



UNIVERZITA
PARDUBICE
DOPRAVNÍ
FAKULTA
JANA PERNERA



Partnerství
pro městskou
mobilitu



Technologická agentura
České republiky

Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0

Únor 2021

finální verze určená k závěrečným připomínkám a pro certifikaci

Číslo projektu: TL02000400

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

Obsah

Úvod – představení principů nové metodiky SUMP 2.0.....	5
1 Základní principy tvorby SUMP 2.0.....	8
1.1 Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů.....	10
1.1.1 Identifikace potřeby tvorby SUMP.....	11
1.1.2 Nastavení přípravy SUMP (projektu).....	14
1.1.3 Analytická fáze.....	19
1.1.4 Stanovení základního strategického směřování SUMP 2.0.....	20
1.1.5 Rozpracování SUMP 2.0.....	22
1.1.6 Nastavení Implementace, financování a vyhodnocování SUMP 2.0.....	24
1.1.7 Schválení SUMP 2.0. a jeho implementace.....	25
1.2 Rozměr komunikačních aktivit.....	26
1.2.1 Hlavní problémy při komunikaci SUMP a možnosti jejich řešení.....	26
1.2.2 Principy komunikační strategie.....	28
1.2.3 Komunikace udržitelné mobility v národním kontextu.....	29
1.3 Rozměr odborných podkladů ke konkrétním opatřením.....	31
1.3.1 Východiskem je Koncepce městské a aktivní mobility.....	31
1.3.2 Popis aktuálního stavu.....	31
1.3.3 Návrh opatření, jejich posouzení.....	32
1.3.4 Výběr opatření z „dopravního menu“.....	32
1.3.5 Balíček opatření.....	38
1.3.6 Přínosy porozumění rozměru realizace konkrétních opatření.....	40
2 „Klasický“ cyklus 12 kroků realizace SUMP 2.0.....	43
2.1 Vzájemné provázání tří rozměrů SUMP 2.0. s cyklem dvanácti kroků.....	48
2.2 Opakování: přínosy SUMP 2.0.....	51
2.2.1 Město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru.....	51
2.2.2 Integrace a kooperace, nikoliv konkurenční boj.....	52
2.2.3 Rozpohybování společnosti.....	53
2.2.4 Pozitivní důsledky pro bezpečnost.....	53
2.2.5 Snížení emisí a hluku.....	54
2.3 Opakování: osm hlavních obecně uznávaných principů dle SUMP 2.0.....	55
2.4 Je také dobré vědět.....	57
2.5 Fáze 1: Příprava a analýza.....	58
2.5.1 Krok 1 – Nastavte si pracovní struktury.....	58
2.5.2 Krok 2 - Určete si rámec plánování.....	65
2.5.3 Krok 3 – Nechte si vypracovat komplexní analýzu.....	73
2.6 Fáze 2 - Strategická část.....	79
2.6.1 Krok 4 - Vypracujte scénáře a společně proveďte jejich posouzení.....	79

2.6.2	Krok 5 - Vytvořte vizi a strategii spolu se zainteresovanými subjekty.....	84
2.6.3	Krok 6 - Nastavte cíle a indikátory.....	88
2.7	Fáze 3 - Plánování opatření.....	98
2.7.1	Krok 7 - Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vyberte balíčky opatření.....	98
2.7.2	Krok 8 - Rozdělte opatření na činnosti a přiďte odpovědnost	106
2.7.3	Krok 9 – Připravte SUMP 2.0. na schválení a upřesněte financování opatření.....	111
2.8	Fáze 4 - Implementace a monitoring.....	115
2.8.1	Krok 10 - Řízení implementace	116
2.8.2	Krok 11 - Monitorujte, provádějte úpravy a komunikujte.....	119
2.8.3	Krok 12 - Proveďte kontrolu a poučte se ze zkušeností	122
	Závěrečný kontrolní seznam otázek pro sebehodnocení SUMP 2.0.....	125
	Použité zdroje	127
	Přílohy	129
	1) Stručný přehled problémů 1. generace SUMP	129
	2) Jak může národní a regionální úroveň pomoci procesu SUMP 2.0.?	134
	3) Příklad Komunikační strategie SUMP 2.0. Města Milevsko.....	136



PŘEDMLUVA K HLAVNÍMU VÝSLEDKU PROJEKTU

Předkládaná metodika prezentuje základní výsledek projektu MOBILMAN – Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility. Je jednak nově vytvořenou metodikou pro přípravu Plánu udržitelné městské mobility 2.0 (Sustainable Urban Mobility Plan 2.0) (dále jen SUMP) a jednak metodickým popisem vzniku jednotlivých částí. Cílem projektu bylo vložení humanitního prvku nejen do často čistě technických přístupů, ale i do celkového zprehlednění metodiky. Současná přetechnizovaná doba spoléhající na technická řešení umožňuje vytváření množství často bezobsažných stran, což se bohužel týká i aktuálních metodik strategického plánování nebo právě plánů udržitelné městské mobility. Současně dostupnost technologií i informací opomíná často odbornost těch, kteří s výslednými dokumenty pracují a základní směr, tedy prospěšnost člověku, se tak ve výsledných dokumentech ztrácí. Nově vytvořená metodika tak předpokládá, že jednotlivé oblasti SUMP jsou realizovány odborníky v dané oblasti a tito odborníci tvoří jeden zpracovatelský tým.

Naším přáním je, aby díky novému SUMP zástupci veřejné správy mohli:

- mít možnost se dostat k aktuálním trendům v oblasti městské mobility;
- stavět koncepci na využívání synergetických efektů které dělají z konceptu městské a aktivní mobility „infrastrukturu“, či meziřesortní koncept, jehož efekty budou dopadat do oblastí dopravy, zdravotnictví, ekonomiky, cestovního ruchu, místního rozvoje a sportu;
- podporovat rozvoj koncepce městské a aktivní mobility, který je založen na principu udržitelnosti, a to zejména udržitelnosti klíčových efektů jako je zvýšení podílu aktivní mobility na dělbě přepravní práce, podpora místních obchodníků v dosahu vznikající „infrastruktury“, podpora udržování tělesné zdatnosti a z dlouhodobého hlediska pak snižování nákladů na léčebné výdaje díky preventivní roli pohybu ve shodě s doporučeními WHO;
- podporovat takové plánování městských čtvrtí, které bere ohled na to, aby byly živé a nevytvářela se zde ghettá;
- podporovat spolupráci s investory, která zvyšuje atraktivitu města;
- podporovat vznik tzv. měst krátkých vzdáleností s minimální potřebou nadbytečné dopravy (adekvátní distribuce služeb a občanské vybavenosti v kontextu alokace rezidentů)

Naším přáním je, aby díky takovému přístupu bude občanům:

- poskytnut dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život ve městě;
- umožněno žít ve městě bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky;
- zajištěna bezpečná chůze a bezpečná jízda na kole, budou moci maximálně využívat těchto aktivních způsobů mobility, budou mít k dispozici možnost vždy si vybrat kterýkoliv dopravní prostředek, jímž se bezpečně, snadno a včas dostanu, kam budu chtít;

Města byla odjakživa místy, která lidem sloužila k jejich společnému sdílení bezpečnosti, obchodu, infrastruktury a dalších funkcí pro lepší život. Dnešní nároky na fungování měst a obcí jsou mnohem komplexnější. Zvyšování nároků na dopravní infrastrukturu, energetickou náročnost, ekologii a rozvoj informačních technologií s sebou přináší poptávku po inovativních řešeních, která zajistí nejen současné potřeby, ale myslí i na budoucnost.

Autoři:

Ing. Jaroslav Martinek, FD ČVUT v Praze

Ing. Václav Jirovský, Ph.D., FD ČVUT v Praze

Ing. Petr Král, Ph.D., VŠE v Praze

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., DFJP, Univerzita Pardubice

Ing. Michaela Ledvinová Ph.D., DFJP, Univerzita Pardubice

Ing. Tomáš Horník, DFJP, Univerzita Pardubice

Ing. Jitka Vrtalová, spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Úvod – představení principů nové metodiky SUMP 2.0.

Nelze říci, že bychom jako národ byli udržitelnou mobilitou nepolíbeni nebo, že by dosavadní práce nebyla k užtku. Skutečnost je taková, že široká i odborná veřejnost se neustále posouvá kupředu (povětšinou kupředu) a tento posun je reflektován v metodických přístupech v daných oblastech. V dopravě a přístupu k veřejnému prostoru jsme však bohužel vždy byli pár kroků nazpět oproti západnímu světu. Kopírovat přístup ostatních však funguje jen do určité míry. Je nezbytné si správně definovat rozdíly české kultury, historie a prostředí, aby bylo možné skutečně replikovat, co vidíme jinde. Zde je kámen úrazu. Měli jsme k dispozici velmi silné nástroje pro plánování udržitelné mobility a veřejného prostoru, ale zapomněli jsme si říci, kde jsme slabí – kde může nastat problém. Jako národ neumíme příliš dobře komunikovat, přitom komunikace rozvoje veřejného prostoru ovlivňuje nás všechny na desítky let a předání a přijetí informací je zásadní součástí v celém průběhu projektu. Dále je potřeba si uvědomit, že dokument za nás problémy nevyřeší. Kvalitně vypracovaný dokument, který správně stanovuje cíl a směr je pouze prvním krokem v náročné cestě, která nikde nekončí. Různých drobných nedostatků je více, není však důležité se tím příliš zabývat. Důležité je porozumět, k čemu má Plán udržitelné mobility sloužit a jak jej můžeme naplno využít. A zde je zásadní rozdíl mezi původním přístupem a novým.

Nový přístup není jen o úpravách při zpracování. Skutečně nejde pouze o to, aby nebyly opomenuty všechny velikosti území (byť je to samozřejmě velmi důležitá součást). Nejde o úpravu postupu, ale přístupu. Přitom je to tak jednoduché. Plán udržitelné mobility má ukázat cíl a cestu. V momentě, kdy víme, kam směřujeme a proč, je už snadné opatrně ale jistě kráčet kupředu. Ne nadarmo se říká „v jednoduchosti je síla“. Plán udržitelné mobility nemusí nutně obsáhnout každou drobnost. Musí však jednoznačně zodpovědět zásadní otázky. Stále platí, že dokumentem cesta nekončí, ale začíná. Ani hotový dokument by tedy neměl být uzamčen. Svět a situace se stále mění a vyvíjí. Strategie na to musí umět reagovat. Stanovíme-li si srozumitelné cíl a směr (vizi), drobnosti mohou podléhat změnám a měly by se přizpůsobit specifickým podmínkám různorodých měst a obcí. Právě v tom tkví síla nového přístupu. Jde především o flexibilitu a jednoduchost. Co je psáno, není vytesáno do kamene, ale musíme vědět, kde je sever.

Nový přístup začíná nepatrnou maličkostí. V České republice se pro Plán Udržitelné Městské Mobility používá zkratka PUMM. Tato metodika se cíleně vrací ke zkratce **SUMP** odvozené od prvních písmen anglického názvu Sustainable Urban Mobility Plan. Kvůli překladu z anglického do českého jazyka se totiž ztratila pointa celého SUMP – zatímco v českém kontextu je na prvním místě slovo *plán*, tak v anglickém je slovo *sustainable*, tedy přídavné jméno *udržitelná*. To je na prvním místě při jakémkoliv plánování. Proto se nová metodika SUMP 2.0 chce vrátit ke kořenům a zdůrazňovat slovo „Sustainable“. Udržitelnost znamená prosperitu, nezavírá, ale otevírá možnosti a dává prostor pro volbu.

Metodika SUMP 2.0. se dá přirovnat k minci, která popisuje principy plánování udržitelné městské mobility ze dvou stran. Na jedné straně prezentuje „klasický“ cyklus dvanácti po sobě následujících kroků SUMP, kdy jednotlivé kroky mají být prováděny postupně jeden po druhém. Tento pohled prezentuje kapitola 2. Jelikož ale praxe ukazuje, že tento přístup částečně selhává, tak nová metodika SUMP 2.0. mění pořadí a první kapitolou představuje základní principy plánování udržitelné městské mobility. Od začátku je nutné mít na paměti, že SUMP je třeba vnímat jako strategický, nikoliv jako technický dokument. Klíčovým rozměrem je politická zodpovědnost a odpovědnost výkonných orgánů. Dále je potřeba věnovat daleko větší pozornost komunikačnímu rozměru, který není možné jen zredukovat na komunikaci uvnitř týmu, na několik veřejných slyšení, na web, či na pár osvětových akcí, které stejně město už dělá. V neposlední řadě je třeba mít hned od začátku přehled o filosofii realizace dopravních opatření, aby se pod pláštěm SUMP stejně nerealizovaly jen další opatření podporující automobilovou dopravu.

Inspirací pro revidovanou českou metodiku se stala druhá edice evropské metodiky SUMP 2.0., zveřejněná v říjnu 2019 (Rupprecht et. Al. 2019). Sama ovšem zdůrazňuje, že proces SUMP 2.0. není jen cyklem dvanácti po sobě následujících kroků prováděných postupně jeden po druhém. Metodika není souborem receptů, ukazuje metodu a přístup. Hlavní výzvou při realizaci SUMP je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům. Struktura měst a z ní plynoucí životní styl

bude mít značný vliv na stav klimatu, energetické efektivnosti, životního prostředí a v konečném důsledku i zdraví nás všech. SUMP 2.0 proto mění pohled na dopravně-inženýrské plánování. Pohled, který do středu pozornosti staví člověka a jeho potřeby na daném území. Ty je možné zjistit především správnou komunikací a současně je nutné na jejich základě i predikovat potřeby v budoucnu, což pomáhá stanovit správné cíle nejen pro SUMP.

Nová metodika SUMP 2.0 je úzce propojena s Konceptí městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (dále jen Koncepte), která byla schválena vládou ČR dne 11. ledna 2021. SUMP 2.0 řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise. Vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility, které již města v předcházejících letech zpracovala. Stručný přehled problémů 1. generace SUMP je uveden v příloze 6.4. této metodiky.

Nová metodika SUMP 2.0 vychází rovněž z podkladů Městské agendy pro EU¹, kterou ustanovil Amsterodamský pakt z května roku 2016². Jedná se o novou pracovní metodu tematických partnerství, která se snaží optimalizovat využití růstového potenciálu měst a řešit sociální problémy. Toho chce dosáhnout zlepšením spolupráce mezi městy, regiony, členskými státy, Evropskou komisí a dalšími zainteresovanými stranami. Na základě dvanácti prioritních témat uvedených v Městské agendě pro EU bylo zřízeno dvanáct tematických partnerství, mezi něž patří i Partnerství pro městskou mobilitu (angl. Partnership for Urban Mobility, „PUM“). Partnerství pro městskou mobilitu se snaží podpořit společné úsilí o udržitelnější a účinnější městskou mobilitu, na níž se zaměřuje ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Aby bylo možné tuto ambici naplnit, identifikovalo Partnerství čtyři následující témata: správa a plánování, veřejná doprava a dostupnost, aktivní druhy dopravy a veřejný prostor, nové služby mobility a inovace. Strany Partnerství určily k realizaci devět opatření, jejichž finální výstupy jsou k dispozici od září 2020³.

Cílem nové metodiky je pomoci vytvořit použitelný nástroj, se kterým se město dovede ztotožnit. V Česku je přes 6 000 obcí od nejmenších až po česká velkoměsta. Mnohá z těchto měst potřebují zodpovědně plánovat vlastní budoucnost a vytvořit pro své občany krásné a příjemné prostředí. Jen zlomek z těchto měst má k tomu v současnosti adekvátní nástroj. SUMP slouží k pochopení současnosti a popsání možné budoucnosti rozvoje dopravy a mobility. SUMP musí nejen zahrnout spolupráci s městem a veřejností, ale musí být živý. SUMP stojí nad dopravními dokumenty a významně přesahuje jejich rámec. SUMP se zabývá ovlivňováním poptávky po přepravě a je složen z oblasti samoorganizované a oblasti přímo řízené, což je nutné správným způsobem zohlednit v opatřeních. Jde o přeměnu města jako celek. Samozřejmě, že město nebude mít prostředky na to, udělat architektonickou modernizaci ve všech ulicích, ale organizační opatření na zklidnění dopravy změnou dopravního režimu a parkovací politiky jsou nákladná mnohem méně a dají se zavést rychleji. Architektonická přeměna tak může následovat dle možností rozpočtu města následně a v rámci dlouhodobého programu.

Nová metodika zdůrazňuje potřebu nového myšlení při realizaci SUMP jako součásti strategického plánu rozvoje regionu nebo města. Strategický plán je dokument dlouhodobé platnosti navazující na vizi a koncepci, v tomto případě regionu nebo města. Takový plán nesouvisí s aktuální dostupností financování, charakterem prováděcích vyhlášek a s omezeními způsobené procesními předpisy. Plán v důsledku určuje, co je potřeba zajistit, aby mohl být realizován, a v rámci krátkodobé a střednědobé perspektivy poté jasně specifikuje kroky, které je k dosažení cíle třeba zrealizovat. V okamžiku, kdy je proces otočen tak, jak tomu bohužel často bývá, tedy se plán vytváří podle dostupných financí a prováděcích předpisů, je jen velmi obtížné zrealizovat smysluplný celek a jsou vytvářena pouze „ostrovní řešení“.

¹ <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>

² <https://www.akademiemobility.cz/zakladni-informace>

³ <https://www.akademiemobility.cz/partnerstvi-pro-mestskou-mobilitu>

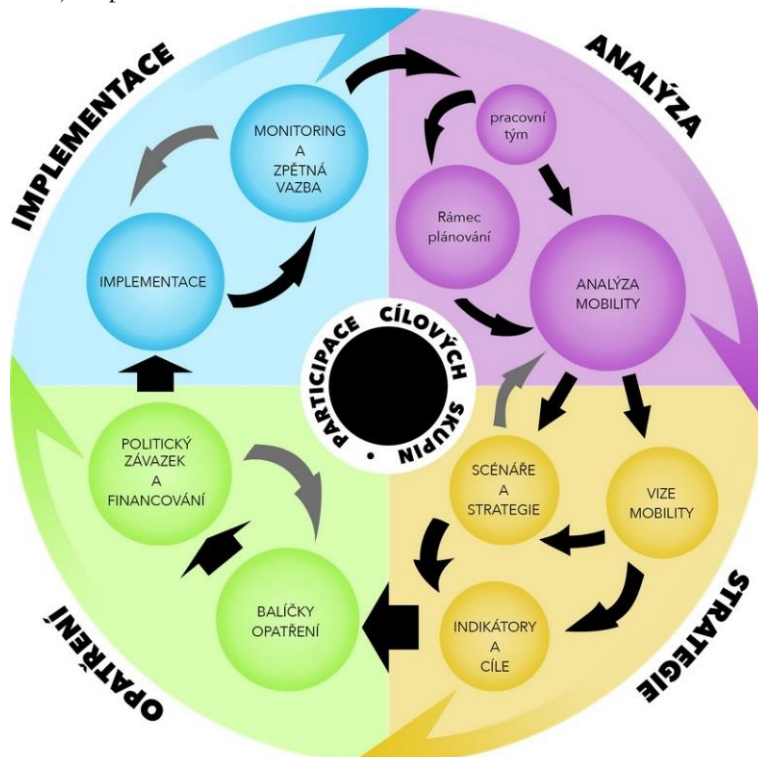
DÍL 1

Základní principy tvorby SUMP 2.0.



1 Základní principy tvorby SUMP 2.0.

Plánování udržitelné městské mobility není jen teoretickým konceptem. Jednotlivé principy a aktivity vycházejí ze zkušeností celé řady evropských a světových měst. Proto je cílem tohoto dokumentu být něčím víc než jen inspirativním materiálem. Metodika SUMP 2.0. je tak postavena na pragmatismu a na schopnosti pracovat s tím, co máme. Moudří politici umí uvažovat dál než k hranicím jednoho volebního období, a také jinak než politická většina. SUMP 2.0 pomáhá vytvořit lepší podmínky pro řízení budoucí poptávky. Z hlediska strategické politiky je SUMP 2.0 nástrojem pro udržitelné a inovativní řízení změn.



Obrázek 1: Životní cyklus SUMP a jeho aktualizace (SmartPlan s.r.o.)

Základní principy tvorby SUMP 2.0. vychází z doporučení Konceptu městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030, kapitoly 3.2. Zajištění procesu SUMP, ve které je uvedeno:

Na základě vyhodnocení tzv. první generace SUMP bylo identifikováno, že mnoho měst přistoupilo k zajištění procesu SUMP zpracováním dokumentu na základě smlouvy s konzultantem, který měl zastřešit celou problematiku městské mobility v daném městě. To je nedostatečné, neboť zajištění procesu SUMP musí být postaveno na třech pilířích:

- Město musí hrát v procesu SUMP aktivní roli a musí mít rozhodovací pravomoc. Nemůže tedy jen pasívně přejímat závěry konzultanta, ty jsou jen podkladem pro rozhodování, které musí učinit město. Město proto musí mít již předem jasnou představu o dalším směřování v oblasti mobility. K tomu je nutné mít buď dostatečné personální zajištění v rámci systemizovaných míst úřadu, nebo je možné tento požadavek naplnit ve spolupráci s odbornou složkou kraje (krajský koordinátor veřejné hromadné dopravy (VHD)).
- Proces SUMP je založen na kombinaci tvrdých (investičních) opatření a měkkých opatření (organizační opatření a působení na změnu dopravního chování obyvatel). SUMP se proto neobejde bez velmi silné role propagace, práce s veřejností a marketingu.
- Zpracování odborných podkladů a návrhové části může zajistit externí konzultant. Ten musí vycházet ze specifik daného města a ze záměrů města, které mají být realizovány.

Na tomto základě metodika SUMP 2.0. rozvádí tři pilíře následujícím způsobem:

- **Rozměr politické zodpovědnosti.** SUMP stojí nad dopravními dokumenty a významně přesahuje jejich rámec. Je třeba v rámci strategického plánování provázat například odbory územního plánování, s odborem dopravy, odborem školství, životního prostředí atd. V neposlední řadě je evidentní nutnost koordinace plánů napříč regiony i dalšími institucemi, jakými jsou např. ŘSD, SŽ a další. Tuto oblast by měl řídit koordinátor mobility a jeho tým a podléhá řídicí radě, **viz kapitola 1.1.**
- **Rozměr komunikačních aktivit,** nejenom v procesu zpracování SUMP, ale především ve fázi implementace. Cílem je vyhotovení dlouhodobého komunikačního plánu, jehož součástí je i motivovat lidi ke změně dopravního chování. Tuto oblast by měl řídit komunikační manažer (může to být i koordinátor mobility), **viz kapitola 1.2.**
- **Rozměr odborných podkladů ke konkrétním opatřením,** aneb je potřeba si po odborné stránce poradit, jaká opatření realizovat v praxi. Nejde přitom o výpočet dopravních opatření, ale o opatření, které vedou k přeměně města jako celku. Tuto oblast převážně navrhuji experti ve svých oborech, **viz kapitola 1.3.**

Dále by při přípravě a implementaci SUMP by měli její tvůrci **respektovat všechny níže uvedené principy.**

1. SUMP je připravován **transparentně a objektivně**, do jeho přípravy je zahrnut široký okruh zainteresovaných stran (tedy aktéři, kteří na základě SUMP mají nebo mohou provádět nějaké aktivity a aktéři, jejichž problémy mají být za pomoci dané strategie vyřešeny).
2. SUMP musí být připraven v podobě a kvalitě, která umožní učinit orgánu schvalujícímu SUMP **informované a odpovědné rozhodnutí.**
3. SUMP je zacílen na změnu pohledu při **řešení plánování dopravy a mobility**
4. SUMP **není připravován izolovaně**, strategické práce jsou **koordinovány** jak **horizontálně**, tak **vertikálně** (tedy s ohledem na strategické dokumenty na vyšší i nižší úrovni veřejné správy, včetně ohledu na strategický rámec EU) i z hlediska jejich časové návaznosti a konzistence.
5. Při tvorbě SUMP jsou **dodržovány základní postupy** a mandatorní požadavky na jeho kvalitu stanovené v metodickém dokumentu SUMP 2.0., je aplikován **projektový přístup** při jeho tvorbě.
6. Vznikající SUMP má jasné **definovaný způsob financování** jejich implementace, realizace přijatého SUMP je pravidelně promítán do rozpočtu města. SUMP by měl být při řešení daných problémů co nejvíce efektivní, zároveň by jejich negativní dopad měl být minimalizován.
7. SUMP je vytvářen na základě identifikovaných a reálných potřeb těch, jejichž problémy jsou (ve výhledu) řešeny. Přístup k tvorbě SUMP je zejména **založený na důkazech** a je **hodnocen předpokládaný a reálný přínos a dopad** SUMP (minimálně ekonomický, sociální a environmentální přínos a dopad).
8. Je nutné brát v úvahu vazbu SUMP s **územním plánováním.**
9. I při tvorbě SUMP je třeba řešit možný dopad na **rovnost žen a mužů.**
10. SUMP zahrnuje **konkrétní a adresná opatření**, jasné **určuje odpovědnost** za dosažení vytyčených cílů, **definuje implementační strukturu** a procesy realizace dané strategie, stanovuje indikátory pro měření úspěšnosti a postupu jejich implementace.
11. SUMP **musí mít svého nositele (vlastníka)**, který bude mít celkovou odpovědnost za strategii, tj. za její implementaci, za splnění cílů strategie a realizaci očekávaných přínosů.
12. Efektivita opatření realizovaných v rámci SUMP je **průběžně vyhodnocována**, jsou navrhovány korektivní mechanismy.
13. Všude, kde to bude možné a účelné, by měl SUMP **přenášet rozhodovací pravomoci a odpovědnosti** za své plnění **na nižší úroveň/výkonné orgány.**
14. V rámci tvorby SUMP musí být **zodpovězeny následující základní otázky:**
 - a. **MOTIVACE - proč** je daný SUMP vytvářen,

- b. **PŘEDMĚT** - co daný SUMP řeší (jaký problém) a v jakém hodnotovém kontextu (tj. na základě jakých kritérií),
- c. **ZPŮSOB** - jak bude daný problém řešen (a zda vůbec bude řešen),
- d. **VICE** - jaký je cílový stav, kterého by mělo být realizací strategie dosaženo,
- e. **LIDÉ** - koho se daný SUMP týká (cílová skupina),
- f. **ZMĚNA** - jaké může mít daný SUMP **dopady**,
- g. **ČAS** - kdy se bude problém řešit a kdy bude vyřešen,
- h. **ZODPOVĚDNOST** - kdo bude problém řešit,
- i. **HORIZONT** - jak dlouho daný SUMP platí,
- j. **PENÍÍZE** - kolik bude dané řešení stát (tj. jaké zdroje – finanční, lidské, organizační – bude nutno na dané řešení vynaložit) a kdo poskytne potřebné zdroje.

