

Může mít město Tišnov svůj PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY (PUMM), aniž by si ho nechalo zpracovat?

Předmluva

Samozřejmě se jedná o provokativní nadpis, ale co můžete doporučit městu, které chce něco udělat pro rozvoj mobility a dopravy, ale přitom specifický Plán udržitelné městské mobility si nechce zpracovat? Jako důvod uvedlo, že město bude schvalovat svůj *Strategický plán pro město Tišnov na období 2021–2025, který byl zpracováván s využitím „Metodiky tvorby programu rozvoje obce“ doporučené Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, ve které je doprava a mobilita velmi dobře řešena.*

Zkusme tedy zahodit zažitou praxi a podívat se na plánování jinýma očima. Ostatně FD ČVUT má zpracovat novou metodiku k plánování udržitelné městské mobility pod názvem **Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility, aneb nové metodiky místních a regionálních plánů udržitelné městské mobility.**

Samotná metodika je tvořena na dvou základních principech. Je připravována participační metodou, neboli v úzké spolupráci s městy, které tak budou spoluvůrci dané metodiky a dále je připravovaná na základě zahraniční metodiky, která vznikla v rámci projektu [SUMP-UP](#).

Asociace evropských měst EuroCities připravila manuály, které mohou místní samosprávě pomoci vytvořit skutečně funkční balíček opatření. Manuály cílí na obce začátečníky, středně pokročilé i pokročilé a jsou stejně jako [standardy pro vypracování akčního plánu](#) k dispozici na <http://sumps-up.eu/manuals/>.

A právě podle těchto standardů bude i vypracován český manuál, zohledňující český kontext. A právě město Tišnov je prvním městem, kde se tento manuál bude testovat.

Úvodem – výběr opatření jako součást procesu plánování udržitelné městské mobility (PUMM)

Obecné teze:

- Výběr vhodných opatření lze provádět různými způsoby, které se liší podle toho, v jaké fázi procesu rozvoje PUMM se město či obec nachází. V raných fázích je důležité analyzovat stávající opatření, cíle, problémy, výzvy a trendy. Je-li město ve fázi, kdy začíná zpracovávat samotný plán, je nutné definovat a analyzovat vhodná strategicko-politická opatření, podrobně je specifikovat a vytvořit z nich balíčky, a nakonec provést jejich hodnocení. Pro město ve fázi implementace plánu je základním krokem dohoda o odpovědnostech a povinnostech, a dále realizace jednotlivých balíčků opatření.
- Pokud se město chce posunout od běžných administrativních metod k dlouhodobému udržitelnému strategickému plánování, je důležité začít hovořit o hledání proveditelných opatření. Město v kategorii začátečníků je na nejlepší cestě k vyřešení prioritních problémů, když se zaměří na nalezení pevného základu nákladově efektivních a proveditelných opatření. Stejně důležité je i rozdělení opatření do balíčků; tento dokument je však zaměřen na výběr opatření, což je obvyklý první krok začínajících měst.
- Ještě před zahájením procesu výběru opatření je nanejvýš důležité, aby lidé, kteří se podílejí na plánování, získali jasnou představu o konkrétních problémech, cílech a celkové vizi. Totéž platí i o politických představitelích obce. V tomto ohledu je také třeba zodpovědět dvě následující otázky:

1. Úvodní otázky – přípravná fáze

1.1. Otázka 1. Vize a cíle:

Podářilo se městu formulovat vizi a jasné cíle v oblasti PUMM? A rozumí této vizi i cílům místní politiky a lidé zodpovědní za plánování?

Odpověď 1.

Přístup k rozvoji dopravy je zpracován v Koncepti řešení dopravy ve městě Tišnově (dokončena v prosinci 2016, schválena 25. 9. 2017). Ve vizi uvádí: „Město Tišnov v roce 2050 bude městem spokojených obyvatel, městem krátkých cest, s fungující dopravní infrastrukturou, umožňující svobodnou volbu dopravního prostředku a zároveň místem, kde kvalita veřejných prostranství přispěje k lepší kvalitě života ve městě.“

Koncepce řešení dopravy ve městě Tišnova uvádí následující strategické cíle:

- Dobudování páteřní dopravní sítě s vazbou na nadregionální síť s cílem zlepšení plynulosti silniční dopravy na ochranném systému a současné eliminace zbytné dopravy z centrální části a rezidentních území města
- Odstranění bodových závad na existující komunikační síti
- Vhodnou organizací dopravy podpořit eliminaci zbytné dopravy z centrální části a rezidentních území města
- Vytvoření takových podmínek pro parkování, které naplnily rostoucí potřebu po parkování, zároveň by však neznemožňovaly zkvalitňování veřejných prostranství
- Zvýšit podíl cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy
- Zvýšit integraci udržitelných módů dopravy a podpora systému P+R v rámci IDS JMK
- Zvýšení nabídky alternativních módů IAD – omezení růstu automobilizace
- Rozšíření bezbariérovosti ve veřejném prostoru a v přístupnosti veřejných budov
- Nerozšiřovat zastavěné území města do odlehých oblastí bez vytvoření adekvátní nabídky

1.2. Otázka 2. Problémy a výzvy:

Jsou některé problémy či výzvy naléhavější než jiné? V takovém případě se při výběru opatření zaměřte na ta opatření, která řeší především tyto prioritní problémy. Příklady nejčastějších problémů: znečištění ovzduší a hlukové znečištění, kongesce/silniční prostor, bezpečnost dopravního provozu, klimatické změny, veřejné zdraví a aktivní mobilita, sociální inkluze a dosažitelnost/dostupnost.

