

WEBINÁŘ: Novinky v přípravě metodiky SUMP 2.0.



Příležitostné
otevření ulic



Změny
veřejného
prostoru



Výuka a
vzdělávání



Posílení
aktivní
mobility



Místa
krystalizace



Procesy
plánování a
propojení s
principy
SUMP

05. 08. 2020

VČERA: PŘÍPRAVA EVROPSKÉHO TÝDNE MOBILITY



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Evropský týden mobility 2020

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

SLOGAN: Tvůj styl, tvoje volba!



Partnerství
pro městskou
mobilitu

EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SEPTEMBER 2020

'Zero-emission mobility for all', as simple as a doughnut



The doughnut refers to the theory of the 'doughnut economics' by the economist [Kate Raworth](https://www.kateraworth.com/doughnut/), Oxford University (2017). This theory is now being used by some cities to recover from the COVID-19 crisis. It presents the economy like a doughnut where the outer ring is the ecological ceiling, while the inner ring is the minimum we need for a good life. Everyone should remain in the middle comfort area without falling through the hole.

Credits:
<https://www.kateraworth.com/doughnut/>

#MobilityWeek



EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY

16. - 22. září 2020



VČERA: PŘÍPRAVA EVROPSKÉHO TÝDNE MOBILITY



■ CITYCHANGERS 2030

NOMINUJTE:

Měníme města.
Jsme **CityChangers**.



Chci podepsat výzvu

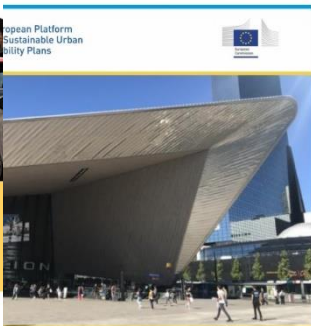
Více: <https://www.dobramesta.cz/vyzva>
www.citychangers.eu



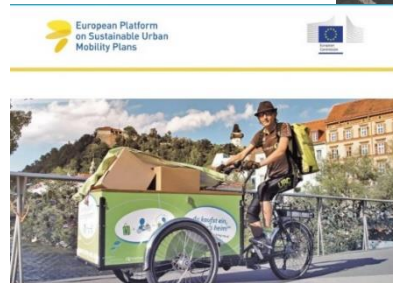
DNES: SUMP 2.0. NOVINKY



PRACTITIONER BRIEFING
PARKING AND SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING
How to make parking policies more strategic, effective and sustainable



PRACTITIONER BRIEFING
Supporting and Encouraging Walking



Sustainable Urban Logistics Planning



Topic Guide
URBAN ROAD SAFETY AND ACTIVE TRAVEL IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING



Electrification in sustainable urban mobility planning
Planning for electric road mobility solutions in urban areas



MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) AND SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING



Practitioner Briefings: Cycling
Key ingredients to successfully promote cycle use at local level



Funding and Financing Options for Sustainable Urban Mobility



GUIDELINES FOR THE HARMONIZATION OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY AND SECAPS



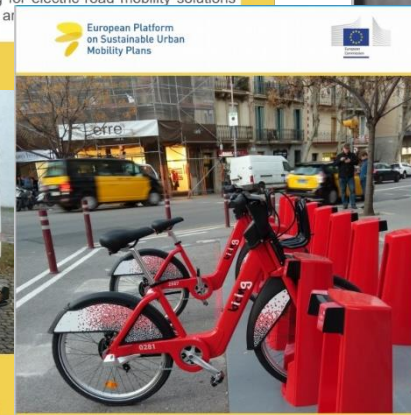
TOPIC GUIDE
SUMP and SECAPS
Regulating vehicle access to cities as part of integrated mobility policies



The Poly-SUMP Methodology
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region
Guidelines



TOPIC GUIDE
Integration of shared mobility approaches in sustainable urban mobility planning



Integration of shared mobility approaches in sustainable urban mobility planning



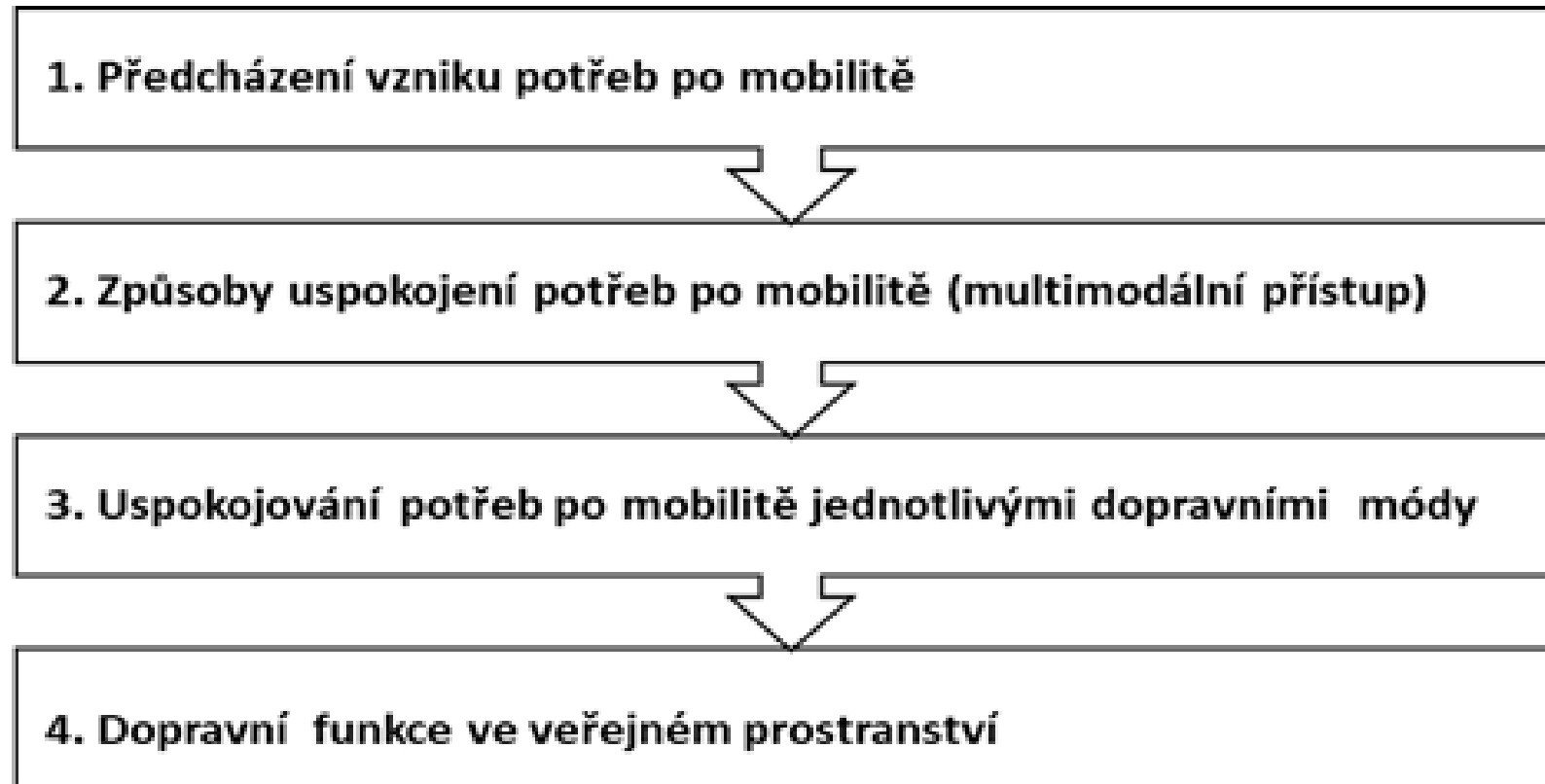
THE ROLE OF INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS (ITS) IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING
MAKE SMARTER INTEGRATED MOBILITY PLANS AND POLICIES