Ve vybraných případech však některé principy **nemohou (respektive nemusí) být z různých důvodů dodrženy**. V takovém případě však zadavatel nebo tvůrce strategie musí vždy **adekvátně zdůvodnit** (zejména zadavatel), proč některé principy tvorby strategie nebyly dodrženy. Z toho vyplývá, že i struktura dokumentu navrhovaná dle Metodiky SUMP 2.0. nemusí být zcela závazná a měla by být přizpůsobena jeho typu a potřebám.

Členění měst

Zpracování SUMP se také již netýká pouze velkých měst, protože problematika městské mobility je složitým problémem i v městech menších. Řešení SUMP ale vyžaduje jiné zaměření ve městech velkých a jiné ve městech menších. Specifika navíc nejsou spojena jen s velikostí měst, ale týkají se i jiných charakteristik měst. Na tuto skutečnost upozorňuje **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030, kde v analytické části v podkapitole 5.2 je stanoveno členění jednotlivých kategorií měst, a to podle:**

- velikost města,
- velikost a typ aglomerace se zohledněním míry suburbanizace,
- geomorfologie města,
- typ zástavby a koncentrace osídlení města.

Velikost aglomerace a míra suburbanizace do značné míry vykazují přímo úměrnou závislost na velikosti města, jde o tzv. jádrová města aglomerace, tzn. nejvýznamnější města aglomerace. V případě vedlejších center aglomerace je vhodné, aby plán udržitelné městské mobility byl zpracován pro jádrové město aglomerace a vedlejší centra by měla být zahrnuta do tohoto plánu.

Typ zástavby a geomorfologie města určují prostorové možnosti při plánování udržitelné mobility ve městech, zejména podmínky pro aktivní mobilitu (cyklistickou a pěší).

Metodika SUMP 2.0. vede k jedinečnosti, originalitě města, která bude respektovat lokální odlišnosti a zároveň posouvat města v duchu identických hodnot k udržitelné budoucnosti

Je možné hovořit o třech pohledech na metodiku SUMP 2.0., pomocí které si města zpracují svůj SUMP:

- převážně pro větší města nad 100 tis. obyvatel se složitějším dopravním systémem se doporučuje využít celou komplexní metodiku pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, která využívá nástroje jako multimodální dopravní model a dává velký důraz na analýzu.
- Pro města středních velikostí a menší města je vhodnější zvolit jednodušší přístupy, kdy budeme využít např. zkušenosti z evropského projektu [CIVITAS SUMPs-Up](#), apod. Důležité je, aby byl plán pro města využitelný.
- Pro malé obce naopak není příliš vhodné investovat do strategických dokumentů rozvoje infrastruktury. Samotná obecní infrastruktura nebývá tak složitá, mnohem důležitější jsou zde širší vztahy. Schůdným se zde jeví Plán udržitelné mobility aglomerace. V tomto případě je nutné dodat, že se jedná především o vliv krajských úřadů, který ale samozřejmě ovlivňuje i mobilitu jak ve středních, tak i velkých městech.

1.1 Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů

„Neříkejte mi, jaké jsou vaše priority. Ukažte mi, kde utrácíte vaše finance, a já vám hned řeknu, jaké jsou.“

Víme, že základním stavebním prvkem SUMP 2.0. je strategický plán. Proto v této kapitole jsou uvedeny **konkrétní postupy v rámci procesu tvorby strategie**. Celý proces je **rozdělen do sedmi základních fází**, v rámci kterých jsou dále popsány konkrétní aktivity a kroky tvorby strategie. Proces tvorby strategie nelze chápat pouze jako jednoznačnou časovou posloupnost zde uvedených fází, aktivit a kroků, předpokládají se časové smyčky mezi nimi. Postupy byly navrženy **dle usnesení Vlády České republiky ze dne 28. ledna 2019 č. 71 o aktualizaci Metodiky přípravy veřejných strategií**.

Postup tvorby strategie **rozdělený do fází** se zvýrazněním **základních rozhodnutí v průběhu tvorby strategie** graficky znázorňuje následující schéma:

Fáze procesu tvorby strategického dokumentu:

- Identifikace potřeby tvorby (viz kapitola 1.1.1.)
- Nastavení přípravy (viz kapitola 1.1.2.)
- Analytická fáze (viz kapitola 1.1.3.)
- Stanovení základního strategického směřování (viz kapitola 1.1.4.)
- Rozpracování (viz kapitola 1.1.5.)
- Nastavení Implementace, financování a vyhodnocování (viz kapitola 1.1.6.)
- Schválení a implementace

Metodika obsahuje řadu doporučení, ale z celého procesu jsou ale nejdůležitější faktory, na kterých je SUMP postaven:

- SUMP **musí mít svého nositele (vlastníka)**, který bude mít celkovou odpovědnost za SUMP, tj. za jeho implementaci, za splnění cílů SUMP a realizaci očekávaných přínosů.
- Všude, kde to bude možné a účelné, by měl SUMP **přenášet rozhodovací pravomoci a odpovědnosti** za své plnění **na nižší úrovně/výkonné orgány**.
- SUMP má jasně **definovaný způsob financování** jejich implementace, realizace přijatého SUMP je pravidelně promítán do rozpočtu města. SUMP by měl být při řešení daných problémů co nejvíce efektivní, zároveň by jejich negativní dopad měl být minimalizován. Otázka financování se řeší po celou dobu procesu SUMP, tedy již v první fázi.

1.1.1 Identifikace potřeby tvorby SUMP

Na počátku tvorby SUMP stojí **politické rozhodnutí**. Důvody k jeho pořízení, či aktualizaci mohou být různé, od objektivních důvodů, vyplývajících z faktu, že řešená problematika je ze své povahy řešitelná pouze v dlouhodobém horizontu, až po potřebu indikovat politickou prioritu dané oblasti. Mezi prvotní impulsy vytvoření SUMP patří:

- kvůli dotacím a aktuálně dostupným financím,
- politické důvody (např. na základě programového prohlášení rady města),
- vyšší strategie (např. na základě doporučení nadřazené strategie na úrovni EU),
- reakce na vznik nových problémů v oblasti dopravy a mobility,
- obnova (revize, aktualizace) SUMP již existující (např. vytvoření časově navazujících),
- rozpočtový impuls (např. rozkládat realizaci finančně náročných opatření do více fiskálních období),
- přirozená potřeba rozvoje (inovace) v dané oblasti.

Politické rozhodnutí na začátku celého procesu tak odpovídá nejprve na otázku **PROČ je třeba SUMP?** Je třeba nejprve přijít s definicí vlastního SUMP, tedy se zasazením jeho myšlenek do konkrétního kontextu vlastního města, a současně dodat **vysvětlení, jak mu mají rozumět místní obyvatelé**.

Už v této fázi je vhodné přijít s vizí podpory koncepce tzv. Měst krátkých vzdáleností s minimální potřebou nadbytečné dopravy (adekvátní distribuce služeb a občanské vybavenosti v kontextu alokace rezidentů). Je možné přijít s vizí Města s dobrou adresou



Pokud města budou zpracovávat svůj SUMP jen kvůli dotacím a aktuálně dostupným financím, naplní jej jen po formální stránce a nebude docházet ke smysluplnému rozvoji města a optimalizaci mobility a dopravy ve městě či regionu. Nejde přeci jen o popis toho, jak postupovat krok za krokem, ale mělo by se i přemýšlet nad otázkou, *proč* jsou aktivity realizovány.

Jak ukázala analýza první generace SUMP (viz příloha 1), hlavním důvodem k pořízení SUMP je pro většinu měst zajištění možnosti čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření z EU. Tento obrácený přístup způsobil, že to byli úředníci příslušných odborů, a nikoliv politici nebo jiní stakeholderi, kteří by jako první rozpoznali nutnost pořízení SUMP a začali jej prosazovat. Proto je ke zpracování dokumentu zpravidla přistupováno jako k novému požadavku přicházejícímu shora. Dlouhodobé, komplexní, strategické, participativní a udržitelné plánování městské mobility není velké části českých měst a regionů zatím příliš vlastní.

Na otázku **PROČ je třeba SUMP** by se nemělo odpovídat tak, že se mají řešit především prioritní problémy, jako je bezpečnost silničního provozu, nebo nedostatek parkovacích míst. Mezi úkoly k řešení je potřeba zařadit i další, jako například znečištění ovzduší včetně hlukové zátěže, klimatické změny, veřejné zdraví a aktivní mobilitu, sociální inkluzi, dostupnost dopravy i dopravní dostupnost a v neposlední řadě i význam veřejného a uličního prostoru ve vztahu k životu člověka ve městě. Několik příkladů konkrétních přínosů uvedených v kapitole 2.2. umožní lépe identifikovat potenciál ve vlastním městě nebo regionu.

10 důvodů proč realizovat SUMP

„Neříkejte mi, jaké jsou vaše priority. Ukažte mi, kde utrácíte vaše finance, a já vám hned řeknu, jaké jsou.“

James W. Frick; citace z evropské metodiky SUMP 2.0.



Obrázek 2: 10 důvodů proč realizovat SUMP.

Rozdíl tedy musí být přístup, který není v první řadě cílen na vypracování dokumentu, ale na přesvědčení nadřízených a politického vedení k realizaci smysluplného plánu. Proto musí nejdříve velmi detailně specifikovat prvotní odpovědi na otázku: **PROČ je třeba SUMP?** Na tuto otázku není odpověď „protože máme problémy“, ale je spojená se specifikací cílů strategického plánu, tedy např.:

- bezpečná cesta dětí do škol na kole, pěšky či hromadnou dopravou;

- optimalizace užívání veřejného prostoru v jasně definovaných obytných zónách;
- optimalizace pohybu obyvatel v souladu s naplňováním jejich individuálních cílů;
- smíšení obytných lokalit se službami každodenní potřeby, kanceláři a nerušící výrobou, aby se snížila potřeba přepravy (mobility);
- systémový přístup ke schvalování stavebních projektů – podpořit ty, které pomohou optimalizaci dopravní zátěže, a naopak omezit výstavbu jednoúčelových prostor vyžadující vysokokapacitní přístupovou komunikaci;
- bezbariérovost řešení a dostupnost mnohých lokalit musí být realizována i s ohledem na znevýhodněné občany;
- zajistit dostupnost dopravy v kterémkoliv denním i ročním období.

1.1.2 Nastavení přípravy SUMP (projektu)

Fáze Nastavení přípravy strategie (projektu) následuje poté, co město se rozhodne zpracovat SUMP 2.0. Součástí takového rozhodnutí je definice řešeného problému a jeho možného vývoje v budoucnosti, indikace organizační struktury tvorby SUMP 2.0. a představení úvodní vize přístupu řešení identifikovaného problému s městskou mobilitou. Problémy (které mají být řešeny SUMP 2.0.) budou dále analyzovány v rámci následující (třetí) fáze.

Vytváření SUMP je v zásadě samo o sobě **projektem**, proto je třeba k němu přistupovat z hlediska projektového řízení. Cílem je nastavit optimální a transparentní systém projektového řízení, který zajistí úspěšnou realizaci požadovaných aktivit, zabrání případným nedostatkům a bude předpokladem pro udržitelnost projektových výstupů. K tomu účelu budou v rámci této fáze určeny **osoby odpovědné** za plánování, delegování, monitoring a kontrolu všech aspektů projektu za cílem dosažení cílů projektu v předpokládaném časovém a finančním limitu. To se rovněž týká případů, kdy tvorba SUMP nebo její části bude zadána ve formě veřejné zakázky.

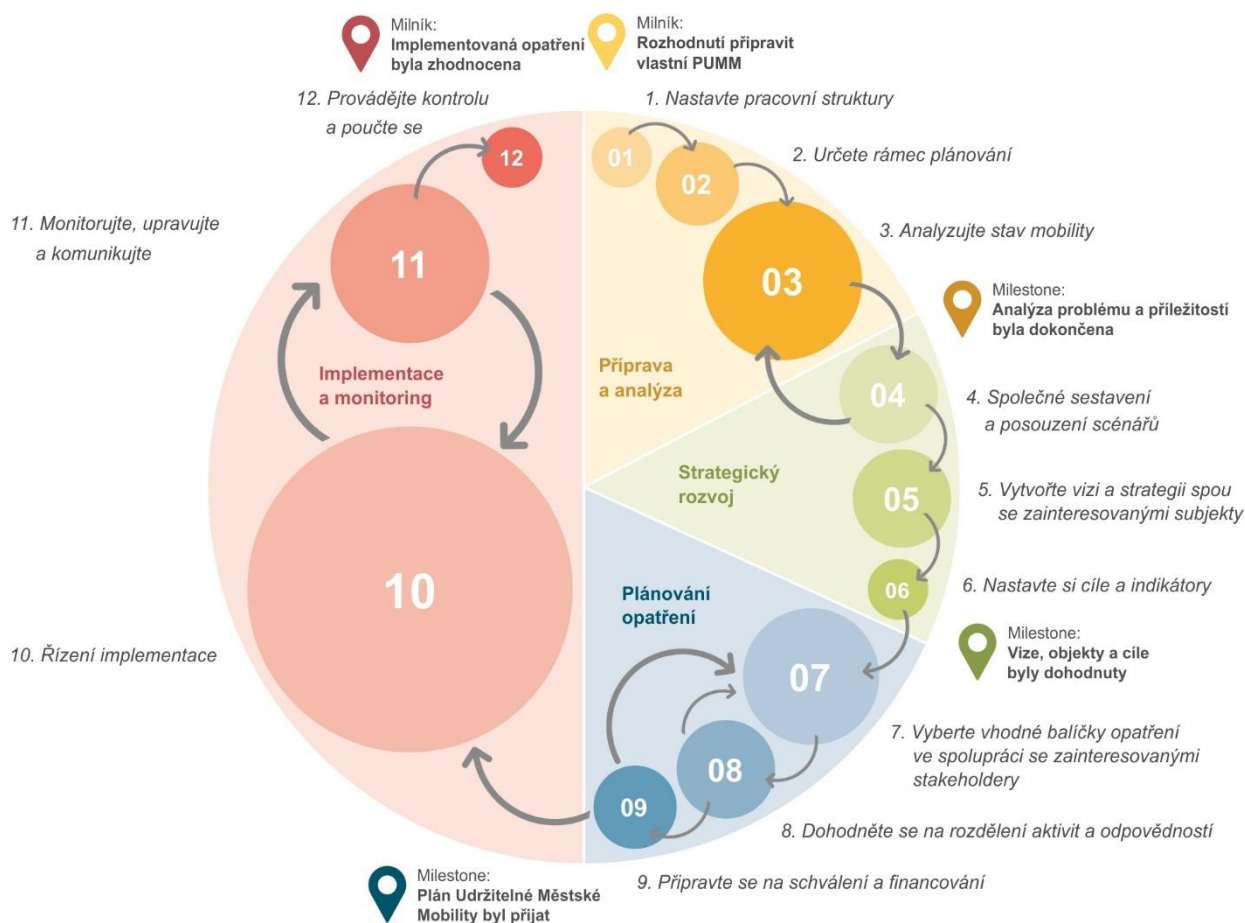
V rámci této fáze je třeba už vytvořit Komunikační plán (viz kapitola 1.22.), která může být součástí tvorby SUMP 2.0. nebo může být koncipován jako samostatný dokument (záleží na komplexnosti tvorby SUMP 2.0.). Zároveň však platí, že oba dokumenty jsou vzájemně propojeny a tvoří dohromady jeden celek – „**řídící dokumentaci**“ tvorby SUMP 2.0.. Tato řídící dokumentace tvorby strategie by **měla vznikat souběžně**.

Na základě rozhodnutí o tvorbě SUMP 2.0. koordinátor tvorby SUMP 2.0. sestaví (obsadí) Tým pro tvorbu SUMP 2.0., který následně bude pokračovat v nastavení projektu – vytvořením Plánu tvorby strategie (SUMP 2.0.) a Komunikačního plánu SUMP 2.0. Pro řešení zvlášť významných otázek nebo vysoce odborných problémů lze vytvořit Pracovní skupiny, do kterých budou pozváni externí odborníci. Optimální a transparentní systém projektového řízení je pak nastaven na celý proces SUMP (viz obrázek 1.) Při zpracování první generace SUMP 1.0. došlo ovšem k určitému posunutí významu projektového řízení. Často se stávalo, že „projektově byla řízena“ jen externí firma, která zpracovávala SUMP v krocích 3 – 9. Tým pro tvorbu SUMP 2.0. se tak skládá výlučně ze zaměstnanců úřadu a volených zástupců, pokud město si chce nechat zadat celý SUMP 2.0. externě, pak samozřejmě přizve do týmu i tuto externí firmu. Do pracovních skupin jsou pak voleny zástupci odborných organizací, či odborní experti.

Výsledkem působení této kapitoly by měl být posun v myšlení zadavatele SUMP – nezadá jeho realizaci jako komplex externímu zpracovateli, ale bude schopen si jej připravit z velké části sám. Zásadní je uvědomit si, že v okamžiku schválení SUMP zastupitelstvem je město pouze na cestě k cíli. Pro obyvatele nejviditelnější a zároveň nejcitlivější je implementace opatření, pro vedení města by mělo jít o realistické kroky v duchu již odsouhlasených vize a cílů. Plán by tak měl dopředu počítat se zajištěním podmínek pro realizaci. Monitoring, indikátory a dlouhodobá podpora prakticky znamená tedy stále vyhodnocování v průběhu celého cyklu.

Cyklus SUMP 2.0. je především komunikační nástroj, který má co nejsrozumitelnější formou popisovat, co znamená plánování městské mobility. V praxi může být těžké určit, který krok a kterou aktivitu realizovat jako

první, protože některé musí probíhat současně. Odborníci musí být obeznámeni s podmínkami, které mají na SUMP 2.0 určitý vliv (např. územní plánování, vzdělání, zaměstnanost), i s rozdělením zodpovědností.



Obrázek 3: Dvanáct kroků k plánu udržitelné městské mobility, relativní časová náročnost jednotlivých kroků.

Proces vytvoření SUMP prostě nezačíná analýzami, ale definováním organizační struktury a zodpovědnosti úředníků. Ideálně již v této etapě může být jmenován koordinátor pro rozvoj městské mobility, či odborník, který bude mít na starosti monitoring plánu a komunikaci s ostatními odbory a organizacemi, které budou zodpovědné za konkrétní úkol. Monitoring, indikátory a dlouhodobá podpora prakticky znamená tedy stále vyhodnocování v průběhu celého cyklu, k tomu je ale vždy určit osobu, která bude mít na starosti „monitoring svého indikátoru“.

Nesmí se zapomínat, že SUMP je velice komplexní nástroj, který má vliv na dlouholetý stav i změny v regionu. Je nutné akceptovat propojenost s ostatními odbory úřadu, s občany, firmami a institucemi působícími v regionu a také nezapomínat na vazby s okolím – žádný region není zcela izolovaný ostrov, zvláště ne v podmínkách České republiky.

Projektové řízení začíná tedy již ve fázi 1., a to realizací aktivit 1.1. – 2.4., které mají zásadní vliv na přípravu zadávací dokumentace pro zhotovení SUMP, či vybraných jednotlivých částí. Je třeba věnovat zvýšenou pozornost **stanovení pracovních skupin, zainteresovaných stran a stanovení rámce plánování a stanovení rámce plánování Plánu udržitelné městské mobility.**

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

- **Vnitřní tým na městě (Tým pro tvorbu SUMP 2.0.),** který vede koordinátor městské mobility, který spolupracuje s ostatními odbory s vazbou na dopravu a mobilitu. Je třeba určit vazby a úkoly k jednotlivým opatřením. Rovněž se stanovují finanční možnosti, viz aktivita 1.1.

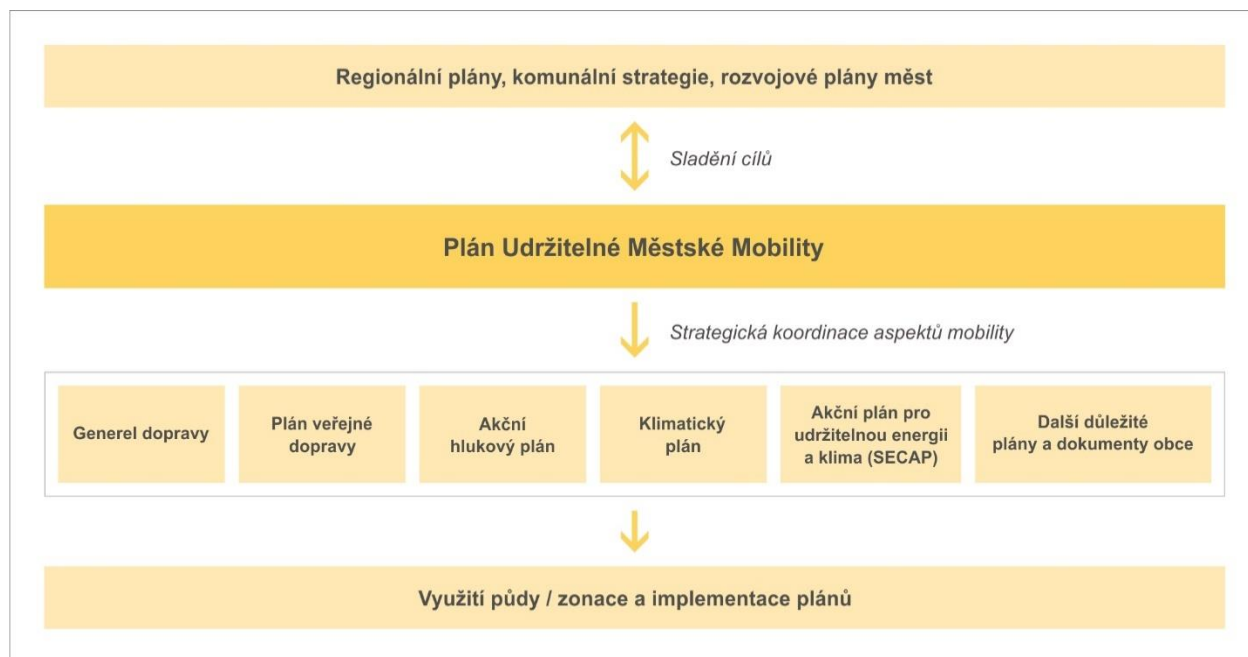
- **Mezirezortní pracovní tým**, který je složen řadou vnějších organizací, které mají ve své gesci dopravu a mobilitu, a to ať již přímo, ale i nepřímo (možná o tom ještě ani neví). Je třeba získat je ke spolupráci na přípravě a implementaci opatření, **viz. aktivita 1.2.**
- **Politici, nositelé myšlenek na veřejnosti.** Právě oni by měli jít s kůží na trh a vést diskusi s občany. Samozřejmě vše by měly podložené kvalitním strategickým plánem, včetně kvalitních dat, **viz aktivita 1.3.**
- **Občané** musí vědět, že jsou skutečně přizváni k tvorbě a implementaci plánu. Za tím účelem je nutné vytvořit kvalitní komunikační plán, který ovšem v žádném případě není spojen jen se zpracováním plánu, ale především jeho implementací, **viz aktivita 1.4.** Jedná se o natolik důležitou aktivitu, že metodika téma dále rozpracovává v kapitole 1.2.

Dále je potřeba si stanovit rámec plánování Plánu udržitelné městské mobility. Je potřeba si určit:

- **Rozsah území**, který bude plán řešit, **viz aktivita 2.1.**
- **Odborné oblasti**, které mají vliv na dopravu a mobilitu, ať již přímo, či nepřímo, **viz aktivita 2.2.**
- **Časový rámec.** Za zajímavost stojí, že je potřeba zvážit, kolik času má být věnováno přípravě, a kolik má být věnováno implementaci. Zatím byla praxe taková, že časový harmonogram byl spojován především se zpracováním plánu, jenže tomu tak není, **viz aktivita 2.3.**
- **Rozsah objednaných služeb u externí firmy.** Je postupovat velmi citlivě, aby se ověřilo, co je skutečně město si schopno zajistit samo a na co potřebuje odborníky, **viz aktivita 2.4.** Například evropské metodika doporučuje tyto okruhy aktivit pro externí spolupráci:
 - Analýza stavu mobility včetně sběru dat.
 - Zpracování sektorových dokumentů, ať už je to generel dopravy, koncepce parkování, generel cyklodopravy apod.
 - Komunikační plán a odborné marketingové služby při kampaních a při komunikace s veřejností.
 - Příprava, organizování a propagace akcí, podobně jako dokumentování a analýzy výstupů, které vzejdou z diskuzí souvisejících se zapojením veřejnosti a zainteresovaných subjektů.
 - Školení ke specifickým aktivitám, právní poradenství.
 - Model dopravy a proces SEA.

Doplněk - je třeba zajistit originalitu SUMP 2.0., aby vycházela z místních podmínek.

Cyklus dvanácti po sobě následujících kroků SUMP jako by naznačoval, že jednotlivé kroky mají být prováděny postupně jeden po druhém, a jasná struktura úkolů a kontrolních seznamů se může jevit jako doporučení následovat tyto pokyny slovo za slovem. Praxe ale ukázala, že tento postup nemůže fungovat. SUMP není souborem receptů, jde o metodu. Všichni ví, jak rozdílná mohou města být a jak složitý bývá proces rozhodování v městském prostoru. Hlavní výzvou při realizaci SUMP je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům. Cyklus SUMP je komunikační nástroj, který má co nejsrozumitelnější formou popisovat, co znamená plánování městské mobility. V praxi může být těžké určit, který krok a kterou aktivitu realizovat jako první, protože některé musí probíhat současně. Například [nastavení pracovních struktur \(viz krok 1\)](#) a [definování rámce pro plánování \(viz krok 2\)](#) jsou aktivity, které se výrazně překrývají, pokud jde o načasování a zapojené osoby či subjekty. Někdy se stane, že kvůli neuspokojivým výsledkům je nezbytné některý z úkolů zopakovat.