Pokud odpovědi na tyto dvě otázky doposud v obci nebyly vyjasněny, pak je vhodné v rámci celého procesu vyčlenit víc času pro přípravnou fázi a fázi stanovení cílů (jak je podrobně popsáno v SUMP Guidelines, Box 2). Města, která patří mezi začátečníky, obvykle musí pro účely plánování PUMM posílit společnou vizi i cíle, proto je vhodné, aby jako první krok provedla Future Search Workshop (den 1 a den 2), viz Box 3.

Odpověď 2.

Pravdou je, že v rámci společné diskuse bylo nutné upřesnit dané, dobře napsané vize, např. co znamená, že město Tišnov v roce 2050 bude **městem krátkých cest** ...

V rámci přípravné fáze tak bylo nutné dovysvětlit, proč se vlastně hovoří o plánech udržitelné městské mobility. Za tím účelem byl vytvořen tento odkaz: <https://www.citychangers.cz/proc-to-delame>.

Pohyb



český člověk je líný jako ..., ale pak se nemůže divit, že ho všechno bolí

Životní prostředí



moc se nemluví o dopadu dopravy na životní prostředí a na naše zdraví

Bezpečnost



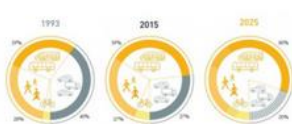
bezpečnost a plynulost versus bezpečnost našich dětí a zranitelných účastníků dopravy

Veřejný prostor



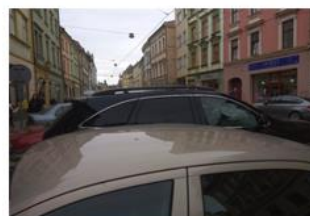
veřejný prostor ve městě má omezené hranice, ale mnohostranné nároky na jeho využití

Vzdělanost



mluví ten graf srozumitelně?

Mýtus o kolech a autech



auto dobrý sluha, ale špatný pán

2. Čtyři kroky pro integraci opatření

2.1. Obecný úvod z metodiky SUMP-Up.

Pokud má město odpovědi na otázky 1 a 2 vyřešené, přichází na řadu integrace opatření do PUMM; lze ji provést ve čtyřech krocích (viz Schéma 1). Pokud v této fázi ještě nebyla vytvořena pracovní skupina, odpovědná za celý proces PUMM, je načase tuto skupinu zvolit. Její členové musí mít dostatečné znalosti o opatřeních v oblasti mobility a o organizaci a struktuře města.

Čtyři kroky k integrovanému souboru opatření v začínajících městech

1. Určete startovní čáru pro vaše město – proveďte revizi již realizovaných opatření a současného stavu dopravního systému ve městě.
2. Vytvořte seznam opatření, která budou řešit vizi města a jeho cíle i prioritní problémy na cestě k udržitelnému plánování.
3. Proveďte hodnocení jednotlivých opatření a zjistěte, která z nich jsou pro město efektivní a proveditelná.
4. Popište vybraná opatření a zajistěte jejich schválení.

V následujících kapitolách poskytuje tato příručka na základě výše uvedených kroků 1-4 pokyny pro maximálně efektivní výběr opatření. Tyto pokyny mají sloužit především městům s malými či žádnými zkušenostmi s PUMM. Uvedené metody poskytují strukturu pro vytvoření seznamu opatření, který reaguje na tyto tři aspekty:

1. **Aktuální stav dopravního systému:** Jaký je současný stav dopravního systému ve městě? Je infrastruktura ve městě pro jednotlivé způsoby dopravy kvalitní, či nekvalitní?
 - a. **Odpověď:** Řešeno ve strategickém plánu města.

2. **Opatření:** Má město již provedený výběr opatření zaměřených na udržitelnou městskou mobilitu, nebo již dokonce probíhá jejich realizace? Uvažujte i o politických či strategických opatřeních, jako jsou plán pro cyklistickou dopravu, program pro bezpečnost dopravy a další plány a programy, které jakkoliv souvisejí s přípravou a realizací PUMM.
 - a. **Odpověď:** Ano, město má vybraná opatření (viz. kapitola 2.3.)
3. **Čím město disponuje:** Jaká je kapacita města z hlediska finančních i lidských zdrojů a odborných kompetencí? Nezapomeňte, že opatření mohou mít vliv na každodenní chod/údržbu města, a pravděpodobně půjde o dlouhodobý závazek.
 - a. **Odpověď:** Město samo přiznalo, že nemá zodpovědnou osobu, která by dokázala koordinovat případný plán udržitelný městské mobility.