Linking transport and health in SUMP
How health supports SUMP

DNES: SUMP 2.0. NOVINKY

VAZBA NA PŘIPRAVOVANOU VLÁDNÍ KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY



- **Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě**

Typová opatření SUMP:

- Úzké propojení sektorového a územního plánování iteračním způsobem (oba druhy plánování jsou rovnocenné a musí se jednat o trvalý stále se opakující plánovací cyklus)
- Územní plánování rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru
- Zavádění e-Governmentu
- Zahušťování zástavby namísto Urban Sprawl
- Podpora alternativních forem práce (home – office, videokonference apod.)
- Vytváření pracovních příležitostí v suburbánních oblastech měst s cílem snížit rozsah dojíždky do jádrového města.

DNES: SUMP 2.0. NOVINKY

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

Typová opatření SUMP:

- Parkovací politika: postupné snižování počtu parkovacích míst v centrech měst, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku
- Cena za parkování musí vycházet z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování, lze doporučit, aby cena za parkování byla taková, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných.
- Podpora systému carsharingu a bikesharingu
- Zavádění nízkoemisních zón (dle zákona 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění)
- Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě
- Řešení dojížděky dětí do škol a na volnočasové aktivity
- Podpora vzniku firemních a školních plánů mobility u středních a větších firem (podpora car-poolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.)
- Zohlednění mezioborových externalit při řízení dopravy ve městě (většina časových slotů na řízených křižovatkách je věnována IAD, přestože chodci, cyklisté a cestující ve VHD ve většině případů početně cestující v IAD převyšují. Vedle preference VHD je proto nutné vytvářet větší prostor pro pěší.
- Zpracování plánů dopravní obslužnosti ve všech městech provozujících MHD.
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

- Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

V současné praxi rozlišujeme čtyři úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou:

1. *Veřejná hromadná doprava jako sociální služba.* Zajišťuje pouze základní potřeby specifické skupiny obyvatel s různými druhy znevýhodnění. Takové služby se vyznačují malým rozsahem služeb. Jde např. o linky MHD v menších městech na bázi dlouhého intervalu (60 min. a více) obsluhující celé město a vyznačující se dlouhými jízdními dobami. Patří sem i speciální školní spoje. Služba je zaměřena na uspokojení definovaných potřeb obyvatel (dojížděka do škol, za zdravotní péči nebo na úřady). V tomto případě základním systémem dopravní obslužnosti je IAD, zatímco VHD je jen doplňkem.
2. *Veřejná hromadná doprava jako doplněk systému dopravní obslužnosti bez definice sociálních služeb.* V tomto případě VHD zajišťuje širokou škálu potřeb obyvatelstva, avšak z ekonomických důvodů není schopna zajistit dostatečné standardy z hlediska kvantity služeb, což má za následek, že základním systémem dopravní obslužnosti je i nadále IAD, zatímco VHD je jen doplňkem. Jedná se zejména o dopravní obslužnost linkovou autobusovou dopravou v řídké osídlených oblastech.
3. *Veřejná hromadná doprava jako alternativa k dopravě individuální.* V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden. Kvantita poskytovaných služeb a jejich kvalita je na takové úrovni, že pro všechny skupiny obyvatelstva, včetně skupin znevýhodněných, poskytuje takové služby, díky kterým není nutná závislost na osobním autě. Osobní auto je pak nutné použít jen ve speciálních případech, pro které je však možné využít i sdílená auta. V tomto případě je VHD v rámci systému dopravní obslužnosti svým významem srovnatelná s IAD. Tyto systémy fungují v hustěji osídlených oblastech.
4. *Veřejná hromadná doprava jako základ systému dopravní obslužnosti.* V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden, přičemž poskytuje větší flexibilitu než doprava individuální, která se potýká s problémem nedostatečného prostoru (kolony, nedostatečné prostory pro parkování a cena parkování). V tomto případě je VHD v rámci systému dopravní obslužnosti dominantní a IAD je jen doplňkem. Tyto systémy fungují ve značné části velkých měst, zejména v jejich historických centrech.

DNES: SUMP 2.0. NOVINKY

DOPRAVNÍ FUNKCE VE VEŘEJNÉM PROSTORU



Obr.77. Možný princip odstranění zbytných pruhů IAD, zvýšení bezpečnosti chodců a zachování pruhů vozidel HD centrem města (zdroj: Mapy.cz)



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.

D Města velikosti 42 tis. – 75 tis. obyvatel

Konkurenceschopnost systému městské hromadné dopravy u měst této kategorie ve vztahu k využívání IAD klesá. Velmi důležitou roli proto hraje vytváření vhodných podmínek pro aktivní mobilitu (pěší, cyklistickou).

Jedním z podkladů pro zpracování SUMP musí být alespoň zjednodušený dopravní model pro jednotlivé dopravní módy. Dopravní vztahy ve městech této kategorie jsou již jednodušší a zpracování plnohodnotného dopravního modelu nebude povinně vyžadováno, protože by bylo velmi nákladné a pro města této kategorie velmi zatěžující.

E Města velikosti 25 tis. – 42 tis. obyvatel

V rámci páté skupiny měst má samostatná MHD velmi omezené možnosti. Jedním z podkladů pro zpracování SUMP může být zjednodušený dopravní model pro jednotlivé dopravní módy.

F Města velikosti do 25 tis. obyvatel

Šestá skupina měst má podmínky pro samostatnou MHD již velmi omezené. Vzhledem k tomu, že ochota lidí chodit pěšky výrazně klesá zejména u délky cest na 1,5 – 2 km, je možnost alternativního řešení k individuální dopravě významně omezené. Dopravní model pro tuto kategorii měst se nepředpokládá.

