

Třebíč a SUMP 2.0.



Příležitostné
otevření ulic



Změny
veřejného
prostoru



Výuka a
vzdělávání



Posílení
aktivní
mobility



Místa
krystalizace



Procesy
plánování a
propojení s
principy
SUMP

09. 06. 2020

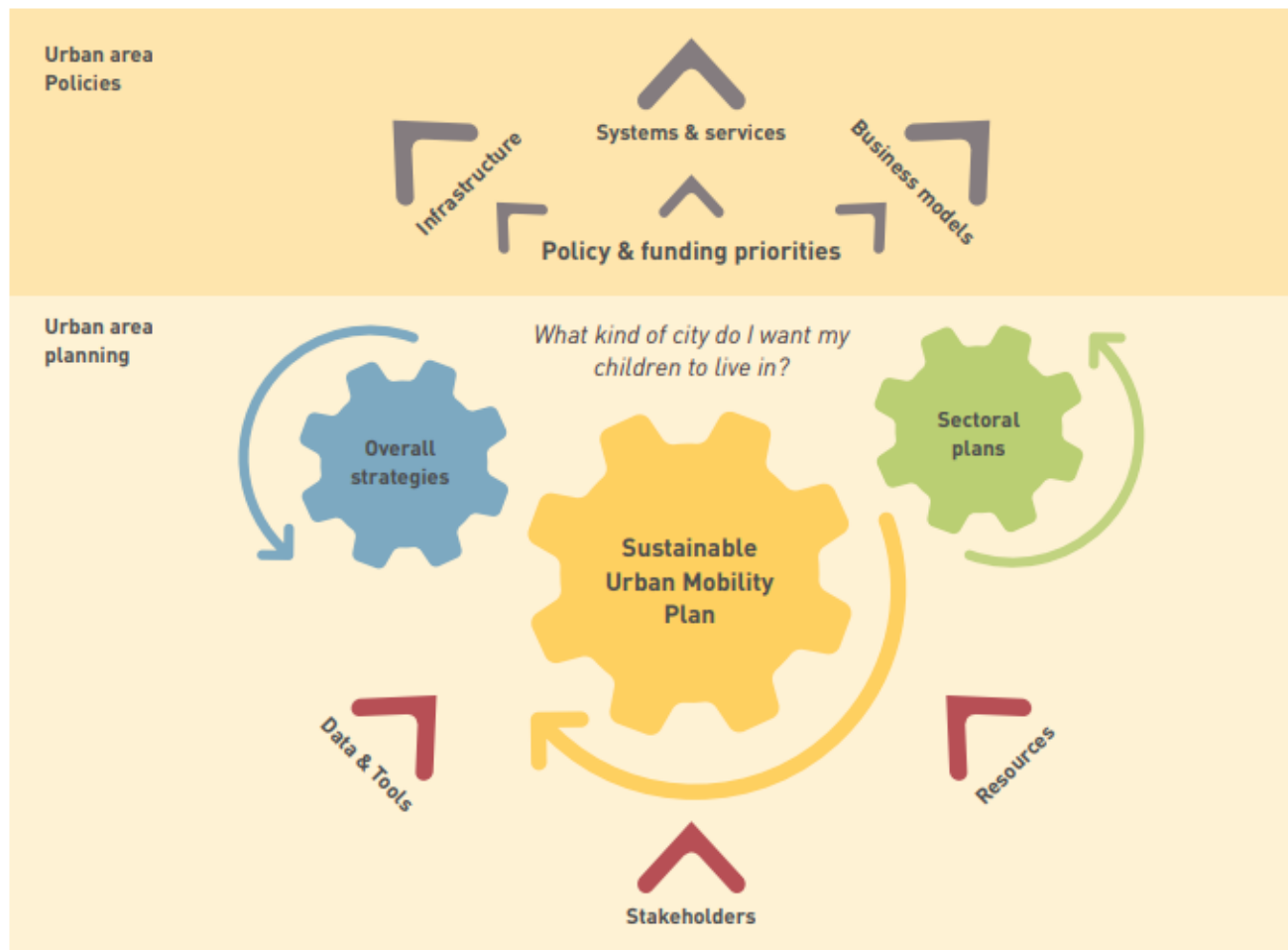
Plán udržitelné městské mobility (SUMP)

SUMP 1.0.

SUMP 2.0.

Hledej rozdíly

KONTEXT PRO SUMP



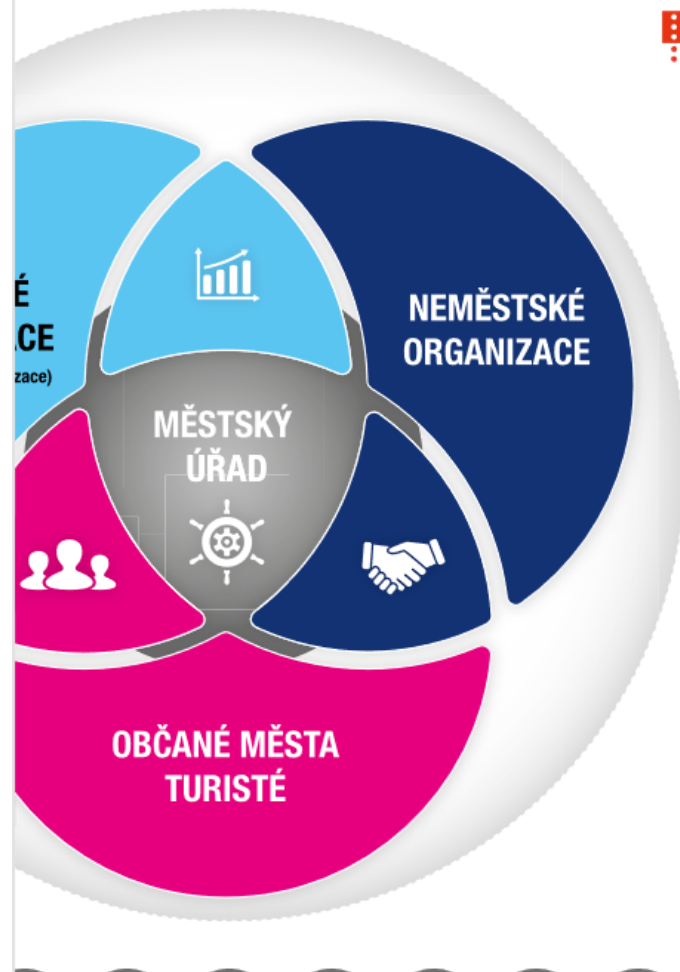
KONTEXT



Třebíč

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA TŘEBÍČE PRO OBDOBÍ 2020-2023

Třebíč



PRIORITNÍ OSA C:	
VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA	
Strategický cíl C2: Rozvíjet dopravní infrastrukturu	
KARTA STRATEGICKÉHO CÍLE SPRM TŘEBÍČ	
Prioritní osa	C: VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA
Strategický cíl	C2: Rozvíjet dopravní infrastrukturu
Věcný garant	Odbor dopravy a komunálních služeb, Odbor správy majetku a investic města, Odbor rozvoje a územního plánování

DŮVODY PRO STANOVENÍ CÍLE	IDEÁLNÍ STAV PO NAPLNĚNÍ CÍLE
Vysoká intenzita individuální automobilové dopravy v centru	Dostatečné kapacity dopravní infrastruktury vzhledem k nárokům dopravy
Časté dopravní zetížení, jehož důsledkem je zpomalení dopravy	Opravené plochy MK
Nevyhovující technický stav povrchu MK	Pravidelné investice do MK
Dlouhá cestovní doba do okolních měst	Výšší přeprava osob železniční vlakovou dopravou
Nedostatek parkovacích míst	Dostatek parkovacích míst
Nekvalitní silniční napojení na dálnici D1	Udržitelný rozvoj dopravy

MATICE VLIVU		
	CO BRÁNÍ DOSAŽENÍ CÍLE	CO PODPORUJE DOSAŽENÍ CÍLE
VNĚJŠÍ VLIVY	Negativní vývoj veřejných rozpočtů	Dotace programy
	Neefektivní součinnost názevných institucí (SŽDC, ČD, ŘSD, KSÚS, apod.)	Politická podpora
VNITŘNÍ VLIVY	Limity realizátorů staveb	
	Negativní vývoj rozpočtů města	Vhodná personální politika
	Personální limity na úřadě	Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města

OPATŘENÍ PRO NAPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE	INDIKÁTORY NA ÚROVNI OPATŘENÍ		
	Současný stav 2020	Cílový stav 2023	Skutečnost 2023
C2.1. AKTIVNĚ PODPOROVAT ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ			
C2.2. ZAJISTIT EFEKTIVNÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOST A OBSLUŽNOST V SOULADU S KONCEPCÍ „DOPRAVA V KLIDU“			
C2.3. AKTIVNĚ OVLIVŇOVAT PROJEKTY, KTERÉ NEJSOU V REŽII MĚSTA, ALE PRO MĚSTO JSOU DŮLEŽITÉ			
C2.4. REALIZOVAT VÝSTAVBU A OPRAVY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY			

KONTEXT



Z uvedených zjištění vycházejí v oblasti dopravy tyto strategické cíle:

INTEGRACE PARKOVACÍCH PLOCH

Podpora dopravy v klidu a situace související s parkovacími plochami využitím moderních technologií pro vytvoření souhrnného virtuálního parkoviště. Město bude mít neustálý přehled o stavu volných parkovacích míst a bude možné nasměrovat příjezdějící řidiče na volná parkovací místa

SANACE LOKALIT S VYSOKOU MÍROU RIZIKOVOSTI V OHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Sanace bezpečnostních deficitů silniční a pěší infrastruktury v souvislosti se silničním provozem, které byly nalezeny a definovány v rámci bezpečnostní inspekce. Postupovat dle priority určené v rámci BI.

OPTIMALIZACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Strategickým cílem projektu je efektivní veřejná doprava. Efektivní znamená rychlá, bezpečná a spolehlivá doprava za přiměřené finanční náklady. Adekvátní podpora veřejné dopravy.

ADEKVÁTNÍ ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, BEZPEČNÉ KORIDORY PRO CYKLISTY A PRO PĚŠÍ

Zajištění kvalitní, propojené a především bezpečné infrastruktury pro cyklisty (současně i pro pěší) za účelem podpory zdravého životního stylu a zvýšení podílu cyklistické dopravy.

KONTEXT



Doprava v klidu:

Poblíž centra cca 900 parkovacích míst na parkovištích, z toho téměř 700 lze využít jako hromadná garáž.



Počet kamerových bodů: 40

Bezpečnost obyvatel je v současné době zajišťována i 40 kamerovými body, které jsou součástí dohledového a kamerového systému Městské policie a jsou napojeny na Metropolitní datovou síť.

Měřící body životního prostředí:

V současnosti monitoruje životní prostředí v Třebíči pouze jeden měřící bod a výstupy z něj nelze považovat za vypovídající pro celé město. Navrhujeme měřící body na více než 20 lokalitách pro zpřesnění údajů o životním prostředí.

Počet stávajících bodů měřící životní prostředí: 1

Počet možných senzorů měřící životní prostředí: 20+



KONTEXT



PRIORITNÍ OBLASTI A OPATŘENÍ DO ROKU 2023

PRIORITA A

Zlepšení
marketingu
a propagace

A1 Využívání
nových forem
marketingu a
propagace

A2 Vytvoření
marketingové
strategie

PRIORITA B

Rozvoj
a zkvalitnění
nabídky CR

B1 Rozvoj
infrastruktury CR

B2 Rozvoj a
zkvalitnění
atraktivit CR

B3 Zkvalitnění
poskytovaných
služeb CR

B4 Rozvoj
cykloturistiky

PRIORITA C

Řízení
a organizace CR
ve městě

C1 Zlepšení
systému řízení
a organizace CR
ve městě

C2 Vytvoření
systému sběru a
sledování stat. dat
o výkonech CR

PRIORITA D

Zvýšení
návštěvnosti
města

D1 Tvorba
produktů CR

D2 Vytvoření
konkurenční
výhody oproti
ostatním městům

KONTEXT



Městská energetická koncepce města Třebíč na roky 2019 - 2043

2019



MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ Třebíč

Číslo	Aktivita	Termín	Činnost
3.2.1	Rozvoj infrastruktury pro plnění CNG. Sledování trendů rozvoje automobilů s pohonem CNG a spolupráce s provozovateli sítě čerpacích stanic.	2019 a dále	Odbor dopravy, EM ve spolupráci
3.2.2	Rozvoj nabíjecí infrastruktury pro elektromobily. Sledování trendů rozvoje elektromobilů a spolupráce s provozovateli sítě nabíjecích stanic a parkovišť.	2019 a dále	Odbor dopravy, EM ve spolupráci
3.2.3	Rozvoj Ostrovů života. Město Třebíč ve spolupráci s Krajem Vysočina, TTS Energo a dalšími subjekty bude podporovat akce směřující k vytvoření dalších míst, ve kterých bude zajištěna dodávka tepla i v případech dlouhodobých blackoutů.	2019 a dále	Město ve spolupráci

ZAČÍNÁME ...