2.2. Krok 1: Město si vymezilo startovní čáru

Je nutné hned na začátku posoudit všechna stávající opatření města, která se mohou týkat plánování udržitelné městské mobility. Pro analýzu výchozího bodu a získání představy o kapacitě/výkonnosti/zdrojích města lze využít analyzační tabulku, která zohledňuje všechny klíčové prvky. Analyzační tabulka může sloužit k analýze různých aspektů dopravního systému ve městě (viz Tabulka 1 v metodice SUMP-Up.). S její pomocí lze rovněž určit, jakou kapacitou pro realizaci opatření město disponuje a jak aktuálně vypadá jeho dopravní systém.

Nicméně město Tišnov **vycházelo ze své analýzy ze Strategického plánu pro město Tišnov na období 2021–2025, který byl zpracováván s využitím „Metodiky tvorby programu rozvoje obce“**

V návaznosti na poznatky získané z analýzy přichází další fáze, a to prohloubení poznatků o aktuálním stavu dopravního systému města. Lze je získat systematicky pro každý druh dopravy pomocí jednoduchého srovnání podílu na přepravě a infrastruktury. Tato metoda klade důraz na kvalitu infrastruktury pro daný způsob dopravy (od dobré po špatnou) a na intenzitu využití a dostupnosti daného způsobu dopravy pro obyvatele města (od nízkého k vysokému). Podle toho je určeno, zda se město musí zaměřit na fyzická a/nebo nefyzická (např. komunikace a informace) opatření.

Proč takto postupovat hned na začátku celého procesu a před výběrem opatření? Abychom se vyhnuli investicím do takových opatření, která jsou pro město neefektivní a nezapadají do koncepce města nebo komplikují dosažení cílů a celkové vize.

2.3. Krok 2: Město si již vytvořilo seznam opatření

Druhým krokem, který by začínající města měla udělat v procesu výběru opatření, je vytvořit seznam možných opatření. Tento seznam musí odpovídat vizi a cílům daného města, a musí řešit jeho prioritní problémy. **Opatření vychází ze Strategického plánu pro město Tišnov na období 2021–2025, který byl zpracováván s využitím „Metodiky tvorby programu rozvoje obce“**

Město má svůj plán, tak je třeba právě v něm hledat principy Plánu udržitelné městské mobility.

Strategické cíl 1. Vybavenost

V kontextu filosofie Plánu udržitelné městské mobility se potřeba se dívat na dopravu z pohledu jednotlivých cílových skupin: děti, senioři, nemocní, sportující, odpočívající, návštěvníci. Záměrem zde nejsou uvedeni pracující, neboť ti jsou řešeny na jiném místě. Základní otázka zní: Jak vybavenost podporuje změnu pohledu na městskou mobilitu?

- A.1 Zkvalitnění školství, např. A.1.5. Podpora aktivit škol ke zkvalitnění vzdělávání
- A.2 Posílení sociálních a zdravotních služeb, např. A.2.8. Pokračování v provozu Senior taxi a rozšíření délky provozu během dne

- A.3 Zlepšení podmínek pro sport, např. A.3.3. Instalace venkovních posilovacích strojů pro všechny generace u cyklostezky na Železné
- B.1 Rozvoj bytového fondu v majetku města, např. Priorita B Zvýšení kvality a efektivity správy bytového fondu města Tišnova
- C.2. Prostory pro kulturu jsou atraktivní pro všechny cílové skupiny, místní i návštěvníky města, např. 2.6. Zajistit místa setkávání ve veřejném prostoru ve spolupráci s obyvateli
- D.3. ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU, např. 3.2 Rozvíjet veřejný prostor a vybrané lokality v okolí města tak, aby motivovali k pobytu a procházkám

Strategické cíl 2. Infrastruktura

Jedná se o klasická opatření, která jsou spojována s dopravou a mobilitou. Jejich seznam je uveden v samostatné příloze tohoto dokumentu. Nicméně z přehledu je zřejmé, že některá opatření jdou tematicky proti sobě a je třeba si vybrat, jakou cestou město půjde. Proto je třeba se vrátit k vizím města a připomenout si, co znamená, že město Tišnov je městem krátkých vzdáleností. V takovém kontextu je třeba dát do popředí jedno z opatření **E.2.8. Řešení mobility města s důrazem na podporu pěší, cyklistické a veřejné dopravy v návaznosti na koncepci řešení dopravy ve městě. Zjednodušeně. Návrh infrastruktury odpovídá duchu principům plánu udržitelné městské mobility.**

Strategický cíl 3. Prostředí pro život

- G.1 Revitalizace lokalit ve městě, např. G.1.1. Revitalizace náměstí Míru, nebo G.1.2. Oživení nábřeží podél řeky Svatky a vytvoření rekreační zóny, G.1.9. Využívání architektů při řešení veřejných prostor ve městě
- H.1 Realizace krajinných opatření, např. H.1.1 Realizace komplexních pozemkových úprav, např. H.1.5. Výsadba alejí podél cest a liniových krajinných prvků
- H.2 Řešení problémů životního prostředí, H.2.4 Zpracování studie adaptace na změny klimatu a navržení způsobu řešení, H.2.5 Zpracování prováděcího plánu postupné realizace

Strategický cíl 4. Správa města a spolupráce ve městě.