UKAŽTE MI JEDNOHO POLITIKA, KTERÝ ROZUMÍ ČTYŘSTUPŇOVÉMU MODELU

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

2 Scenario-Building

35 Key elements for the strategy

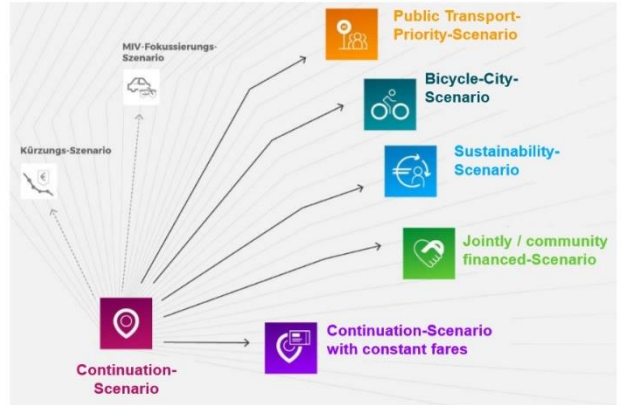
KOMMUNALPOLITISCHER RAHMEN		STRATEGIE	
Finanzen (Stadt)	Umweltpolitik	ÖPNV-Verkehrsangebot / -leistung	Kooperations- und Einbindungstrategien
01 Struktur des Gesamtverkehrsnetzes	04 Umweltschutz	20 ÖPNV-Angebot / -leistung und multimodale Angebote (Mobilitätsdienstleistungen)	24 Kooperations- und Einbindungstrategien
02 Struktur der Umweltverbundfinanzierung	Stadtentwicklung	21 Standorte und zeitliche Erreichbarkeitsgarantien	Radverkehr
03 Verkehrsverbundfinanzierung	05 Integrierte Raum- und Verkehrsplanung	22 Netz / Anbahnungsstruktur	25 Radverkehrsanlagen und -infrastruktur
04 Verkehrsverbundfinanzierung	MIV	23 Durchgängigkeit / Vernetzung des ÖPNV-Angebots	26 Qualität des Radverkehrsnetzes
05 Verkehrsverbundfinanzierung	06 MIV-Strategie	24 Durchgängigkeit / Vernetzung des ÖPNV-Angebots	27 Subjektive Bekanntheit / Akzeptanzmöglichkeiten
06 Verkehrsverbundfinanzierung	07 Straßenraum	25 Management von Mobilitätsleistungen / ÖPNV-Angebot	28 Best Services / Services
07 Verkehrsverbundfinanzierung	08 Verkehrsverbundfinanzierung / Verkehrsmanagement	26 ÖPNV-Verkehrsmittel	29 Informations- und Kommunikationsmaßnahmen
08 Verkehrsverbundfinanzierung	09 Verkehrsmanagement	27 Tarif / Tarifmodell	30 Förderung der Radteilhabe
09 Verkehrsverbundfinanzierung	10 Verkehrsmanagement	28 ÖPNV-Effizienz / Spezifische ÖPNV-Angebote	
10 Verkehrsverbundfinanzierung	11 Verkehrsmanagement		
11 Verkehrsverbundfinanzierung	12 Verkehrsmanagement		
12 Verkehrsverbundfinanzierung	13 Verkehrsmanagement		
13 Verkehrsverbundfinanzierung	14 Verkehrsmanagement		
14 Verkehrsverbundfinanzierung	15 Verkehrsmanagement		
15 Verkehrsverbundfinanzierung	16 Verkehrsmanagement		
16 Verkehrsverbundfinanzierung	17 Verkehrsmanagement		
17 Verkehrsverbundfinanzierung	18 Verkehrsmanagement		
18 Verkehrsverbundfinanzierung	19 Verkehrsmanagement		
19 Verkehrsverbundfinanzierung	20 Verkehrsmanagement		
20 Verkehrsverbundfinanzierung	21 Verkehrsmanagement		
21 Verkehrsverbundfinanzierung	22 Verkehrsmanagement		
22 Verkehrsverbundfinanzierung	23 Verkehrsmanagement		
23 Verkehrsverbundfinanzierung	24 Verkehrsmanagement		
24 Verkehrsverbundfinanzierung	25 Verkehrsmanagement		
25 Verkehrsverbundfinanzierung	26 Verkehrsmanagement		
26 Verkehrsverbundfinanzierung	27 Verkehrsmanagement		
27 Verkehrsverbundfinanzierung	28 Verkehrsmanagement		
28 Verkehrsverbundfinanzierung	29 Verkehrsmanagement		
29 Verkehrsverbundfinanzierung	30 Verkehrsmanagement		
30 Verkehrsverbundfinanzierung	31 Verkehrsmanagement		
31 Verkehrsverbundfinanzierung	32 Verkehrsmanagement		
32 Verkehrsverbundfinanzierung	33 Verkehrsmanagement		
33 Verkehrsverbundfinanzierung	34 Verkehrsmanagement		
34 Verkehrsverbundfinanzierung	35 Verkehrsmanagement		

- 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.