Třebíč na cestě ke Smart City II.



Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616

Město Třebíč obdrželo finanční podporu na realizaci projektu „Třebíč na cestě ke Smart City II.“, **CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616**, který je podpořen 85 % z Evropského sociálního fondu prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost, 10 % ze státního rozpočtu České republiky a 5 % z rozpočtu města Třebíč. Realizace projektu byla zahájena dne 1.3.2020 a bude ukončena dne 28.2.2022.

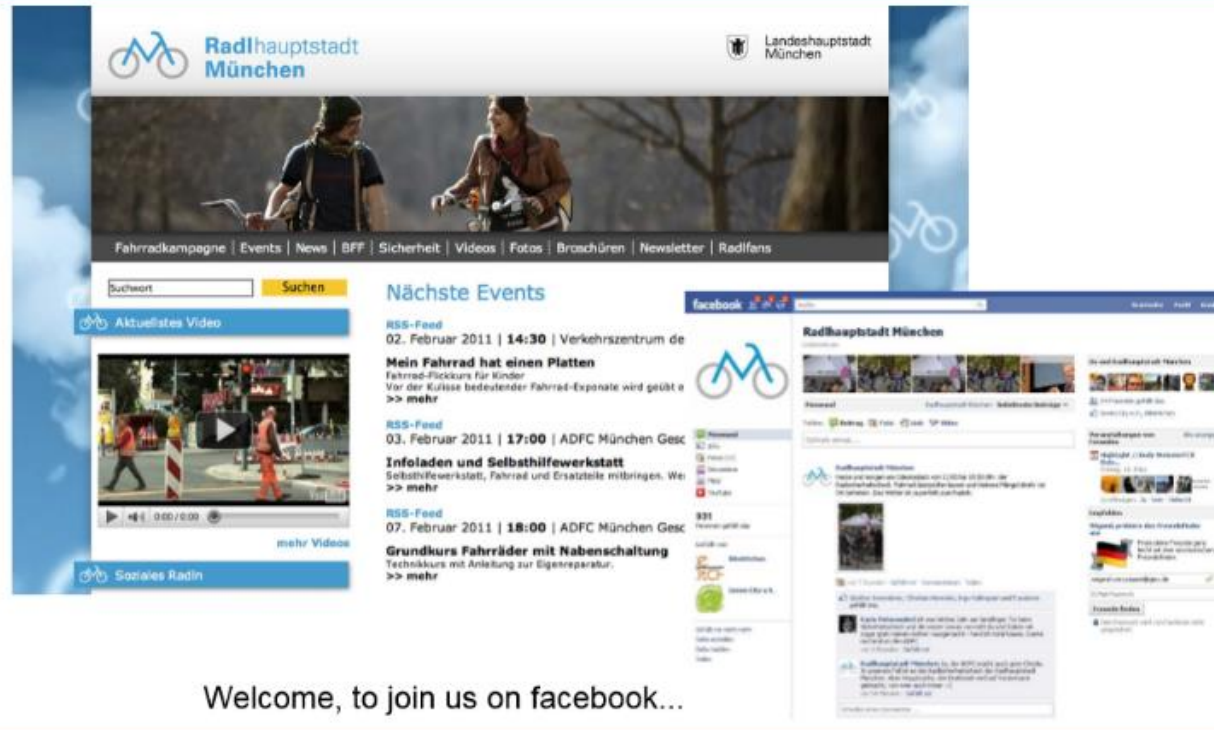
Cílem projektu je pokračovat v rozvojových aktivitách města vytyčených předchozím projektem, tj. rozvoj směrem k inteligentní, environmentálně a uživatelsky přívětivé Třebíči.

Budou zpracovány tyto dílčí aktivity:

1. Portál občana města Třebíče
2. Plán udržitelné městské mobility
3. Adaptační strategie na změny klimatu

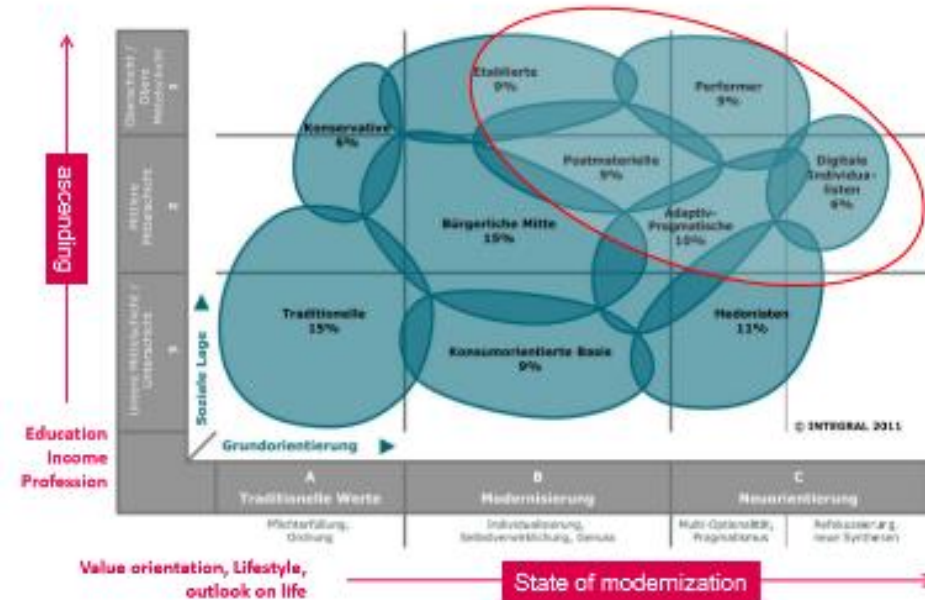
1) Portál občana, aneb symbol komunikace

Homepage: www.radlhauptstadt.de

The screenshot shows the homepage of Radlhauptstadt München. At the top, there is a navigation bar with the website name and logo, and a search bar. Below this, there is a main banner with a photo of two people on bicycles. A secondary navigation bar lists various content categories like 'Fahradkampagne', 'Events', 'News', etc. The main content area is divided into several sections: 'Nächste Events' with a list of upcoming events, 'Aktuelles Video' with a video player, and a 'Facebook' widget showing the organization's profile and recent posts. A welcome message at the bottom says 'Welcome, to join us on facebook...'

Who are our „friends“?



2) Plán udržitelné městské mobility, aneb symbol nového pohledu na technické obory

Na jakých principech je postavena nová metodika SUMP 2.0.?



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.

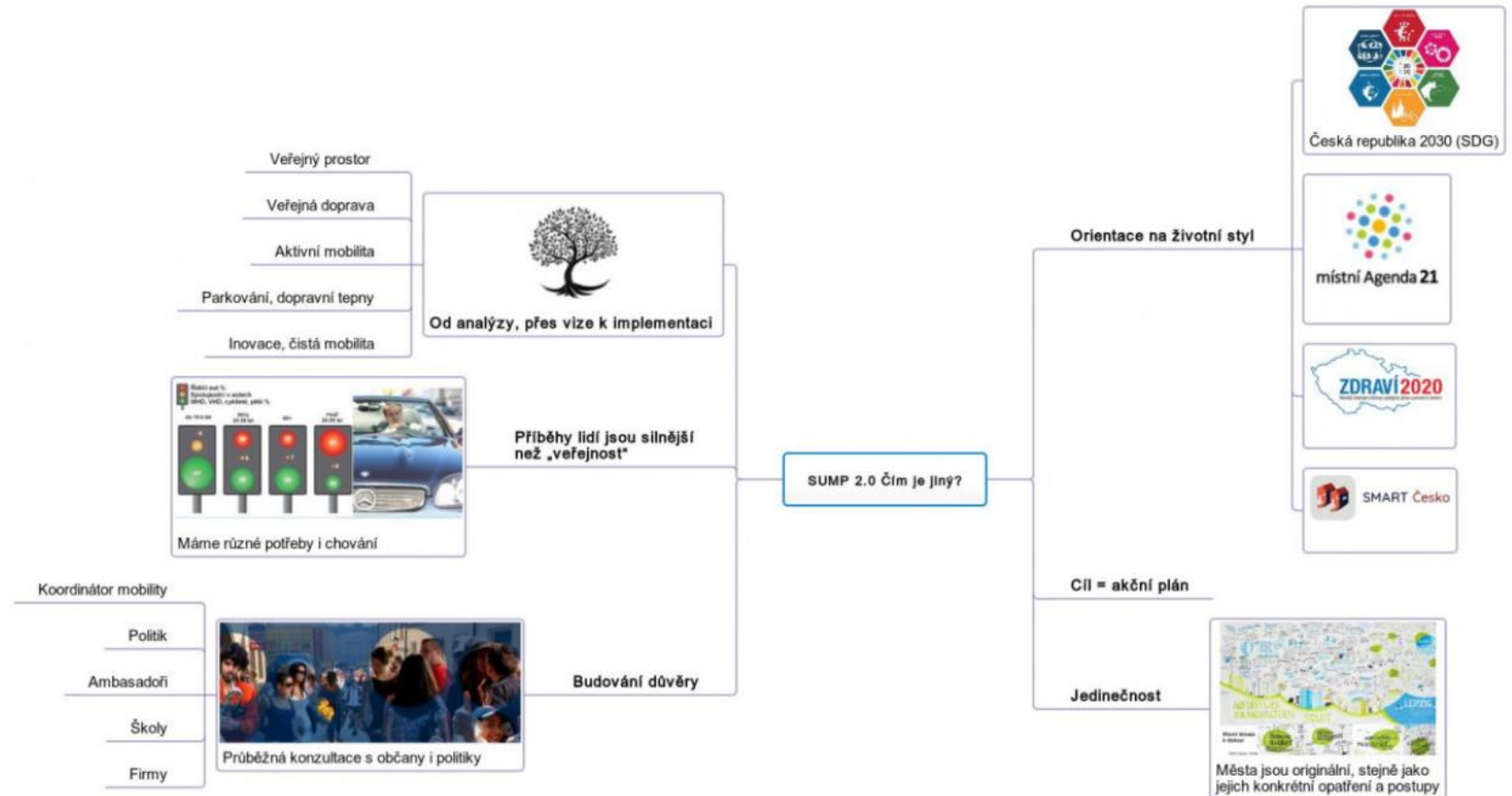


Pracovní verze 1

pracovní podklad pro webinář na 30. 04. 2020

Číslo projektu: TL02000400

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



3) Adaptační strategie na změnu klimatu, aneb symbol průřezovosti strategického plánování



Partnerství
pro městskou
mobilitu

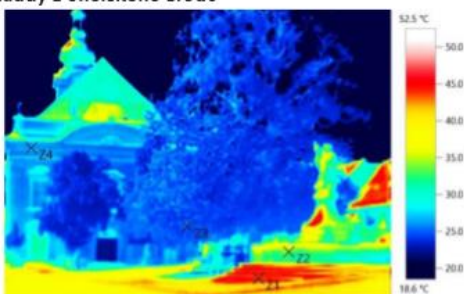
ADAPTAČE NA ZMĚNU KLIMATU – TERMODIAGNOSTIKA CENTRA MĚSTA

Snímky velmi názorně ukazují, jaká je povrchová teplota na různých veřejných místech ve městě Uherský Brod, kde lidé tráví volný čas v době horka. Markantní jsou rozdíly teplot různých typů povrchů. U rozpálených asfaltových komunikací dosahuje teplota v době letního vedra přes nesnesitelných 50° C a hned vedle ve stínu stromů je v ten stejný moment příjemných 25° C.