- I.1 Zkvalitnění strategického řízení, např. I.1.2 Zavedení důsledné práce s akčním plánem strategického plánu, I.1.3 Udržení pozice městské architektky
- I.2 Moderní fungování městského úřadu¹ a městem zřizovaných organizací, např. I.2.5. Personální
- J.1 Zkvalitňování komunikace města, J.1.5 Rozvíjení webové stránky Proměny Tišnova
- J.2 Zlepšení koordinace a spolupráce ve městě, J.2.1 Zlepšení společné koordinace pořádání akcí
- J.3 Posilování zapojení občanů do rozvoje města, např. J.3.4 Pořádání veřejných debat a prezentací, dotazníkových akcí
- K.1 Spolupráce a komunikace s podnikateli, např. Nabídka informačních služeb pro podnikatele
- K.2 Podpora podnikatelských aktivit, např. K.2.5. Vytvoření místa pro prodej regionálních produktů na náměstí, nebo v jeho blízkosti

2.4. Krok 3: Provedte posouzení jednotlivých opatření

Třetím krokem v procesu výběru vhodných opatření je posoudit opatření, která vzejdou z kroku 2, z hlediska efektivity a proveditelnosti v daném městě. Hodnocení možných opatření bývá složitým úkolem, na který mají vliv názory, požadavky, poptávka i nejrůznější omezení. Veřejné instituce musí hledat a najít opatření, která jsou vzhledem k využití veřejných prostředků nákladově efektivní, veřejnost i/nebo političtí představitelé mají předem vytvořené názory a postoje, které je třeba brát v úvahu, a zvolená opatření musí být přínosem pro celkové cíle, které si město vytyčilo. Všechny tyto

¹ Koncepcie rozvoje Městského úřadu Tišnov pro období 2015–2018 má následující priority: 1. Oblast modernizace v rámci vybavenost úřadu, 2. Oblast řízení lidských zdrojů, 3. Oblast správy a provozu informačních technologií, 4. Oblast komunikace s veřejností a interní komunikace.

aspekty jsou důležité, ale pokud jde o rychlý pokrok, tím nejdůležitějším aspektem je proveditelnost a to, zda dané opatření přispívá k vyšší udržitelnosti města. Pokud opatření není proveditelné a nepřispívá k větší udržitelnosti, nemělo by se o něm do výběru opatření vůbec uvažovat. Tak k tomu zjednodušeně přistupuje tento manuál.

Dalším krokem, který následuje po vytvoření podrobného seznamu možných opatření, je právě posuzování zvolených opatření. Začněte tím, že dáte dohromady zástupce správních orgánů města, a pokud je to nutné, i dalších subjektů, které budou zapojeny do implementace vybraných opatření.

Proveditelnost každého opatření závisí na možnostech a schopnostech, kterými město disponuje. Město musí posoudit vlastní možnosti v oblasti financí, časové náročnosti, legislativy a organizačních struktur. Pro město jsou důležitými prvky příslušné kompetence osob zodpovědných za plánování, rozdělení pracovních pozic mezi zaměstnanci správy města a schopnost realizovat a kontrolovat účinnost různých opatření. Nejrychlejší řešení je společné hodnocení jednotlivých opatření skupinou relevantních osob.

2.4.1. Opatření pro začínající města

Některá opatření jsou přímo vhodná jako první kroky pro města, která s přípravou a realizací PUMM začínají vůbec poprvé. Jedná se především o opatření, jejichž cílem je zvýšit povědomí a znalosti o tématice PUMM mezi politiky a úředníky zodpovědnými za plánování (budování kapacit). Součástí této skupiny opatření jsou však i tvrdá opatření, tedy infrastrukturní opatření zaměřená na bezpečnost, podporu pěší a cyklistické dopravy, a dále opatření v oblasti managementu, zvyšující efektivitu současného dopravního systému.

Opatření, která jsou vhodná jako první kroky pro města začínající s přípravou a realizací PUMM. Proč jsou tak důležitá?