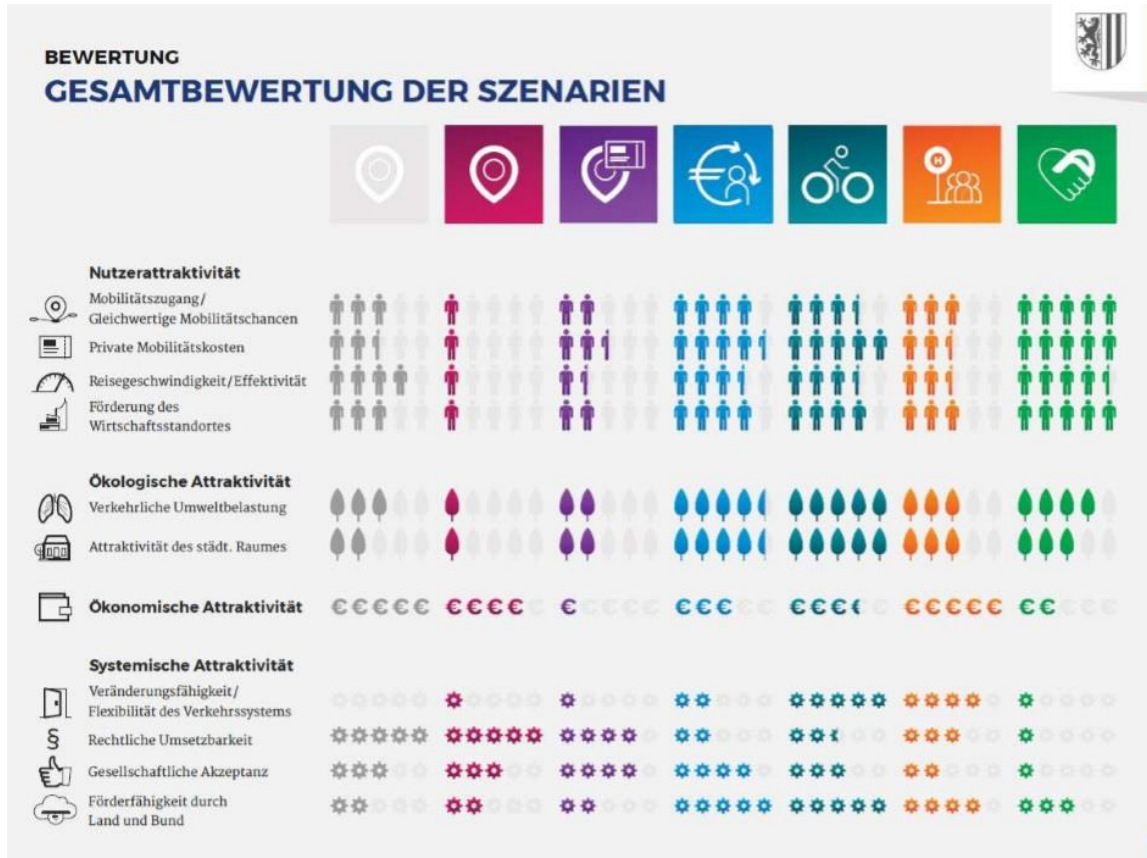
2 Scenario-Building

6 Scenarios:

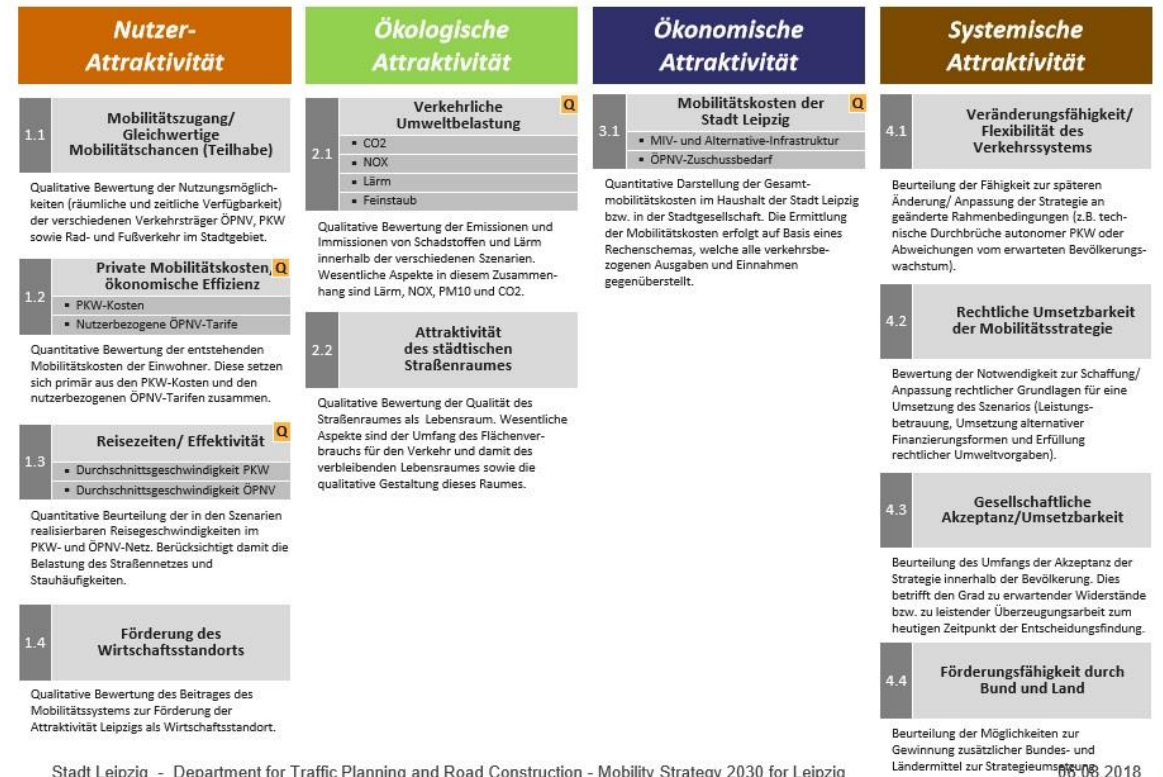


UKAŽTE MI JEDNOHO POLITIKA, KTERÝ ROZUMÍ ČTYŘSTUPŇOVÉMU MODELU

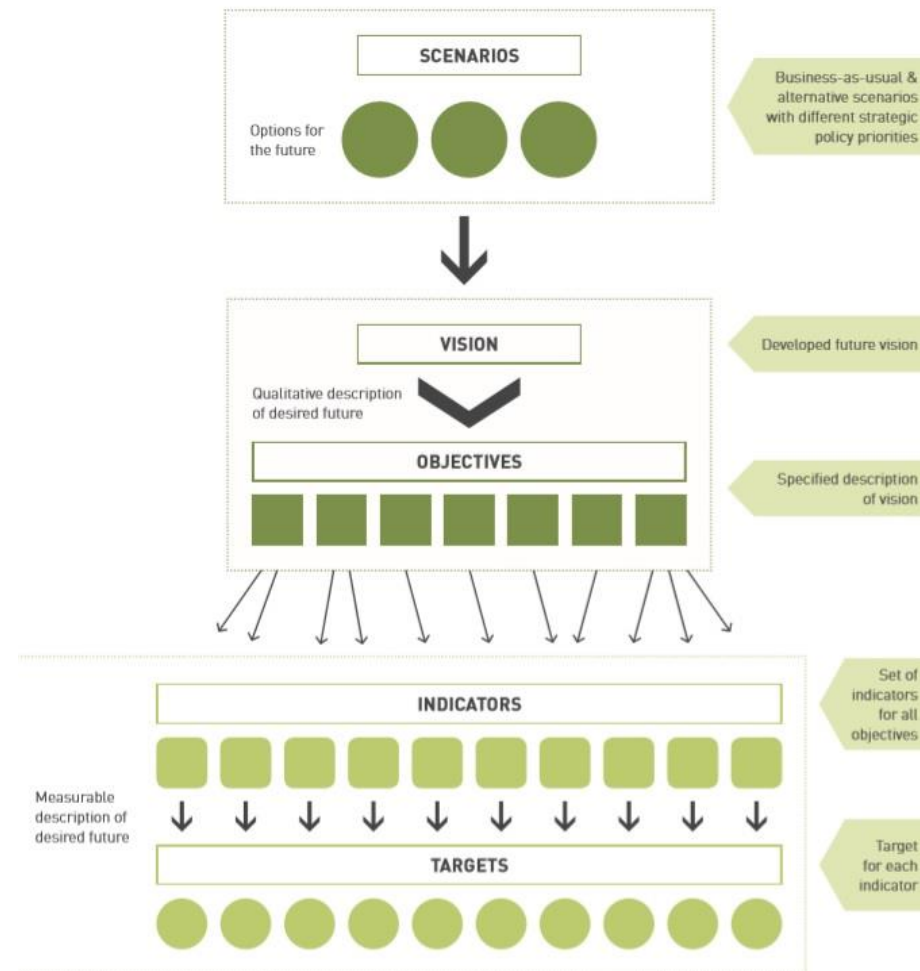
- Jen by mě zajímalo, kolik stálo město Lipsko definování scénářů



4 Assessment



DŮSLEDEK PRO SUMP 2.0.



DŮSLEDEK PRO SUMP 2.0.