To to ukazuje velký význam veřejné zeleně na veřejných prostranstvích, ať už rozložitějších solitérních stromů např. na náměstí, tak alej v ulicích a samozřejmě parků. Význam zeleně roste v centru města, kde je navíc vysoký podíl zpevněných povrchů, které teplo odrážejí do svého okolí.

S tímto je nutné počítat při plánování úprav veřejných prostranství. Zeleň je často ve střetu se sítěmi, přesto je třeba někdy volit i investičně náročnější varianty, které zeleň zachovají a obyvatelům města zajistí lepší podmínky pro život.

Příklady z Uherského Brodu



Parametry obrázku:

Odraž. teplota [°C]: 36.0
Stupeň emisivity: 0.93



Parametry obrázku:

Odraž. teplota [°C]: 36.0
Stupeň emisivity: 0.93



Značení obrázku:

Měřený objekt	Teplota [°C]	Emisivita	Odraž. tepl. [°C]	Poznámky
Bod měření 1	43.8	0.93	36.0	-
Bod měření 2	33.6	0.93	36.0	-
Bod měření 3	25.1	0.93	36.0	-
Bod měření 4	26.2	0.93	36.0	-

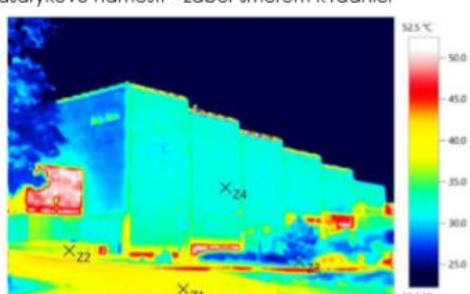
Značení obrázku:

Měřený objekt	Teplota [°C]	Emisivita	Odraž. tepl. [°C]	Poznámky
Bod měření 1	41.2	0.93	36.0	-
Bod měření 2	33.0	0.93	36.0	-
Bod měření 3	27.3	0.93	36.0	-
Bod měření 4	43.1	0.93	36.0	-

Masarykovo náměstí – záběr směrem ke kostelu



Masarykovo náměstí – záběr směrem k radnici



1.3.8 Doprava

K převaze individuálního automobilismu před jinými dopravními prostředky na území města mj. přispívá také nedořešená pěší infrastruktura obsahující množství úzkých či rizikových míst a silně fragmentovaná cyklistická infrastruktura.

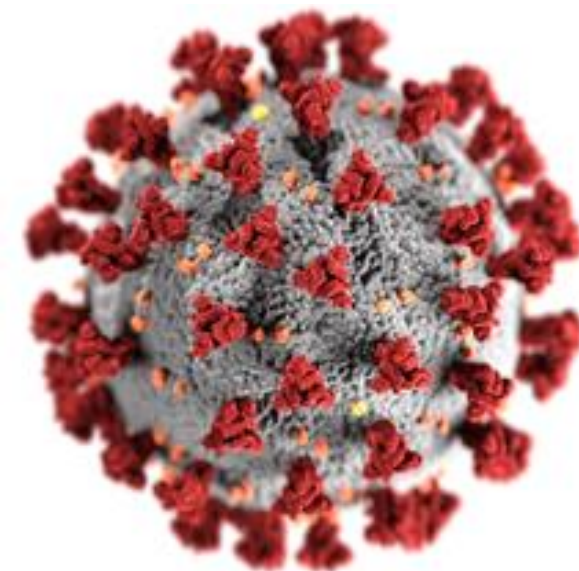
Pro optimalizaci dopravy by tak měla být zvýšena regulace individuální automobilové dopravy v centru města, efektivní a hospodárný systém veřejné dopravy (VD), bezbariérové a bezpečné pěších trasy spojujících významné zdroje a cíle pěší dopravy a navzájem propojené bezpečné cyklistické trasy a cyklostezky. Prostředky veřejné dopravy je potřebné postupně vybavovat klimatizací.

Potenciál je při řešení parkovišť, kde je žádoucí alespoň dílčí zachování vegetace a zastínění a současně zasakování nebo využití dešťových vod.

4.9.3 Zranitelnost z hlediska změn klimatu – Souhrn

Faktory ohroženosti/zranitelnosti	Popis
Hlavní související projevy a dopady změny klimatu	<ul style="list-style-type: none"> Rostoucí letní teploty, výskyt teplotních extrémů Četnější výskyt extrémních jevů (povodně, přívalové srážky)
Hlavní faktory ovlivňující citlivost systému (CITLIVOST)	<ul style="list-style-type: none"> Vysoká intenzita dopravy (kongesce v centru města) Nárůst automobilové dopravy v centru a obytných částech města Nespojitá síť cyklistických tras Nedořešená pěší infrastruktura s rizikovými místy včetně nedokonalých bezbariérových prvků Zatížení uliční sítě nevhodně parkujícími, popř. odstavenými automobily Silnice prochází záplavovým územím Q₁₀₀
Adaptační kapacita a stávající adaptační opatření (ADAPTAČNÍ KAPACITA)	<ul style="list-style-type: none"> Zpracovaný Generel dopravy města Uherský Brod Zkvalitňování podmínek pro bezmotorovou dopravu
Potenciální hlavní rizika a následky (NÁSLEDKY/RIZIKA)	<ul style="list-style-type: none"> Kongesce a přerušení dopravních tras v důsledku mimořádných událostí (povodně, pád stromu do vozovky, aj.) Přehřívání dopravních prostředků a přilehlého okolí (zastávky, apod.)
Nejohroženější / dotčené lokality	<ul style="list-style-type: none"> Dopravní prostředky Nezastíněné lokality (silnice s častými kolony, zastávky, aj.)
Nejohroženější skupiny obyvatel	<ul style="list-style-type: none"> Cestující v neklimatizované MHD (zejm. děti, starší lidé a nemocní) Cestující pod nezastíněnými zastávkami, popř. nedostatečně zastíněnými zastávkami

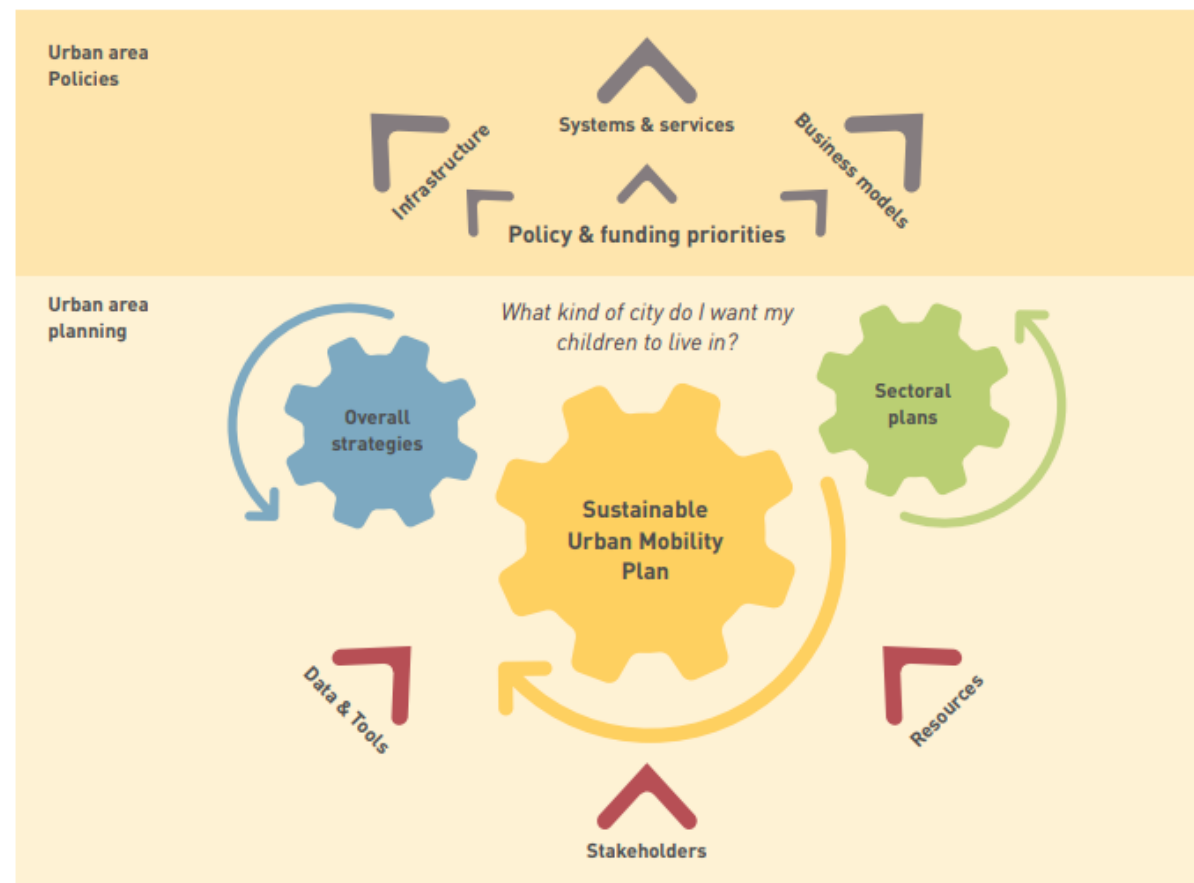
1) NEBÁT SE BÝT AMBICIÓZNÍ



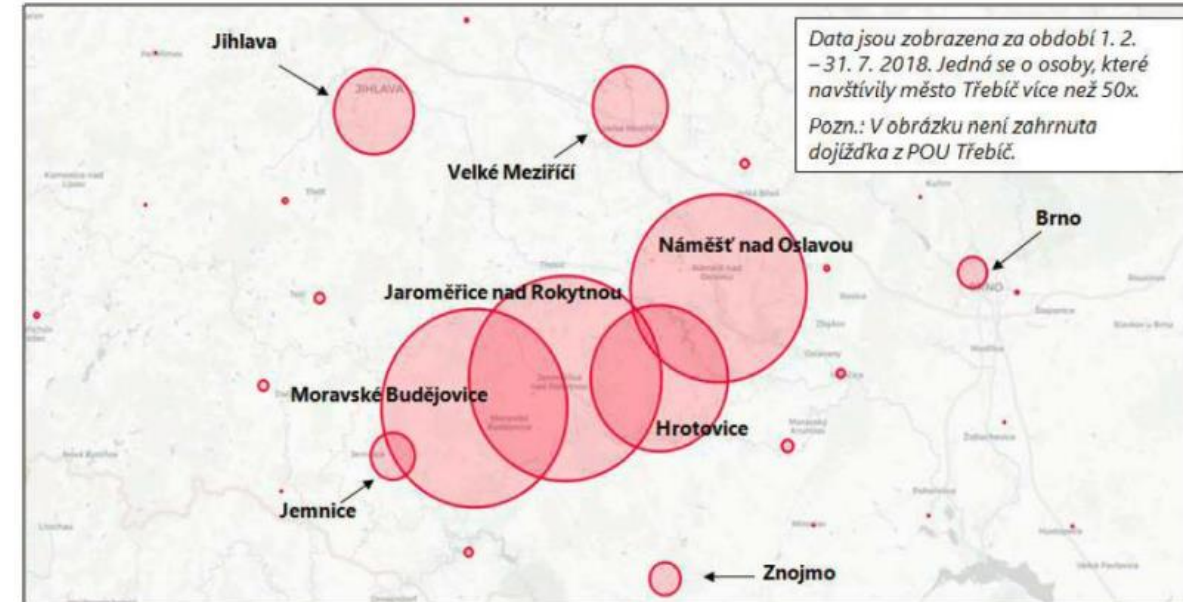
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1215/zasadni-zmena-udrzitelne-mestske-mobility-nenastala>