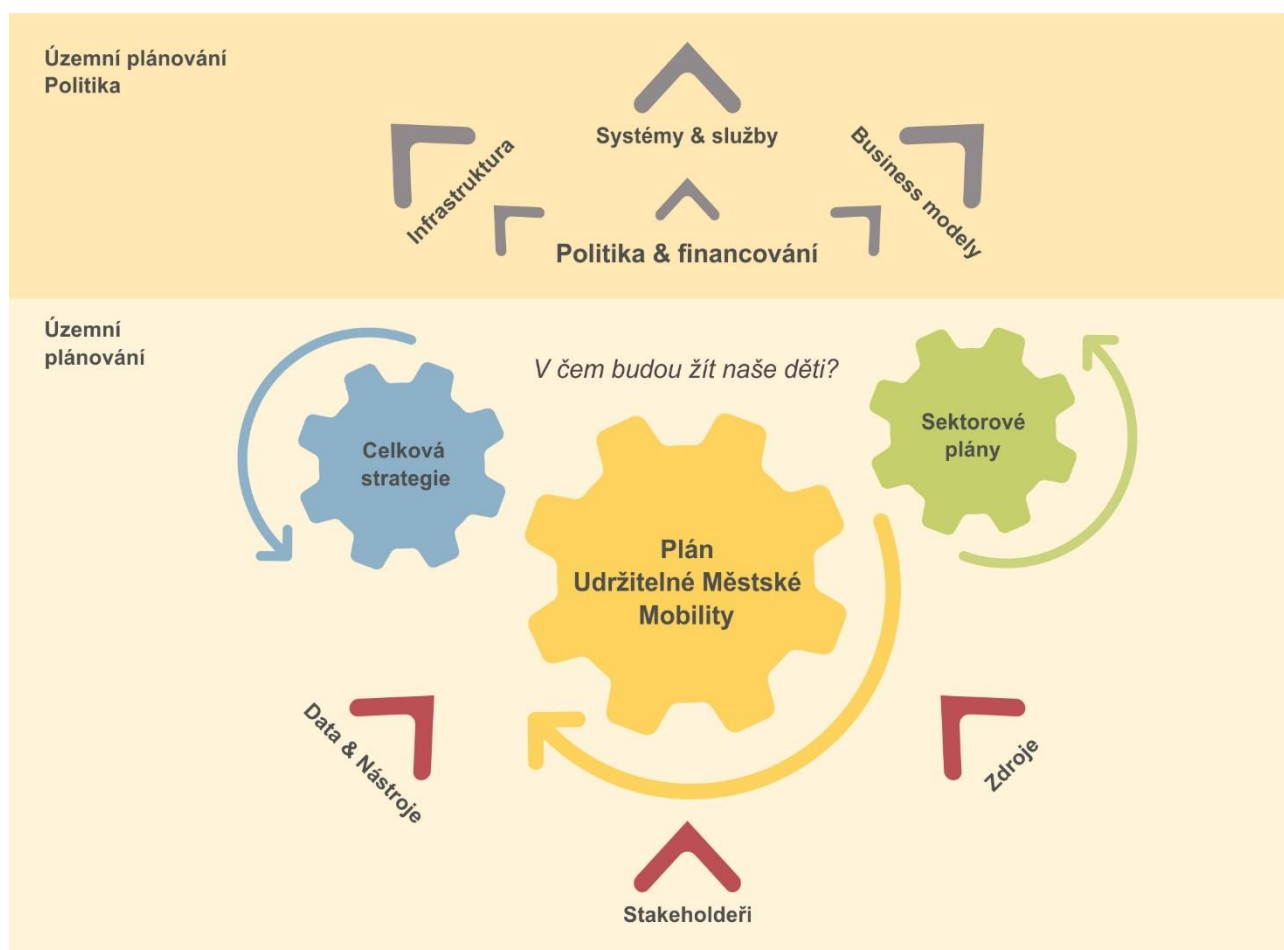


Obrázek 4: Struktura vztahů mezi SUMP a dalšími plány (upraveno podle Ahrens at al., FGsV 2015, doporučení pro hlavní plány mobility, str. 8)

Plánování je důležitým aspektem v mnoha oblastech politiky a na všech úrovních vlády a správy. Místní plánovači musí být obeznámeni s podmínkami, které mají na SUMP určitý vliv (např. územní plánování, vzdělání, zaměstnanost), i s tím, kdo má za co zodpovědnost, aby příslušné instituce mohli do procesu SUMP zapojit. Na evropské úrovni je většina doporučení v oblasti plánování pouze dobrovolná, a to včetně akčního plánu pro udržitelnou energii a klima, který je v souladu s klimatickými a energetickými cíli Úmluvy starostů. Na národní úrovni je běžné infrastrukturální investiční plánování, zatímco komplexní plánování v oblasti životního prostředí a využití půdy bývá často zodpovědností regionu.

SUMP 2.0. dále podléhá procesu integrace. Ať už konkrétní portfolio plánování vašeho místního úřadu obsahuje cokoli, procesy plánování obvykle využívají stejná data a nástroje, vyžadují participaci stejných zainteresovaných subjektů, a dokonce jsou někdy prováděny stejnými osobami, které čerpají ze stejných finančních zdrojů. Tyto procesy však mívají odlišný harmonogram, odlišné požadavky pro plánování a pro podávání zpráv, a také odlišný geografický rozsah nebo odpovědný orgán. Nicméně platí, že plánování je vždy proces volby mezi několika možnými vizemi budoucnosti. Základní otázky jako „V jakém městě by měly žít moje děti?“ často leží v samém jádru plánování rozvoje měst, bez ohledu na to, o jaké konkrétní území jde. SUMP lze vnímat jako jedno z koleček většího plánovacího stroje (viz obrázek 5).

Často bývá složité určit, které kolečko pohání a které je poháněno ostatními, většinou to totiž závisí především na načasování. Celková strategie rozvoje měst může nastavit obecné cíle pro mobilitu, což je důležitý vklad do SUMP, který zase naopak pohání přípravu a realizaci podrobných odvětvových strategií. V praxi může být načasování zcela odlišné, ale koordinace politiky je nezbytná pro zajištění konzistentnosti a koordinování časového harmonogramu, prostorového uspořádání a implementace souvisejících plánovacích procesů a politik. Kromě toho, že koordinování šetří finanční zdroje, především díky synergiím a vyhýbání se neefektivnosti – nebo dokonce konfliktům – mezi jednotlivými politikami, dokáže také snížit problémy způsobené výstavbou infrastruktury a nekoordinovaným zaváděním nových systémů. A dále, pomáhá významně snižovat únavu zainteresovaných osob.



Obrázek 5: SUMP jako integrační proces

Adaptování pokynů pro SUMP 2.0. podle místních podmínek

Koncept SUMP 2.0 je nutné adaptovat podle místních podmínek a specifických požadavků města, které ho chce využít; každá adaptace ale musí zachovat vysoké ambice. Principy SUMP 2.0 odlišují tento plán od tradičního dopravního plánu. Přestože Metodika SUMP 2.0 poskytuje určitý prostor pro flexibilní úpravy, jsou zde jisté minimální požadavky, které by měly být splněny:

- hlavní milníky musí být vytvořeny věcným a participativním způsobem – jedná se o:
 - stručnou i důkladnou analýzu problémů a příležitostí v daném funkčním regionu;
 - vize, záměry a cíle, které byly schváleny všemi partnery a zainteresovanými subjekty;
 - popis všech aktivit včetně evaluace a financování;
- realizace musí být pečlivě monitorována, aby bylo možné v případě potřeby zasáhnout a proces implementace upravit. Veřejnost a partnery je třeba informovat o každém pokroku v implementaci a o následujícím postupu.

Sama adaptace tak může probíhat v minimálně třech specifických kontextech:

- v kontextu regionu pro SUMP (malá městská oblast, polycentrická nebo rozsáhlá metropolitní oblast, region více obcí se spádovým městem) – projeví se v celém plánovacím procesu především jeho rozsahem a interdisciplinaritou, tedy i rozsahem vztahů, které je třeba uvažovat;
- v kontextu aktuálních potřeb a stavu (např. vyčnívající problémy, velmi specifické dopravní možnosti nebo aktuální potřeby uspokojení mobility, tlak na realizaci) – tato adaptace se projeví převážně v definici cílů;
- v kontextu lokálních specifíků (např. geografická či klimatická specifika, socio-ekonomická situace, zvyklosti a požadavky veřejnosti) – zde se adaptace projeví především v definici jednotlivých opatření, resp. celků opatření.

1.1.3 Analytická fáze

Cílem této fáze je vymezit problémy v oblasti městské udržitelné mobility, shrnout znalostní bázi, detailně porozumět řešenému problému a následně převést tyto poznatky do analytické části SUMP. V rámci této fáze budou posbírána všechna relevantní data, informace a znalosti vztahující se k dané problematice, s cílem dosáhnout definitivního vymezení a následně co nejlepšího pochopení problému, stejně jako pochopení efektivity či neefektivity současných a minulých řešení. Do kategorie relevantních dat spadají nejen data statistická, administrativní či expertní, ale též informace získané od zainteresovaných stran. Analytické aktivity mají průřezový charakter a mohou probíhat i v rámci následujících fází.

Popsat aktuální stav, znamená také popsat dopravní kulturu, společenské normy a výše investic do opatření cyklistické dopravy. Často se tak stává, že teoreticky je cyklistická doprava umístěna na vrchol dopravní hierarchie v procesu teoretického plánování, ve skutečnosti ale, pokud jde o výši investic a společenské prestiže, stále zůstávají vespod.

Vzhledem k tomu, že se jedná především o expertní činnost, další podrobnosti jsou uvedené v kapitole 1.3. Rozměr odborných podkladů ke konkrétním opatřením, konkrétně v kapitole 1.3.2.

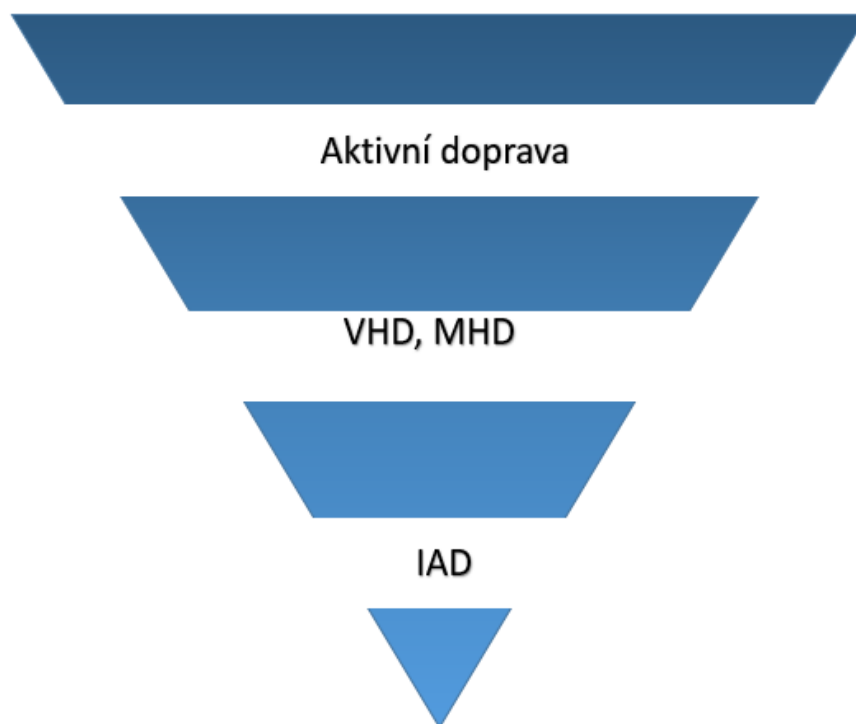
1.1.4 Stanovení základního strategického směřování SUMP 2.0.

Ve čtvrté fázi Tým pro tvorbu SUMP 2.0. ve spolupráci s pracovními skupinami ověří vizi formulovanou na začátku procesu a v případě potřeby ji na základě dat získaných v předchozích fázích upraví či upřesní. Dále Tým pro tvorbu SUMP 2.0. ve spolupráci s pracovními skupinami navrhne globální cíl strategie, strategické oblasti, sestaví a ohodnotí varianty strategických cílů, provede ohodnocení nákladů na jednotlivá řešení a analýzu nákladů a přínosů. Na základě těchto aktivit a kroků bude vybrána optimální varianta k rozpracování. Detailní postup stanovení základního směřování SUMP 2.0. je popsán ve Fázi 2 v procesu tvorby SUMP (viz kapitola 2).

Tato kapitola se tak zaměřuje na popis principů při stanovení základní vize a základních cílů, které mají pomoci lépe pochopit Fázi 2.

Základní otázka zní. Kdy se mají ale stanovovat vize a cíle? Až po analýzách a přípravné fázi? Jak již bylo uvedeno v předchozím odstavci, úvodní vize a cíle jsou již definované v samostatném úvodu a nyní se pouze upřeshňují. To stejné se týká i měst, která už mají svůj SUMP.

Je tak možné, že již na začátku celého procesu byla definována Vize, která je postavena na rozvoji konceptu Města krátkých vzdáleností, která upozorňuje, že není až tak špatné podporovat lidi, aby do 1 km chodili, do 5 km jezdili na kole a k tomu jim vytvářet vhodné podmínky.



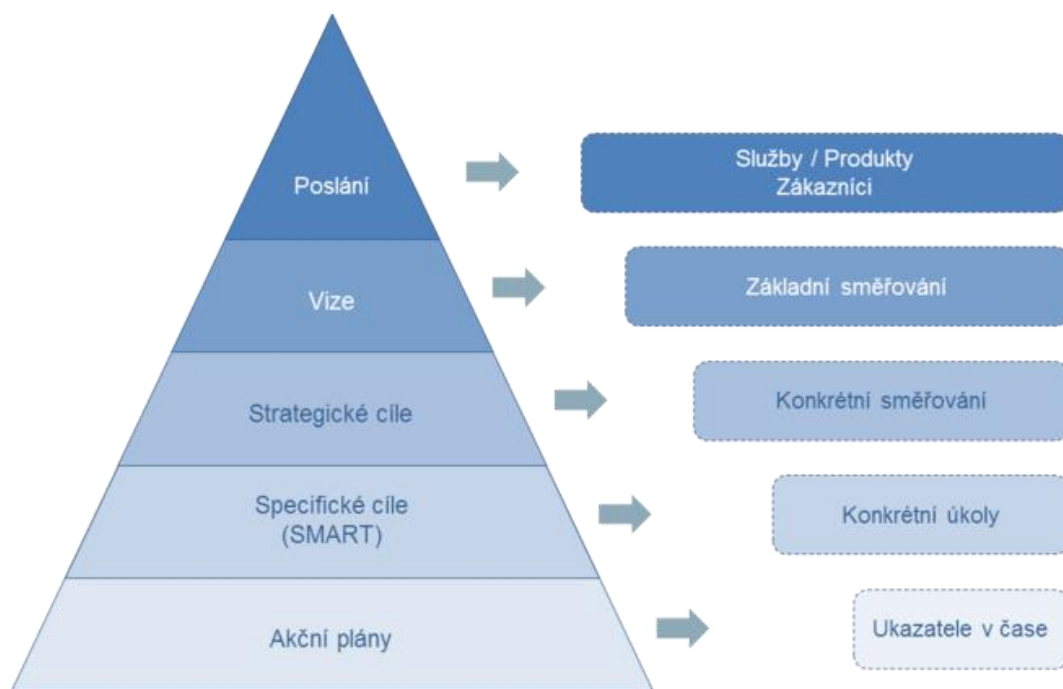
Obrázek6: Vize Města krátkých vzdáleností

Teprve na tomto základě je cílem ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty upřesnit strategické směřování vašeho SUMP 2.0, a to v konfrontaci s otázkou „**Jaké jsou naše možnosti do budoucích let?**“. Je třeba analyzovat pravděpodobné změny v důležitých externích faktorech, které ovlivňují městskou mobilitu (např. demografický vývoj, informační technologie, klima). V případě větších měst je pak potřeba vytvořit scénáře, které budou zkoumat alternativní strategická směřování. Scénáře se pokoušejí zachytit rozsah nejistoty, která přichází při pohledu do budoucnosti, a přináší tak lepší faktickou základnu pro strategická rozhodnutí.

V této fázi je dále prostor pro diskusi nad otázkou „**Jaké město chceme?**“. Vracíme se tak k úvodní vizi města „Města krátkých vzdáleností“, či Města s dobrou adresou.“ Spolu s veřejností a zainteresovanými subjekty

upřesněte vize, které pomohou pochopit, jak vypadá žádoucí budoucí vývoj města (takový, jaký vychází z výsledků analýzy stavu mobility a dopadů jednotlivých scénářů). Společná vize a společné cíle, to jsou základní kameny každého SUMP. Ujistěte se o tom, zda vaše cíle řeší důležité problémy v obci a zda se zabývají všemi druhy dopravy v daném funkčním městském regionu.

Díky tomu bude moci upřesnit cíle, aby splňovaly podmínky a principy SMART (jsou konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově dosažitelné). Je zavedena určitá hierarchie cílů, na jejímž vrcholu stojí **strategické cíle** (viz kapitola 1.1.4.) a ty jsou pak dále rozděleny na další, **specifické cíle** (viz kapitola 1.1.5.). Ty mohou být také dále vrstveny. Mělo by ovšem platit pravidlo, že nižší cíle vždy musí naplňovat cíle vyšší (strategické), viz Obrázek 5.



Zdroj: CorSet Framework, 2010

Obrázek 7: Princip strategického plánování

Evropská metodika SUMP 2.0. pak pro pojem „cíl“ používá tři anglické výrazy „goals, objectives, targets“ a pravděpodobně i díky širokému spektru významu slova „cíl“ došlo k určitému posunu vnímání strategického plánování. Pokud v této fázi má být nastaveno strategické směřování SUMP 2.0., tak se jedná o **Strategický cíl jako „goals“**. Jedná se průřezový cíl, na jehož naplnění se spolupodílí celá řada faktorů. Indikátor pro tento druhý cíle se považuje indikátor dopadů, či celkového výkonu. Příkladem může být:

- Zvýšení celkového podílu cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy
- Snížení objemu cest osobními automobily a jejich podílu na dělbě přepravní práce (modal split)
- Snížení počtu vážných dopravních nehod
- Snížení nehodovosti chodců a cyklistů
- Snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku z dopravy
- Snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitním koncentracím škodlivých látek emitovaných z dopravy
- Snížení emisí skleníkových plynů v souladu s cíli ochrany klimatu a životního prostředí

1.1.5 Rozpracování SUMP 2.0.

Cílem této fáze je rozpracovat základní strategické směřování SUMP 2.0. (vizi, globální cíl, strategické oblasti a strategické cíle) stanovené v předchozí fázi a definovat další úroveň cílů strategie (např. specifické cíle, dílčí cíle apod.). Další důležitou aktivitou této fáze je nastavení soustavy indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů. K jednotlivým indikátorům budou zejména nastaveny jak jejich cílové hodnoty (včetně data dosažení těchto hodnot), tak výchozí hodnoty (stav daného ukazatele v době tvorby strategie).

Dalším úkolem této fáze je identifikovat možná opatření (programy, projekty či konkrétní aktivity), která povedou k naplnění nastavených cílů. Tato opatření jsou vypracována ve variantách a jsou následně hodnocena na základě stanovených kritérií. Po hodnocení jsou vybrána nejvhodnější opatření a je dopracován návrh strategie (obsahující již vizi, kompletní soustavu cílů, soustavu indikátorů a přehled opatření vedoucích k naplnění cílů).

Jak již bylo zmíněno výše, vize a globální cíle je potřeba upřesnit, aby splňovaly podmínky a principy SMART (jsou konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově dosažitelné). Dosahování měřitelných cílů je měřeno a verifikováno pomocí **indikátorů**. Je zavedena určitá hierarchie cílů, na jejímž vrcholu stojí **strategické cíle** a ty jsou pak dále rozděleny na další, **specifické cíle**. Ty mohou být také dále vrstveny. Mělo by ovšem platit pravidlo, že nižší cíle vždy musí naplňovat cíle vyšší (strategické),

Specifické cíle jako „objectives“ představují konkrétní cíle, které jsou spojeny se souvisejícími opatřeními. Specifické cíle navazují většinou na stávající cíle strategického plánování města a dále jej upřesňují. Indikátor pro tento druh cíle se považuje za indikátor výstupů, pro monitorování opatření (aktivita 7.3.). Příkladem může být:

- Podpora veřejné dopravy
- Podpora intermodality, posílení vzájemného propojení pěší, cyklistické, veřejné dopravy a automobilové dopravy
- Zkvalitnění vzhledu a funkčnosti ulic a veřejných prostor (dopravní funkce ve veřejném prostoru)
- Podpora pěší, cyklistické dopravy a osob se zvláštními potřebami příslušnou dopravní infrastrukturou, nebo zajistit bezpečnosti dopravní infrastruktury úpravou stavebního řešení a dopravního značení s ohledem na zranitelné účastníky silničního provozu
- Řešení parkovací politiky v kontextu zásad SUMP
- Snížení poptávky po mobilitě ve městě formou dopravního a územního plánování
- Snížení poptávky po mobilitě ve městě formou firemních a školních plánů mobility
- Komunikační opatření motivující méně používat individuální automobilovou dopravu
- Podpora nových služeb mobility a inovací
- Podpora bezemisních pohonných technologií
- Regulace automobilové dopravy
- Podpora různých forem sdílené mobility
- Minimalizace negativních dopadů nákladní dopravy a zásobování
- Zavedení principů mobility managementu do plánování a řízení dopravy a ovlivňování poptávky po dopravě

Cíli, označeném v anglickém jazyce jako „target“, je přiřazena konkrétní, měřitelná hodnota. Jen pomocí indikátorů, jasně definovaném souboru dat se zjistí, zda má proces SUMP 2.0. nějaký dopad, či nikoliv. Města mohou využít několika způsobů hodnocení, např. prostřednictvím Místní agendy 21. Výběr a definování strategických indikátorů pro všechny cíle je základním krokem pro následné nastavení konkrétních úkolů a pro monitorování pokroku. Důležité je nejprve stanovit indikátory. Tím zajistíte, aby monitorování později stanovených úkolů bylo proveditelné.) a bude pro vás zvládnutelný. **Použití jen několika málo indikátorů na strategické úrovni může být efektivnější, a to především pro města „nováčky“, jejichž zdroje, data nebo zkušenosti v oblasti přípravy SUMP jsou omezené.** Zatímco indikátory pro monitorování opatření budou vytvořeny v pozdějších fázích (viz Aktivita 7.3), strategické indikátory pro měření celkového výkonu SUMP

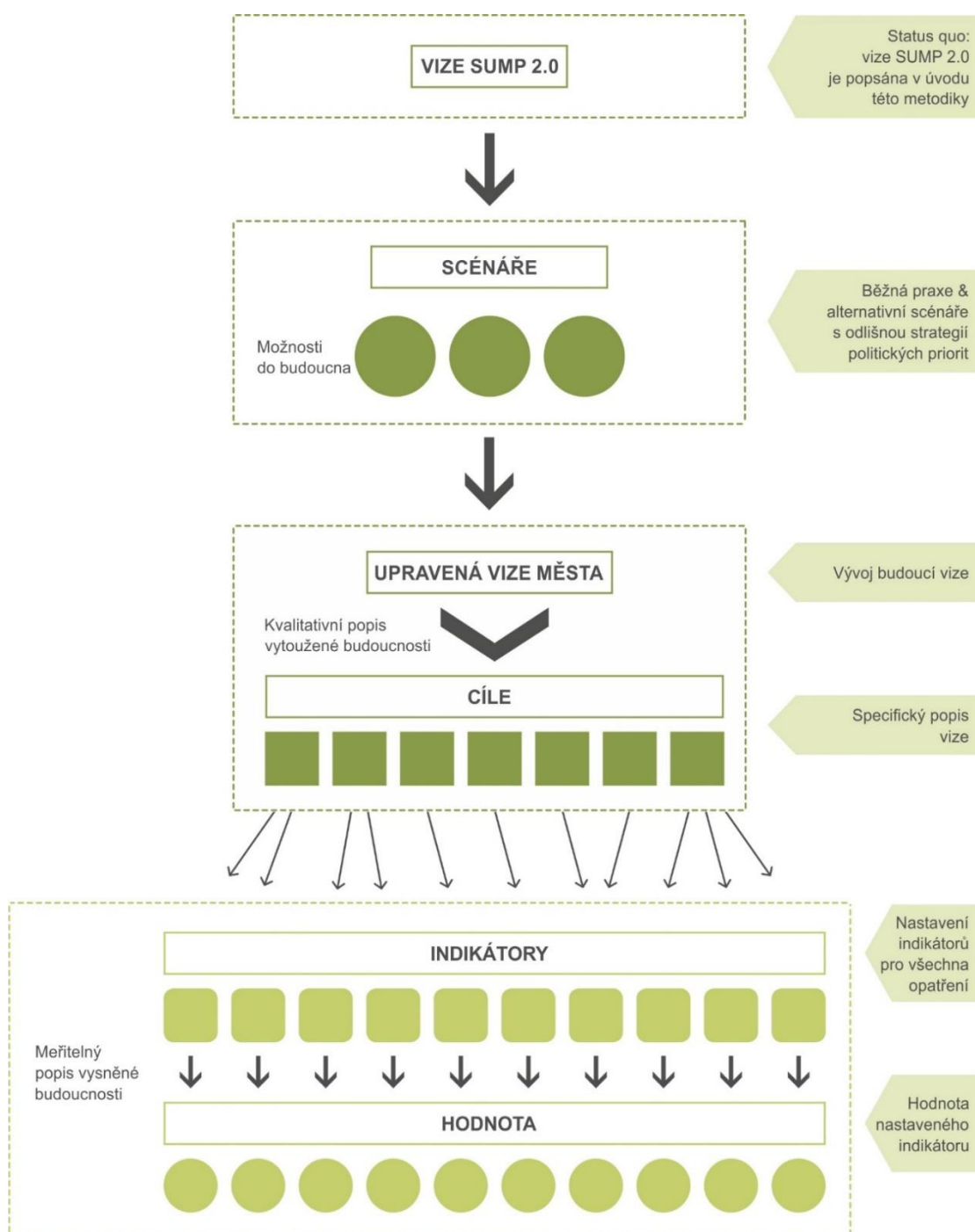
budou vybrány nyní, společně s příslušnými metodami měření a v souladu se zdroji dat, které byly určeny v rámci přípravné fáze (viz Aktivita 3.1).