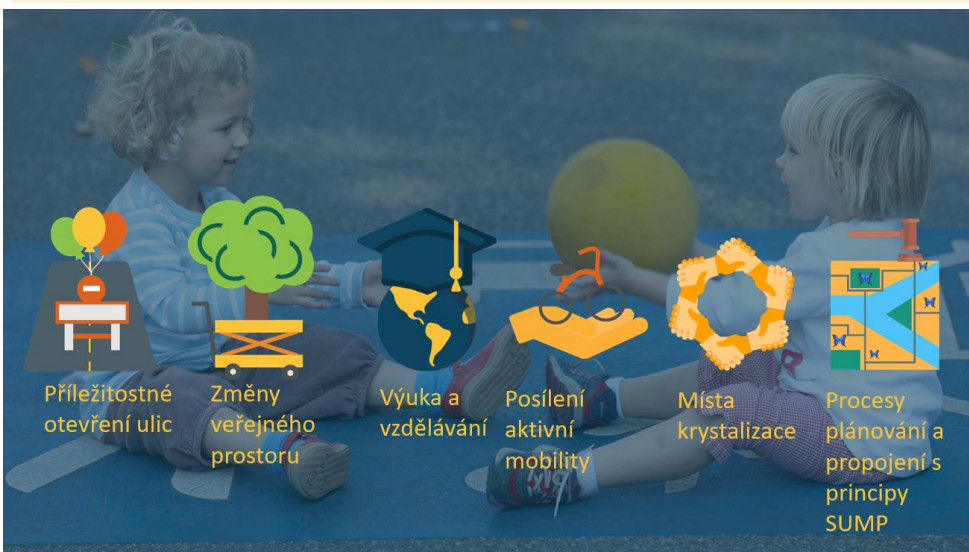
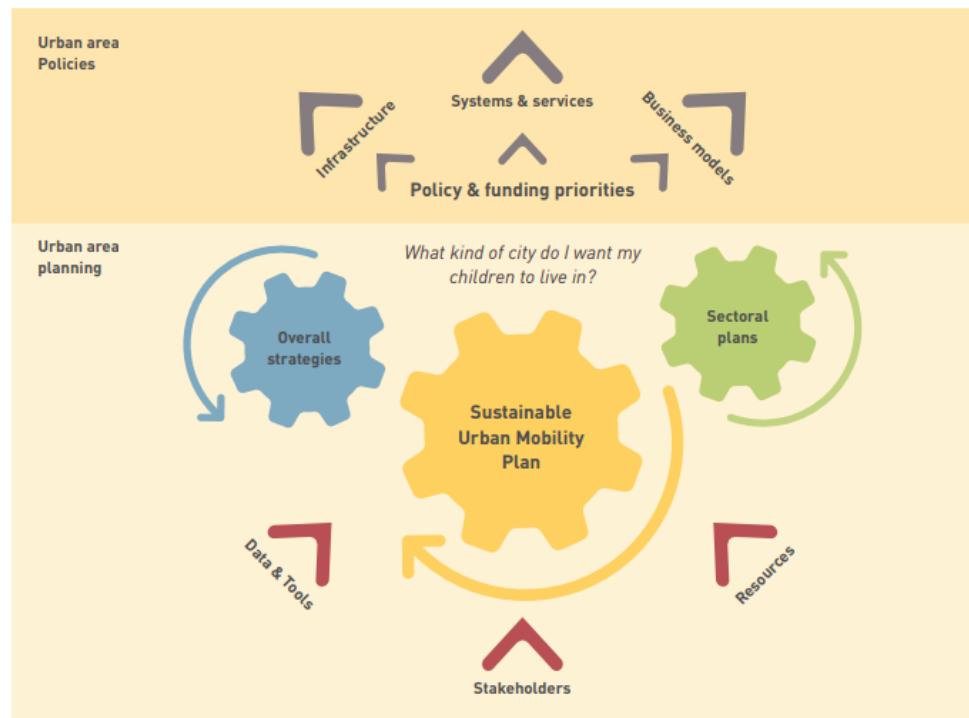
MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

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



1. Dopravní infrastruktura a služby, aneb technické plánování
2. Komunikační plán a osvěta společnosti, aneb co vlastně chceme
3. Strategické plánování, aneb a kdo to má na starosti

SUMP A STRATEGICKÁ ČÁST



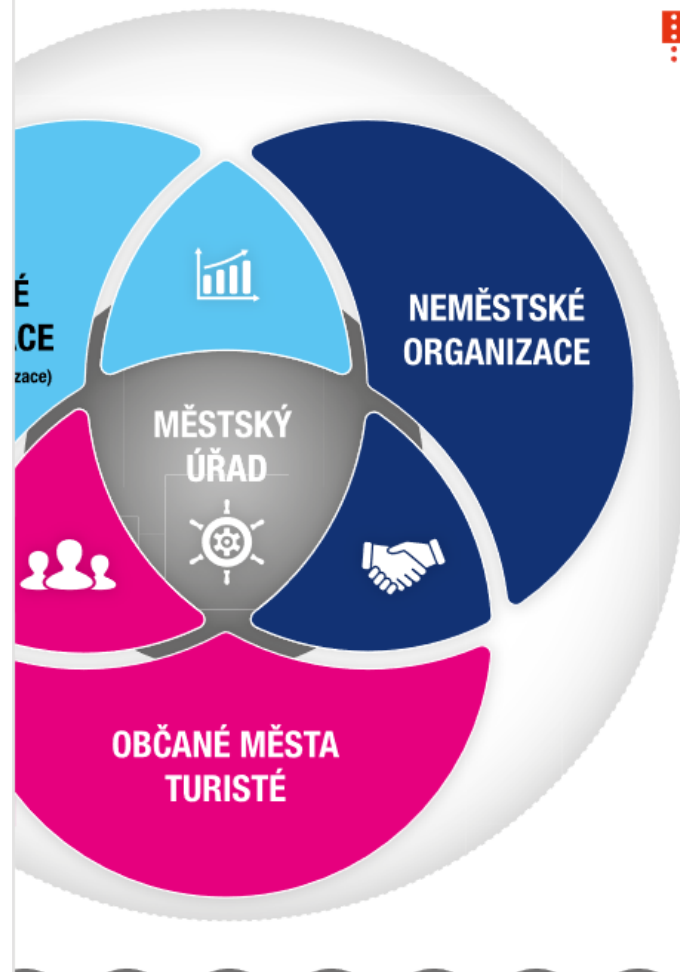
PŘÍKLAD



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	Dotační programy
	Neefektivní součinnost návazných 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			

PŘÍKLAD



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.

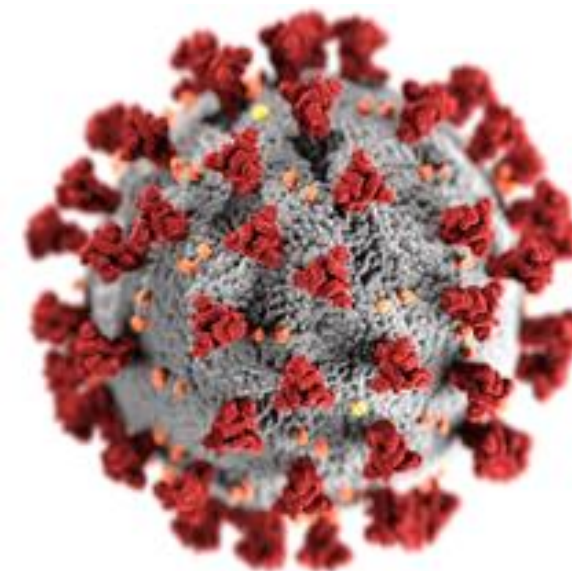
OPTIMALIZACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

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.

