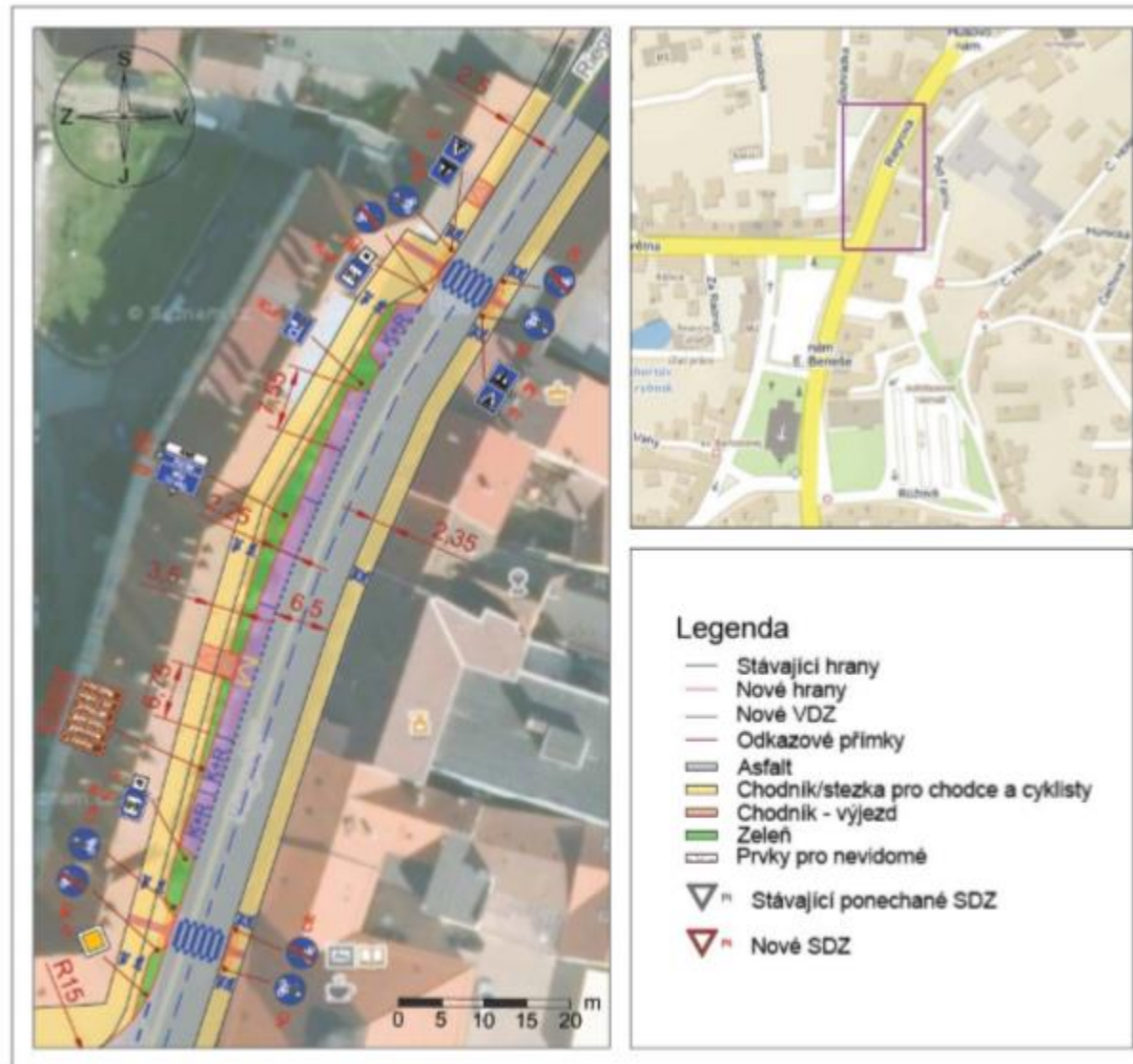


TÉMA 6: NOVÉ SLUŽBY



Obrázek 12.14: Příklad systému Bike sharing s pevnými stanovišti v Madridu [lifemadrid.com]

BALÍČEK: DESIGN ULICE



Obrázek 12.6: Část situace nového variantního řešení centra



Místo pro vaše nápady...