Alfou a omegu jsou finance. V každé fázi procesu zpracování SUMP 2.0. se budou řešit. Možná bude zajímavé srovnat, jaké byly očekávání, krásné vize v první fázích, v porovnáním s tím, kolik financí skutečně půjde do udržitelných forem dopravy.

Víme, že základním stavebním prvkem SUMP 2.0. je strategické plánování, které má svou vizi, strategické a specifické cíle, opatření s vazbou na zainteresované partnery. Ať už konkrétní portfolio plánování místního úřadu obsahuje cokoli, procesy plánování obvykle využívají stejná data a nástroje a vyžadují participaci stejných zainteresovaných subjektů. Tyto procesy však mívají odlišný harmonogram, odlišné požadavky pro plánování a pro podávání zpráv, a také odlišný geografický rozsah nebo odpovědný orgán. Nicméně platí, že plánování je vždy proces volby mezi několika možnými vizemi budoucnosti.

V praxi může být načasování zcela odlišné, ale koordinace politiky je nezbytná pro zajištění konzistentnosti a koordinování časového harmonogramu, prostorového uspořádání a implementace souvisejících plánovacích procesů a politik. Kromě toho, že koordinování šetří finanční zdroje, především díky synergiím a vyhýbání se neefektivnosti – nebo dokonce konfliktům – mezi jednotlivými politikami, dokáže také snížit problémy způsobené výstavbou infrastruktury a nekoordinovaným zaváděním nových systémů. A dále, pomáhá významně snižovat únavu zainteresovaných osob.

Byla přijata celá rada důležitých rozhodnutí o budoucí vizi města, o cílech města, strategických rozhodnutích. Rovněž byla navržena sada indikátorů. To vše dohromady tvoří strategické priority SUMP. Tyto výsledky lze shrnout do níže uvedeného obrázku.



Obrázek 8: Pomocný graf k pochopení cesty od vize až po konkrétní opatření

1.1.6 Nastavení Implementace, financování a vyhodnocování SUMP 2.0.

Cílem této fáze je vypracovat podrobný plán implementace SUMP 2.0. jako základní předpoklad její úspěšné realizace. I v této části procesu SUMP se očekává externí pomoc odborníků, kteří mohou pomoci s návrhovou částí, kde mohou uplatnit své odborné znalosti. Proto je tato problematika detailněji popsána v kapitole 1.3.3. Externí firma může pomoci městu při nastavení soustavy indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů. K jednotlivým indikátorům budou zejména nastaveny jak jejich cílové hodnoty (včetně data dosažení těchto hodnot), tak výchozí hodnoty (stav daného ukazatele v době tvorby SUMP).

Úkolem je dále identifikovat možná opatření (programy, projekty či konkrétní aktivity), která povedou k naplnění nastavených cílů. Tato opatření jsou vypracována ve variantách a jsou následně hodnocena na základě stanovených kritérií. Po hodnocení jsou vybrána nejvhodnější opatření a je dopracován návrh strategie (obsahující již vizi, kompletní soustavu cílů, soustavu indikátorů a přehled opatření vedoucích k naplnění cílů).

Poté, co se vypracuje seznam vhodných opatření, je příprava akčního plánu. V akčním plánu se jasně popisuje, jak naplnit cíle SUMP. Pro maximálně úspěšnou implementaci by akční plán měl být vypracován ve dvou krocích:

- Akční plán s obecným popisem opatření a balíčkem opatření, která korespondují s cíli SUMP, stanovenými vždy na dalších tři až pět let.
- 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.

Jednotlivá opatření se musí realizovat souběžně s komunikačním plánem města a také v souběhu se strategickým plánem města, který dbá na to, aby navrhovaná opatření byla v souladu s vizí a cíli města na jedné straně a implementační částí včetně akčního plánu na straně druhé.

1.1.7 Schválení SUMP 2.0. a jeho implementace

Cílem této fáze je schválit vypracovaný SUMP 2.0., včetně jejího plánu implementace, případně strategii upravit podle požadavků příslušných aktérů tak, aby následně byla schválena. V případě, že je SUMP 2.0. schválen, je zároveň v této fázi celý projekt tvorby SUMP 2.0. ukončen a formálně uzavřen.

Vlastní implementace SUMP logicky navazuje na její schválení. Realizaci strategie stejně jako její tvorbu lze považovat za projekt, proto je třeba k ní přistupovat z hlediska projektového řízení. Tato činnost vychází zejména z Plánu implementace (řídící dokumentace) strategie vytvořeného v rámci fáze 3. Implementace obsahuje v nejširším kontextu převod strategie do praxe a zahrnuje tři skupiny souběžně probíhajících činností:

- realizaci (vlastní proces realizace strategie),
- zpětnou vazbu (průběžné sledování a vyhodnocování průběhu realizace strategie a návrhy na její zlepšení),
- průběžnou publicitu a osvětu (průběžné informování o existenci a realizaci strategie).

Základní aktivity

- 1) Obsazení řídicí struktury implementace SUMP.
- 2) Revize Plánu implementace SUMP.
- 3) Realizace SUMP.
- 4) Ukončení realizace SUMP.
- 5) Ex-post hodnocení SUMP (včetně hodnocení dopadů).

SUMP je trvalý proces optimalizace – nelze najednou vytvořit zcela dopravně optimalizovaný region, je to proces, který trvá a za dobu svého trvání ovlivňuje i v budoucnu naplánované aktivity. Zatímco vize a koncepce může být tvořena pro delší časové období, např. 15–30 let, strategie je na kratší, přibližně šestileté období a konkrétní opatření se mohou pohybovat v řádu měsíců i několika let. Právě tato dlouhodobost vyžaduje trvalý monitoring, který opět stejně jako plán SUMP nevytváří výsledky tzv. do šuplíku, ale hodnotné podklady pro budoucí rozvoj.

1.2 Rozměr komunikačních aktivit

Zatímco strategický a technický rozměr přípravy a realizace SUMP je zřejmý buď a priori, nebo z předcházejícího textu, důležitost komunikace bývá často opomíjena, jak bylo potvrzeno při mnohých diskuzích se zástupci obcí a měst. Zástupci obcí se vesměs shodovali, že komunikace s občany a dalšími zúčastněnými bývá nejslabším článkem implementace SUMP, následkem čehož občané prováděná opatření nejen nechápou, ale často se jim i aktivně brání.

Města a obce jsou však často v situaci, kdy se obávají peníze určené na realizaci SUMP vynaložit částečně na komunikaci s občany (nebo dokonce komunikační kampaň), neboť se jim tento způsob využití veřejných prostředků nezdá vhodný a raději by prostředky investovaly přímo do realizace jednotlivých opatření. Zde je však třeba si uvědomit, že peníze vynaložené na komunikaci se mohou obci mnohonásobně vrátit právě v podpoře občanů a jejich pochopení pro prováděná opatření (může se tak tedy výrazně zjednodušit a zkrátit doba přípravy jednotlivých opatření). Kvalitní komunikační plán, včetně realizační fáze (např. placená reklama v novinách, youtube, televizi, bannery, letáky atd.) stojí ovšem v řádech statisíce korun.

Účelem komunikace je propojit zájmy všech zúčastněných, v případě SUMP tedy samotné realizátory s těmi, kterým je výsledek realizace určen (tj. především občany, ale také s dalšími „stakeholdery“ jako jsou firmy, školy, zájmová sdružení, podnikatelé, Policie ČR, ŘSD, Správa železnic atd.). Efektivní komunikace je tedy prostředkem k tomu, aby byl ve výsledku plán skutečně udržitelný, protože bez podpory všech zúčastněných (a především veřejnosti) jej není možné dlouhodobě realizovat.

Tato kapitola se bude výhradně zaměřovat na komunikaci s veřejností, a to na celý proces plánování SUMP, tedy i pro implementační fázi. Naopak neřeší komunikaci uvnitř úřadu. Ta je řešena v předchozí kapitole.

1.2.1 Hlavní problémy při komunikaci SUMP a možnosti jejich řešení

Zcela zásadním problémem při komunikaci SUMP, ať již ve fázi jeho přípravy nebo implementace, je **nezájem veřejnosti**. Předpokladem úspěšné komunikace je tedy připustit si, že veřejnost se o otázky udržitelné mobility a priori vůbec nezajímá. Většina občanů má zcela jiné každodenní starosti, mezi které rozhodně nepatří udržitelná mobilita, a tudíž všechna sdělení, která se tohoto tématu týkají, jednoduše ignoruje. Úkolem komunikační kampaně je tedy přesvědčit občany, že se jich obsah SUMP dotýká na každodenní bázi a že pro ně jeho realizace bude mít pozitivní přínos. Toto nejlépe dosáhneme tím, že budeme spíše komunikovat jednotlivá konkrétní opatření, u kterých si každý dovede přínos pro sebe sama jednoduše představit, než složitý plán jako celek (např. výstavbu nové cyklostezky, či tramvajové trati, zřízení nového přechodu pro chodce atd.).

Ideální je navázat komunikaci na témata, která jsou občanům blízká a zajímají je, např. téma bezpečnosti na ulicích pro děti, spíše než abstraktní zlepšení životního prostředí.

Komunikace se také musí vypořádat nejen s nezájmem, ale u podstatné části obyvatel i s určitou **skepsí** vůči podobným tématům. Slova jako „udržitelná“, „zelená“ apod. vzbuzují u velké části veřejnosti vysloveně negativní konotace a v okamžiku, kdy jsou použita, přestává adresát sdělení vnímat. Velkou chybou je také využívání **příliš odborných výrazů** v komunikaci, které tuto skepsi a nezájem ještě prohloubí. Efektivní komunikace tedy musí používat jazyk, kterým občané normálně hovoří mezi sebou, a vyhýbat se příliš odborným termínům. Bohužel, už samotné zkratky SUMP a PUMM vytvoří přesně tuto bariéru, kterou komunikace těžko překoná. Mnohá zahraniční města tak v komunikaci využívají značky, které byly pro tento účel vytvořeny a zaštiťují celou komunikaci SUMP.

V komunikaci je také nutné vyhnout se vysvětlování a poučování. Spíše je opravdu třeba hledat průniky se zájmy občanů a vyzdvihovat hmatatelné pozitivní přínosy přijímaných opatření pro jejich život. Pro úspěšnou implementaci SUMP přeci není nutné, aby každý občan detailně pochopil všechny aspekty plánu. Úplně postačí, když pochopí, jaké hlavní přínosy pro něj realizace plánu bude mít a že tyto přínosy převýší případné negativní dopady (např. ztrátu několika parkovacích míst v ulici).

Je tedy potřeba vytvořit takové sdělení, které na výše uvedené problémy bude reagovat, a toto sdělení následně komunikovat veřejnosti.

Efektivní sdělení, které má potenciál změnit chování cílové skupiny, by mělo být:

- **Spíše emocionální než racionální** – protože většina rozhodnutí, která lidé v životě dělají, se děje právě na emocionálním základě. Zkuste tedy spojit sdělení s pozitivními emocemi (bezpečnější ulice, více místa pro děti, příjemné posezení na zahrádkách restaurací atd.). Emocionální sdělení také obvykle snáze získávají pozornost.
- **Osobní** – je třeba, aby občan pochopil, že se ho sdělení týká. Sdělení o novém SUMP a jeho realizaci se netýká nikoho, působí neosobně. Naopak sdělení o novém přechodu pro chodce a širších chodnících v ulici se týká každého (případnou ztrátu parkovacích míst není třeba aktivně komunikovat).
- **Urgentní** – to znamená důležité a zároveň řešící reálný problém.
- **Srozumitelné** – jak bylo uvedeno výše, je vhodné se vyhnout hlavně používání odborných termínů a příliš složitým sdělením. Lidé daleko spíše porozumí jednoduchým sloganům, logům nebo pár řádkům textu, nežli složitému textu.
- **Rozumně dlouhé** – v dnešní době, kdy je průměrný obyvatel Evropy vystaven 5.000 sdělení denně, je nutné, aby sdělení bylo jasné, stručné a dávalo návod, co má příjemce udělat.
- **Používající tón komunikace**, který cílová skupina akceptuje. Hovořím-li s teenagery, použiji jiný jazyk a jiný (přátelský, cool) tón, než když oslovuji rodiče s dětmi nebo seniory. Pokud zvolím nevhodně jazyk a tón komunikace, cílová skupina ani nepochopí, že mluvím k ní.

Efektivitu komunikace ještě mohou zvýšit následující postupy:

- **Značka** – jak už bylo zmíněno, jednoduchá a srozumitelná značka pomůže jednak zaujmout, jednak sjednotí celou komunikaci.
- **Zapojení známé osobnosti** – využití známé osobnosti nejen přitáhne pozornost ke sdělení, ale zároveň zvyšuje důvěryhodnost celé komunikace. V případě SUMP není nutné uvažovat o celebritách, ale spíše známých lokálních osobnostech, např. starosta, úspěšný podnikatel, ředitel školy, známý rodák.
- **Zapojení dětí do komunikace a vyprávění příběhů** – opět se jedná o silně emocionální prvky v komunikaci, které dokáží přilákat pozornost, zároveň ji ale v případě příběhů dokáží i udržet a mnohdy zvýší i věrohodnost a urgentnost celého sdělení.



**OLOMOUC
SPOKOJENÁ**

CHYTRÝ PLÁN PRO DOPRAVU

Olomouc – Plán udržitelné městské mobility
(2017)



Třinec i ty

Třinec – značka Smart City



Jihlava – Plán udržitelné městské mobility (2017)



Pardubice – Plán udržitelné městské mobility
(2020)

Praha – plán udržitelné městské mobility (2017)

Obrázek 9: Ukázky značek jednotlivých měst.

1.2.2 Principy komunikační strategie

Účelem komunikační strategie v rámci SUMP je primárně získání podpory veřejnosti (a dalších relevantních stakeholderů) pro opatření realizovaná v rámci naplňování plánu. Komunikační strategie však může být užitečná již ve fázi přípravy plánu, kdy je potřeba zapojit do přípravy veřejnost. Aby byla komunikace efektivní a vedla ke zvolenému cíli, je vhodné mít již předem připravený komunikační plán, který přesně určí, jakým způsobem se má postupovat. Absence takového plánu/ strategie v současnosti vede k tomu, že jsou komunikační aktivity roztržštěné, zajišťované různými organizacemi různým způsobem a v různé kvalitě, někdy se překrývají, někde naopak zcela chybí. Taková komunikace pak pochopitelně ztrácí na věrohodnosti a přesvědčivosti.

Základem každé komunikační strategie je hledání odpovědi na několik základních otázek:

1. Proč?- co je cílem komunikace?
2. Kdo?- komu je komunikace určena?
3. Co?- jaké je hlavní sdělení? Jaká je hlavní výhoda nabízeného řešení a jak tato výhoda ob stojí ve srovnání s konkurenčním řešením (tedy zpravidla se současným stavem)?
4. Jak?- jakým způsobem, kdy a jakými prostředky bude komunikace prováděna? Součástí tohoto bodu je i určení rozpočtu na komunikační aktivity.

Komunikační strategie by měla mít jeden nebo více cílů. **Cílů však nesmí být příliš mnoho**, protože v takovém případě dojde k rozředění komunikace a ani cílová skupina pravděpodobně nepochopí, co je vlastně smyslem komunikace. V případě komunikace PUMM doporučujeme stanovit i dílčí cíle v podobě dosažení určité změny v chování veřejnosti. Typickým cílem je například informování veřejnosti o některých připravovaných opatřeních (např. vybudování nové cyklostezky), jako vhodný dílčí cíl se pak jeví např. dosažení určitého počtu občanů, který danou cyklostezku v prvních měsících využije.

Pokud je cíl komunikace stanoven takto jasně a konkrétně, lze jeho dosažení také snadno sledovat a případně komunikaci dle potřeby upravovat.

Jakmile je jasné, co je cílem komunikace, je nutné vybrat ty, kterým je komunikace určena, tedy **cílovou skupinu**. Obvykle není možné, aby byli cílovou skupinou jednoduše všichni občané města či obce, protože jejich zájmy a potřeby jsou do té míry různorodé, že by nebylo možné vytvořit jedno sdělení, které by fungovalo pro všechny.

Zpravidla tedy definujeme několik cílových skupin, které budou pro dosažení stanoveného cíle důležité. Každé z nich pak bude komunikační strategie částečně přizpůsobena (např. samotné sdělení, nebo média, která budou v komunikaci využita). Můžeme se např. soustředit na některé demografické skupiny (např. senioři, rodiče s malými dětmi), obyvatele určitých lokalit, nebo na některé socioekonomické skupiny (např. podnikatelé, učitelé

atd.). Ideální je, pokud se některá z cílových skupin přímo do komunikace zapojí (např. žáky či studenty místních škol), čímž se zvýší její důvěryhodnost a dosah (možnost ovlivnit nepřímo, ale velmi silně i další cílové skupiny).

U cílové skupiny je třeba pochopit její potřeby tak, aby na ně mohla komunikace reagovat (např. bezpečnost dopravy, rychlost dopravy do zaměstnání atd.).

Porozumění potřebám cílové skupiny je nutné především v další fázi, při formulaci samotného sdělení, které byla věnována předcházející kapitola 2.1. Sdělení by mělo zaujmout, vyvolávat pozitivní emoce, reagovat na potřeby cílové skupiny a také by mělo relativně jednoznačně říci cílové skupině, co by měla udělat.

Je ideální, pokud se sdělení podaří zjednodušit až do té míry, že z něj vznikne slogan, který si cílová skupina snadno zapamatuje a jednoduše se s ním ztotožní.

Zároveň je však třeba předem počítat s negativní komunikací těch, kterým zvolené řešení nebude vyhovovat (např. těch, kteří v důsledku opatření přijdou o parkovací místa). Na takovou komunikaci je nutné reagovat pozitivními sděleními, soustředit se na výhody komunikovaného řešení a v nejlepším případě zapojit do komunikace ty, kterým přinese zvolené opatření prospěch.

Posledním rozhodnutím při tvorbě komunikační strategie je rozhodnutí o komunikačních cestách (médii), kterými se sdělení dostane k cílové skupině. Je potřeba zvolit taková média, která cílová skupina běžně sleduje tak, aby nemusela vynaložit žádné úsilí, aby naše sdělení získala. Nelze totiž předpokládat, že veřejnost bude informace tohoto typu aktivně vyhledávat. Vhodné jsou tak zejména obecní/ lokální noviny, sociální sítě jako Facebook či Instagram, webové stránky čtené místní veřejností, vývěsky na autobusových zastávkách a v obchodech, letáky atd. Nejlepším médiem jsou však samozřejmě samotní příjemci, kteří šíří sdělení svými cestami dalším příjemcům. Podobnou roli mohou hrát známé osobnosti, které se stanou tváří komunikační kampaně (ideálně starosta obce).

Město by mělo v rámci své komunikační strategie podporovat také aktivity, které budou motivovat ke změně dopravního chování. Zatím město používá nástroje jako je Evropský týden mobility, kampaně Do práce na kole, apod, ale možnosti jsou daleko bohatší. Náměty pro komunikační strategie lze využít z evropské metodiky Promoting Mobility Behaviour Change⁴.

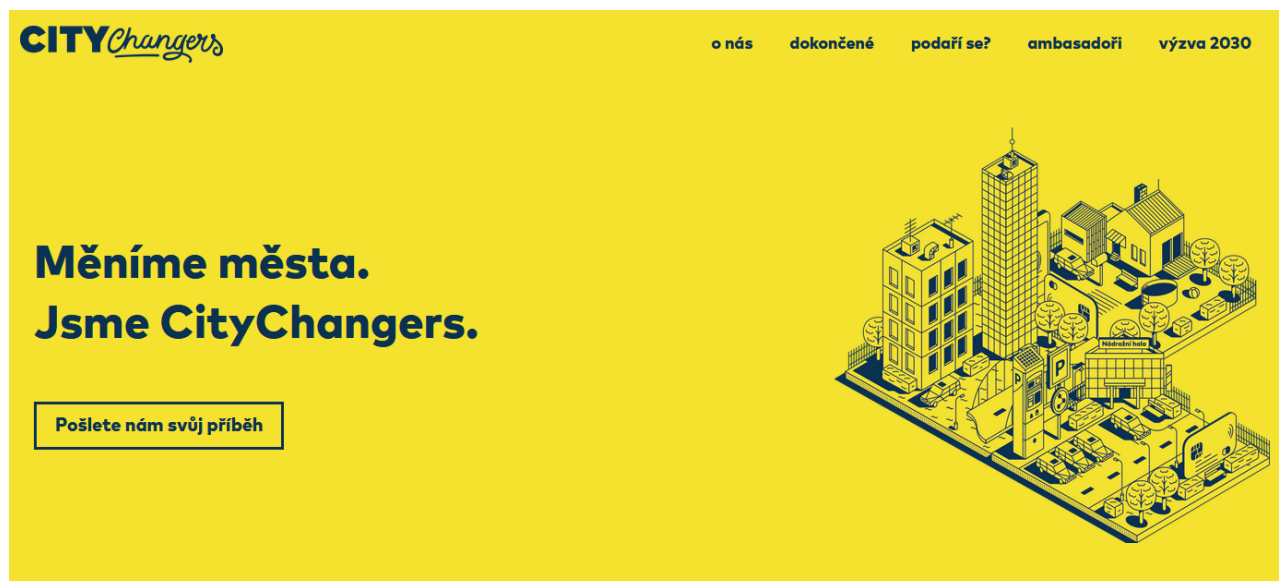
V příloze 3 je uveden příklad Komunikační strategie SUMP 2.0. Města Milevsko.

1.2.3 Komunikace udržitelné mobility v národním kontextu

Komunikace bývá v českých podmínkách často opomíjena, anebo si pod ní představujeme pouze formální informování veřejnosti na úřední desce nebo v médiích. Kapitola 2.2 uvádí mimo jiné, aby komunikace, pokud možno vždy souvisela s přímými opatřeními, která ovlivní každodenní život obyvatel a měla také svoji tvář – své ambasadory.

⁴ <https://www.akademiemobility.cz/zmena-v-7-krocich>

Proto je důležité sdílet zkušenosti z praxe a řešení a dostat tyto otázky do povědomí nejen veřejnosti odborné, ale i laické. Napomáhá tomu iniciativa CityChangers (www.citychangers.eu), jejímž cílem je propojit města a občanské iniciativy, ukazovat konkrétní příklady opatření a představovat ambasadory udržitelné mobility.



„Neuvědomili jsme si, že to, jakým způsobem stavíme města, ovlivňuje životní styl a životy lidí.“

— Jan Gehl, dánský architekt a urbanista

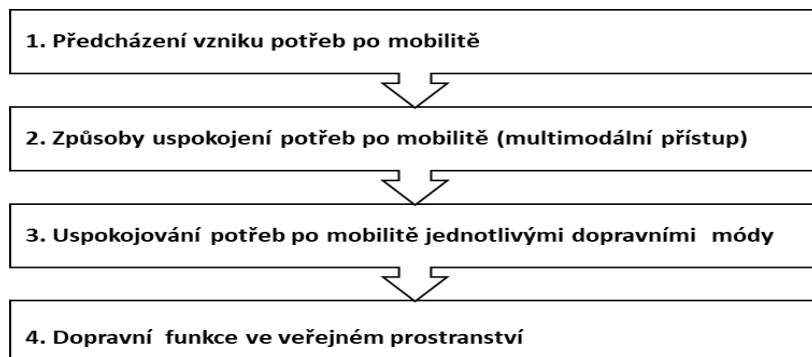
CityChangers je iniciativa ke zlepšení situace v dopravě a jejím plánování. Připojit se může každý, kdo chce změnit něco ve svém okolí v oblasti dopravy a mobility. Platformu občanů tvoří především aktivní lidé v místních komunitách, ale také politici a úředníci, které spojuje zájem o téma šetrné a udržitelné mobility. Iniciativa CityChangers ukazuje příklady, kdy se podařilo propojit obyvatele s vedením měst ale také situace, kde se projekty teprve připravují.

Projekty zahrnují například školní ulice, dopravní výchovu, nové cyklostezky, spolupráci měst s žákovskými a studentskými parlamenty, carsharing, chytré parkování či šetrnou logistiku ve městech. Iniciativa stojí na lidech, kteří jsou schopni být ambasadoři změny. Chce pomoci všem městům, aby maximálně využila možností, které nabízí řada stávajících strategických dokumentů. Pro hodnověrnější komunikační strategii je proto možné využít této iniciativy CityChangers (www.citychangers.eu).

1.3 Rozměr odborných podkladů ke konkrétním opatřením

1.3.1 Východiskem je Koncepce městské a aktivní mobility

Jak již bylo zmíněno v úvodu, metodika SUMP 2.0. je úzce propojena s Koncepcí městské a aktivní mobility pro období 2021–2030. Návrh opatření je založen na principu hierarchického uspořádání fází, viz níže uvedené schéma na obr.8.



Obrázek 10: Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030.

Fáze mají obecnou strukturu hierarchického uspořádání, a proto je vhodné zohledňovat nastavená opatření příslušných cílů jednotlivých fází s ohledem na různé kategorie měst. Kategorizace je navržena v analytické části Koncepce. Jde o přeměnu města jako celku. Samozřejmě, že město nebude mít zdroje na to udělat architektonickou modernizaci ve všech ulicích, ale organizační opatření na zklidnění dopravy změnou dopravního režimu a parkovací politiky jsou nákladná mnohem méně a dají se zavést rychleji a architektonická přeměna může následovat dle možností rozpočtu města následně a v rámci dlouhodobého programu. Proto právě Koncepce pracuje s posloupností 4 kroků:

1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, tzn. města krátkých vzdáleností, práce z domu atd.
2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu (VHD, aktivní mobilita, mobilita jako služba, snižování stupně automobilizace...).
3. Vyčištění a lepší ekonomika v dopravě (IAD, MHD, cyklistická doprava), tzn. alternativní energie, lepší organizace, chytrost, technologie...
4. Návrh nového dopravního režimu v rámci celého města - na základě předchozích kroků se doprava ve městě změní a bude možné naplánovat funkčnost jednotlivých částí města až na úroveň jednotlivých ulic, což vyústí v návrh nového dopravního režimu v rámci celého města, a to bude nutnou podmínkou pro úpravy uličního prostoru, zpočátku organizačně, pak i stavebně (architektonicky).