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

2) NEBÁT SE BÝT JEDINEČNÝ



3) PŘIROZENÁ SPOLUPRÁCE S KRAJEM A OBCEMI



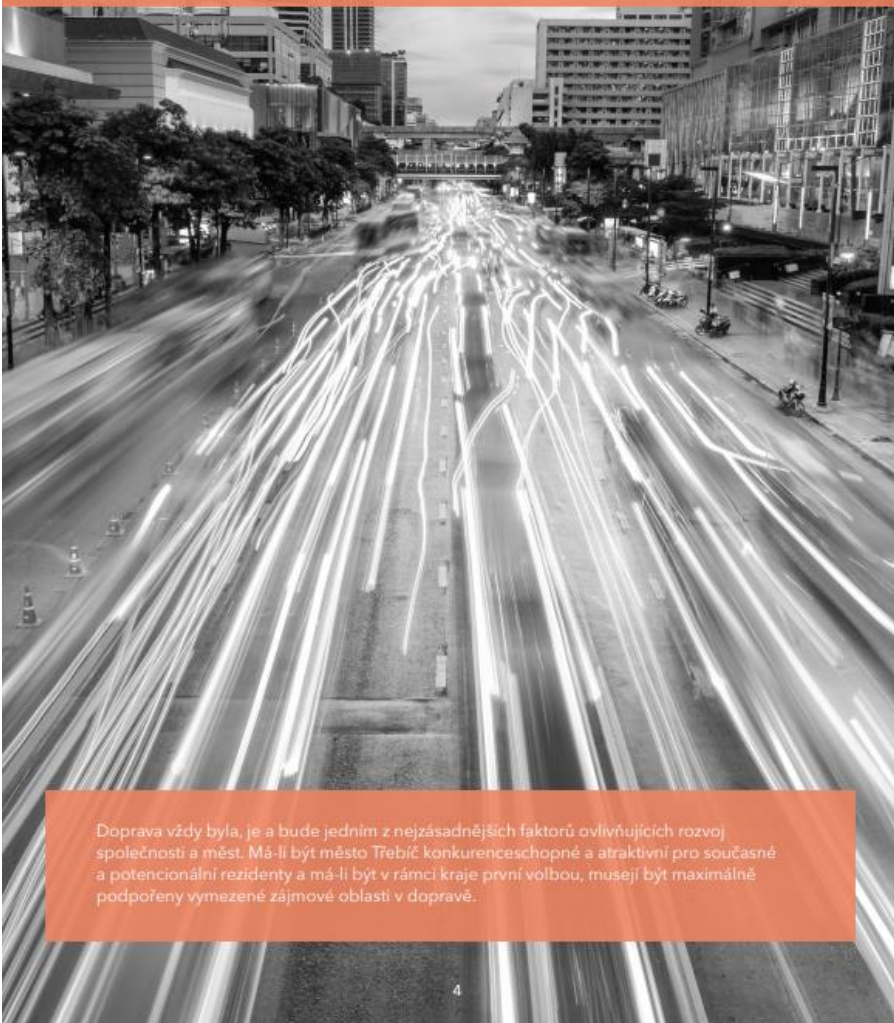
Obrázek 3.6: Analýza mobility obyvatel – dojíždka z okolí

Zdroj: data mobilních operátorů, Opus Consulting

4) NENÍ POTŘEBA 1000 X VYMÝŠLET VIZI

VIZE

„Třebíč - bezpečné a dostupné město s kvalitní veřejnou dopravou“



Doprava vždy byla, je a bude jedním z nejdůležitějších faktorů ovlivňujících rozvoj společnosti a měst. Má-li být město Třebíč konkurenceschopné a atraktivní pro současné a potenciální rezidenty a má-li být v rámci kraje první volbou, musejí být maximálně podpořeny vymezené zájmové oblasti v dopravě.

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>

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

5) Z „1000“ INDIKÁTORŮ DOKÁŽE SI VYBRAT TY, CO POTŘEBUJE. ZNÁ ROZDÍL MEZI OBECNÝMI A KONKRÉTNÍMI



Oblast, ve které je stanovaný cíl	Indikátor	Měření / potřebná data
Příspěvek dopravy k místnímu znečištění a změně klimatu	Emise CO ₂ emitované jednotlivými druhy dopravy ve sledované lokalitě	Množství ujetých km jednotlivými druhy dopravy Struktura vozového parku na měřeném území
	Acidifikace (okyselení)	Roční průměrná koncentrace NO ₂ Roční emise SO ₂
Dopady dopravy na zdraví	Dny, kdy je znečištění střední nebo vysoké pro relevantní typy imisí z dopravy, především pro PM10 a PM2,5	Rozptylové studie, emisní měřicí stanice
	Počet osob vystavených nadlimitnímu hluku	Hlukové mapy a hluková měření
Používání obnovitelných zdrojů	Energetická efektivita dopravního sektoru / ekonomiky Čas strávený v kongescích Obsazenost vozidel	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
	Čas strávený v kongescích	Trvání jednotlivých cest Průměrná cestovní rychlost
	Obsazenost vozidel	Dopravní průzkumy (dotazníková šetření, sčítání vozidel)
Zábor půdy a prostoru dopravou	Ztráta nebo zničení historických oblastí / budov	Evidenze města
	Délka jednotlivých typů dopravní infrastruktury na plochu	Pasport dopravních komunikací

Oblast, ve které je stanovaný cíl	Indikátor	Měření / potřebná data
Podpora konkurenceschopnosti ekonomiky	Celkový výstup ekonomiky (HDP a HDP/hlavu) HDP kraje nebo řešeného území	Údaje Českého statistického úřadu
Podpora vyváženému místnímu rozvoji	Reálné změny v dopravních nákladech dopravců	Náklady dopravců
Efektivní provoz veřejné dopravy	Dopravní efektivita veřejné dopravy	Kongesce - průměrný ztracený čas na vozokm Dodržování jízdního řádu
Efektivní provoz ostatní dopravy	Zpoždění pěších (na přechodech pro chodce)	Čas strávený na přechodech pro chodce

Oblast, ve které je stanovaný cíl	Indikátor	Měření / potřebná data
Dopravní chování obyvatel	Dělna přepravní práce	Průzkumy dopravního chování
	Změny v dopravních proudech do centra města v dopravních špičkách	Měření objemu dopravy
Bezpečnost	Nehody s usmrcením a vážně zraněnými, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.	Policejní statistiky
	Lehká zranění z dopravních nehod, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.	Dotazníkové průzkumy
	Lidé, kteří považují chůzi v místě jejich bydliště jako jednoduchou a bezpečnou Míra obav z kriminality	
Dostupnost	% rezidentů s přístupem k základním službám do 500 m (15 min. chůze)	Výstupy dopravního modelu, dotazníková šetření
	% domácností bez přístupu k autu, které se dostanou do nemocnice HD během a) 30 min; b) 60 min.	
Kvalita života	% rezidentů spokojených se svou čtvrtí jako místem pro život	Dotazníkové průzkumy
Spokojenost koncových uživatelů	Spokojenost s MHD (čistota, spolehlivost, frekvence, obsazenost, ...)	Dotazníkové průzkumy
	Spokojenost s železniční dopravou (čistota, spolehlivost, frekvence, obsazenost, ...)	Dotazníkové průzkumy
	Spokojenost s pěší dopravou	Stav dopravních komunikací; Stav chodníků

5) Z „1000“ INDIKÁTORŮ DOKÁŽE SI VYBRAT TY, CO POTŘEBUJE. ZNÁ ROZDÍL MEZI OBECNÝMI A KONKRÉTNÍMI



OBSAH

OBSAH.....	3
1. ÚVOD.....	4
1.1. Důvod pro pořízení.....	4
1.2. Základní cíl.....	4
1.3. Podklady – požadavky.....	4
2. METODIKA PRŮZKUMU.....	5
2.1. Sestavení dotazníku.....	5
2.2. Metoda sběru dat.....	5
2.3. Stratifikace dle pohlaví a věku.....	5
2.4. Prostorová stratifikace.....	5
2.5. Metody vyhodnocení.....	7
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU.....	8
3.1. Obecné vyhodnocení – popisná statistika respondentů.....	8
3.2. Obecné vyhodnocení – prostorové vyhodnocení respondentů.....	9
4. HLAVNÍ INDIKÁTORY.....	10
4.1. Indikátor 1 – Podíl cestujících vyjadřujících pocit bezpečí ve veř. dopravě, cyklistů i pěších [%]... 10	
4.2. Indikátor 2 – Podíl obyvatel města spokojených s kvalitou veřejných prostor [%]..... 12	
4.3. Indikátor 3 – Podíl obyvatel spokojených s dostupnými základními službami (úřady, kulturní a sportovní zařízení, potraviny, lékař) v docházkové vzdálenosti, MHD, na kole [%]..... 15	
4.4. Indikátor 4 – Podíl cestujících spokojených s MHD [%]..... 17	
5. ROZŠÍŘUJÍCÍ INDIKÁTORY.....	19
5.1. Indikátor 4 – Nejčastější způsob osobní přepravy v Olomouci..... 19	
5.2. Indikátor 5 – Motivace pro změnu dopravního chování..... 22	
5.3. Indikátor 6 – Parkování v Olomouci..... 23	
5.4. Indikátor 7 – Víze vývoje náměstí Republiky..... 25	
5.5. Indikátor 8 – Víze vývoje dopravní situace v Olomouci..... 27	
6. PŘÍLOHY.....	28
6.1. Dotazník – struktura..... 28	
6.2. Celkové komentáře..... 33	
6.3. Odpovědi respondentů – elektronické přílohy..... 34	

Dílčí oblast - 1 Podpora veřejné dopravy a dalších druhů alternativní dopravy (pěší, cyklo) /infrastruktura/

Poznámka úvodem: praxe ukazuje, že problematika není jen o chodnících, či cyklostezkách, ale o celkovém řešení veřejného prostoru:

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

1) Jakým způsobem probíhá budování infrastruktury pro podporu environmentálně šetrných druhů (vyhrazené jízdní pruhy, přednost MHD na světelných křižovatkách, budování cyklostezek, chodníků, vyhrazených pruhů pro cyklisty bezpečné trasy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, + dopravní značení cyklotras)?

- 1.B Bezbariérovost komunikací. Indikátor sleduje vývoj činnosti obcí směřující k budování (revitalizaci) infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy a infrastruktury pro občany se sníženou pohyblivostí. Délka pěších komunikací upravených jako bezbariérové/celkové délce komunikací pro pěší (chodníky, smíšené stezky společně s cyklisty, obytné zóny, atd.) ;
- Inspirace z webu Akademie městské mobility: <https://www.akademiemobility.cz/pesi-doprava>
- Inspirace z webu Akademie městské mobility: <https://www.akademiemobility.cz/osoby-se-zvlastnimi-potrebami>
- 1.C Vybavenost cyklistickými komunikacemi. Indikátor sleduje vývoj činnosti obcí směřující k budování infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy. Délka bezpečných komunikací² v katastru obce vhodných pro cyklisty v km v poměru ku celkové délce komunikací v obci. (km / 100 km silnic a místních komunikací na kterých je provoz cyklistů povolen (vč. cyklostezek a smíšených stezek) 2 Bezpečná komunikace je definována TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty;
- Inspirace z webu Akademie městské mobility: <https://www.akademiemobility.cz/cyklisticka-doprava>

2) Jsou realizovány aktivity k podpoře doprovodné infrastruktury (stojany na kola, uzamykatelné klece, mobiliář pro pěší, přístupnost veřejných prostorů, přístupnost pro hendikepované, atd.)?

- 4.1.D Vybavenost veřejných budov parkovací infrastrukturou pro cyklisty. Indikátor sleduje vývoj činnosti obcí směřující k budování infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy. % podíl budov v majetku města a jím zřízených organizací. Standard pro cyklistickou parkovací infrastrukturu je definován Metodikou „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ (CDV, 2010) - <http://www.cyklo-doprava.cz/file/doprovodna-infrastruktura-parkovani-kol/> Za majetek města považujeme budovy v majetku města a jím zřízených organizací, které aktivně slouží zájmům veřejnosti (úřady, školy, sportoviště, kulturní zařízení apod.);
- Inspirace z webu Akademie městské mobility: <https://www.akademiemobility.cz/parkovani-a-odstavovani-kol>

3) Jak je podporováno zvyšování komfortu MHD (nizkopodlažní vozidla, informační tabule, asistence při dopravě, informace pro nevidomé, dostupnost zastávek) a podpora multimodality v dopravě? (vytvoření/zachování vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy - terminály, přestupní uzly, B+R, ..) Zejména s ohledem na dopravu do škol a do zaměstnání?