- **Strategicko-politická opatření pro monitorování a sběr dat:** Strategicko-politická opatření jako vedení dopravního průzkumu nebo příprava plánu pro cyklistickou dopravu umožňují správně porozumět dopravní situaci ve městě, což je nezbytné pro vhodný výběr opatření. Příklady: dopravní průzkum, plán cyklistické dopravy, přehled fyzických překážek v dopravním prostředí atd.
- **Aktivity pro budování kapacit:** Na začátku celého procesu přípravy PUMM je vhodné mezi politiky, úředníky a dalšími zainteresovanými osobami zvýšit informovanost a znalosti týkající se problematiky udržitelné mobility. K tomu slouží aktivity pro budování kapacit, např.: informační a edukační materiály a akce pro politiky a úředníky, cyklovýlety pro tyto cílové skupiny, workshopy k tématice zdravotních postižení atd.
- **Opatření zaměřená na bezpečnost dopravy:** Bez ohledu na aktuální stav dopravního systému ve městě by opatření zaměřená na bezpečnost dopravy měla vždy být prioritou. Jako vhodné první kroky v procesu PUMM se nabízejí aktivity a opatření týkající se bezpečných cest do škol.
- **Infrastruktura pro chodce a cyklisty:** Chůze pěšky a jízda na kole jsou z hlediska udržitelného rozvoje nejvhodnějšími způsoby dopravy, zároveň však jsou jejich uživatelé nejzranitelnějšími účastníky dopravního provozu. Proto je pro zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy nezbytné zajistit bezpečnou a dostupnou infrastrukturu. Příklady: bezpečné přechody pro chodce, pruhy pro cyklisty atd.
- **Propagace udržitelné dopravy, informační a osvětové kampaně:** Motivace občanů k tomu, aby používali udržitelné způsoby dopravy, může být prvním krokem, který ovlivní dělbu přepravní práce v jednotlivých městech a obcích. Součástí této motivace je zvyšování povědomí veřejnosti o dopravním systému a dostupných službách v oblasti mobility. Příklady: informační letáky do domácností, marketing veřejné dopravy atd.
- **Management dopravy:** Kvalitní management dopravy by měl být základem plánování mobility. Cílem dopravního managementu je optimalizace dopravního systému a kontrola udržitelného nasměrování dopravy.
- **Management parkování:** Nabídka parkování pro osobní automobily velmi úzce souvisí s počtem aut v osobním vlastnictví a mírou jejich užívání. Management parkování může být

velmi účinným nástrojem, jak dosáhnout změn v podílech na dělbě přepravní práce směrem k udržitelným způsobům dopravy. Příklady: poplatky za parkování v centru města.

Doporučovaná opatření vycházejí z myšlenky, že informování obyvatel o stávajícím dopravním systému v obci a propagace dostupných služeb mohou vést k rychlé změně podílu udržitelných způsobů dopravy, a to bez větších investic. Důkladné pochopení toho, jak systém funguje, je nezbytné i pro jakékoliv změny a zásahy do dopravního systému, a to dřív, než se rozhodneme pro rozsáhlé investice do infrastrukturních opatření. Rovněž je důležité pracovat s opatřeními v oblasti managementu dopravy a mobility, které mají často velmi dobrý poměr nákladů a přínosů a mohou podpořit efektivnější využití stávajícího dopravního systému. Žluté sloupky, uvedené v následujících kapitolách, prezentují příklady tzv. startovních opatření, která jsou typická pro evropská města.

Mezi startovní opatření mohou kromě nových opatření patřit i taková, která rozšiřují nebo modernizují již existující opatření a služby v dané lokalitě. Pro modernizaci konkrétního opatření, které již ve městě funguje, bývají zpravidla dva hlavní důvody: 1) snaha implementovat úspěšně fungující opatření i v jiných částech města; 2) opravit chyby z původní implementace opatření.

2.5. Krok 4: Město Tišnov si již vybralo opatření a nyní usiluje o jejich schválení

Čtvrtým, a současně posledním krokem v procesu výběru opatření pro města začínající s PUMM je popsat vybraná opatření a získat jejich schválení. V tomto okamžiku, kdy již máme k dispozici seznam vybraných opatření, která byla vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska efektivity pro plánování udržitelné mobility města i z hlediska proveditelnosti, je nutné maximálně upřesnit popis jednotlivých opatření a zajistit jejich schválení v řadách politiků, občanů a dalších zainteresovaných subjektů a jednotlivců. Jak již bylo řečeno, zvolená opatření musí být proveditelná a musí řešit ty nejpálčivější problémy v dané obci. V případě, že je nezbytné vytvořit užší spolupráci mezi některými subjekty a veřejností mimo působnost správy města, manuál SUMP-UP nabízí užitečné náměty a metody.

3. Manuál institucionální spolupráce

3.1. Úvodem

Ke společné práci s partnerskými institucemi na plánech udržitelné městské mobility je třeba znát detaily o institucionální spolupráci. www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf

Manuál, který byl připraven v rámci projektu CH4LLENGE, představuje úvod do problematiky institucionální spolupráce. Přináší informace o tom, jak najít, připravit a zapojit vhodné partnerské instituce a jak si rozdělit kompetence a povinnosti. Navazující manuál k tématu participace pak popisuje, jak do celého procesu PUMM aktivně zapojit veřejnost a zainteresované subjekty. I tento manuál vznikl v rámci projektu CH4LLENGE a součástí jeho obsahu je i přehled užitečných nástrojů nebo reálné příklady. www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_participation_en.pdf

3.2. Potvrďte proveditelnost

První hodnocení proveditelnosti opatření bylo provedeno již v předchozích krocích tohoto manuálu, šlo však pouze o zběžné posouzení limitovanou skupinou odpovědných osob. Proto je nyní nutné přistoupit k širší prezentaci seznamu navrhovaných opatření a v rámci správních orgánů města ověřit, zda jednotlivá opatření jsou realizovatelná, případně co by město muselo udělat, aby realizovatelná byla.