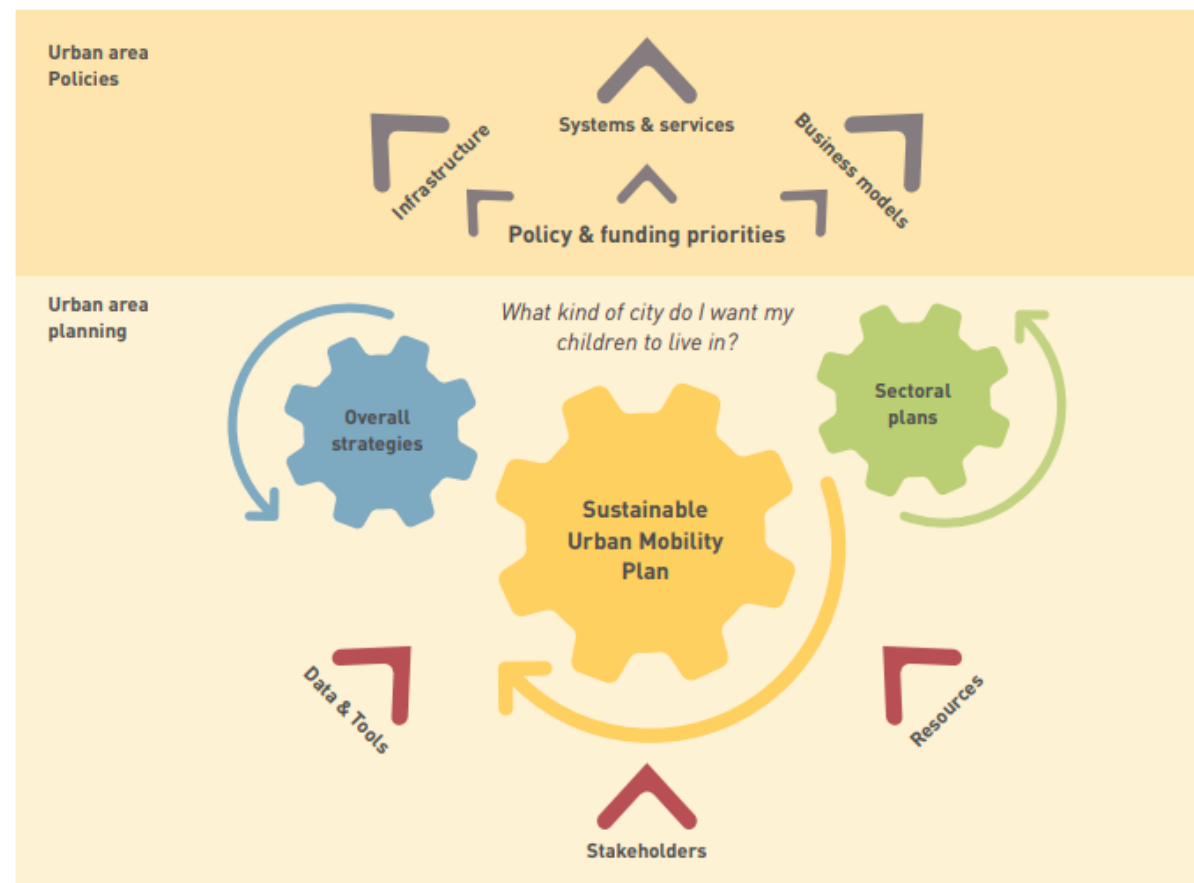
1) AMBICIÓZNÍ STRATEGIE



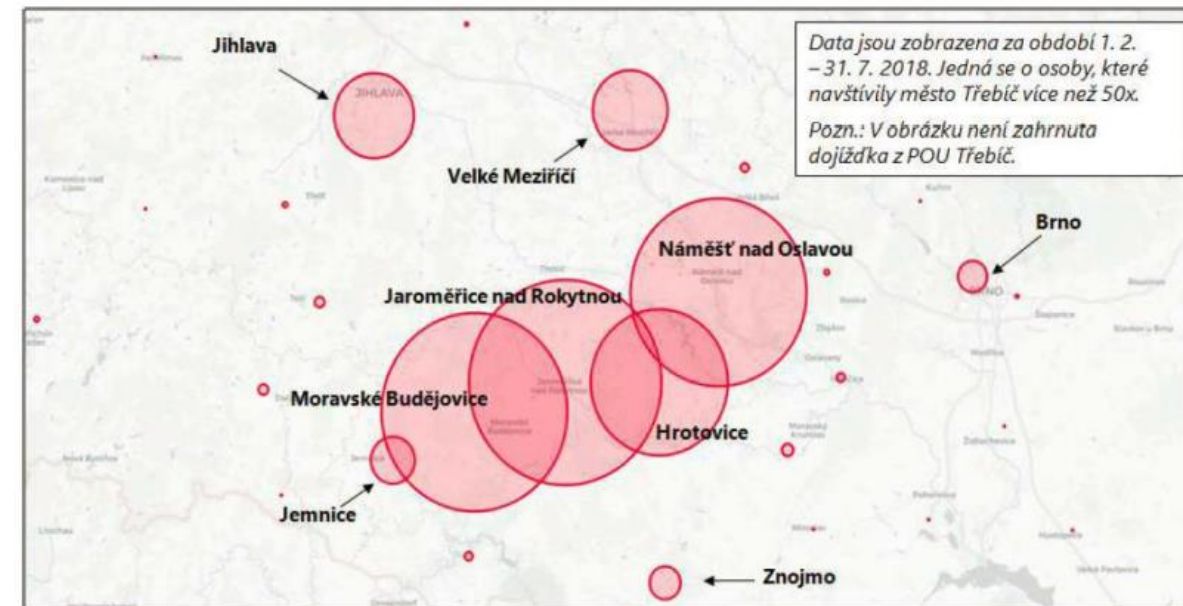
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1215/zasadni-zmena-udrzitelne-mestske-mobility-nenastala>