- 4.1.A Podíl nizkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě. Indikátor sleduje počet a výkon nizkopodlažních vozidel ve vozovém parku zajišťující obsluhu města. % podíl výkonů z celkových vzk. objednávaných obcí u dopravců (MHD, účelové spoje - např. školní);

5) Z „1000“ INDIKÁTORŮ DOKÁŽE SI VYBRAT TY, CO POTŘEBUJE. ZNÁ ROZDÍL MEZI OBECNÝMI A KONKRÉTNÍMI



Číslo	Název měřítka (komentář)	Útvar - správce měřítka	Jednotka	Hodnota měřítka 2012	Hodnota měřítka 2013	Hodnota měřítka 2014	Hodnota měřítka 2015	Hodnota měřítka 2016	Hodnota měřítka 2017	Vývoj (% změna) 2017/2012	Trend 2017/2012		
A.I	A.I2	Nezaměstnanost (rozdíl město mínus kraj)	OS	-2,41	-1,5	-1,63	-3,1	-1,4	-1,48	-38,6%	-		
	A.I3	Spokojenost občanů s možnostmi zaměstnání	USPUR	bodová hodnota	4,3	4,3	4,5	4,5	4,5	5,9	37,2%	+	Měření se provádí 1x/3 roky
	A.I4	Podpora zaměstnanosti a podnikání (MA21 6.1.1)	USPUR	index	X	X	8	6	2	4	-50,0%	-	Trend klesající má pozitivní vliv od roku 2018
	A.I5	Počet nově vzniklých podnikatelských subjektů	OŽÚ										
A.II	A.II1	Ubytovacích kapacit	OKMaCR	1 044	1 124	895	937	902	991	-5,1%	-		
	A.II2	Obsazenost hromadných ubytovacích zařízení (lůžkonoci)	OKMaCR	33 426	29 066	39 152	45 864	42 352	43 218	29,3%	+	Bez hotelu ROosevelt	
	A.II3	Objem prostředků z rozpočtu města na marketing a cestovní ruch	OE	9 089 795 Kč	9 086 970 Kč	8 421 190,-	9 161 000	8 439 955	9 558 548	0,05156915	+		
	A.II4	Počet návštěvníků IC	OKMaCR	29 413	30 754	40 131	41 761	48 849	42 910	66,1%	+		
	A.II5	Procento plnění marketingové strategie města	OKMaCR	%	X	X	X	81,40%	42,24%	40,00%	-48,1%	-	
A.III	A.III1	Výměra brownfields (od roku 2016)	OÚR	ha	0	0	0	0	33,6	33,6		Změněný indikátor od 2016	
B.I	B.I1	Spokojenost s kvalitou životního prostředí	USPUR	bodová hodnota	6	6	6,9	6,9	6,9	7,5	15,0%	+	Měření se provádí 1x/3 roky
	B.I2	Plocha revitalizovaných veřejných prostranství	OÚR	m2	6 550	8 250	9 117	12 240	8 486	33 528	29,6%	+	
B.II	B.II1	Délka cyklostezek a cyklotras na území města	OÚR	km	1,7	1,7	4,629	4,629	4,629	4,629	172,3%	+	
	B.II2	Celkový počet nových parkovacích míst od roku 2012	OÚR	počet	23	143	191	311	311	311		+	kumulativně načítat počet nových míst
	B.II3	Přeprava cestujících ve veřejné dopravě	ODaSH		249 156	225 391	239 036	227 132	222 285	213 049	-10,8%	-	
B.III	B.III1	Ekologická stopa města	USPUR	gna/občan	4,72	4,72	x	4,71	4,71	Nezpracovává se	-0,2%	-	Nezpracovávalo se
	B.III3	Podíl separovaného odpadu v %	OŽP		19%	20,30%	37%	40%	44%	45%	131,6%	+	
C.I	C.I1	Průměrný počet žáků ve třídě ZŠ (pouze monitorovat)	OŠKSaPP		23	22	23	23	24	23,538	4,3%	+	
	C.I2	% neumístěných dětí ve věku 3-6 let v MŠ	OŠKSaPP		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,0%		
	C.I3	Objem provozních prostředků z rozpočtu na podporu školství a vzdělávání	OE		33 605 500	33 329 030	32 385 065	26 392 000	33 299 663	38 645 931	-0,9%	-	
	C.I4	Výsledky srovnávacích testů	OŠKSaPP		X	X	X	X	X	X			Vyhodnocení až 2017/2018
C.II	C.II1	Plocha zrekonstruovaných a nově vybudovaných sportovišť	OÚR	m2	1 200	980	1 757	0,1	878	500	-26,8%	-	
	C.II2	Objem prostředků z rozpočtu města na podporu sportu a volnočasových aktivit	OE		38 519 363	41 010 261,- Kč	60 953 811,-	47 386 000	53 150 831	62 099 261	38,0%	+	
	C.II3	% naplňování Koncepce rozvoje sportu	OŠKSaPP										od roku 2018
	C.II4	Počet aktivních členů sportovních klubů (počet členů/počet dětí)	OŠKSaPP		4373/2690	4679/2911	4.849 / 3.049	4851/3135	5063/3181	5342/3385	0,15/0,18%	+	
C.III	C.III1	Objem provozních prostředků z rozpočtu města na podporu kultury	OE	Kč	27 389 132	26 115 702,- Kč	24 608 600,- Kč	26 392 000	24 495 095	28 568 465	-10,6%	-	
	C.III2	Počet aktivních členů zájmových souborů	OŠKSaPP		1 157	1 057	1 323	1 356	1 503	1 973	29,9%	+	
	C.III3	Míra spokojenosti obyvatel s kulturními akcemi (ECI)	USPUR	počet obyvatel	8	8	7,5	7,5	7,5	8	-7,4%	-	Měření se provádí 1x/3 roky

5) Z „1000“ INDIKÁTORŮ DOKÁŽE SI VYBRAT TY, CO POTŘEBUJE. ZNÁ ROZDÍL MEZI OBECNÝMI A KONKRÉTNÍMI



KROK 6: MONITORUJTE VYBRANÉ ÚROVNĚ HODNOCENÍ

Monitorování projektu je měření toho, k čemu došlo a co je výsledkem intervencí. Hodnocení projektu se týká měření toho, proč k těmto změnám došlo. Kritéria monitorování mohou zahrnovat následující:

- Sčítání docházky a účasti
- Data o rozdělení způsobů dopravy, případně počítání vozidel a osob před a po
- Ušetřené vozokilometry během akce
- Průzkumy o přijetí opatření a spokojenosti s nimi

Obtížně prokazatelné mohou být i konkrétní přínosy informačních a osvětových opatření, zaměřených na změnu způsobu dopravy. I přesto jsou iniciativy s jasně a kvalitně definovanými cíli, úkoly a metodikami trvale schopny demonstrovat hmatatelné dopady.

Dlouhodobé změny v individuální volbě dopravy mohou mít trvalý dopad na systém silniční dopravy, například ve formě snižování emisí znečišťujících látek / hlukových emisí, snižování počtu najetých kilometrů, spotřeby energie či produkce uhlíkových emisí, počtu dopravních nehod nebo potřeby parkovacích míst pro automobily. Souhrn těchto změn v rámci cílové skupiny ukazuje dopady na systémové úrovni. Jejich odhad se provádí s použitím dat, která byla shromážděna od cílového vzorku populace.

Na základě změn v rozdělení podílů jednotlivých způsobů dopravy, vzdálenosti připadající na každý jednotlivý způsob dopravy a velikosti reálných skupin lze vypočítat změnu v počtu vozokilometrů připadajících na jednotlivé způsoby dopravy. Snižování počtu najetých kilometrů může být celkovým cílem na úrovni systémových dopadů, lze jej však také převést na snížené emise a menší spotřebu pohonných hmot. Shromážděná data ale musí potvrdit, že rozdělení vozokilometrů mezi jednotlivými způsoby dopravy je viditelné. Převod rozdělení vozokilometrů podle způsobu dopravy na snižování emisí by byl obtížný

Systémový dopad je vypočítán srovnáním situace před a po intervenci. Také je vhodné změřit dopady v průběhu intervence, které se počítají porovnáním situace před a během intervence.

Hlavními aspekty dopravního chování, které je třeba měřit, jsou: způsob dopravy, délka trasy, účel cesty, četnost dopravy. Tyto informace lze získat několika způsoby, jako jsou záznamy o dopravě v určitém časovém úseku (jedno až několikadenní průzkumy), matice „využití jednotlivých způsobů dopravy“, průzkum „v průběhu cesty“).

6) NEBOJÍ SE INSPIROVAT VIZÍ A CÍLI SMART ČESKO A TAK NEMUSÍ „NEVYHODIT“ MILIÓNY ZA SCÉNÁŘE



Partnerství
pro městskou
mobilitu

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 Umweltpolitik	20 ÖPNV-Angebot / -leistung und multimodale Angebote (Mobilitätsdienstleistungen)	24 Kooperations- und Einbindungstrategien
02 Struktur der Umweltverbundfinanzierung	Stadtentwicklung	21 Bildungs- und soziale Einrichtungen	Radverkehr
03 Verkehrsinfrastruktur	15 Integrierte Raum- und Verkehrsplanung	22 Netz / Anlagensicherheit	25 Radverkehrsplanung und -struktur
04 Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV	MIV	23 Durchgangspunktförderung des ÖPNV-Angebots	26 Qualität des Radverkehrsnetzes
05 Nutzung alternativer Finanzierungsquellen	16 MIV-Strategie	24 Management von Verkehrsleistungen / ÖPNV-Angebot	27 Subjektive Radfahrer- / Abwechslungsfaktoren
Verkehrspolitik	17 Straßennetz	ÖPNV-Finanzierung	28 Tarif Services / Services
06 Verkehrsmittelwahl / Grundbedürfnis	18 Verkehrsberufshilfen / Hochleistungsnetze	21 ÖPNV-Finanzierungsformen	29 Prägnanz des ÖPNV-Angebots
07 Modalität / Ziele	19 Parkraummanagement	22 ÖPNV-Strukturelemente	30 Förderung der Radfahrerplatz
08 Entwicklung der Verkehrsflächen		23 ÖPNV-Strukturelemente	
09 Aktivitäten in der Aufteilung der Verkehrsflächen		24 ÖPNV-Strukturelemente	
10 Verlagerung von / Reduzierung des Verkehrs		25 Tarif / Tarifmodell	
11 Informations- und Kommunikationsmanagement im Verkehrsmanagement		26 ÖPNV-Effizienz / Spezifische ÖPNV-Angebote	
12 Sicherheitskonzepte			
13 Bewertung der Wirtschaftlichkeit			

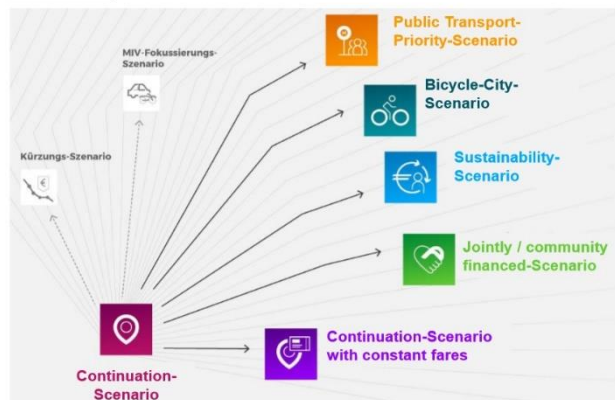
For example:

- 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:



6) NEBOJÍ SE INSPIROVAT VIZÍ A CÍLI SMART ČESKO A TAK NEMUSÍ „NEVYHODIT“ MILIÓNY ZA SCÉNÁŘE



Partnerství
pro městskou
mobilitu

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

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



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

7) NEBOJÍM SE ŘÍCI, ŽE NĚCO UŽ MÁM



1. Dopravní infrastruktura a služby

2. Komunikační plán a osvěta společnosti

3. Strategické plánování

Z uvedených zjištění vycházejí v oblasti dopravy tyto strategické cíle:

INTEGRACE PARKOVACÍCH PLOCH	SANACE LOKALIT S VYSOKOU MÍROU RIZIKOVOSTI V OHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	OPTIMALIZACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	ADEKVÁTNÍ ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, BEZPEČNÉ KORIDORY PRO CYKLISTY A PRO PĚŠÍ
Podpora dopravy v klidu a situace související s parkovacími plochami využitím moderních technologií pro vytvoření souhrnného virtuálního parkoviště. Město bude mít neustálý přehled o stavu volných parkovacích míst a bude možné nasměrovat přijíždějící řidiče na volná parkovací místa	Sanace bezpečnostních deficitů silniční a pěší infrastruktury v souvislosti se silničním provozem, které byly nalezeny a definovány v rámci bezpečnostní inspekce. Postupovat dle priority určené v rámci BI.	Strategickým cílem projektu je efektivní veřejná doprava. Efektivní znamená rychlá, bezpečná a spolehlivá doprava za přiměřené finanční náklady. Adekvátní podpora veřejné dopravy.	Zajištění kvalitní, propojené a především bezpečné infrastruktury pro cyklisty (současně i pro pěší) za účelem podpory zdravého životního stylu a zvýšení podílu cyklistické dopravy.