Klíčem k úspěchu je zajistit, aby zodpovědné osoby z řad představitelů města i z partnerských institucí plně porozuměly především nákladnějším a náročnějším opatřením. Jedním ze způsobů, jak zjistit

proveditelnost a získat potřebný souhlas, je zaslat všem zainteresovaným subjektům návrh strategického výběru opatření ke konzultaci.

Jak získat podporu pro tvrdá opatření, která budou zasahovat do fyzického prostoru města a u kterých je třeba počítat se silným postojem pro, nebo proti? Řešením mohou být dočasné intervence, jakési **testování opatření**, které názorně vyjeví možné benefity a pomůže zajistit souhlas s trvalým opatřením.

Zajistěte dostatek informací o nákladové efektivnosti každého opatření

Pro posílení každého opatření a získání souhlasu k jeho realizaci je nezbytné **zajistit detailní popis poměru nákladů a přínosů ke každému z nich**. S využitím formuláře pro analýzu nákladů a přínosů (CBA) lze vyjádřit přímé i nepřímé náklady a přínosy projektu či opatření a v peněžních částkách tak vyjádřit ekonomickou životaschopnost. Analýza nákladů a přínosů může zahrnovat posouzení vnitřních i vnějších nákladů a přínosů. Jednou z hlavních výhod CBA je relativně jednoduchý způsob prezentování konečných výsledků pomocí jednoho nebo více indikátorů. Tyto analýzy se nejčastěji používají pro rozsáhlé infrastrukturní projekty.

Naopak pro projekty, které se infrastruktury netýkají, města většinou postrádají jakoukoliv standardizovanou metodu hodnocení. Výběr vhodných opatření by se měl řídit jak finanční otázkou, tak efektivitou opatření. V některých případech by úplná analýza nákladů a přínosů byla zbytečně nákladná. Jde především o méně rozsáhlá opatření, u kterých by se měly využít jednodušší metody hodnocení (KonSULT, 2015; Hüging et al., 2014; ELTIS, 2015).

Aby se začínající města vyhnula nákladným analýzám CBA hned v úvodu procesu plánování udržitelné městské mobility, mohou využít zjednodušené nástroje pro posouzení dopadů. Například nástroj Nodes Assessment Tool je přechodem mezi CBA a multikriteriální analýzou (MCA). Výhodou tohoto jednoduchého nástroje je zejména to, že pro jeho využití nejsou nutné žádné další statistické vstupy kromě předpokládaných nástrojů opatření (podrobné informace viz Box 7).

3.3. Získejte souhlas veřejnosti

Někdy města zapomínají udělat jeden důležitý krok, a tím je zapojení veřejnosti do celého procesu a získání souhlasu s konkrétními opatřeními. Mnohá z opatření, která jsou typická právě pro začínající města, jsou takové povahy, že se s jejich dopady veřejnost výrazněji nesetká. Neplatí to však vždy, pro některá opatření je pochopení a schválení ze strany veřejnosti významným faktorem. Toto téma podrobně rozebírá část publikace SUMP Guidelines zaměřená na způsoby, jak informovat veřejnost o vizích a cílech města, některé aktivity však jsou žádoucí i v souvislosti s informováním veřejnosti o tom, proč město vybralo určitá opatření k realizaci a jak budou financována:

- Informujte aktivně o faktech, která se týkají daných opatření, i o předpokládaných výsledcích.
- Veřejné záznamy ze setkání se zainteresovanými partnery zajistí transparentnost procesu výběru opatření.
- Připravte argumenty pro a proti vybraným opatřením a předložte je politikům a úředníkům činným v rozhodovacím řízení.
- O vybraných opatřeních informujte i subjekty mimo správní orgány města a hlavní zainteresované partnerské instituce, tedy například sdružení místních obchodníků atd.

Město Tišnov se zapojí do kampaně CityChangers a začne spolupracovat s místními školami.



3.4. Přípravte akční plán

Dalším krokem, který následuje poté, co vypracujete seznam vhodných opatření, je příprava akčního plánu. V akčním plánu se jasně popisuje, jak naplnit cíle PUMM. Principy a pokyny pro akční plány PUMM (viz Box 8) by měly pomoci se správným popisem opatření i s implementací vybraných opatření. Pro maximálně úspěšnou implementaci by akční plán měl být vypracován ve dvou krocích:

1. Akční plán s obecným popisem opatření a balíčkem opatření, která korespondují s cíli PUMM, stanovenými vždy na dalších pět let.
2. Detailní popis opatření a balíčků opatření, připravených pro každý rok v rámci implementačního plánu.