1.3.2 Popis aktuálního stavu

Analytická fáze je první fází, v jejímž rámci je vhodné zapojit externí odbornou firmu. Cílem této fáze je definitivně vymezit problémy v oblasti dopravy a mobility, shrnout znalostní bázi, detailně porozumět řešenému problému a následně převést tyto poznatky do analytické části SUMP. Vhodným nástrojem problémové analýzy je sestavení tzv. stromu problémů. Externí odborná firma ve spolupráci s Pracovní skupinou projektového řízení posbírání všechna relevantní data, informace a znalosti vztahující se k dané problematice, s cílem dosáhnout definitivního vymezení a následně co nejlepšího pochopení problému, stejně jako pochopení efektivity či neefektivity současných a minulých řešení. Do kategorie relevantních dat spadají nejen data statistická, administrativní či expertní, ale též informace získané od zainteresovaných stran. Analytické aktivity mají průřezový charakter a mohou probíhat i v rámci následujících fází. V rámci této fáze bude na základě sebraných informací vypracována prognóza vývoje v dané oblasti. Zároveň bude připraven postup analytických prací, který se využije v případě dodatečné potřeby provádět analýzy v rámci následujících fází. Podobně jako u ostatních oblastí je struktura a robustnost nasazených analytických metod závislá na povaze řešeného problému a komplexnosti vytvářeného SUMP.

Popsat aktuální stav, znamená také popsat dopravní kulturu, společenské normy a výše investic do opatření udržitelné městské mobility. Často se tak stává, že teoreticky je pěší, cyklistická a veřejná doprava umístěna na

vrchol dopravní hierarchie v procesu teoretického plánování, ve skutečnosti ale, pokud jde o výši investic a společenské prestiže, stále zůstávají vespod.

Výstupem bude popis aktuálního stavu dopravního systému ve městě a dále zjistí stav kvality dopravní infrastruktury ve městě pro jednotlivé druhy dopravy. Výstup koresponduje s aktivitou 3.2. Analýza problémů a příležitostí procesu realizace SUMP 2.0.

1.3.3 Návrh opatření, jejich posouzení

V návaznosti na analýzu a návrh opatření a v souběhu s komunikačním plánem je třeba posoudit výběr vhodných opatření z hlediska efektivity a proveditelnosti v daném městě. Hodnocení možných opatření bývá složitým úkolem, na který mají vliv názory, požadavky, poptávka i nejrůznější omezení. Město musí hledat a najít opatření, která jsou vzhledem k využití veřejných prostředků nákladově efektivní, veřejnost i 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 vytýčilo. Všechny tyto 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.

Dalším krokem, který následuje po vytvoření podrobného seznamu možných opatření, je právě posuzování zvolených opatření. Začnete tím, že dáte dohromady zástupce správních orgánů města, a pokud je to nutné, i dalších subjektů, které budou zapojeny do implementace vybraných opatření. Každý ze zástupců pak přistoupí k hodnocení efektivity a proveditelnosti jednotlivých opatření na škále, např. od 0 do 3. Tímto způsobem budou vybrána ta opatření, která mají největší šanci na realizaci a přínos pro město a jeho cíle.

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

Dalším krokem v rámci procesu SUMP 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.

První hodnocení proveditelnosti opatření je většinou zběžně posouzeno 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. Právě tato oblast je obsahem kapitoly 1.2. Komunikační plán.

1.3.4 Výběr opatření z „dopravního menu“

Existuje svým způsobem jedno „dopravní menu“ a záleží jen na městech, do jaké hloubky jednotlivá témata chtějí a potřebují řešit. **Dopravní menu této metodiky je sestavené na základě Koncepcce městské a aktivní**

mobility pro období 2021 – 2030. Opatření jsou navrhována v souladu s principy udržitelného městského plánování, jako je dopravní funkce ve veřejném prostoru, preferování integrace a koordinace financování opatření, zdraví a rozpočítávání společnosti, bezpečnost a aktivní mobilita a úspora energií a snižování emisí, viz. kapitola 2.2.. Souvislosti jsou prezentovány i v rámci evropské metodiky SUMP 2.0. pomocí samostatných metodik a doporučení. Podrobnosti jsou uvedeny na Akademii městské mobility. Jedná se o tyto principy:

- ZDRAVÍ, jsou preferována taková opatření, která vytvářejí podmínky pro rozvoj chůze a jízdy na kole⁵
- ÚSPORA ENERGIÍ a SNIŽOVÁNÍ EMISÍ⁶
- BEZPEČNOST a AKTIVNÍ MOBILITA. jsou preferována taková opatření, která vytvářejí podmínky pro rozvoj chůze a jízdy na kole⁷
- COVID, změna veřejného prostoru, podpora aktivních forem mobility⁸
- FINANCE, SUMP má pomoci ušetřit finance, SUMP preferuje méně nákladnější udržitelné stavby, oproti ekonomicky náročným⁹.

Pro sestavení opatření a akční plánu SUMP 2.0. je možno si vybrat z tohoto „dopravního menu“

- **1) Snižování poptávky po mobilitě ve městě**
 - Snižování poptávky po mobilitě ve městě formou dopravního a územního plánování¹⁰
 - Snižování poptávky po mobilitě ve městě formou firemních¹¹ a školních plánů mobility¹²
 - Regulace automobilové dopravy¹³
- **2) Snižování stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech**
 - Parkování¹⁴
 - Komunikační opatření motivující méně používat individuální automobilovou dopravu¹⁵
 - Nové služby mobility a inovace¹⁶
 - Sdílená mobilita¹⁷
 - ITS a chytré technologie¹⁸
 - Mobilita jako služba¹⁹
 - Autonomní vozidla²⁰
- **3) Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech²¹**
- **4) Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejích podmínek**
 - Pěší doprava²²
 - Cyklistická doprava²³
 - Osoby se zvláštními potřebami²⁴
- **5) Snižování negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví**

⁵ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1245/zdravi-v-kontextu-sump>

⁶ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1248/uspورا-energi-snižování-emisi-v-kontextu-sump>

⁷ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1247/bezpečnost-a-aktivni-mobilita-v-kontextu-sump>

⁸ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1249/covid-19-v-kontextu-sump>

⁹ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1250/finance-v-kontextu-sump>

¹⁰ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/planovani-508>

¹¹ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/firemni-plany-mobility>

¹² Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/kampane-se-skolami>

¹³ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1246/regulace-motorovych-vozidel-v-kontextu-sump>

¹⁴ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>

¹⁵ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/zmena-v-7-krocich>

¹⁶ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

¹⁷ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1236/sdilená-mobilita-v-kontextu-sump>

¹⁸ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1239/its-a-chytré-technologie-v-kontextu-sump>

¹⁹ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1241/mobilita-jako-sluzba-mas-v-kontextu-sump>

²⁰ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1238/autonomni-vozidla-v-kontextu-sump>

²¹ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>

²² Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/pesi-doprava>

²³ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/cyklisticka-doprava>

²⁴ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/osoby-se-zvláštními-potřebami>

- Čistá mobilita²⁵
- **6) Optimalizace nákladní dopravy ve městech²⁶**
- **7) Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život²⁷**

Daná opatření jsou navržena pomocí nástrojů strategického plánování, viz kapitola 2.1. a dále na základě komunikace s veřejností, viz kapitola 2.2.

Podrobnosti k typovým opatření:

1) Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- 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 suburbanizace (např. prostřednictvím využití a přeměny brownfields).
- Podpora alternativních forem práce (home – office, videokonference apod.).
- Vytváření pracovních příležitostí, služeb a občanské vybavenosti v suburbánních oblastech měst s cílem snížit rozsah dojížděky do jádrového města.
- Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti.
- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 1926/2017 o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v rámci EU s cílem umožnit různým skupinám uživatelů lepší informovanost ohledně optimálního plánování a realizaci cesty z místa A do místa B různými druhy individuální i hromadné dopravy (vč. cyklo dopravy) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.
- Portál Akademie městské mobility:
 - Plánování v souvislostech: <https://www.akademiamobility.cz/planovani-508>

2) Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

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.
- Natavení ceny za parkování vycházející z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování (doporučení: nastavení ceny za parkování je takové, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných).
- Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastníci pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.
- Portál Akademie městské mobility:
 - Parkování: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>.
 - **SUMP a parkovací politika** (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1240/parkovani-v-kontextu-sump>

Další opatření

- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.).

²⁵ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>

²⁶ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1237/mestska-logistika-v-kontextu-sump>

²⁷ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

- Podpora systému carsharingu, bikesharingu apod. (různé modely fungování (soukromý/městský systém apod.).
- 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 plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty, motivace zaměstnanců k využívání VHD apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty, podpora pěších cest do školy jako např. program Bezpečné cesty do školy v hl.m. Praha apod.).
- Podpora a spolupráce na vývoji konceptu Mobilita jako služba (MaaS).
- Portál Akademie městské mobility:
 - Nové služby mobility a inovace: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>
 - SUMP a regulace automobilové dopravy (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1246/regulace-motorovych-vozidel-v-kontextu-sump>
 - SUMP a sdílená mobilita (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1236/sdilená-mobilita-v-kontextu-sump>
 - SUMP a ITS a chytré technologie (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1239/its-a-chytre-technologie-v-kontextu-sump>
 - SUMP a Mobilita jako služba (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1241/mobilita-jako-sluzba-maas-v-kontextu-sump>
 - SUMP a autonomní vozidla (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1238/autonomni-vozidla-v-kontextu-sump>

3) Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zavádění a rozvoj IDS.
- Zřizování autobusových pruhů pro pravidelnou linkovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace.
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů.
- Další rozvoj preference MHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Provázání bezmotorové a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť B+R u městské a příměstské dopravy.
- Provázání individuální a veřejné hromadné dopravy – podpora vzniku parkovišť P+R, K+R primárně u příměstské a sekundárně u městské hromadné dopravy.
- Zpracování plánů dopravní obslužnosti ve všech městech provozujících MHD podle zákona č. 194/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Portál Akademie městské mobility:
 - Veřejná doprava: <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
 - SUMP a veřejná doprava (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1242/verejna-doprava-v-kontextu-sump>

Specifická typová opatření:

Zlepšení kvantitativních standardů VHD

- Propojení městské a krajské objednávky VHD i s ohledem na obsluhu jádrového města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie,

Zlepšení kvalitativních standardů VHD

- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě.

- Zřizování krajských dispečinků VHD k praktickému zajištění přestupního režimu ve VHD v rámci integrovaného dopravního systému (IDS).
- Podpora vzniku, modernizace a řízení terminálů osobní dopravy v aglomeraci.
- Kvalitní vozidla (z hlediska kvalitativních standardů je nutné, aby nová nebo modernizovaná vozidla byla alespoň částečně nízkopodlažní).
- Zavádění progresivních odbavovacích systémů ve veřejné hromadné dopravě.
- Zvýšení sociálně-bezpečnostních standardů, osvětlení zastávek a terminálů se zohledněním principů světelného znečištění, proškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

- Rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.
- Další rozvoj preference VHD.
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD, a to jak z pohledu pohonu vozidel, tak úpravou ploch pro VHD k výrobě alternativních energií.
- Napojení velkých komerčních (nákupních, sportovních, kulturních), rekreačních a administrativních zón na VHD.
- Zavádění jízdních pruhů pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu na vjezdech do velkých měst.

4) Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek

Pěší doprava: nutné je klást velký důraz na zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k důležitým zdrojům a cílům cest (např. úřady, školy, atd.) a také k infrastruktuře mobility (zastávky veřejné hromadné dopravy apod.).

- Stanovení zásad preference pěší dopravy ve městech.
- Zapracování pěší dopravy do generelu dopravy města.
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, dobře značené a přehledné dopravní prostředí, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvětlení přechodů, Přednost bezpečnosti provozu pro nejzranitelnější účastníky (chodce) před plynulostí dopravy (automobilové) atd.)
- Portál Akademie městské mobility:
 - Pěší doprava: <https://www.akademiamobility.cz/pesi-doprava>
 - SUMP a pěší doprava (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1244/chuze-v-kontextu-sump>

Cyklistická doprava: nevyhnutelné je zmínit, že pokud skutečně máme za cíl vytvořit podmínky, ve kterých si občané dobrovolně zvolí kolo jako běžný dopravní prostředek i při cestě do práce, musí vzniknout skutečně promyšlená, propojená, bezpečná infrastruktura vhodně doplněná službami.

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zlepšení parkovací politiky pro cyklodopravu a zajištění dalšího zázemí pro cyklodopravu
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.
- Podpora dostupnosti a většího rozšíření elektrokol a nákladních kol.
- Rozvoj sítě parkovacích míst pro bikesharing, včetně dobíjecích stanic pro elektrokola.
- Podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě.
- Vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště pro IAD, například formou robotických zakladačů.
- Zavádění komunitních programů (např. aplikace pro plánování jízdy na kole po městě s motivačním programem, např. slevy ve vybraných obchodech a restauracích).
- V územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktů s ostatní dopravou.
- Portál Akademie městské mobility:

- Cyklistická doprava <https://www.akademimobility.cz/cyklisticka-doprava> a <https://www.akademimobility.cz/aktivni-mobilita-197>
- SUMP a cyklistická doprava (příloha evropské metodiky): <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1243/cyklisticka-doprava-ci-jizda-na-kole-v-kontextu-sump>

5) Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví

- Paralelně je třeba podporovat infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů (sít' dobíjecích stanic elektromobilů, případně rozvoj vodíkových čerpacích stanic) - zmíněná záležitost je silně spjata s veřejnou hromadnou dopravou (dále VHD). Je tedy do budoucna možné uvažovat nad podporou nových trendů právě skrze obnovu vozových parků dopravců VHD.
- Podpora pořízování vozidel na alternativní paliva do flotil komunálních podniků provozujících vozidla svozu komunálního odpadu a obdobné činnosti při správě veřejného prostoru (např. úprava zeleně, odklízení sněhu atp.).
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Zavádění jízdních pruhů pro vozidla VHD a pro vozidla na alternativní energie na bázi elektřiny (dočasné opatření - do doby, kdy podíl těchto vozidel nepřekročí 15 % vozidlového parku) a pro vozidla carsharingu.
- Portál Akademie městské mobility:
 - Čistá mobilita: <https://www.akademimobility.cz/cista-mobilita-479>
 - SUMP a opatření čisté mobility (příloha evropské metodiky): <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1235/cista-mobilita-v-kontextu-sump>

6) Optimalizace nákladní dopravy ve městech

Nákladní doprava ve městech v rámci zásobování, svozu odpadů, výstavby ve městě a obsluhy výrobních areálů rovněž významně ovlivňuje dopravní situaci ve městech. Zvláštním tématem je přeprava zboží „na poslední míli“. Městská logistika je do značné míry ovlivněna ekonomickou situací, a je do ní zapojen především podnikatelský sektor. Plán udržitelné městské mobility přitom určuje nástroje, které ovlivňují celou řadu navazujících subjektů a je proto klíčové zapojit je už ve fázi přípravy SUMP. Město je přitom zodpovědné za sledování celkové vize (viz kapitola 4.2) a nastavení systémových podmínek i financování konkrétních opatření pro naplnění této vize.

Cílem je efektivní řešení hybridní dopravy v širších centrech měst, tzn. sladění všech typů dopravy (motorové a nemotorové) s cílem zajistit nejvhodnější optimalizace řešení efektivní a zároveň co nejvíce ekologické dopravy. Je třeba, aby součástí optimalizace bylo nejen samotné zavádění konceptů městské logistiky, ale i například důležitá koncepce třídění přepravovaných nákladů. Je třeba třídit přepravovaný materiál či zboží již na straně zadavatele na převoz, a to na materiál či zboží, které je možné efektivně přepravovat nemotorovou dopravou a objemný materiál či zboží (rozměry, hmotnost apod.), který je efektivnější převést motorově. V tomto směru je třeba dosáhnout optimální rovnováhy a synergie a tříděním přepravovaného zboží (to, co bude označeno jako zboží nemotorově přepravitelné musí být tak až na výjimky převáženo) i potřebné podpory nemotorové dopravy.

Doporučení této metodiky:

- Analýza procesu zásobování, identifikace skladových areálů jako potenciálních zdrojů zvýšené dopravní zátěže, dále př. železničních nákladových nádraží a železničních vleček, vodních koridorů a přístavů
- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky). Podpora půjčování městských cargoelektro jízdních kol.
- Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Sloučení dodávek zboží (logistická centra, sdílení vozidel, vytváření bloků pro obsluhu nákladními vozidly a podobná organizační opatření).
- Centralizace míst a harmonizace časových plánů pro nakládku a vykládku zboží.
- Využití nízkoemisních/bezemisních vozidel (vč. elektrických vozidel, ale i jízdních kol apod.).

- Organizační opatření (omezení vjezdu nákladních vozidel apod.).
- Využití informačních technologií (komunikace s dopravními operátory přes internet, interaktivní mapa na kalkulaci optimálních tras apod.).
- Portál Akademie městské mobility:
 - SUMP a městská logistika (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1237/mestska-logistika-v-kontextu-sump>

7) Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

- Nastavení typu komunikačního systému ve městě (roštový, okružní systém, systém bez budování kapacitních komunikací)
- Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel s ohledem např. na zranitelné skupiny jako jsou děti, senioři, rodiče s kočárky, ženy, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace ve vazbě na celkový koncept města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Tvorba pocitových map, bezpečnostní audit veřejných prostranství, bezpečná cesta do školy, inspekce pozemních komunikací atd.

Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

Města a obce budou moci při přípravě svého SUMP využít dalších metodik, které vzniknou na základě spolupráce s výzkumnými organizacemi např. prostřednictvím grantů TAČR.

- Plány dopravní obslužnosti měst
- Parkovací politika – IAD (Návrh: Podpora samospráv v tvorbě a hodnocení parkovacích politik)
- Metodika tvorby veřejných prostranství (Humanizace uličního prostoru ke zvýšení kvality života ve městech a obcích)
- Zavádění nízkoemisních zón
- Metodika pro městskou logistiku
- Metodika pro firemní a školní plány mobility
- Metodika pro zavádění principů rovnosti a zohledňování specifických potřeb zranitelných skupin.
- Metodika pro vyhodnocování SUMP (Strategické nástroje na podporu rozhodování municipalit v oblasti udržitelné mobility)
- Metodika pro odhad generování dopravní zátěže z jednotlivých typů plánované zástavby (Návrh aktualizace: Prognóza intenzit dopravy v územních celcích za využití inovativních metod stanovení generované dopravy)
- Metodika pro průzkum dopravního chování obyvatelstva - Metodika aktivně-cestovního průzkumu
- Metodika pro zpracování zadávacích dokumentací (technických specifikací) na zpracování plánů udržitelné městské mobility
- Metodika pro zavádění běžných dobíjecích míst pro elektromobilitu
- Školící program pro dopravní modelování (Inovativní přístupy matematického modelování dopravy pro udržitelný rozvoj měst a regionů)
- Metodika pro participaci veřejnosti – partnerství pro městskou mobilitu – metodika, manuál, nebo školení

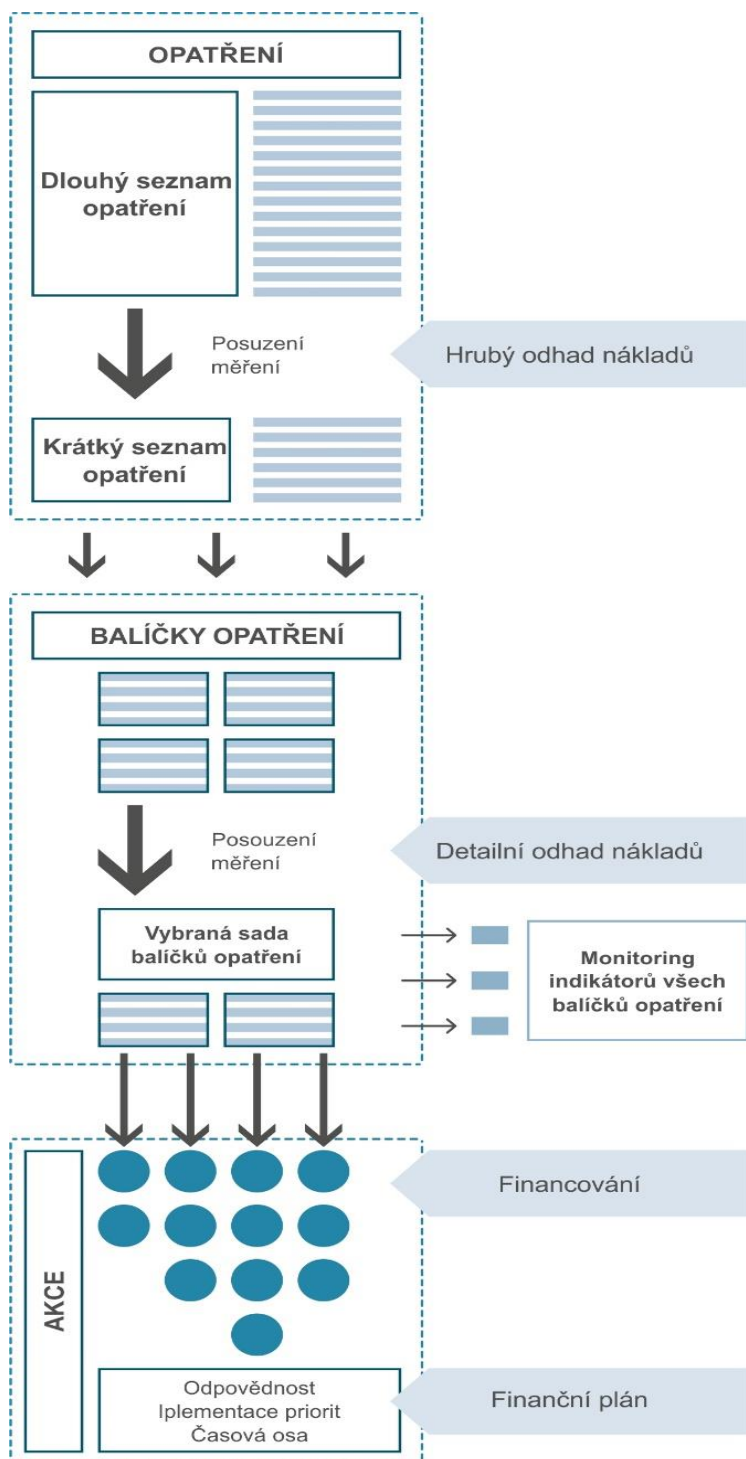
1.3.5 Balíček opatření

Co je to „balíček opatření“? Balíček opatření je kombinací několika vzájemně se doplňujících opatření, často z jiných kategorií, která jsou koordinována tak, aby specifické rozměry problému pomohla řešit efektivněji než jednotlivá opatření a přispěla k překonání možných překážek pro implementaci. Jako příklad lze uvést kombinaci

opatření, jejichž cílem je snížit míru používání osobních aut, např. kontroly parkování, s opatřeními na podporu využití jiných druhů dopravy, např. kvalitnější služby autobusové dopravy a cyklopruhy.

Balíčky opatření by měly být zaměřené na podporu různých oblastí, včetně pěší dopravy. Balíček opatření pro pěší dopravu lze seskupit například kolem některého z významných projektů či intervencí, jako jsou pěší zóny nebo superbloky. Takový balíček opatření, jehož cílem je transformovat určitou oblast v městském prostoru do pěší zóny, by měl obsahovat různé typy opatření, která se navzájem podporují. Kromě těch hlavních, kterými jsou omezení vjezdu motorových vozidel a přebudování prostoru s důrazem na atraktivitu a přístupnost (např. více zeleně, sedacích prvků a toalet, čisté a osvětlené ulice), může jít o následující:

- Časově omezené pěší zóny během vybraných letních dnů či nedělí, v optimálním případě v kombinaci s akcemi pro veřejnost.
- Budování parkovacích míst pro cyklisty na okraji pěší zóny, zvyšování kvality cyklostezek a cyklopruhů v přilehlých ulicích.
- Budování parkovacích míst pro auta mimo ulice (např. garáže s nízkými poplatky pro místní obyvatele).
- Lepší autobusové spoje v okolí.
- Řešení pro zásobování obchodů (např. povolení vjezdu v určitou ranní/večerní dobu, vznik dopravního uzlu s nákladními jízdními koly pro poslední úsek cesty).
- Proaktivní komunikace směrem k majitelům obchodů a k veřejnosti (např. průzkumy spokojenosti zákazníků, statistika obratu v obchodech před a po zavedení pěší zóny).
- Omezení rychlosti a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích.



1.3.6 Přínosy porozumění rozměru realizace konkrétních opatření

Přínosy podpory městské mobility byly stejné jak před pěti lety, tak i dnes. Stejně to platí i o návrzích konkrétních opatření. SUMP může přinést redukci parkovacích míst v centru a záchytná parkoviště na periferii, více pěších zón, hustou síť cyklostezek, bezpečné bezbariérové chodníky, či více klidových zón. Všechna opatření jsou však v rámci SUMP jen důležité technické výstupy, které musí navrhnout a řešit odborníci ve vzájemné synergii, na základě důsledných analýz, vědeckých poznatků, technických podmínek, praktických zkušeností a mnoha dalších faktorů.

Cesta k lepším městům není ovšem přímočará. Mariahilfer Strasse, nejznámější obchodní zóna ve Vídni, se v posledních letech proměnila z frekventované silnice na pěší zónu. Lidé proti navrženým změnám protestovali, zodpovědná zástupkyně starosty Maria Vassilakou denně čelila jejich nesouhlasu. K nové koncepci proběhlo i referendum, a při realizaci se mnoho věcí nepovedlo, ale nakonec je Mariahilfer Strasse nejdelším sdíleným prostorem v Evropě a ukázkovým příkladem sociální inkluze přímo v centru města. Dnes je s transformací ulice spokojeno 71 % dotázaných Vídeňanů.

SUMP 2.0 a plánování v dobách rychlých změn

Žijeme v dobách rychlých změn, kdy jsme konfrontováni s obrovskými globálními výzvami například v oblasti klimatu, ekonomiky či bezpečnosti, i s jejich důsledky. Kromě toho se neustále proměňují i zvyky, hodnoty a očekávání lidí a objevují se nové

možnosti v rámci technologického vývoje. Panuje však poměrně velká nejistota, zda budou obyvatelé měst tyto nové technologie používat tak, jak se předpokládá, nebo v tom, jak se bude vyvíjet kultura mobility, ale i finance měst, především ve světle makroekonomických a demografických změn. Současně se potýkáme s problémy agilního řízení prakticky na všech úrovních. Ač se SUMP 2.0 jeví jako forma agilního řízení, není tomu tak – staví na dlouhodobém plánování s možností rychlé a velké adaptace, která je postavena především na kvalitně vytvořeném monitorování a evaluaci samotné realizace plánu. Současně z dlouhodobého hlediska, tedy z pohledu vize a koncepce, by měl být plán technologicky neutrální, avšak musí reflektovat aktuální situaci v dostupnosti technologií i krátkodobé předpoklady rozvoje určitých technologií i organizačních a systémových řešení. Míra jejich vlivu se sice v různých oblastech bude lišit, každopádně však mohou významně proměnit nejen poptávku po

zajištění mobility. Strategický dokument, jakým je SUMP 2.0, samozřejmě musí tyto i jiné dlouhodobé změny zohlednit:

Elektrifikace: až irelevantní tlak na elektrifikaci všech dopravních prostředků i inovativní využití elektrické infrastruktury by měly být smysluplně implementovány tak, aby nedošlo k tvorbě nejen energetických problémů, a to nejen ve stávajících energetických sítích či regionu, které by mohly vyžadovat kompletní rekonstrukci.