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>

TÉMA 1: FUNKČNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY, ŘEŠENÍ JEJÍ DOSTUPNOSTI



Nacházíte se: Opatření / Veřejná doprava

VEŘEJNÁ DOPRAVA A INTERMODALITA

Informace pro tuto stránku připravila Universita Pardubice, Dopavní fakulta Jana Pernera.

Teorie > Příklady 10 měst > Náměty pro akční plán >

2. vydání Newsletteru projektu SMACKERs aktualitami k projektu.



04. 02. 2020 | Projekt SMACKER, který zahrnuje 6 pilotních aktivit, trvá 3 roky a nyní se nachází v polovině druhého semestru. Projekt byl zahájen v dubnu 2019 pod vedením SRM Reti e Mobilità (organizátor veřejné hromadné dopravy v metropolitní oblasti Bologna). Účastní se jej 9 partnerů z 6 evropských zemí a jeho celkový rozpočet činí 2,1 milionů EUR. SMACKER je zaměřen na zlepšení... [číst dále](#)

Štítky: [Vzdělávací rozměr](#), [Veřejná doprava](#)

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

TÉMA 2: ŘEŠENÍ TRANSITNÍ DOPRAVY KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM VE MĚSTĚ



O AKADEMII SUMP 2.0. FAKTA & ČÍSLA DOKUMENTY OPATŘENÍ AKTUALITY AKCE KONTAKT

Nacházíte se: Opatření / Veřejný prostor / Humanizace komunikací

Nové silniční stavby a jejich dopad na zklidňování v obcích

Princip je jednoduchý. Pokud ŘSD, nebo krajská správa silnic plánuje vybudovat obchvat obce, pak s realizací takové stavby je potřeba současně plánovat i zklidňování, či humanizaci stávajících komunikací. Tento faktor se pak musí projevit při plánování SUMP.

Na stránkách ŘSD existuje [mapová aplikace](#), která přehledně ukazuje jak stávající, tak i plánované akce. Každá akce má pak svůj projektový list. Jako příklad uvádíme plán výstavby I/44 Mohelnice - Vlachov, neboť dotyčné obce již nyní plánují, jak mohou zklidnit své průtahy a jak řešit cyklistickou dopravu. Opatření se dotkne i měst Zábřeh a Mohelnice.

The image shows two screenshots from the ŘSD ČR (Road and Motorway Directorate of the Czech Republic) website. The left screenshot displays a map application interface with a search bar and various filters. The right screenshot shows a detailed project page for 'I/44 Mohelnice-Vlachov', including a map of the project area and an inset map of the region.

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

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU

Aktivní mobilita

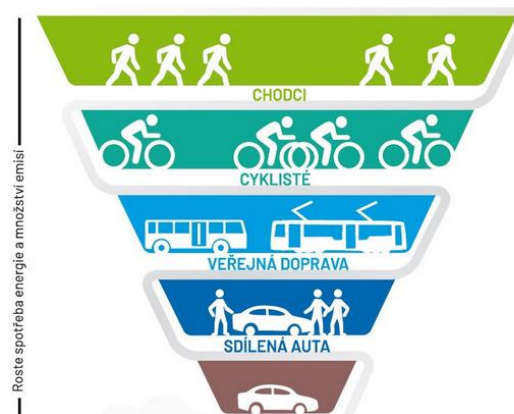
Pěší doprava



Osoby se zvláštními potřebami

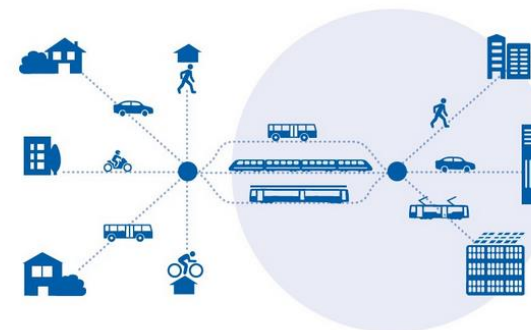


Cyklistická doprava



KRÁTKÉ CESTY

VHODNÉ PRO



TÉMA 4: DOPRAVA V KLIDU



AKADEMIE
MĚSTSKÉ MOBILITY



O AKADEMII SUMP 2.0. FAKTA & ČÍSLA DOKUMENTY OPATŘENÍ AKTUALITY AKCE KONTAKT

Nacházíte se: Opatření / Parkování

Parkovací politika

Teorie



Náměty pro akční plán



Pro aktuální informace v oboru doporučujeme navštívit stránky [České parkovací asociace](#).

Lepší parkování



06. 01. 2020 | Celostátní politika je o kmenové identitě, všechna ostatní je z 90 procent o parkování. Města jsou hned po ohni druhý nejdůležitější lidský vynález, hlavně proto, že umožnila vznik téměř všeho ostatního, včetně aktivit jako organizované zemědělství, nebo industriální výroba, tedy věci které si s městy už málokdy spojujeme. Města navíc ilustrují stav civilizace... [číst dále](#)

Štítky: Parkovací politika

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

TÉMA 5: ČISTÁ MOBILITA



O AKADEMII SUMP 2.0. FAKTA & ČÍSLA DOKUMENTY OPATŘENÍ AKTUALITY AKCE KONTAKT

Nacházíte se: Opatření / Čistá mobilita / Elektromobilita, čistá vozidla

ELEKTROMOBILITA, ČISTÁ VOZIDLA A PALIVA

Teorie



Archív novinek



Inspirace

E.ON zavádí partnerské dobíječky elektromobilů



25. 04. 2020 | E.ON jako první z největších poskytovatelů energií zavádí takzvané „partnerské dobíječky“. O co jde? S domluvenými partnery zpřístupní firma privátní dobíječky elektromobilů všem zájemcům a ze soukromé dobíjecí stanice udělá jejímu vlastníkovi veřejnou. Zájem o projekt mají hotely i autoservisy. E.ON chce díky této novince rozšiřovat síť dobíjecích stanic... [Číst dále](#)

Štítky: Elektromobilita, čistá vozidla a paliva

V Říčanech dostanou zaměstnanci města příspěvek na elektrokola



16. 02. 2020 | Elektrokola jako služební vozidla. Říčany jsou dalším městem, které chce jít příkladem.

Zastupitelstvo města schválilo, že zaměstnanci města mohou dostat až 75 % příspěvek na nákup elektrokola nebo

Více: <https://www.akademiamobility.cz/elektromobilita-cista-vozidla>

TÉMA 6: NOVÉ SLUŽBY



O AKADEMII SUMP 2.0. FAKTA & ČÍSLA DOKUMENTY OPATŘENÍ AKTUALITY AKCE KONTAKT

Nacházíte se: Opatření / Nové služby mobility a inovace

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



Partneři pro tuto stránku:

EIT Urban Mobility Innovation Hub East, s.r.o.

Roman Holý

GSM: +420 777 464 716

E-mail: roman.holy@eiturbanmobility.eu

Web: www.eiturbanmobility.eu

„Město nedělá civilizovanějším to, že má své dálnice, ale to, že se dítě na tříkolce může bezpečně a snadno pohybovat kdekoliv.“
Enrique Peñalosa

Více: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

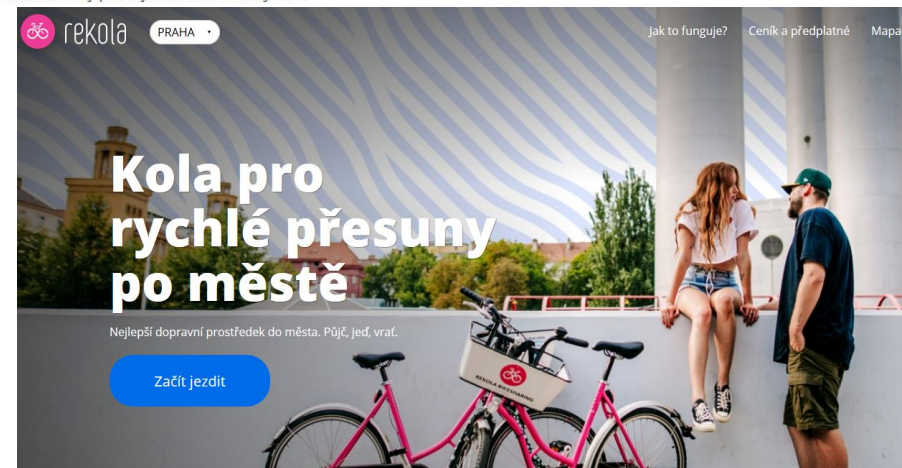
Carsharing se už v Praze pořádně rozjel! Velký přehled možností

AUTEM AKTUÁLNĚ

16. 8. 2019 ■ Roman Sovák



Italská společnost Anytime carsharing jako první nabízí minutový pronájem aut. Foto: Anytime



JENŽE SUMP 2.0. JE PŘEDEVŠÍM O VÝZVĚ



1) DOKÁŽE PLÁNOVAT V BALÍČCÍCH:

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

1. Uliční a veřejný prostor – řeší se:

- Aktivní mobilita (pěší a cyklisté)
- Veřejná doprava
- Individuální automobilová doprava a parkování
- Zeleň, doprovodná infrastruktura, podnikatelské služby (restaurace, kavárny, apod.)

2. Veřejná doprava – řeší se:

- Docházková vzdálenost pro pěší
- Bike and Ride
- Parkování (záchytná parkoviště)

3. Obchvat města, či rekonstrukce mostu:

- Humanizace průtahu při novém obchvatu
- Při rekonstrukci mostu se nemusí řešit jen příčné řezy, ale i navazující cyklostezky, úpravy atd.