Popis opatření by měl zahrnovat alespoň následující položky:

- Popis opatření
- Realizační odpovědnost
- Návaznost na další sektory politiky města
- Časový harmonogram implementace
- Zdroje financování
- Indikátory pro monitorování a evaluaci

Pokyny k přípravě akčního plánu PUMM, včetně odkazů na příklady a nástroje. Materiál je doplňkem k publikaci SUMP Guidelines a je produktem projektu SUMPs-Up: www.sumps-up.eu

Příloha – strategický plán, cíl II. Infrastruktura

Priorita E. ZKVALITNĚNÍ FUNGOVÁNÍ DOPRAVY

Přístup k rozvoji dopravy je zpracován v Koncepti řešení dopravy ve městě Tišnově (dokončena v prosinci 2016, schválena 25. 9. 2017). Ve vizi uvádí: „Město Tišnov v roce 2050 bude městem spokojených obyvatel, městem krátkých cest, s fungující dopravní infrastrukturou, umožňující svobodnou volbu dopravního prostředku a zároveň místem, kde kvalita veřejných prostranství přispěje k lepší kvalitě života ve městě.“

Koncepce řešení dopravy ve městě Tišnova uvádí následující strategické cíle:

- Dobudování páteřní dopravní sítě s vazbou na nadregionální síť s cílem zlepšení plynulosti silniční dopravy na ochranném systému a současné eliminace zbytné dopravy z centrální části a rezidentních území města
- Odstranění bodových závad na existující komunikační síti
- Vhodnou organizací dopravy podpořit eliminaci zbytné dopravy z centrální části a rezidentních území města
- Vytvoření takových podmínek pro parkování, které naplnily rostoucí potřebu po parkování, zároveň by však neznemožňovaly zkvalitňování veřejných prostranství
- Zvýšit podíl cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy
- Zvýšit integraci udržitelných módů dopravy a podpora systému P+R v rámci IDS JMK
- Zvýšení nabídky alternativních módů IAD – omezení růstu automobilizace
- Rozšíření bezbariérovosti ve veřejném prostoru a v přístupnosti veřejných budov
- Nerozšiřovat zastavěné území města do odlehlých oblastí bez vytvoření adekvátní nabídky

Koncepce řešení dopravy ve městě Tišnově uvádí v průvodní zprávě přehled konkrétních aktivit města (viz str. 25–33, v samostatném dokumentu specifikuje i podněty k řešení bezbariérových tras). Strategický plán z navržených staveb a dalších opatření vybírá ty, které budou realizovány v období 2021–2025.

Cíle priority:

- Opravit nejproblematičtější místní komunikace a chodníky.
- Doplnit parkovací místa.
- Zajistit bezbariérové trasy po městě.
- Dobudovat cyklostezky pro spojení s okolními obcemi.
- Zlepšit dopravní obslužnost v rámci města.

E.1 Řešení infrastruktury pro automobilovou dopravu v majetku města

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
E.1.1	Provedení rekonstrukce krajských komunikací na ulicích Riegrova a Černožská <i>(Kraj chce dostat do IROP. Od 2018 je stavební povolení, realizace 2020 až 2021 ve spolupráci kraje a města. Město bude budovat chodníky. Na křižovatce Riegrova a Černožská bude kruhový objezd.)</i>	OIPP	Jihomoravský kraj
E.1.2	Vytvoření projektů a provedení rekonstrukcí místních komunikací ve špatném stavu	OIPP	

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
	<i>(Kompletní rekonstrukce: Havlíčkova, Vrchlického, Husova, Horova, Dřínová, Osvobození. Plošné opravy: Purkyňova, Revoluční, Alšova, Hybešova, Erbenova, Hornická. Pozdější opravy: část Jiráskovy, Jungmannova, Králova. Rekonstrukce silničního profilu: Bezručova, Na Hrádku, Svatopluka Čecha, Mrštíkova, Mánesova (dlažba), Kostelní včetně chodníků.)</i>		
E.1.3	Vybudování dalšího parkoviště u vlakového nádraží <i>(viz zpracovaná architektonicko-urbanistická studie, počítá se s cca 80 místy mezi Albertem a firmou Mouka, projekt 2019)</i>	OIPP	
E.1.4	Vybudování dalších parkovišť či parkovacích míst <i>(na sídlištích, u sokolovny – nejdříve v ploše, resp. do budoucna případně parkovací dům)</i>	OIPP	
E.1.5	Prosazování a příprava vybudování spojnice mezi silnicí Lomnickou s Černohorskou <i>(trasa je stanovena v územním plánu jako koridor pro místní komunikaci, komunikace by měla být budována jako krajská komunikace)</i>	OIPP	
E.1.6	Zlepšení organizace dopravy ve městě <i>(zejména odklon nákladní dopravy z centra města)</i>	OSMKS	
E.1.7	Přehodnocení dopravních opatření v oblasti zjednosměrnění ulic	OSMKS	
E.1.8	Vyhodnocení přínosu placeného parkování v centru města včetně případných úprav či rozšíření	OSMKS	
E.1.9	Podpora elektromobility <i>(např. vybudování dobíjecího místa)</i>	OIPP	