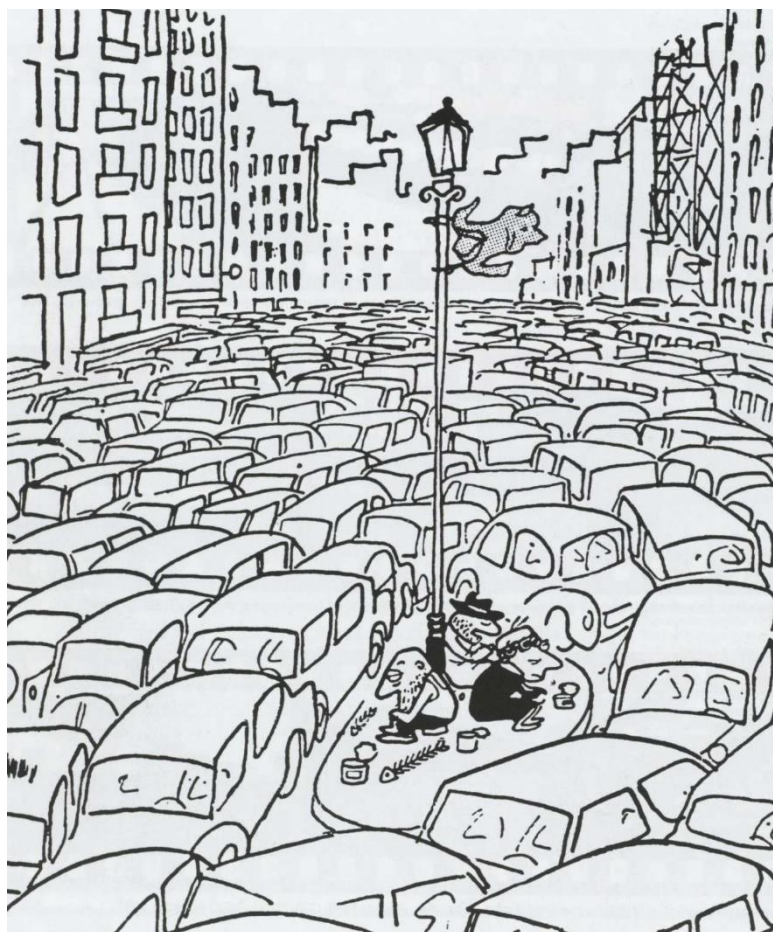
Automatizace a inteligentní dopravní systémy: aplikace technologií do nových služeb v oblasti mobility a jejich vliv na podobu a funkci města – lze například postupně budovat skrytou infrastrukturu autonomního zásobování, nebo je třeba počítat s elektrifikací míst, která jí dříve nevyžadovala. Současně mají tyto systémy vliv i na kritickou infrastrukturu – v mnohých případech se mohou stát její součástí.

Shromažďování dat: data jsou hnací silou pro nové podnikatelské záměry i politické strategie, integrační platformy poskytují nové produkty na základě stávající i nové nabídky v oblasti mobility, na druhou stranu dostupnost (vždy omezených) dat implementuje základní aspekty rigidní algoritmizace do stávajících procesů, tudíž i často omezuje realizaci alternativních řešení či zamezuje bezpečný provoz (nejen) systému dopravy v krizových stavech.

- Nové obchodní koncepty pro osobní dopravu i logistiku: integrační platformy poskytující nové produkty mobility (např. mobilita jako služba a platformy pro nákladní dopravu).
- Sdílená mobilita: všechny (netechnické) aspekty sdílené mobility, např. sdílená auta, sdílené jízdy, sdílená jízdní kola.
- Aktivní mobilita: jak rozvoj pěší a cyklistické dopravy, tak nové koncepty v rámci mikro mobility, využívající i jiné než klasické technologie.
- Změna vzorců myšlení a chování: nové vzorce mobility především mezi mladými lidmi, rostoucí požadavky na okamžité doručení, poptávka po snadno použitelných službách (zjednodušení), decentralizovaná výroba (např. 3D tisk).
- Integrované řízení prostoru: nové a integrované metody, jak řídit využití městského prostoru, např. regulování vjezdu vozidel, správa obrubníků, adaptivní a virtuální infrastruktura, propojení se vzdušným prostorem apod.

DÍL 2

„Klasický“ cyklus 12 kroků realizace SUMP 2.0.

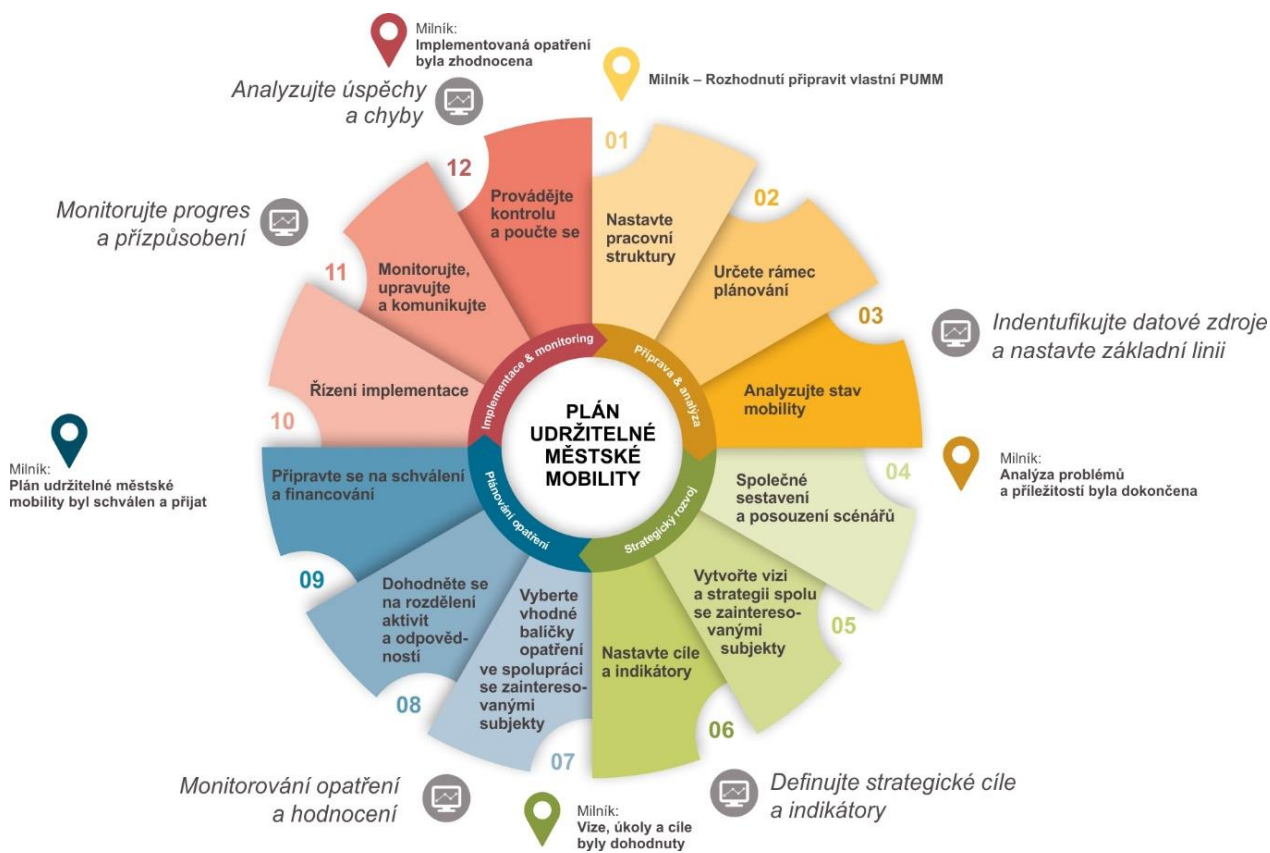


Zdroj: Universita Pardubice

2 „Klasický“ cyklus 12 kroků realizace SUMP 2.0.

Na cyklus SUMP 2.0 je možné se dívat jako na šroubovici: po dokončení jednoho cyklu plánování by měl brzy začít další cyklus jako pokračující proces, který dává prostor pro změny k lepšímu. SUMP 2.0 se také vztahuje k širšímu kontextu městské politiky, který je integrován s dalšími plány, které má město k dispozici. Cílem SUMP 2.0 je tedy jeho „adopce“ do specifického kontextu strategického plánu města.

Celý cyklus SUMP lze vizualizovat připodobněním k půdorysu neustále rostoucí šroubovice (viz obr.11). Jedná se však o zjednodušenou představu složitějšího **procesu plánování, ve kterém mohou být některé kroky prováděny paralelně či opakovaně, pořadí úkolů lze přizpůsobit konkrétním potřebám, případně je možné některou z aktivit úplně vynechat**, protože její výsledky jsou dostupné z jiné aktivity v rámci celého strategického plánování. Nutnost flexibility je zcela evidentní a pochopitelná s tím, že podstatné jsou čtyři základní fáze plánování. Uvedený diagram tedy poskytuje základní přehled orgánům s rozhodovací pravomocí.



Obrázek 11: Dvanáct kroků k plánu udržitelné městské mobility

Co diagram neobsahuje, je odpověď na otázku, kdo má úkoly realizovat. Je to tým koordinátora mobility, což není soukromá externí firma, ale interdisciplinární skupina vytvořená v rámci úřadu s podporou externích nezávislých odborníků. **Externí společnosti mohou být najímány na některé dílčí úkoly, ne však pro realizaci celého SUMP, což je evidentní ze specificky označených kroků, ve kterých je očekávána aktivita politika.**

Fáze 1: Příprava a analýza

Cílem první fáze je nastavit parametry pro přípravu a realizaci SUMP 2.0, tedy ustanovit pracovní skupinu koordinátora mobility. To je aktivita, která bude zřejmě zasahovat mimo standardní procesy úřadu, ale pro dosažení smysluplného SUMP je klíčová. Tato skupina následně koordinuje dílčí kroky, které realizuje jak sama skupina, tak zaměstnanci příslušných odborů i externě najaté firmy. První fáze je z většiny realizována právě pracovní skupinou. Každý krok fáze lze nahradit zodpovězením jasné otázky:

- **Krok 1.** Jaké jsou vaše zdroje? Analyzujte všechny dostupné (lidské, institucionální i finanční) zdroje pro plánování a nastavte vhodnou pracovní a participační strukturu. V této fázi musí orgány zodpovědné v rozhodovacím procesu zajistit podporu pro přípravu SUMP ze strany klíčových institucí a tvůrců politik, kteří by se měli podílet na budování ústředního týmu pro plánování.
- **Krok 2.** Jaký je váš kontext plánování? Identifikujte faktory, které budou mít vliv na proces plánování, např. stávající plány nebo právní požadavky. Analyzujte dopravní toky, abyste mohli definovat geografický rozsah plánu, a snažte se zajistit zájem a angažovanost úřadů a dalších aktérů v okolních obcích. Aktivita v tomto a následujícím kroku jsou úzce propojené a často jsou prováděny současně. V tomto bodě je hlavním úkolem rozhodovacích orgánů zajistit, aby funkční městský region sloužil jako oblast plánování pro daný SUMP 2.0. Obvykle jde o institucionálně a politicky komplikované rozhodnutí.
- **Krok 3.** Jaké jsou vaše hlavní problémy a možnosti? Proveďte analýzu situace v mobilitě, a to z perspektivy všech způsobů dopravy i relevantních aspektů udržitelnosti. Využijte k tomu vhodné soubory aktuálních datových zdrojů. Posledním milníkem první fáze je kompletní analýza nejdůležitějších problémů a možností v oblasti mobility v celém funkčním městském regionu.

Výsledek první fáze

V tomto bodě celého cyklu by město mělo mít dokončené veškeré přípravné kroky i analýzu současného stavu. Má dobrý přehled jak o stavu mobility ve městě, tak o rámci plánování, nastavilo si účinné pracovní struktury, přesně ví, co musí zohlednit, aby mohlo upřesnit si vizi svého SUMP, jeho cíle, úkoly a opatření. Základním milníkem procesu plánování udržitelné městské mobility je společně s nejdůležitějšími zainteresovanými subjekty poznat a pochopit hlavní problémy a příležitosti ve vaší obci. Důležité je vedle zainteresovaných subjektů opět zapojit i místní politiky. Podporí se tím míra přijetí SUMP a vytvoří se pevná základna pro nadcházející vývoj strategie. Souhrnné výsledky analýzy by město mělo sdílet a zajistit si podporu pro další spoluúčast v procesu plánování. Pro snadnější sdílení výsledků a rozdělení hlavních problémů a příležitostí je ideální shrnout klíčové poznatky analýzy do jakési „výchozí zprávy“.

Dalším krokem bude diskuse o vizi, která bude diskutována s občany. Není to diskuse o obecné, nicneříkající slovní vizi, ale těžká diskuse o prioritách města, která se následně promítne do navrhovaných cílů a opatření. Externí firma hraje v této fázi jen podružnou roli, neboť musí reflektovat představu města a obyvatel. Na začátku každý přichází se svou vizí a teď je potřeba se pokusit je sladit do jedné, silné vize.

Jak se to dělat nemá? Příkladem může být pokus firmy v Uherském Hradišti, která se snažila vnutit městu novou vizi a nové strategické cíle, aniž by reflektovala, že město již svou vizi a strategické cíle dávno má. Analýza měla sloužit jen k získání chybějících dat a dále se mělo přistoupit jen k mírné úpravě stávající vize, či strategických cílů, nebo ještě lépe, zatáhnout veřejnost do celého procesu, aby pochopila, že se jedná o její vizi a její strategické cíle.

Informace, které se mohou hodit:

Výchozím bodem pro přípravu plánu udržitelné městské mobility by mělo být rozhodnutí zlepšit současný stav mobility v obci, a především silné přesvědčení o tom, že obec potřebuje změnu směrem k větší udržitelnosti. Přitom by hned od začátku mělo být jasně definováno, že doprava či mobilita v obci není tím konečným cílem – měla by přispívat k dosažení vyšších hodnot, např. posílit kvalitu života či životní pohodu obyvatel. Rozhodnutí pro přípravu SUMP vždy přináší závazek k jeho obecným cílům, kterými jsou:

- Zvyšování dostupnosti, a to pro každého bez ohledu na příjem či společenský status;
- Zvyšování kvality života a atraktivity městského prostředí;
- Posílení bezpečnosti dopravy a veřejného zdraví;
- Snižování hladiny nečistot v ovzduší a hlukového znečištění, emisí skleníkových plynů a spotřeby energie;
- Ekonomická životaschopnost, sociální rovnost a environmentální kvalita.

Aby výsledný plán byl opravdu udržitelný a efektivní, to vyžaduje skutečné nasazení. Pokud na místní úrovni chybí politik, který by myšlenku plánu prosazoval, bude velmi obtížné přesvědčit další politiky k podpoře plánu. Vyžaduje to přesvědčivé argumenty, které prezentuje někdo respektovaný mezi politiky a úředníky. Spouštěčem celého procesu může být i nějaký projekt nebo samostatné opatření. Rozhodnutí o větším infrastrukturním projektu (např. nová tramvajová trať) nebo větší inovaci na území města (např. zavedení nízkoemisní zóny) musí být propojeno se začleněním takového opatření do širšího rámce plánování rozvoje města.

SUMP může nabídnout integrovaný přístup pro velký projekt, s doplňkovými opatřeními, dlouhodobými cíli a participativním přístupem. SUMP nabízí komplexní participativní strategie především rozsáhlým inovativním projektům. Tyto strategie jsou nutné pro získání veřejné podpory. Velký infrastrukturní projekt může být impulsem pro zahájení komplexního plánování mobility ve funkčním městském regionu, s podporou širší strategie plánování.

Užitečnou metodou bývá ukázat městům, jakým problémům a výzvám budou čelit, pokud nedojde ke změně, zdůraznit přínosy plánu udržitelné městské mobility a prospěch, který z toho plyne pro voliče. Upozornit na naléhavost situace je možné simulováním negativních dopadů pokračujícího dosavadního vývoji (např. budoucí dopravní přetíženost a následné ekonomické ztráty, počty smrtelných dopravních nehod nebo předčasných úmrtí kvůli znečištěnému ovzduší); pomocí map, grafů a čísel lze tyto dopady prezentovat politickým činitelům. Digitální technologie dnes vyvolávají rapidní změny, proto je nutné rychle reagovat a připravit koherentní strategii pro udržitelnou mobilitu budoucnosti. Informace o přínosech je vždy vhodné propojit s nejvýznamnějšími problémy a výzvami, které vaše město musí řešit (kvalita ovzduší, motorová doprava, bezpečnost dopravy, dostupnost bydlení nebo ekonomický růst), a vysvětlit, jak k jejich řešení může SUMP přispět. Přesvědčivě mohou vyznít i úspěšné příklady měst, ve kterých plánování udržitelné městské mobility již funguje.

Zajistit angažovanost ze strany politiků může být poměrně obtížné, protože veškeré přínosy SUMP se plně projeví až v delším časovém horizontu, než je jedno volební období. K politické podpoře přispěje poukázat na možnost realizace menších nízkonákladových opatření a aktivit, které jsou hodně viditelné a mohou v krátkém časovém horizontu zajistit podporu veřejnosti a nastartovat celý proces SUMP. Například dočasná proměna veřejného prostoru pomocí levných a snadno proveditelných úkonů pomůže lidem lépe si představit možné žádoucí změny (uzavírka ulice pro motorovou dopravu během letních měsíců, dočasný cyklopruh oddělený pomocí květníků, parklety na místě parkovacích míst pro auta; viz také placemaking v aktivitě 7.2).

Fáze 2: Příprava strategie

Cílem druhé fáze je ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty definovat strategické směřování vašeho plánu udržitelné městské mobility. Zásadní otázky, které si musíte položit:

- **Krok 4.** Jaké jsou naše možnosti do budoucích let? Analyzujte pravděpodobné změny v důležitých externích faktorech, které ovlivňují městskou mobilitu (např. demografický vývoj, informační technologie, klima), a vytvořte scénáře, které budou zkoumat alternativní strategická směřování. Scénáře se pokoušejí zachytit rozsah nejistoty, která přichází při pohledu do budoucnosti, a přináší tak lepší faktickou základnu pro strategická rozhodnutí.
- **Krok 5.** Jaké město chceme? Spolu s veřejností a zainteresovanými subjekty připravte vize, které pomohou pochopit, jak vypadá žádoucí budoucí vývoj města (takový, jaký vychází z výsledků analýzy stavu mobility a dopadů jednotlivých scénářů). Společná vize a společné cíle, to jsou základní kameny každého PUMM. Ujistěte se o tom, zda vaše cíle řeší důležité problémy v obci a zda se zabývají všemi způsoby dopravy v daném funkčním městském regionu.
- **Krok 6.** Jak určit, zda jsme úspěšní? Definujte soubor strategických indikátorů a úkolů, které vám umožní sledovat pokrok směrem k realizaci všech cílů, aniž byste museli provádět sběr nových dat. Zvolte ambiciózní, ale proveditelné úkoly, které jsou v souladu s jinými strategickými oblastmi.

V závěru druhé fáze jste se dostali k dalšímu milníku, kdy máte stanovenou vizi, cíle i úkoly, to vše s podporou veřejnosti a zainteresovaných subjektů.

Fáze 3: Plánování opatření a jejich celků

Ve třetí fázi procesu plánování dochází k přesunu z úrovně strategické na implementační úroveň. V této fázi je zásadní získat politickou podporu i podporu veřejnosti, protože například stavební projekty mohou vzbudit kontroverzi i tehdy, kdy jejich účel podporuje místní většina. Fáze se zaměřuje na definici konkrétních celků opatření, které vedou k dosažení stanovených cílů:

- **Krok 7.** Co konkrétně budeme dělat? Vypracujte obsáhlý seznam možných opatření a po důkladném posouzení jejich účinnosti a proveditelnosti vyberte ta, která jsou nejvhodnější pro splnění vašich cílů/objectives+targets. Jednotlivá opatření spojte do integrovaných balíčků, diskutujte o nich s veřejností a zainteresovanými subjekty a proveďte podrobné hodnocení, které potvrdí vaši volbu. Pro každé opatření naplánujte monitoring a evaluaci.
- **Krok 8.** Jak dlouho to bude trvat a kdo bude co dělat? Rozdělte balíčky opatření do jednotlivých úkolů (aktivit), které jsou pro vás realizovatelné, podrobně je popište včetně odhadovaných nákladů, možných rizik a vzájemné provázanosti. Najděte interní i externí nástroje a zdroje financování pro každou aktivitu a vyjasněte si, jaké kdo bude mít zodpovědnosti, jaké budou implementační priority a časový harmonogram každého úkolu. V této fázi je zásadní získat politickou podporu i podporu veřejnosti, protože například stavební projekty mohou vzbudit kontroverzi i tehdy, když jejich účel podporuje místní většina.
- **Krok 9.** Jsme připraveni? Do jednotlivých částí plánu udržitelné městské mobility nějakým způsobem přispěla celá rada autorů. Nyní je čas celý dokument finalizovat a prověřit jeho kvalitu. Podle zvyklostí, které panují ve vaší organizaci, může být podrobný finanční plán součástí buď samotného SUMP, nebo samostatného procesu. V každém případě se musíte dohodnout na rozpočtu pro všechny vybrané aktivity a na dlouhodobém rozdělení nákladů a přínosů mezi všechny zúčastněné organizace ještě před přijetím SUMP.

Nejdůležitější milník plánovacího procesu uzavírá fázi plánování opatření: Plán udržitelné městské mobility byl přijat kompetentními politickými orgány.

Rekapitulace fáze 1 – 3 pomocí kontrolních otázek

Pět otázek směřuje ke klíčovým osobám:

- Má město alespoň jednoho politika, který rozumí otázkám městské mobility? Ano, správná otázka by měla být, zda město počítá s řídicí skupinou složenou s politiků. Také se automaticky počítá s tím, že vše stejně bude muset odsouhlasit Rada, či Zastupitelstvo město, ale to jsou věci samozřejmé, na které se není nutné ptát. Ty musí být. Otázka skutečně mířila k tomu, zda město má osvětleného politika.
- Provedlo město analýzu svého úřadu, aneb má přehled o tom, kdo by mohl být potenciálním koordinátorem městské mobility a jaký tým, pracovní skupinu bude mít k dispozici. Nejde o tým, který má jen kontrolovat proces zpracování plánu udržitelné městské mobility (SUMP), ale o tým, který jej bude implementovat.
- Počítá město s tím, že SUMP se dělá s ohledem na „zranitelné účastníky“ děti, seniory, chodce, cyklisty? Jsou jejich organizace začleněné do přípravy SUMP?
- Začlenilo město do přípravy významné podniky ve městě, s vazbou na firemní plány mobility, či na logistiku a přepravu zboží od úplného začátku přípravného procesu SUMP?
- Začlenilo město do přípravy všechny další významné a zainteresované subjekty, ať již státní a krajské organizace, ale i NNO, včetně posouzení jejich cílů, jejich vlivu, schopností s ohledem na dopravu a mobilitu?
- Jaké otázky jsou klíčové pro finalizaci SUMP?

Dohodli jste se na odpovědnostech a rozdělení finančních prostředků?

- Rozdělili jste pravomoci a povinnosti/zodpovědnost, které jsou nutné pro realizaci opatření?
- Určili jste možné finanční zdroje pro realizaci opatření?
- Zapojili jste zainteresované subjekty do rozhodování o přidělených zodpovědnostech a zdrojích?

- Připravili jste akční plán, který nastiňuje vaši představu o implementačních prioritách, časových plánech, rizicích nebo nepředvídaných událostech?
- Připravili jste plán rozpočtu, který nastavuje finanční požadavky a zdroje?
- Byla uzavřena formální dohoda o akčním plánu a o rozpočtu s hlavními zainteresovanými subjekty a rozhodovacími orgány?

Zařadili jste do plánu monitoring a evaluaci?

- Počítá váš SUMP s pravidelným monitoringem a kontrolou výkonu (každých 3 až 7 let)?
- Provedli jste revizi dat, abyste zjistili dostupnost dat a případné nedostatky?
- Vybrali jste podskupinu indikátorů pro účely monitorování, týkajícího se cílů SUMP?
- Počítáte s tím, že součástí monitoringu a evaluace bude jak plánovací proces, tak realizace opatření?
- Připravili jste pro monitoring a evaluaci schéma, které zahrnuje jak výstupní indikátory, tak indikátory výsledků?
- Připravili jste pro monitoring a evaluaci schéma, které zahrnuje kvalitativní i kvantitativní indikátory?
- Připravili jste strategii pro sběr dat?
- Připravili jste plán pro monitoring a evaluaci?
- Diskutovali jste o plánu pro monitoring a evaluaci se zainteresovanými subjekty?
- Vysvětluje váš SUMP způsob, jakým budou veřejnost a zainteresované subjekty informovány o průběhu realizace opatření, o monitoringu a evaluaci?
- Naplánovali jste mechanismy pro interaktivní zapojování veřejnosti a zainteresovaných stran v průběhu monitoringu a evaluace?

Jak způsobem bylo provedeno přijetí plánu udržitelné městské mobility?

- Vyzvali jste skupinu zainteresovaných subjektů, aby provedla revizi návrhu SUMP?
- Zveřejnili jste finální návrh SUMP, aby veřejnost i zainteresované subjekty měly možnost tento návrh připomínkovat?
- Je váš SUMP v souladu s evropskou směrnicí o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí (2001/42/ES) a směrnicí o ochraně stanovišť (92/43/EEC)?
- Diskutovali jste o navrhovaném SUMP s radou města nebo jiným rovnocenným správním orgánem?
- Byl SUMP formálně přijat radou města nebo jiným rovnocenným správním orgánem?
- Byl SUMP formálně schválen nebo přijat volenými zástupci sousedních správních orgánů, které spadají do „funkční“ oblasti města?
- Oslavili jste přijetí a schválení SUMP s veřejností a dalšími zainteresovanými subjekty (např. nějakou veřejnou akcí)?