1) DOKÁŽE PLÁNOVAT V BALÍČCÍCH 1. A VEŘEJNÁ DOPRAVA



Obrázek 8.1: Vztah mezi autobusovým nádražím a železniční stanice Třebíč

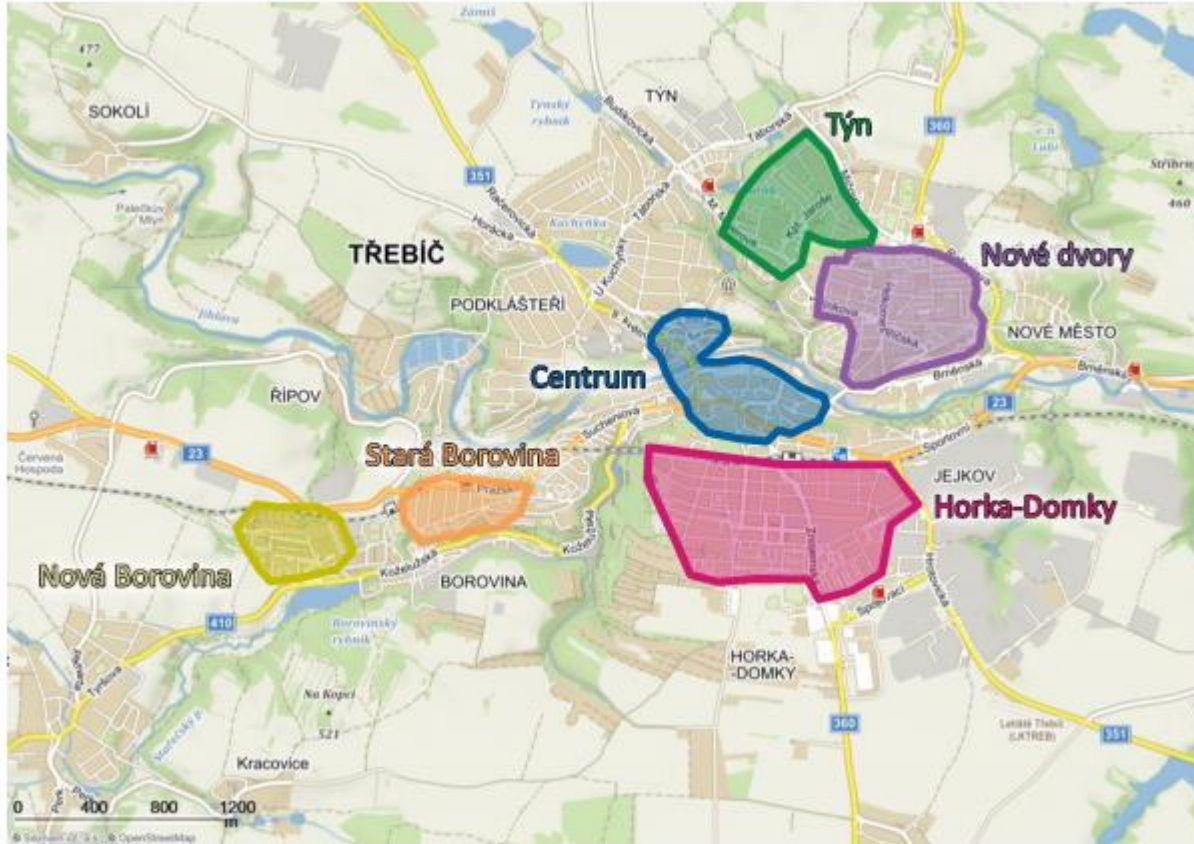
Zdroj: mapy.cz, vlastní zpracování



Obrázek 9.3: Příklad správného provedení stojanů u vlakového nádraží. Stojany umožňují zamčení celého kola i rámu a jejich odcizení je tím více znemožněno.

Zdroj: vlastní foto

1) DOKÁŽE PLÁNOVAT V BALÍČCÍCH 1.B DESIGN ULICE A PARKOVÁNÍ



Sion, Švýcarsko – pruh zeleně a místa pro zahrádky.

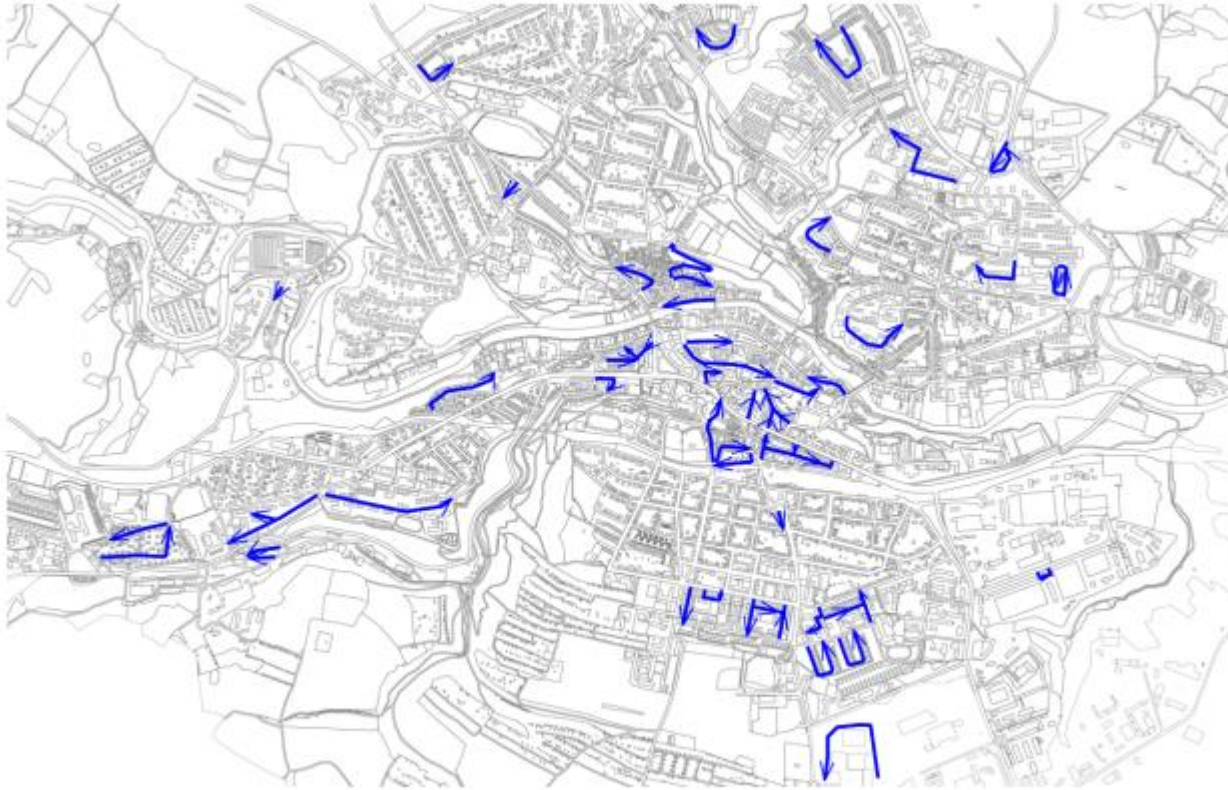


Vhodné umístění zahrádky na podélné parkovací místo, povolené užití pódia.



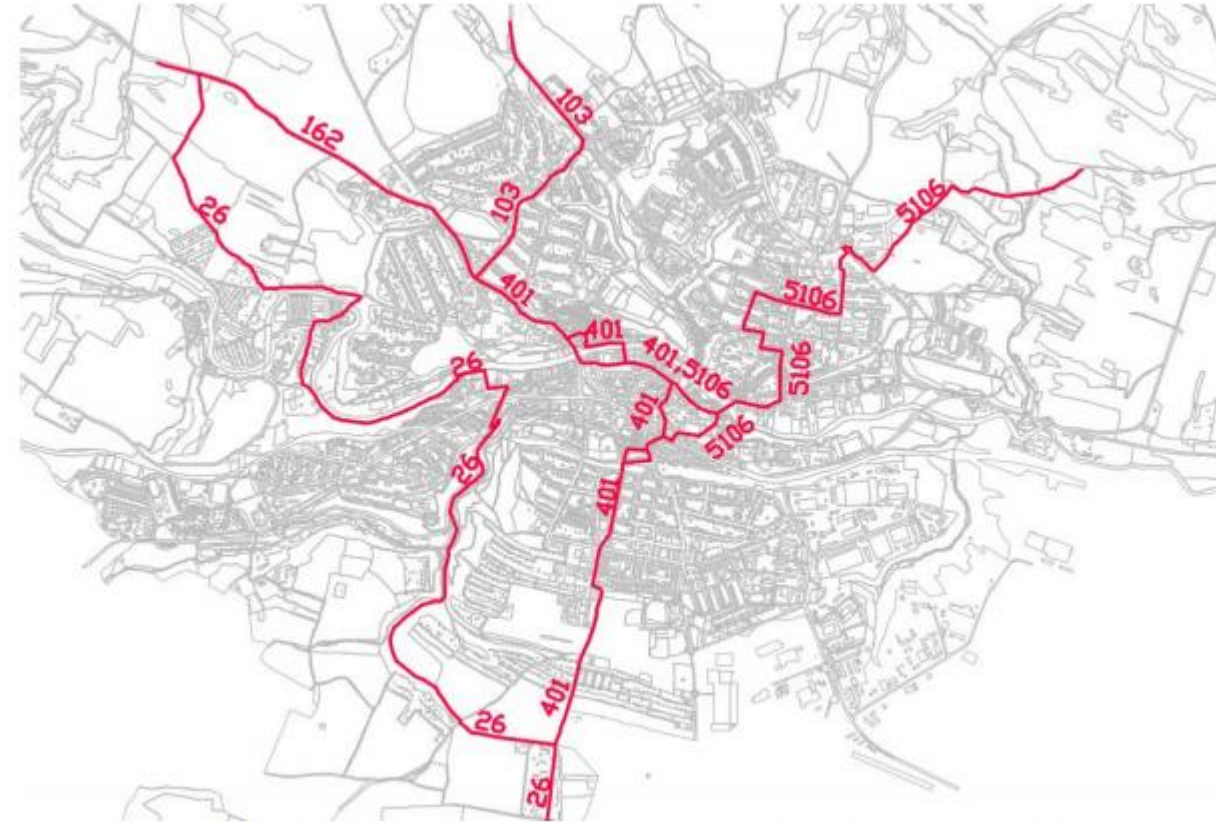
Sion, Švýcarsko – pruh zeleně a místa pro zahrádky.

1) DOKÁŽE PLÁNOVAT V BALÍČCÍCH 1.C ULIČNÍ SÍŤ AUTOMOBILOVÁ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA



Obrázek 6.7: Mapa města s jednosměrnými komunikacemi (Vyznačeno modrou barvou)

Zdroj: Město Třebíč, vlastní zpracování



Obrázek 9.1: Přehled stávajících cyklistických tras i s jejich číselným označením

2) PRIORITOU JE PRO MĚSTO KOMUNIKACE:



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>

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

2) PRIORITOU JE PRO MĚSTO KOMUNIKACE: KOMUNIKACE POTŘEBUJE PATRONA



Představujeme CityChangers



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

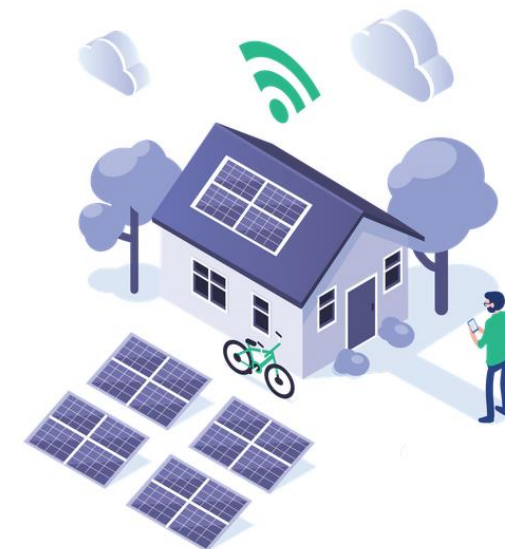
Tomáš Hradil, starosta Krnova

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.**



2) PRIORITOU JE PRO MĚSTO KOMUNIKACE: 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 změnilí 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



2) PRIORITOU JE PRO MĚSTO KOMUNIKACE: KOMUNIKACE POTŘEBUJE VIZUALIZACI



2) PRIORITOU JE PRO MĚSTO KOMUNIKACE: ZAČNĚTE S PŘÍPRAVOU ETM 2020

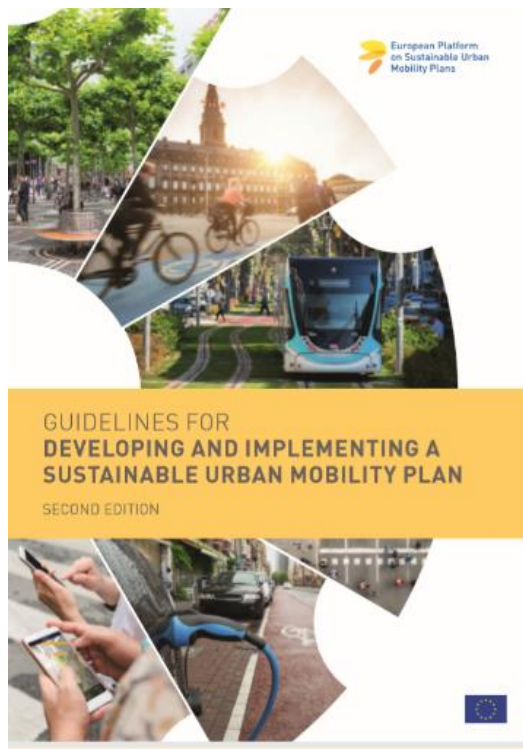
Aktivita 1.4. Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných partnerů