E.2 Rozvoj infrastruktury pro pěší a cyklisty

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
E.2.1	Zajištění bezbariérových tras <i>(zejména odstranění závad identifikovaných v koncepci řešení dopravy ve městě)</i>	OIPP	
E.2.2	Doplnění přechodů pro chodce	OIPP	
E.2.3	Zklidnění dopravy v obytných zónách <i>(výběr vhodných opatření dle konkrétní situace)</i>	OSMKS	
E.2.4	Zpevnění účelové komunikace Tišnov – Březina podél Svratky	OIPP	Obec Březina
E.2.5	Řešení podmínek pro cyklodopravu uvnitř města <i>(obousměrný provoz v jednosměrných komunikacích, cyklopruhy)</i>	OSMKS	
E.2.6	Veřejné osvětlení podél (cyklo)stezky na Železné	OSMKS	Obec Železné

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
E.2.7	Zajištění bezpečné pěší a cyklistické dopravy <i>(např. doplnění oddělovacích pásů či jiných opatření)</i>	OSMKS	
E.2.8	Řešení mobility města s důrazem na podporu pěší, cyklistické a veřejné dopravy v návaznosti na koncepci řešení dopravy ve městě	OIPP	

E.3 Dobudování a rekonstrukce dopravní infrastruktury v místních částech

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
E.3.1	Oprava účelové komunikace v Hájku směrem ke krajské komunikaci Všechnovice – Unín <i>(komunikace je ve velice špatném stavu a často využívána; v zimním období, kdy bývá občas špatná sjízdnost, slouží jako jediný přístup do Hájku-Hajánek)</i>	OSMKS	Osadní výbor Hájek-Hajánky
E.3.2	Oprava účelové komunikace nad rodinnými domy v Hajánkách <i>(komunikace je blátivá a často využívána)</i>	OSMKS	Osadní výbor Hájek-Hajánky
E.3.3	Oprava zbývajících místních komunikací a účelových cest v části Hájek-Hajánky <i>(v roce 2019 proběhne oprava místní komunikace 120c „od kapličky ke kapličky“)</i>	OSMKS	Osadní výbor Hájek-Hajánky
E.3.4	Oprava zbývajících místních komunikací a polních cest v části Jamné <i>(v roce 2019 proběhne oprava místní komunikace 109c od silnice II/377 ke kapličky – při opravě zvážit rozšíření komunikace, opravě by měla předcházet rekonstrukce vodovodního řádu, nutné řešit i odvodnění komunikace – není jasné pokračování odtoku dále od Boháčových)</i>	OSMKS	Osadní výbor Jamné
E.3.5	Oprava místních komunikací a účelových cest v části Pejškov	OSMKS	

E.4 Zlepšení dopravní obslužnosti ve městě

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
E.4.1	Posílení dopravní obslužnosti města pomocí spojů IDS JMK <i>(vytipování potřebných míst/zastávek, protažení / využití stávajících linek IDS; doplnění zastávek např. u nemocnice, u centra sociálních služeb, cíle i snížení</i>	OIPP	KORDIS ČSAD Tišnov

Číslo aktivity	Aktivita <i>Komentář</i>	Garant	Spolupráce
	<i>nutnosti vozit děti do školy autem, navázání spojů na vlak; propagace možností využití mezi občany)</i>		
E.4.2	Prověření možného zřízení okružní linky městské hromadné dopravy <i>(dle potřeby zpracování studie, v návaznosti na řešení obslužnosti pomocí spojů IDS JMK, v minulosti se již zkoušelo, bylo to nákladné a zájem obyvatel byl malý, zohlednění nových zastávek při rekonstrukci Riegrovy ulice a dalších ulic, řešit odlehlejší části jako Trnec, Trmačov, Červený mlýn, lze využít menší autobusy)</i>	OIPP	KORDIS ČSAD Tišnov
E.4.3	Podpora rekonstrukce vlakového nádraží <i>(chystá se v horizontu cca 2020, zkusit vyjednat větší čekárnu, doplnění parkování pro kola a zajištění ochrany kol)</i>	OIPP	Správa železniční dopravní cesty
E.4.4	Projednání a technická příprava pro zajíždění vybraných linek autobusu do Hájku a Hajánek <i>(alespoň spoje pro děti do ZŠ, nyní autobus staví jen na silnici II/377; za tímto účelem byla zatrubněna vodoteč a vytvořena plocha, která by sloužila jako točna – problém je se sjízdností v zimním období – příslušné komunikace neudrží SÚS JMK, neotočí se tam autobus delší než 10 m)</i>	OIPP	KORDIS ČSAD Tišnov