Fáze 4: Realizace a monitoring

Čtvrtá fáze je již samotnou realizací naplánovaného SUMP. Jedná se tak nejen o detailní přípravu konkrétních projektů definovaných v opatření a jejich realizaci, ale i činnosti nestavebního charakteru, týkající se například revize stávajících formálních postupů a přípravu nových, získávání financování, nebo též koordinace změn v poskytované hromadné dopravě a jiných přepravních službách. Kontinuálně probíhá též monitoring a evaluace realizace plánu na základě stanovených kritérií, tedy i včasná identifikace problémů a jejich odvrácení, případně zmírnění jejich dopadů revizí konkrétní části plánu. Zkušenosti získané realizací plánu se dále zhodnocují v přípravě podkladů pro ty části vize, které nemohly být součástí aktuálně realizovaného SUMP, ať již kvůli jejich finálnímu neschválení z nedostatku financí, nebo proto, že v době přípravy nebyly aktuální.

- **Krok 10.** Jak to můžeme optimálně zvládnout? Odpovědné úřady, odbory a organizace naplánují technické detaily provedení jednotlivých opatření, provedou samotnou implementaci a v případě potřeby zajistí nutné produkty a služby. Implementace opatření obvykle znamená zapojení celé řady různých subjektů, proto je třeba věnovat zvláštní pozornost celkové koordinaci procesu.

- **Krok 11.** Jak si vedeme? Díky systematickému monitorování budete vždy jasně vědět, zda jdou věci podle plánu, a v případě potřeby zasáhnout. Inovativní systémy mobility mohou pro každodenně dojíždějící představovat určitý zásah do jejich dopravních zvyků, což by mělo být chápáno jako významným přínosem. Pro úspěch implementačního procesu je však zcela zásadní, aby se poznalo a porozumělo veřejnému mínění ve vašem městě, a to na základě oboustranného dialogu.
- **Krok 12.** Co jsme se naučili? Poslední krok cyklu SUMP se týká revize úspěchů a neúspěchů, informování veřejnosti a zainteresovaných stran o výsledcích revize a promýšlení dalších výzev, problémů a jejich řešení. Milník „Evaluace procesu implementace opatření“ uzavírá cyklus SUMP – a současně je zdrojem ponaučení pro příští proces SUMP.

Příprava strategického plánu má sice jasně oddělené fáze, ale existují činnosti a opatření, které jsou klíčové pro realizaci SUMP. Schválení plánu je pouze začátek, délka fází i jejich rozsah se mohou lišit. SUMP má čtyři hlavní části - analýzu, vypracování strategie, přípravu opatření a implementaci/monitoring. Každé město je ale jiné, u každého mohou jednotlivé části trvat různou dobu. Zásadní je uvědomit si, že v okamžiku schválení SUMP zastupitelstvem je město pouze na cestě k cíli. Pro obyvatele nejviditelnější a zároveň nejcitlivější je implementace opatření, pro vedení města by mělo jít o realistické kroky v duchu již odsouhlasených vize a cílů. Plán by tak měl dopředu počítat se zajištěním podmínek pro realizaci. Zásadní je politická odpovědnost za dané téma. Prvním krokem jakéhokoliv plánu je silná vize, za kterou stojí politici, kteří jdou příkladem.

Hned na vize navazují cíle, neboť přeci plán nevzniká na zelené louce, ale navazuje na stávající dokumenty města. Teprve až následně přichází na scénu analýza, která by měla odpovídat velikosti a potřebám města. V důsledku nemusí být nijak složitá. Je otázka, zda například město o 25.000 obyvatelích potřebuje složité modely a scénáře, v podobné hloubce, jako je vytváří hlavní město Praha. Jednoduchý a srozumitelný dokument by měl obsahovat mimo jiné i finanční možnosti města realizovat jakákoli opatření.

Na společnou vizi, cíle a na základě analýzy se potom vytvářejí scénáře a konkrétní opatření. Na to navazuje akční plán a celý proces se znovu opakuje.

Velikost bodů ukazuje na relativní časovou náročnost, tedy hlavní důrazy a pozornost, která by se měla soustředit především na implementaci.

2.1 Vzájemné provázání tří rozměrů SUMP 2.0. s cyklem dvanácti kroků

Cyklos 12 po sobě navazujících kroků a aktivit je rozdělen pomocí těchto tří rozměrů. Toto rozdělení také napovídá, co si město má zařídit samo (strategický rozměr) a co si má zadat u specialistů (komunikační a technický rozměr).

Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů	Rozměr komunikačních aktivit	Rozměr odborných podkladů
Krok 1 – Nastavte si pracovní struktury		
1.1 Vytvořte mezirezortní tým		
1.2 Identifikujte chybějící odbornosti vašich lidských zdrojů a finanční možnosti		
1.3 Zajistěte politickou a institucionální podporu	1.3 Zajistěte politickou a institucionální podporu	
	1.4 Naplánujte zapojení veřejnosti a partnerů	
Krok 2 – Určete si rámec plánování		
2.1 Definujte „funkční region“		

Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů	Rozměr komunikačních aktivit	Rozměr odborných podkladů
2.2 Propojte s dalšími procesy plánování		
2.3 Dohodněte se na časovém harmonogramu tvorby plánu		
2.4 Definujte oblasti pro zadání externím řešitelům		
Krok 3 – Vypracujte komplexní analýzu		
3.1 Identifikujte zdroje informací		
		3.2 Proved'te analýzu problémů a příležitostí
Krok 4 – Vypracujte scénáře a společně proved'te jejich posouzení		
4.1 Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj		4.1 Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj
	4.2 Diskutujte o scénářích s veřejností	
Krok 5 – Vytvořte vizi a koncepci spolu se zainteresovanými subjekty		
	5.1 Vytvořte společnou vizi s veřejností	
5.2 Vytvořte konceptuální popis žádoucího vývoje města / regionu		
5.3 Definujte strategické cíle		
Krok 6 – Nastavte cíle a indikátory		
6.1 Určete indikátory pro všechny cíle		6.1 Navrhněte indikátory pro všechny cíle
Krok 7 – Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vyberte balíčky opatření		
7.1 Schvalte obsáhlý seznam opatření a vytrďte je do definovaných funkčních celků		7.1 Vytvořte obsáhlý seznam opatření a vytrďte je do definovaných funkčních celků
7.2 Schvalte uspořádání funkčních celků opatření ve funkčních návaznostech a v čase		7.2 Navrhněte uspořádání funkčních celků opatření ve funkčních návaznostech a v čase
	7.3 Diskutujte o plánu opatření s veřejností	
Krok 8 – Specifikujte aktivity v rámci opatření a přiďte odpovědnost		
		8.1 Popište všechny aktivity (úkoly) v rámci jednotlivých opatření
8.2 Identifikujte finanční zdroje a proved'te posouzení finančních kapacit		
8.3 Dohodněte se na prioritách, časovém harmonogramu a odpovědnosti		
	8.4 Zajistěte politickou podporu i podporu veřejnosti	
Krok 9 – Připravte SUMP 2.0. na schválení a zajistěte financování		

Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů	Rozměr komunikačních aktivit	Rozměr odborných podkladů
9.1 Vypracujte finanční plány, dohodněte se na sdílení nákladů	9.1 Dohodněte se na sdílení nákladů	
9.2 Identifikujte budoucí příležitosti financování a definujte úkoly k jejich zajištění		
9.3 Zajistěte formální kroky vedoucí k realizaci SUMP 2.0		
Krok 10 – Realizace SUMP a řízení implementace		
10.1 Koordinujte implementaci aktivit	10.1 Koordinujte implementaci aktivit	
10.2 Zajistěte nutné organizační změny a financování		
Krok 11 - Monitorujte, provádějte úpravy a komunikujte		
11.1 Monitorujte pokrok a provádějte úpravy		
	11.2. Informujte veřejnost a zainteresované subjekty	
Krok 12 - Proveďte kontrolu a poučte se ze zkušeností		
12.1 Analyzujte úspěchy a neúspěchy		12.1 Analyzujte úspěchy a neúspěchy
12.2 Sdílejte výsledky a získané poznatky	12.2 Sdílejte výsledky a získané poznatky	
12.3 Hleďte a promýšlejte nové problémy, nové výzvy a nová řešení	12.3 Hleďte a promýšlejte nové problémy, nové výzvy a nová řešení	

Tabulka 1: Průřezové pilíře SUMP 2.0

2.2 Opakování: přínosy SUMP 2.0.

Většinou je SUMP je spojován s tím, že řeší především prioritní problémy. V České republice se často za problém považuje jen bezpečnost silničního provozu, nebo nedostatek parkovacích míst, ale mezi úkoly k řešení je potřeba zařadit i další, jako například znečištění ovzduší včetně hlukové zátěže, klimatické změny, veřejné zdraví a aktivní mobilitu, sociální inkluzi, dostupnost dopravy i dopravní dostupnost a v neposlední řadě i význam veřejného a uličního prostoru ve vztahu k životu člověka ve městě. Několik příkladů konkrétních přínosů uvedených v následujících částech umožní lépe identifikovat potenciál ve vlastním městě nebo regionu.

2.2.1 Město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru

Základní vize charakteru rozvoje města mohou přijít ze dvou stran – buď shora, z radnice, státu, kraje, nebo zespodu, tedy od vlastních obyvatel. Aktivní zapojení obyvatel je však nutné v obou případech, neboť jen jeden směr nedokáže identifikovat všechny cíle. Zatímco obyvatelé mohou primárně definovat, jak se chtějí kde cítit, či jak se v dané oblasti cítí a co tam postrádají, vedení regionu musí nabídnout, jak toho docílit, a společně musí za podpory odborníků dosáhnout konstruktivního konsensu i kompromisů. Politici představitelé tak mohou snížit riziko vyplývající z odmítnutí opatření. **Je třeba neustále tvořit město příjemné pro život, což je výhrou pro jednotlivce, firmy i celou společnost.**

Příjemné pro život znamená v přepravě volbu udržitelného způsobu přepravy, což je kromě vhodné zaplněné MHD i využívání sítí sdílených způsobů přepravy, ať už se jedná o automobily, jízdní kola, koloběžky či jiné dopravní prostředky. V českém prostředí může být některá z uvedených forem nedotované přepravy méně preferovaná, nicméně je třeba jí vytvářet prostor, jelikož se nejedná o rychlou změnu – průměrné stáří automobilu v ČR je jedno z nejvyšších v EU, tedy vždy dlouho trvá, než se nadbytečný automobil dostane z uličního prostoru.

Zastoupení různých druhů dopravy posiluje ducha místa, zlepšuje image každého města, pomáhá místnímu obchodu i turistickému ruchu, podporuje regeneraci města a zvyšuje mezinárodní investice. **Když se v Kodani rozhodli z jedné vhodné zvolené ulice udělat pěší zónu, obchody se během jediného roku zvedly o 30 %.** Pro firmy je výhodné, když zaměstnanci mají víc možností dopravy – zaměstnanci tráví méně času na silnicích. Také vzroste počet kvalitních uchazečů o práci – kvalifikované osoby se s mnohem vyšší pravděpodobností budou ucházet o práci ve městě, které je atraktivní dostupností dopravy. Dále platí, že zranitelné skupiny obyvatel, včetně osob s omezenou pohyblivostí nebo ekonomicky znevýhodněných osob, mají mnohem větší šanci najít práci tam, kde byly odstraněny bariéry v dopravě. Z toho vyplývá, že **kvalitní mobilita posiluje sociální spravedlnost, protože zvyšuje standard pro všechny.** Z analýzy nákladů a přínosů, která v rumunském městě Arad provázela proces rozhodování o opatřeních vhodných pro místní SUMP, vyplynulo, že každý investovaný milion vynese zhruba dva miliony eur. Stockholm vyčíslil svůj roční socioekonomický přínos v důsledku opatření udržitelné mobility na 60 milionů euro²⁸.

Jedním z hlavních přístupů k realizaci města příjemného pro život je design a využití veřejného prostoru a ulic. Uliční prostor v rámci SUMP 2.0 je upravován tak, aby vedle jeho dopravní funkce byl zároveň z hlediska života a potřeb lidí přívětivý a funkční („humanizace“ uličního prostoru). **Uliční prostor musí být multifunkční a nikoliv jen prostor sloužící dopravě.** Ulice jako jeden ze základních prvků osnovy veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města. Zda je tento obraz pozitivně vnímán, záleží právě na uspořádání tohoto uličního prostoru vhodně doplněného zelení, který svou vyváženou kombinací potřeb pro jednotlivé druhy dopravy je i atraktivním místem každodenního společenského života odehrávajícího se pod „širým nebem“. **Zlepšení kvality veřejného prostoru včetně terminálů veřejné dopravy, oživení městského parteru a zajištění více prostoru pro pěší zvyšují kvalitu života lidí ve městech.**

Design ulice

Termín design obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky, nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, jeho ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce, který začíná přijetím veřejné politiky mobility a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit. Celková koncepce prostoru ulice

²⁸ Zdroj: Celý odstavec byl převzat z Evropské metodiky Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0.

tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o “produkt nakumulovaný v čase”, který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Kromě toho, že je design ulice jedním z konečných výstupů strategie mobility, je i procesem sám o sobě. Toto chápání se opírá o nutnost integrovat do koncepce uličního prostoru více různých zájmů a omezení. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. **Design ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria,** jako jsou:

- ekonomická životaschopnost obchodů umístěných podél ulice;
- fyzický komfort obyvatel v okolí (zejména co se týče hladiny hluku a znečištění);
- bezpečnost dětí, které jdou do školy pěšky nebo si hrají na chodníku;
- pohodlí starších osob nebo osob s omezenou mobilitou při pohybu ulicí a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je design ulice procesem a projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci i s kritérii ze souvisejících oborů.

Další podrobnosti jsou uvedeny v **příloze č.2 metodiky Podrobnosti k vybraným tématům metodiky SUMP (kapitola 3.)**. Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility²⁹.

2.2.2 Integrace a kooperace, nikoliv konkurenční boj

Příprava SUMP 2.0 může být klíčovým faktorem, umožňujícím harmonizaci myšlení a celkové atmosféry mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty, počínaje odbory městského úřadu a konče dopravními společnostmi. Taková kooperace je zárukou vzájemné podpory a dotažení všech opatření až ke stanovenému cíli. SUMP 2.0 pomáhá vybudovat společnou vizi a propojit instituce, které doposud nebyly zvyklé na užší spolupráci. Přispívá k efektivní realizaci politik a strategií ve městě. Koordinovaná práce tak může probíhat minimálně mezi odborem plánování rozvoje města a odborem dopravy, která se i odrazí ve financování opatření. SUMP 2.0. prostě pomáhá ušetřit finance, přičemž preferuje méně nákladnější udržitelné stavby, oproti ekonomicky náročným. Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility³⁰, nebo v příloze evropské metodiky SUMP 2.0.³¹

Čím víc integrované a rozmanité jsou možnosti, které udržitelná mobilita ve městě nabízí, tím efektivnější a odolnější je celý dopravní systém. Dlouhodobá a integrovaná povaha plánu udržitelné městské mobility umožňuje zjistit maximum o možných přínosech. V belgickém Ghentu byl poslední SUMP 2.0 realizován v roce 2017, od té doby došlo ke zvýšení podílu cyklistů v centru města o 25 % a mimo centrum až o 35 %. V Antverpách se podařilo vypracovat společný plán udržitelné mobility pro celý region, který zahrnuje i 33 okolních obcí a po poslední aktualizaci SUMP 2.0 v roce 2015 klesl podíl osobních aut, která průměrně ve všední den přijíždějí do města, o 25 % (cca o 14 tisíc aut méně). Díky realizaci SUMP ve Francii již od 90. let minulého století se podařilo v téměř každém větším městě zastavit trend zvyšování podílu zbytné individuální automobilové dopravy na přepravě. Ve dvou předcházejících dekáдах se podíl osobních aut na přepravě zvýšil až o 22 %, v současnosti klesl až o 8 %. V třetím největším městě Maďarska, Segedínu, pomohl SUMP 2.0 zastavit rapidní pokles ve využívání služeb veřejné dopravy³².

SUMP 2.0 důrazně poukazuje na nutnost propojení jednotlivých politických priorit, například mobility a zaměstnanosti. Tím umožňuje lépe vnímat přínos mobility pro vysoké politické cíle. Zapojení všech zainteresovaných subjektů uvnitř i vně vládních a správních struktur, včetně občanské společnosti nebo soukromých podnikatelů, zvyšuje angažovanost politiků, a tím šanci na podporu dopravních opatření

²⁹ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

³⁰ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/finance>

³¹ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1250/finance-v-kontextu-sump>

³² Zdroj: Celý odstavec byl převzat z Evropské metodiky Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0.

i pravděpodobnost úspěchu. Plánování udržitelné městské mobility je nástrojem, který pomáhá efektivně zvládat změny a inspirovat nové způsoby myšlení.

2.2.3 Rozpohybování společnosti

Česká společnost trpí nedostatkem pohybu. Od 90. let 20. století roste podíl obézních lidí, v roce 2013 podle Světové zdravotnické asociace je ČR nejobéznějším národem v Evropě. Narůstá také podíl obézních dětí, každý pátý chlapec má vyšší než normální váhu. **Podpora aktivní mobility má pozitivní důsledky nejen na naše zdraví, ale i na bezpečnost.** Podle jedné z britských studií je riziko rakoviny nižší o 45 % u těch osob, které pravidelně jezdí (do práce) na kole. Druhé největší estonské město Tartu dokázalo díky investicím do veřejné infrastruktury během pouhých pěti let zdvojnásobit podíl cyklistické dopravy ze 4 % na 8 %. Cílem plánování udržitelné městské mobility je vytvářet ucelené a soudržné strategie a propojovat sektor dopravy i se sektorem zdraví – města trpí špatnými rozptylovými podmínkami i malou potřebou jeho obyvatel aktivně se pohybovat díky dobré dostupnosti dopravy i dopravní dostupnosti. Cestou však není aktuální druhy dopravy omezovat, ale podporovat alternativy v aktivní mobilitě především vytvářením smysluplné a atraktivní infrastruktury³³. Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility³⁴, nebo v příloze evropské metodiky SUMP 2.0.³⁵

2.2.4 Pozitivní důsledky pro bezpečnost

Vláda ČR dne 4. 1. 2021 schválila novou strategii BESIP, která si klade za cíl snížit počet obětí nehod na polovinu. Strategický cíl 2. Infrastruktura se zaměřuje na **rozvoj pozemních komunikací v zastavěném území je nutné zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu dle zásad udržitelného rozvoje** uvedených v této metodice, která si klade za cíl pomáhat s naplňováním opatření strategie BESIP, zejména z pozice chodců a cyklistů.

Dle EU (Engels 2019) chodci a cyklisté společně tvoří více než polovinu všech úmrtí na silnicích ve městech. Počet úmrtí na silnicích ve městech pokles v EU v letech 2010-2017 pouze o 14 % (ve srovnání s 24 % na pozemních komunikacích mimo město). Města budou i nadále hrát významnou roli při dosahování cílů EU (Engels 2019) v oblasti bezpečnosti:

- snížit na polovinu počet úmrtí na pozemních komunikacích;
- snížit na polovinu počet vážných dopravních zranění do roku 2030 (ve srovnání s úrovněmi roku 2020).

Bezpečnost silničního provozu by měla být podstatnou součástí plánování a provádění místních a regionálních plánů udržitelné městské mobility, protože **udržitelnost není možná bez bezpečnosti**. Skutečná a vnímaná bezpečnost má zásadní vliv na výběr způsobu dopravy, zejména pokud jde o neudržitelnější způsoby cestování – chůzi a jízdu na kole a schopnost přístupu k veřejné dopravě. Je důležité si uvědomit, že bezpečnější pozemní komunikace znamenají také udržitelnější dopravu ve městech. Ve snaze zajistit změnu ve vzorcích městské mobility na udržitelnější způsoby dopravy by měla být tudíž bezpečnost silničního provozu považována za zásadní výzvu.

Bezpečnost pohybu pěších, cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru je třeba podmínit zejména následujícími aspekty, které se vzájemně ovlivňují:

- uspořádáním prostoru, tzn. druh a typ pozemních komunikací, organizace prostoru (a to nejen dopravním značením),
- používáním prostoru, tj. chováním jeho uživatelů, které je ovlivněno pravidly silničního provozu, jejichž dodržování je ovlivněno nejen jejich znalostmi, ale návyky a zvyklostmi (ty se mohou lišit v rámci jednotlivých měst, území...).

Důležité je, aby se oba aspekty navzájem podporovaly a aby uspořádání prostoru ovlivňovalo jeho užívání tak, aby se jeho uživatelé chovali intuitivně v souladu s požadavky a nemuseli nad správným (v souladu s pravidly) užíváním zvláště přemýšlet. Jedním z výstupů vzájemného ovlivňování těchto aspektů je tzv. zklidňování dopravy. Tomu ovšem vždy musí předcházet rozsáhlá analýza souvislostí a vlivů – **dopravu nezklidňujeme proto, že jí chceme „pomalejší“, ale protože toto zklidnění má všeobecný přínos** (bezpečnost, snížení externalit, estetika atd.).

³³ Zdroj: Evropské údaje v odstavci byly převzaty z Evropské metodiky Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0.

³⁴ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/zivotni-styl>

³⁵ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1245/zdravi-v-kontextu-sump>

Další významným vlivem, který ovlivňuje bezpečnost chodců a cyklistů ve městech, je jejich celkový počet. Neboli, čím více je ve městech chodců a cyklistů, tím jsou pro ně města bezpečnější, což již v minulosti potvrdila řada studií (Jacobsen, 2003; Motýl 2018). Je to způsobeno tím, že řidiči podvědomě s těmito účastníky provozu více počítají a chovají se ohleduplněji, chovají se více v souladu s tím, že v dopravním prostoru nejsou sami.

Opatřeními v rámci plánů udržitelné městské mobility je třeba podporovat vzájemnou symbiózu a toleranci všech uživatelů prostoru. Je potřeba si uvědomit, že design ulic je proces, který se může v průběhu let měnit, podle toho, jak se mění využívání území – nikoliv výsledek. Současně je třeba si uvědomit, že opatření by neměla mířit pouze na usměrňování řidičů vozidel, ale samozřejmě také pěších a cyklistů. I oni často svým chováním porušují pravidla silničního provozu. Jedná se například o neužívání přechodu pro chodce, přebíhání komunikace na nepřehledných místech, nesprávné užívání infrastruktury apod.

Další podrobnosti jsou uvedeny ve výstupech z Letní školy Udržitelná doprava – made in Lipsko? Která proběhla ve dnech 2.- 3. 9. 2020 (**viz dokument Podrobnosti k vybraným tématům metodiky SUMP (kapitola 1.)**). Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility³⁶, nebo v příloze evropské metodiky SUMP 2.0.³⁷

2.2.5 Snížení emisí a hluku

Nečistoty v ovzduší a nadměrný hluk přispívají jen v zemích EU k předčasnému úmrtí až ve 400 tisících případech ročně. Sociální a ekonomické přínosy zvyšování kvality ovzduší jsou tedy víc než zřejmé. Nutnost snižovat množství emisí v ovzduší jako součást boje proti klimatickým změnám je obecně uznávanou skutečností – ve městech se nejvyšší měrou podílejí na emisích právě doprava a lokální topeniště. I přesto mnohá evropská města překračují normy, které EU pro kvalitu ovzduší stanovila. Je však třeba mít na paměti, že i emise jsou produktem, a lze je tedy omezovat technologiemi jejich dalšího zpracování, jejichž podpora je bohužel ve výzkumu v rámci celé EU zatím relativně mizivá. To se týká především dobře využitelného CO₂, které se mezi škodlivé emise a priori neřadí, spadá do kategorie skleníkových plynů podobně jako vodní pára či metan, ale je často užívaným měrným parametrem. Navíc jeho snížení v silniční dopravě, která celosvětově tvoří necelých 12 % produkce CO₂ (Our World in Data, 2020), je oproti jiným oborům extrémně (i energeticky) náročný krok s minimálním výsledkem³⁸. Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility³⁹, nebo v příloze evropské metodiky SUMP 2.0.⁴⁰

³⁶ Odkaz: <https://www.akademiemobility.cz/bezpecnost-393>

³⁷ Odkaz: <https://www.akademiemobility.cz/aktuality/1247/bezpecnost-a-aktivni-mobilita-v-kontextu-sump>

³⁸ Poznámka: zavedení elektromobilů jen přesune produkci CO₂ do jiných sektorů, především do oblasti energetiky, která je dnes společně s výrobou tepla největším producentem CO₂ (cca 25 %). Současně je třeba nezapomínat, že redukce či zpracování emisí musí být prováděno celosvětově, lokální změny nejsou dostačující a nemusí se ani vůbec projevit především kvůli meteorologickým a geografickým podmínkám.

³⁹ Odkaz: <https://www.akademiemobility.cz/zivotni-prostredi-395>

⁴⁰ Odkaz: <https://www.akademiemobility.cz/aktuality/1248/uspora-energie-snizovani-emisi-v-kontextu-sump>

2.3 Opakování: osm hlavních obecně uznávaných principů dle SUMP 2.0.

K upřesnění definice dle místních podmínek pak má také pomoci osm hlavních obecně uznávaných principů⁴¹, které tvoří základ koncepce plánování udržitelné městské mobility.