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

2) JEDINEČNÁ STRATEGIE



3) PŘIROZENÁ SPOLUPRÁCE S KRAJEM A OBCEMI



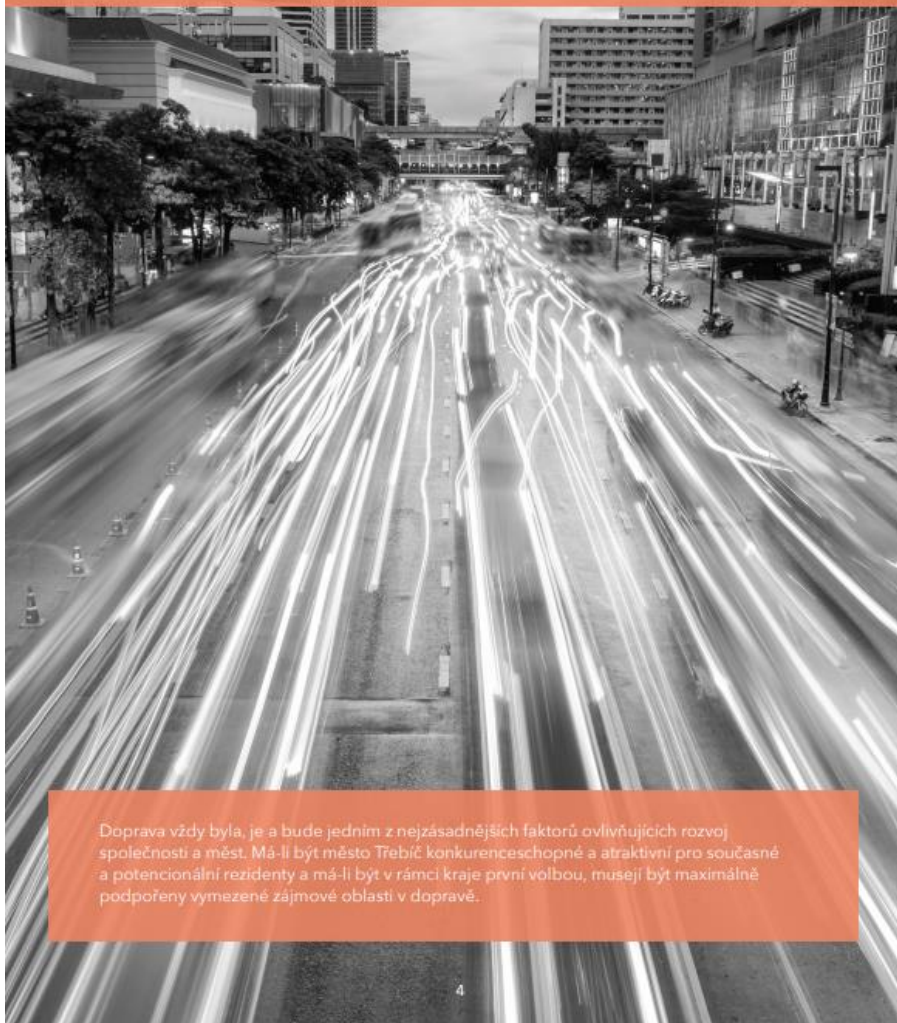
Obrázek 3.6: Analýza mobility obyvatel – dojíždka z okolí

Zdroj: data mobilních operátorů, Opus Consulting

4) VIZE MĚSTA A VIZE SMART ČESKO

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) POSTOJ K INDIKÁTORŮM, ČÁST I.

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.	
	Lidé, kteří považují chůzi v místě jejich bydliště jako jednoduchou a bezpečnou Míra obav z kriminality	Dotazníkové průzkumy
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) POSTOJ K INDIKÁTORŮM, ČÁST II.

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	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 otázek	8	8	7,5	7,5	7,5	8	-7,4%	-	Měření se provádí 1x/3 roky

TÉMA 1: FUNKČNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY, ŘEŠENÍ JEJÍ DOSTUPNOSTI



Uživatelé veřejné dopravy
Hledáme vazby na parkovací politiku a cyklistickou dopravu.



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

Nacházíte se: Opatření / Veřejná doprava

VEŘEJNÁ DOPRAVA A INTERMODALITA

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

Teorie



Příklady 10 měst



Náměty pro akční plán

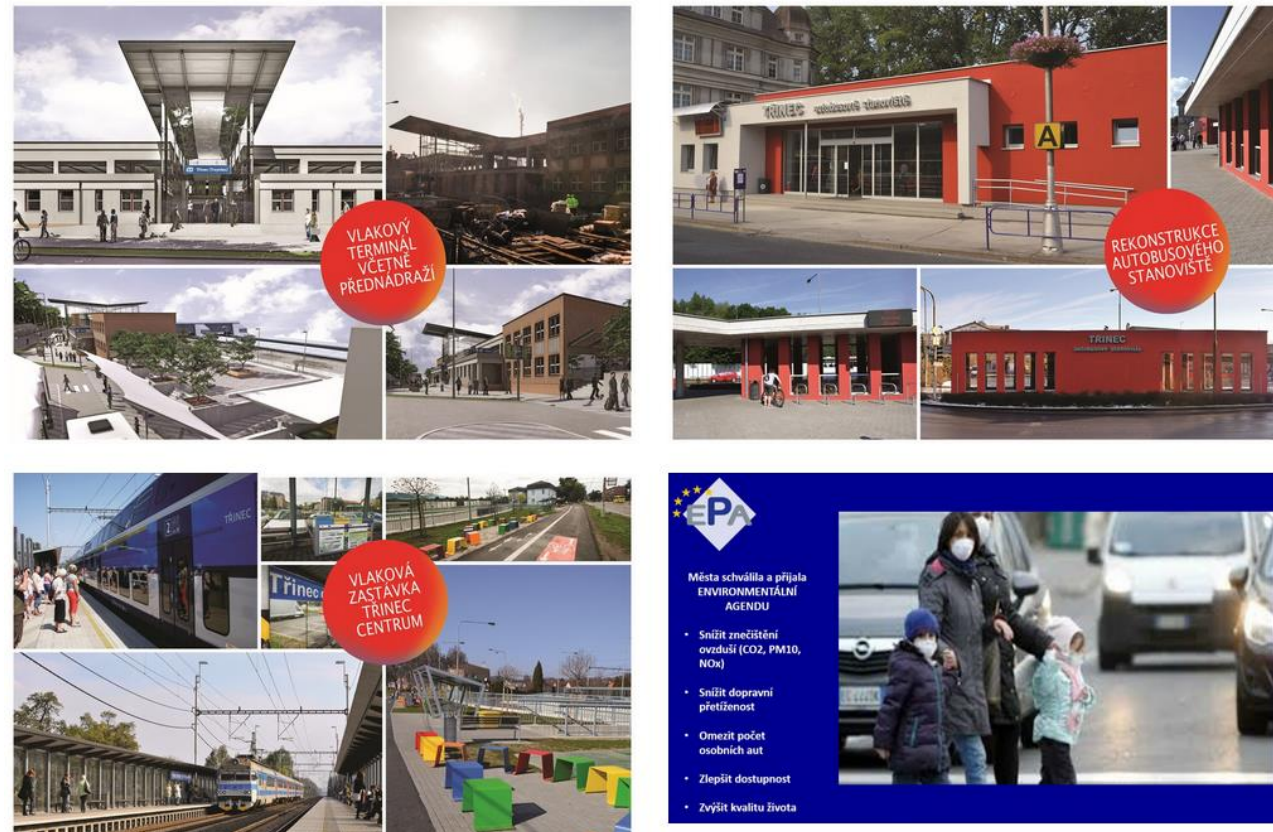


2. vydání Newsletteru projektu SMACKERs aktualitami k projektu.