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>

2) PRIORITOU JE PRO MĚSTO KOMUNIKACE: NEBOJÍ SE PŘIHLÁSIT K VÝZVĚ



■ CITYCHANGERS 2030

NOMINUJTE:

**Měníme města.
Jsme CityChangers.**



Chci podepsat výzvu



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

3) VŠE JE POSTAVENO NA STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ: SUMP 2.0. A TŘI PILÍŘE



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

Z uvedených zjištění vycházejí v oblasti dopravy tyto strategické cíle:

INTEGRACE PARKOVACÍCH PLOCH	SANACE LOKALIT S VYSOKOU MÍROU RIZIKOVOSTI V OHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	OPTIMALIZACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	ADEKVÁTNÍ ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, BEZPEČNÉ KORIDORY PRO CYKLISTY A PRO PĚŠÍ
Podpora dopravy v klidu a situace související s parkovacími plochami využitím moderních technologií pro vytvoření souhrnného virtuálního parkoviště. Město bude mít neustálý přehled o stavu volných parkovacích míst a bude možné nasměrovat příjezdějící řidiče na volná parkovací místa	Sanace bezpečnostních deficitů silniční a pěší infrastruktury v souvislosti se silničním provozem, které byly nalezeny a definovány v rámci bezpečnostní inspekce. Postupovat dle priority určené v rámci BI.	Strategickým cílem projektu je efektivní veřejná doprava. Efektivní znamená rychlá, bezpečná a spolehlivá doprava za přiměřené finanční náklady. Adekvátní podpora veřejné dopravy.	Zajištění kvalitní, propojené a především bezpečné infrastruktury pro cyklisty (současně i pro pěší) za účelem podpory zdravého životního stylu a zvýšení podílu cyklistické dopravy.

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>

3) VŠE JE POSTAVENO NA STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ:



STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA TŘEBÍČE PRO OBDOBÍ 2020-2023



PRIORITNÍ OSA C:	
VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA	
Strategický cíl C2: Rozvíjet dopravní infrastrukturu	
KARTA STRATEGICKÉHO CÍLE SPRM TŘEBÍČ	
Prioritní osa	C: VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA
Strategický cíl	C2: Rozvíjet dopravní infrastrukturu
Věcný garant	Odbor dopravy a komunálních služeb, Odbor správy majetku a investic města, Odbor rozvoje a územního plánování

DŮVODY PRO STANOVENÍ CÍLE	IDEÁLNÍ STAV PO NAPLNĚNÍ CÍLE
Vysoká intenzita individuální automobilové dopravy v centru	Dostatečné kapacity dopravní infrastruktury vzhledem k nárokům dopravy
Časté dopravní zetížení, jehož důsledkem je zpomalení dopravy	Opravené plochy MK
Nevyhovující technický stav povrchu MK	Pravidelné investice do MK
Dlouhá cestovní doba do okolních měst	Výšší přeprava osob železniční vlakovou dopravou
Nedostatek parkovacích míst	Dostatek parkovacích míst
Nekvalitní silniční napojení na dálnici D1	Udržitelný rozvoj dopravy

MATICE VLIVU		
	CO BRÁNÍ DOSAŽENÍ CÍLE	CO PODPORUJE DOSAŽENÍ CÍLE
VNĚJŠÍ VLIVY	Negativní vývoj veřejných rozpočtů	Dotace programy
	Neefektivní součinnost náležitých institucí (SŽDC, ČD, ŘSD, KSÚS, apod.)	Politická podpora
VNITŘNÍ VLIVY	Limity realizátorů staveb	
	Negativní vývoj rozpočtu města	Vhodná personální politika
	Personální limity na úřadě	Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města

OPATŘENÍ PRO NAPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE	INDIKÁTORY NA ÚROVNI OPATŘENÍ		
	Současný stav 2020	Cílový stav 2023	Skutečnost 2023
C2.1. AKTIVNĚ PODPOROVAT ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ			
C2.2. ZAJISTIT EFEKTIVNÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOST A OBSLUŽNOST V SOULADU S KONCEPCÍ „DOPRAVA V KLIDU“			
C2.3. AKTIVNĚ OVLIVŇOVAT PROJEKTY, KTERÉ NEJSOU V REŽII MĚSTA, ALE PRO MĚSTO JSOU DŮLEŽITÉ			
C2.4. REALIZOVAT VÝSTAVBU A OPRAVY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY			

3) VŠE JE POSTAVENO NA STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ: VŠE MUSÍ BÝT SPOJENO S ROZPOČTEM, ODPOVĚDNOSTÍ, TERMÍNY



Partnerství
pro městskou
mobilitu

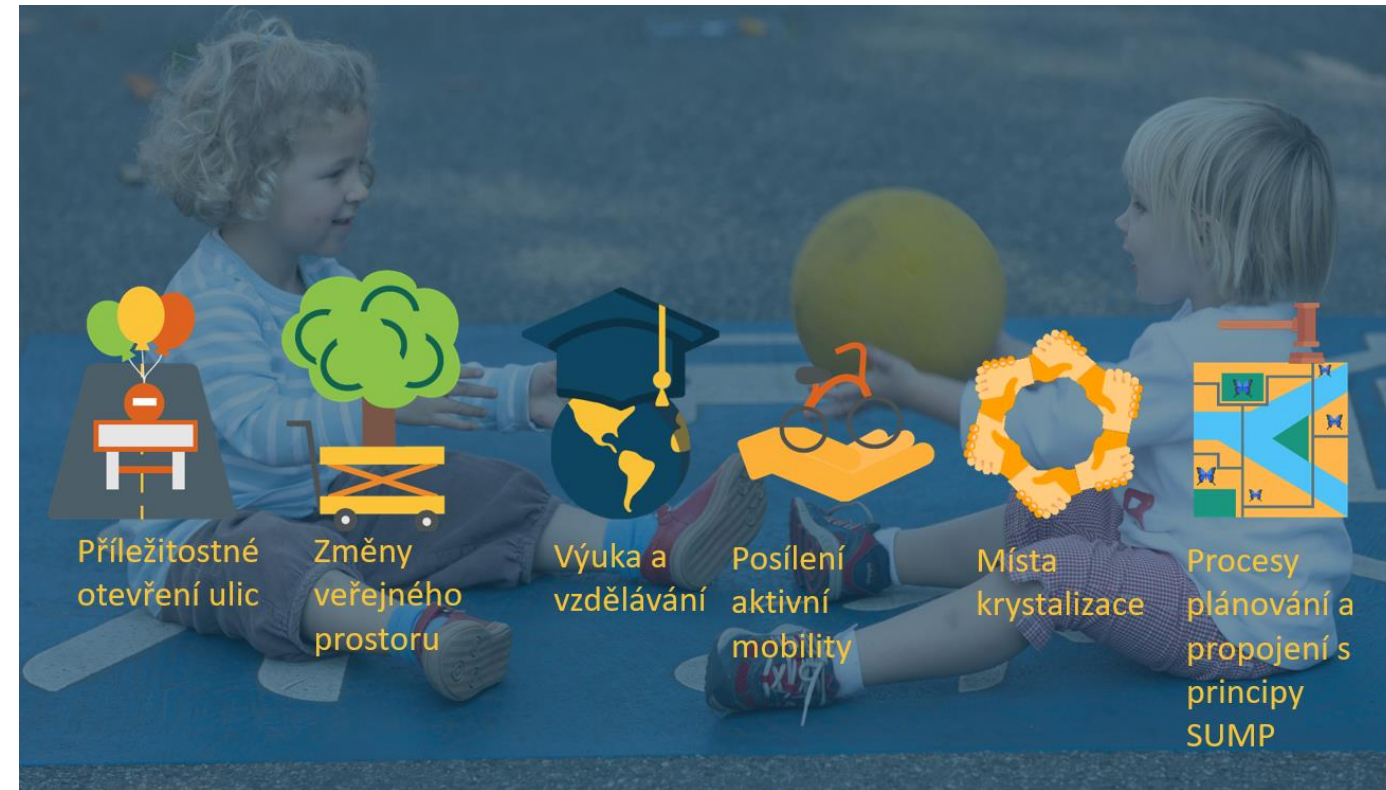
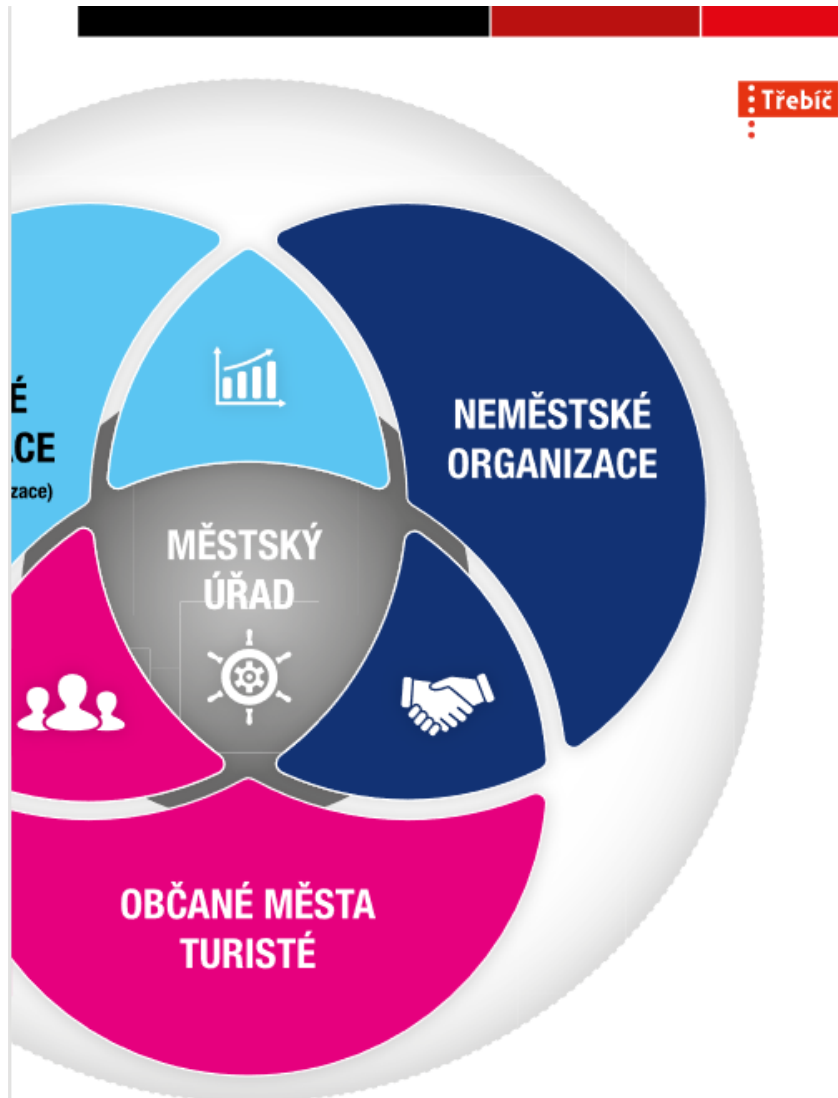
STRATEGICKÝ CÍL	PRIORITA	OPATŘENÍ	INDIKÁTORY	VĚCNÍ GARANTI	HARMONOGRAM
	NÍZKÁ	O 4.2. Bezpečnost silničního provozu	- Počet napravených nalezených závad (celkem 10).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2022 - Zajištění finančních zdrojů a vypořádání stavebních a jiných povolení. 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 elektrol	- Počet pevných stanovišť Bike-sharingu (cil je 6). - Četnost využívání (nutný zkušební provoz).	Odbor finanční; Odbor investic a správy majetku; Odbor dopravy a živnostenský; 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

3) VŠE JE POSTAVENO NA STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ:



Partnerství
pro městskou
mobilitu

OKRUH SE UZAVÍRÁ - VŠECHNA OPATŘENÍ SE REALIZUJÍ S LIDMI PRO LIDI



Děkuji za pozornost!

Ing. Jaroslav Martinek

Jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu

tel.: 602 503 617

jarda@dobramesta.cz

www.dobramesta.cz