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



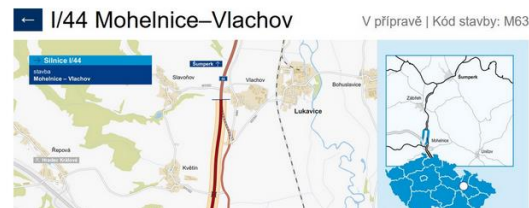
O AKADEMII SUMP 2.0. FAKTA & ČÍSLA DOKUMENTY OPATŘENÍ AKTUALITY AKCE KONTAKT

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.



Rekonstrukce ul. Nádražní

Silnice II třídy, realizace 2018-2019

Kompletní rekonstrukce od začátku projednávána a připravována společně s městem Třinec i s Třineckými železárnami.

Důraz kladen na pěší a cyklistickou dopravu. Vymístění parkování. Zvýšení bezpečnosti i zpomalení dopravy.

Různé zdroje financování. Obdobné realizace již v užívání.



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

TÉMA 3: INFRASTRUKTURA PRO AKTIVNÍ MOBILITU



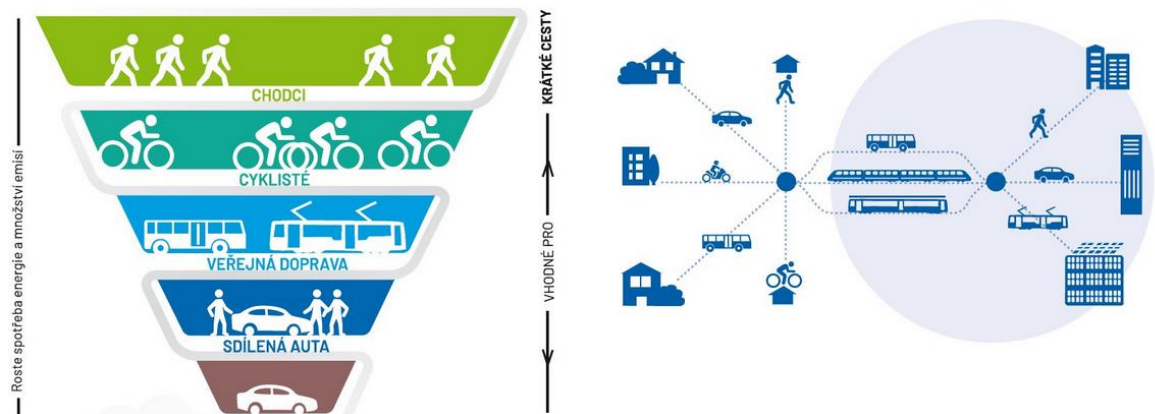
AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY

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

Nacházíte se: Opatření / Aktivní mobilita

Aktivní mobilita

Pěší doprava > Osoby se zvláštními potřebami > Cyklistická doprava >



Podpora jízdy na kole začíná v cíli

Město Třinec jde příkladem vytvářením přátelských a vhodných podmínek pro jízdu do práce na kole.



Bezpečná úschovna kol s potřebným počtem stojanů

Pro cyklisty jsou k dispozici sprchy

...výsledkem je počet zaměstnanců, kteří dojíždějí do práce na kole.

...v době vhodných klimatických podmínek dojíždí do práce na kole cca 15 % zaměstnanců.

Cyklistická infrastruktura má mnoho tváří



Cyklisty a cyklotrasy

Komunikace bez motorových vozidel

Cyklostezky

Zprůjezdné sítě komunikace

Stezky pro chodce a cyklisty

Cyklobousmárny

Průhy pro cyklisty

Zóny 30

Průhy na terminálu integrovaného dopravního systému

Pěší zóna s provozem cyklistů

.... a další.



ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY A CYKLO-DOPRAVY

PEŠÍ ZÓNA



ROZVOJ CYKLOTURISTIKY

TÉMA 4: DOPRAVA V KLIDU

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>

Koncepce parkování ve městě Třinec – 2019 Návrh konceptu (koncepce) řešení

ČÁST DÍLA: Souhrnná zpráva

ZADAVATEL: Statutární město Třinec
Jablunkovská 160
Třinec, PSČ 739 61

ZHOTOVITEL: M.O.Z. Consult s.r.o.
Radimova 2342/36
169 00 Praha 6
IČO: 266 86 503

M.O.Z. Consult s.r.o.
Červenec - srpen 2019



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 vlastníkovu 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



CITYChangers
Třinec

ÚVOD NÁŠ PLÁN JE DOBRÉ VĚDĚT JAK NA TO PARTICIPACE CO MOHU UDĚLAT

Nacházíte se: Aktuality

Tagy: [Cyklo](#) [Design ulice](#) [Parkování](#) [Participace](#) [Plán](#) [Změna](#)

Na Javorovém dobijete baterie sobě i elektrokolu



07. 05. 2019 | Cyklistická doprava má v Třinci zelenou a její příznivci mohou nově v pohybu na kole usnadnit a zpříjemnit. Na Javorovém vrchu město zprovoznilo nabíječky elektromobilů, které slouží také dva servisní stojany s potřebným nářadím. Jeden najdete u druhého v blízkosti cyklověže v centru... [číst dále](#)

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>

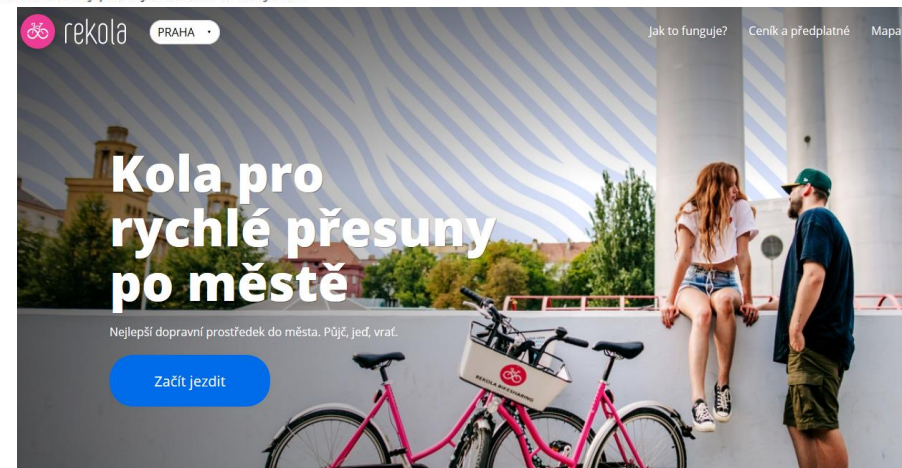
Carsharing se už v Praze pořádně rozjel! Velký přehled možností

AUTEM AKTUÁLNĚ

16. 8. 2019 ■ Roman Sovák



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



Děkuji za pozornost!

Ing. Jaroslav Martinek

Jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu

tel.: 602 503 617

jarda@dobramesta.cz

www.dobramesta.cz