1) Plánujte pro udržitelnou mobilitu ve „funkčních městských regionech“

Neustálý pohyb osob a zboží propojuje města s jejich okolím, takže geografický rozsah SUMP musí vycházet z tohoto „funkčního městského regionu“. V závislosti na místních podmínkách to může být město a jeho příměstské části nebo celý polycentrický region, případně další soubory obcí. Plánování na základě skutečných toků osob a zboží je důležitým kritériem pro přípravu relevantního a komplexního plánu, a to i v případě, že hranice obce mají jinou logiku, což může působit problematičtěji. Definici funkčního městského regionu odsouhlasili OECD, statistický úřad Evropské komise (Eurostat) a Generální ředitelství EK pro regionální a městskou politiku. Funkční městský region vychází z „hustoty populace, která definuje městská jádra, a z toků osob dojíždějících do zaměstnání, které slouží k definování zázemí, kde je trh práce silně propojen s městskými jádry.“



- SUMP musí sledovat obecný cíl zvyšování dostupnosti a zajištění kvalitní a udržitelné mobility pro celý funkční městský region. Udržitelný systém dopravy:
- Je dostupný a odpovídá základním potřebám mobility každého uživatele;
- Je vyvážený a reaguje na rozmanité požadavky, které v oblasti dopravy a mobility mají nejen rezidenti, ale i firmy a průmysl;
- Usměrněje vývoj tak, aby byl vyvážený a podporoval integraci všech způsobů dopravy;
- Splňuje požadavky udržitelnosti, tzn. udržuje v rovnováze potřeby ekonomické životaschopnosti, sociální rovnosti, zdraví a environmentální kvality;
- Optimalizuje účinnost a nákladovou efektivitu;
- Efektivně využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby;
- Posiluje atraktivitu městského prostředí, kvalitu života i zdraví veřejnosti;
- Zvyšuje subjektivní i objektivní bezpečnost na silnicích;
- Snižuje množství emisí skleníkových plynů a dalších nečistot v ovzduší, stejně jako znečištění hlukem a spotřebu energie;
- Zvyšuje celkovou výkonnost transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému.

Tato základní kritéria SUMP jsou v průběhu plánovacího procesu dále analyzována a řazena podle priorit.

2) Spolupracujte napříč hranicemi institucí

Přípravu a implementaci plánu udržitelné městské mobility musí nutně provázet intenzivní spolupráce, koordinace a konzultace mezi různými úrovněmi vlády a správy a mezi institucemi, které se nacházejí v regionu plánování. Plánování udržitelné městské mobility musí stavět na:



- Spolupráci, která zajišťuje konzistentnost a komplementaritu plánu se strategiemi a plány v sektorech souvisejících s dopravou (např. územní plánování, sociální služby, zdravotní péče, energie, vzdělávání, práce policie);
- Výměně zkušeností a poznatků s odpovědnými orgány na jiné úrovni správy (region, okrsek, obec, aglomerace, stát);
- Koordinaci s veřejnými i soukromými poskytovateli služeb v oblasti dopravy.

⁴¹ Zdroj: Celý odstavec byl převzat z Evropské metodiky Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0.

3) Zapojte veřejnost i subjekty

Cílem plánu udržitelné městské mobility je naplnit potřeby v oblasti dopravy a mobility, a to nejen z pohledu místních obyvatel funkčního městského regionu nebo jeho návštěvníků, ale i firem a institucí, které v dané lokalitě sídlí. Součástí každého SUMP jsou transparentní a participační metody, které do celého procesu přípravy a implementace plánu zapojují veřejnost a další zainteresované partnery. Participační principy v plánování jsou předpokladem k tomu, aby odborná i laická veřejnost přijala za vlastní nejen samotný SUMP, ale i jím propagované politické strategie. Včasné zapojení a aktivní spolupráce s veřejností zvyšuje pravděpodobnost, že veřejnost plán přijme a podpoří, minimalizuje politická rizika a usnadňuje následnou implementaci.



4) Proveďte posouzení současného a budoucího výkonu

Plán udržitelné městské mobility stojí na důkladném vyhodnocení současného i budoucího výkonu dopravního systému ve funkčním městském regionu. Hodnocení poskytuje komplexní přehled o stávající situaci a určuje startovní čáru pro měření budoucího pokroku. Za tímto účelem jsou v rámci procesu plánování udržitelné městské mobility stanoveny úkoly a ambiciózní, ale realistické cíle, které jsou v souladu s vizí plánu. Ke každému úkolu a cíli jsou určeny indikátory výkonu, které pomáhají vyhodnotit současné i budoucí podmínky. Součástí této analýzy stavu je i revize dostupných zdrojů a kapacit a nastavení instituce pro účely plánování a realizace.



5) Definujte dlouhodobou vizi a jasný implementační plán

Základem každého plánu udržitelné městské mobility je dlouhodobá vize pro rozvoj dopravy a mobility v celém funkčním městském regionu, která zahrnuje všechny dostupné způsoby dopravy: soukromou i veřejnou, osobní i nákladní, motorovou i bezmotorovou, v pohybu i v klidu. Součástí vize je i infrastruktura a služby. SUMP rovněž obsahuje i plán pro krátkodobou implementaci úkolů a cílů prostřednictvím balíčků opatření, dále harmonogram implementace a rozpočet, rozdělení odpovědností a nástin nutných zdrojů.



6) Rozvíjejte všechny způsoby dopravy integrovaně

Plány udržitelné městské mobility podporují vyvážený a integrovaný rozvoj všech vhodných a dostupných způsobů dopravy při upřednostnění udržitelné mobility. SUMP předkládá integrovaný soubor opatření s cílem zvýšit kvalitu, bezpečnost, dostupnost a nákladovou efektivitu celého systému mobility. Každý SUMP zahrnuje infrastrukturální, technická, regulační, propagační a finanční opatření a zaměřuje se na řešení všech forem veřejné kolektivní mobility (tradiční hromadné dopravy i nových služeb, které vycházejí z myšlenky sdílení), aktivní mobility (chůze a jízdy na kole), intermodality a mobility tzv. od dveří ke dveřím, bezpečnosti silničního provozu, dopravy v pohybu i v klidu, nákladní dopravy a zásilkových služeb, logistiky, managementu mobility a inteligentních dopravních systémů.



7) Zajistěte monitorování a evaluaci

Pečlivý monitoring implementace plánu udržitelné městské mobility je nutností. Pravidelné hodnocení pokroku při plnění jednotlivých úkolů a cílů plánu je prováděno na základě vybraných indikátorů výkonnosti. Vhodným opatřením je třeba zajistit včasný přístup k potřebným údajům a statistickým datům. Na základě průběžného monitorování a evaluace implementovaných opatření lze případně provést revizi stanovených cílů, v případě nutnosti i korektivní opatření v rámci implementačního procesu. O pokroku v přípravných i implementačních fázích SUMP informuje monitorovací zpráva, ke které má přístup i veřejnost spolu se zainteresovanými subjekty.



8) Zajistěte kvalitu

Plán udržitelné městské mobility je klíčovým dokumentem pro rozvoj měst a obcí. Rozhodně se vyplatí vytvořit takové mechanismy, které zajistí, aby SUMP byl maximálně kvalitní po odborné stránce, a pomohou vyhodnotit plnění podmínek celého konceptu SUMP (tj. tohoto dokumentu). Zvláštní pozornost je třeba věnovat zajištění kvality dat a rizikovému managementu v průběhu implementace. Tyto úkoly je možné delegovat na externí pracovníky v oblasti posouzení kvality nebo na jinou vládní instituci (např. na regionální či státní úrovni). Současně lze provádění těchto úkolů usnadnit využitím nástrojů, jako je SUMP SelfAssessment Tool.



2.4 Je také dobré vědět

V příloze jsou uvedeny další kapitoly, které pomohou pochopit proces realizace SUMP 2.0.

- 1) Stručný přehled problémů 1. generace SUMP
- 2) Jak může národní a regionální úroveň pomoci procesu SUMP 2.0.?

2.5 Fáze 1: Příprava a analýza



Milník:
Rozhodnutí připravit si vlastní PUMM



Milník:
Analýza problému a příležitostí byla dokončena

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/faze-1-priprava-analyzy>

2.5.1 Krok 1 – Nastavte si pracovní struktury



KROK 1: Nastavte pracovní struktury

- 1.1 Proveďte posouzení kapacit a zdrojů
- 1.2 Vytvořte ústřední mezirezortní tým
- 1.3 Zajistěte politickou a institucionální angažovanost
- 1.4 Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/1-pracovni-struktury>

Aktivita 1.1: Posuďte vaše lidské a finanční možnosti

Aby bylo možné proces adaptovat na lokální podmínky, je třeba provést hodnocení vlastní plánovací praxe, kapacit a zdrojů. Tak lze najít silné a slabé stránky nebo překážky, které mohou ovlivňovat přípravu i realizaci plánu. Posouzením aktuální praxe v oblasti plánování zjistíte, nakolik je stávající praxe v souladu s principy, které jsou uvedeny v tomto dokumentu. S tím úzce souvisí i otázka dostupných kapacit a zdrojů (jak lidských zdrojů, tj. zaměstnanci a dovednosti, tak finančních zdrojů). Bez dostatečných zdrojů bude úspěšná realizace plánu ohrožena.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Získejte přehledné informace o silných a slabých stránkách a příležitostech v plánovací praxi vašeho města (např. politický, institucionální a právní rámec).
- Zajistěte ve vašich úřadech a mezi partnerskými subjekty dostatečné dostupné kapacity řízení procesu plánování udržitelné městské mobility.
- Proveďte posouzení jak potvrzených, tak možných zdrojů financování jak samotného procesu plánování, tak realizace jednotlivých opatření.

Úkoly – plánování

- Proveďte analýzu vašich současných aktivit v oblasti plánování. Je vhodné k tomu použít internetový nástroj pro sebehodnocení (viz sekce Nástroje), díky kterému zjistíte, nakolik vaše současné plánovací procesy již zahrnují principy plánování udržitelné městské mobility. Tímto způsobem naleznete nedostatky a problémová místa, která bude nutné v souvislosti s novým SUMP vyřešit.
- Identifikujte a analyzujte překážky, které by ve vaší obci mohly stát v cestě procesu přípravy SUMP, ale i impulsy, které by ho mohly podpořit a urychlit, např.:
 - Impulsy, které mohou podpořit přípravu i realizaci SUMP: obhájci z řad politiků, hlasy nutné pro lepší koordinování aktivit města, synergie s jiným procesem plánování, který zrovna začíná.
 - Institucionální, právní, finanční a regulační překážky, které ovlivňují celý proces SUMP: provozovatel autobusové dopravy v obci je soukromou firmou nebo je řízený správním orgánem na jiné úrovni, mohou příjmy z mobility být použity na financování opatření v oblasti mobility, jste schopni oslovit i třetí strany jakožto poskytovatele (např. společnosti provozující služby ride-hailing), existuje ve vaší obci politická vůle a podpora veřejnosti, alespoň v zásadě?
 - Procesní bariéry, které se mohou objevit v průběhu plánování: manažerské či komunikační mezi jednotlivými rezorty, případné volby.
- Proveďte objektivní sebehodnocení, které je výchozím bodem pro zkvalitňování plánovacích procesů a politik.

Úkoly - kapacity

- Proveďte posouzení dovedností, kterými disponují možné partnerské subjekty, a zaměřte se na všechny klíčové dovednosti, potřebné pro plánování udržitelné městské mobility (viz seznam v sekci Nástroje).
- Připravte strategii pro řešení nedostatků v potřebných dovednostech (např. vzdělávání, školení, spolupráce, nábor či externí smlouvy). To by měl připravit někdo, kdo je obeznámený s procesem SUMP (ideálně ve spolupráci s manažerem lidských zdrojů).

Úkoly - zdroje

- Definujte rozpočet požadovaný pro proces přípravy SUMP a zajistěte pro něj politickou podporu.
- Vyhodnoťte pravděpodobný rozpočtový rámec pro realizaci opatření. Zvažte všechny místní, regionální, národní i evropské možnosti financování. V této fázi pravděpodobně půjde pouze o hrubý odhad, který vám ale pomůže zůstat realistickými.

Kontrolní seznam

- Nalezli jsme silné a slabé stránky i překážky, které mohou mít dopad na proces SUMP.

- Provedli jsme sebehodnocení, jehož výsledky jsou výchozím bodem pro optimalizaci procesů místního plánování.
- Provedli jsme analýzu dovedností a finančních zdrojů nutných pro plánovací proces.
- Připravili jsme strategii pro řešení nedostatků v oblasti dovedností.
- Rozpočet pro proces SUMP byl schválen politickými představiteli.
- Provedli jsme posouzení pravděpodobného rámce financování pro realizaci opatření. Na jedné straně máme přehled o všech dotačních titulech s vazbou na dopravu a mobilitu, které využijeme při plánování rozpočtu města.
- Město provedlo analýzu svého úřadu, má přehled o tom, kdo by mohl být potenciálním koordinátorem městské mobility a jaký tým, pracovní skupinu bude mít k dispozici. Nejde o tým, který má jen kontrolovat proces zpracování plánu udržitelné městské mobility (SUMP), ale o tým, který jej bude implementovat.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/1-1-posouzeni-kapacit-a-zdroju>
- <https://www.akademimobility.cz/koordinator-mobility>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>

Aktivita 1.2: Vytvořte mezirezortní tým

Příprava, vypracování a realizace SUMP je komplexní proces, který vyžaduje spolupráci napříč hranicemi obcí a mezi rezorty, a také koordinování spolupráce mezi příslušnými politikami a organizacemi (např. koordinace spolupráce s územním plánováním, s ochranou přírody, sociální inkluzí, genderovou rovností, ekonomickým rozvojem, bezpečností, zdravotní politikou, vzděláváním, informačními technologiemi). Pro úspěšné koordinování a řízení procesu je třeba jasně určit hlavního koordinátora s dostatečnými kapacitami a zdroji a rozdělit kompetence mezi dalšími organizacemi.



Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Vytvořte pracovní struktury, které umožní co nejlépe využít dostupné zdroje.
- Vypracujte integrovaný SUMP, který místo aby řešil jednotlivé způsoby dopravy izolovaně, pracuje s jejich vzájemným propojením, a také zohledňuje interakce mezi městskými strukturami (využití půdy, hustota, funkce, socioekonomické vzorce, ekosystémy) a mobilitou.
- Plánování mobility a dopravy jako sdílené oblasti politiky, ne jako konečné cíle samy o sobě.
- Zajistěte, aby základní principy udržitelnosti byly zohledňovány v celém procesu plánování.

Úkoly

- Jmenujte koordinátora projektu se zodpovědností, mandátem a zdroji; tato osoba usnadní průběh celého procesu a posune ho vpřed. V některých městech se osvědčilo jmenovat dva koordinátory, kteří mohou

vzájemně sdílet své nápady a zastupovat se v nepřítomnosti (prázdniny, dovolená), což udrží proces v chodu v jakoukoliv dobu.

- Jmenujte ředitele projektu, což by měla být zkušenější osoba, např. vedoucí oddělení/odboru, který zajistí nezbytnou podporu z vyšších míst, podpoří spolupráci, a v případě potřeby může obhájit proces SUMP na řídicí úrovni.
- Vytvořte ústřední tým jako vlastníka projektu, který bude pravidelně zapojován do celé přípravy SUMP.
- Zajistěte, aby členové týmu společně měli všechny manažerské dovednosti, nutné pro vedení procesu SUMP. Jde o dovednosti projektového, finančního, odborného, politického a personálního managementu (viz také sekce Nástroje Aktivita 1.1):
 - Koordinátor projektu obvykle disponuje velkou částí potřebných manažerských dovedností, některé manažerské úkoly však mohou převzít další členové týmu.
 - Důležité je propojení s politickou sférou během celého procesu. Proto je výhodné, když někteří z členů týmu mají kontakty na starostu a další politické představitele obce, ale i na klíčové hráče na odboru plánování. (Podrobnější informace o tom, jak zajistit politickou a institucionální angažovanost, viz Aktivita 1.3)
- Zajistěte, aby tým sjednotil veškeré odborné dovednosti a politické zázemí způsobem, který mu umožní přijímat správná rozhodnutí v průběhu celého procesu. Nejdůležitější dovednosti se týkají dopravy a plánování rozvoje měst, neméně významné jsou ale i znalosti z oblasti ekonomiky nebo sociální či environmentální politiky. Taková šíře znalostí a dovedností povede ke skutečně integrovanému procesu plánování, jehož výstupy pronikají i do dalších rezortů. Pokud tedy SUMP připravuje jen jeden odbor, členy týmu by se měly stát i osoby z jiných relevantních odborů či oddělení.
- Při výběru členů týmu zohledněte dovednosti nutné pro jednotlivé kroky procesu, ale udržte přiměřenou velikost týmu. Není nutné, aby veškeré dovednosti byly dostupné přímo v ústředním týmu, protože v jednotlivých krocích plánování lze přizvat další kolegy. Určité specifické dovednosti překračují kapacity většiny orgánů veřejné správy; v takovém případě je třeba na konkrétní odborný úkol zajistit externistu.
- Výsledky sebehodnocení plánovací praxe diskutujte s týmem, nebo optimálně provádějte hodnocení jako tým společně, aby všichni pochopili, co znamená udržitelná městská mobilita (viz Aktivita 1.1). Důraz na vazby mezi jednotlivými způsoby dopravy i mezi městskými strukturami (hustota, funkce, socioekonomické vzorce, ekosystémy) a mobilitou. Nahlížejte na dopravu a mobilitu v širším kontextu různých potřeb naší společnosti – ekonomických, sociálních, environmentálních; doprava a mobilita musí sloužit.

Kontrolní seznam

- Byl určen koordinátor plánovacího procesu.
- Byl sestaven ústřední tým, který disponuje všemi potřebnými dovednostmi a jehož součástí jsou členové klíčových orgánů z celého regionu plánování. Jedná se o tým pro přípravu a realizaci SUMP, který funguje napříč všemi sousedními řídicími orgány a pravidelně se setkává. Tým je složen jak zástupci města, tak i dalšími klíčovými partnery, kteří ovlivňují mobilitu ve městě. Aneb jedná se o jednu z rolí koordinátora městské mobility – dávat partnery k jednomu stolu. Tým bude řídit přípravu SUMP a monitorovat celý proces. Proces je ovšem nekonečný. Nejedná se tedy jen o etapu zpracování nějakého plánu, ale o proces, který zahrnuje i implementaci plánu.
- Celý tým je obeznámen s problematikou (plánování) udržitelné městské mobility.
- Město počítá s tím, že neřeší jen své území, ale má podporovat i opatření a akce v širším regionu.
- Město počítá s tím, že SUMP se dělá s ohledem na „zranitelné účastníky“ děti, seniory, chodce, cyklisty. Jejich organizace jsou začleněny do přípravy SUMP.
- Město do přípravy významné podniky ve městě, s vazbou na firemní plány mobility, či na logistiku a přepravu zboží od úplného začátku přípravného procesu SUMP. Jde o to počítat s jejich vlivem a rolí.
- Město začlenilo do přípravy všechny další významné a zainteresované subjekty, ať již státní a krajské organizace, ale i NNO, včetně posouzení jejich cílů, jejich vlivu, schopností s ohledem na dopravu a mobilitu.

- Byla navázána spolupráce se všemi řídicími orgány, které se nacházejí na území, jež zahrnuje vámi plánovaný SUMP. Orgány jako jsou např. ŘSD, SŽ, správci komunikací, atd. ví, že město bude zpracovávat SUMP a bude potřeba, aby ve svých stanoviscích také zohledňovaly například opatření podporující opatření aktivní mobility. Např. cyklistické pruhy na státních a krajských komunikacích. K čemu by pak byl návrh daného opatření, když ŘSD a DI Policie ČR by řekla ne...

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/1.2.-mezirezortni-tym>
- <https://www.akademimobility.cz/koordinator-mobility>

Aktivita 1.3: Zajistěte politickou a institucionální angažovanost

Zásadním krokem, který pomůže k úspěchu celého procesu plánování udržitelné městské mobility, je najít nejvýznamnější zainteresované partnery a zajistit jejich angažovanost do procesu. Včasné zapojení politických subjektů a zainteresovaných institucí pomůže k tomu, aby se od začátku cítily být součástí procesu a podpořily jeho výstupy. Jak je to myšleno? Proved'te analýzu stávající strategie města, nakolik koresponduje s myšlenkami SUMP 2.0. V ideálním scénáři nebude nutné, aby místní SUMP 2.0. stanovoval nové vize a nové strategické cíle, když už je máte definovány ve svém vyšším strategickém plánu. Příkladem může být Uherské Hradiště, které má ve strategii města kvalitně zpracovanou část doprava a mobilita. Nový SUMP 2.0. tyto cíle už jen přebírá a nevytváří nové. Je proto nutné, abyste si na začátku stanovili své teze, které vymezují plánování dopravy a mobility ve vašem městě. Výsledkem je, že město si může dovolit v zadávacích podmínkách pro externí firmu již definovat své strategické cíle, které se jen budou upřesňovat.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Vytvořte pevnou základnu pro trvalou spolupráci mezi zainteresovanými subjekty.
- Najděte vhodné synergie i možné konflikty mezi zainteresovanými subjekty.
- Posilujte kapacity řízení pro přípravu a realizaci vašeho SUMP 2.0. i možnosti jeho přijetí.

Úkoly

- Najděte všechny zainteresované subjekty, které mohou přispět do procesu plánování, definujte jejich cíle, pravomoci, kapacity i zdroje (např. s využitím nástroje pro mapování, viz níže tabulka dovedností a matice vlivu-zájmu v sekci Nástroje).
- Usilujte o širší koalici, která by podporovala váš SUMP a aktivně se do procesu zapojovala. Získejte podporu nejen od vládnoucích, ale i opozičních stran, aby byla zajištěna kontinuita procesu. Vyhýbejte se zásadním konfliktům s důležitými aktéry, přitom však zachovejte věrnost hlavním principům udržitelné mobility. Pro tento úkol vypracujte jednoduchou strategii pro koordinování zainteresovaných subjektů.
- Již v začátcích procesu organizujte osobní setkání s politiky i odborníky a diskutujte o jejich názorech a způsobu zapojení do procesu.
- Propagujte myšlenku plánování udržitelné městské mobility mezi politiky a úředníky na všech příslušných odborech a odděleních, např. prostřednictvím vzdělávacích a informačních seminářů nebo exkurzí do modelových měst.
- Od samého začátku zvolte otevřený a transparentní přístup ke spolupráci jednotlivých aktérů (vč. organizací mimo region/obec), zvýšíte pravděpodobnost zapojení aktérů z různých oblastí politiky (např. různých administrativních oddělení).

Kontrolní seznam

- Byly identifikovány a vytvořeny skupiny zainteresovaných subjektů.
- Byla provedena analýza konstelací všech aktérů.
- Byla vytvořena základní metoda pro koordinování zainteresovaných subjektů.
- Byla zajištěna politická podpora.
- Klíčové zainteresované subjekty se zavázaly k dodržování principů udržitelnosti.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

<https://www.akademimobility.cz/1.3.-politicka-angazovanost>

<https://www.akademimobility.cz/strategie>

Aktivita 1.4: Naplánujte zapojení veřejnosti a zainteresovaných partnerů

Přechod k udržitelné mobilitě vyžaduje aktivní podporu ze strany veřejnosti i zainteresovaných subjektů. Spolupráce s různými subjekty je obvykle považována za běžnou praxi, ale často se stává, že do plánování mohou mluvit jen určité skupiny. Je nezbytné zapojit všechny vhodné subjekty do celého procesu plánování a zabývat se jejich specifickými požadavky. Tento přístup pomůže legitimizovat SUMP a zvýšit jeho kvalitu. Pouze takový SUMP, na jehož vypracování se po celou dobu podílela veřejnost a další partneři, má šanci být akceptován a fungovat dobře po stránce financování a uplatnění v praxi. Zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů je tedy zcela zásadním prvkem procesu SUMP.

Zapojení zainteresovaných subjektů vyžaduje speciální komunikační strategii, která při jednání s úřady, soukromými firmami, organizacemi občanské společnosti nebo se všemi dohromady vychází z rozdílných formátů a technik. Zapojení veřejnosti je zásadní pro zajištění legitimacy a kvality rozhodování, a kromě toho je i podmínkou ze strany EU a mezinárodních konvencí. Veřejnost má být zapojována průběžně a rozhodně nejen ve formě, že veřejnost „informujeme“, ale že se spolupodílí na procesu, a to průběžně. Komunikační plán se však netvoří jen pro zpracování SUMP 2.0., ale zejména pro jeho Implementaci (viz. aktivita 11.2.).

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Zajistěte zpracování komunikační strategie. Zapojte do ní co nejvíce relevantních subjektů, ve všech fázích procesu plánování. Musí být postavena na transparentní kultuře plánování, která staví na dialogu, pravidelné komunikaci a konzultacích.
- Povzbuzujte veřejnost a umožněte jí aktivní účast na diskuzích. Vypracujte udržitelné metody pro zapojení veřejnosti, jejichž cílem je zvýšit kvalitu života obyvatel, a zajistěte zájem pro proces plánování v řadách širší veřejnosti.
- Posilujte roli občanské společnosti a místní politické kultury.
- Úkoly
- Začleňte aktivity podporující zapojení veřejnosti a dalších subjektů do plánovacích procesů jako jejich standardní součást. Zjistěte, do kterých fází a kroků plánovacího procesu budou veřejnost a subjekty zapojeny, a najděte vhodné participační metody pro každou skupinu. Proveďte revizi osobních i internetových nástrojů a vyberte ty nejvhodnější.
- Zřídte stálou „řídící skupinu“, jejímiž členy jsou důležití politici a zástupci významných zainteresovaných subjektů. Tato skupina poskytuje podněty a pokyny ke strategickému rozhodování v průběhu celého procesu SUMP. Použijte mapování zainteresovaných subjektů, které je součástí Aktivitu 1.3, abyste zjistili, které subjekty mají být součástí řídicí skupiny. Řídící skupina se bude pravidelně účastnit mítinků a brífinků a poskytovat zpětnou vazbu, která pomůže nastavit rámec pro klíčová rozhodování.
- Připravte komunikační a participační strategii včetně časového harmonogramu a obecné strategie pro aktivitu PR (zapojení médií atd.).
- Usilujte o maximální interaktivní zapojení partnerů (viz níže sekce „Aktivity nad rámec základních požadavků“), ale zařaďte do své strategie alespoň proaktivní informace směrem k veřejnosti (tzn. vy oslovujete veřejnost, nikoliv naopak).
- Ujistěte se, že jste zapojili všechny dotčené sociální skupiny, tzn. včetně osob s postižením, mladých i seniorů, etnických menšin, méně movitých osob, samoživitelů a samoživitelek a dalších obvykle méně početně zastoupených sociálních skupin. Pozor na lobbystické skupiny, které mohou celý proces blokovat.
- Naplánujte vydávání tiskových zpráv s informacemi o přípravě nového SUMP a s výzvou k zapojení pro všechny skupiny obyvatel a zainteresovaných subjektů. Uvažujte o kombinování různých nástrojů, a to včetně tradičních formátů jako reklamy v tištěných novinách, newslettery, letáky do domácností, oznámení

na webu, ale i novější formáty jako sociální sítě, krátká videa, drop-in centra nebo samostatná webová stránka.

Kontrolní seznam

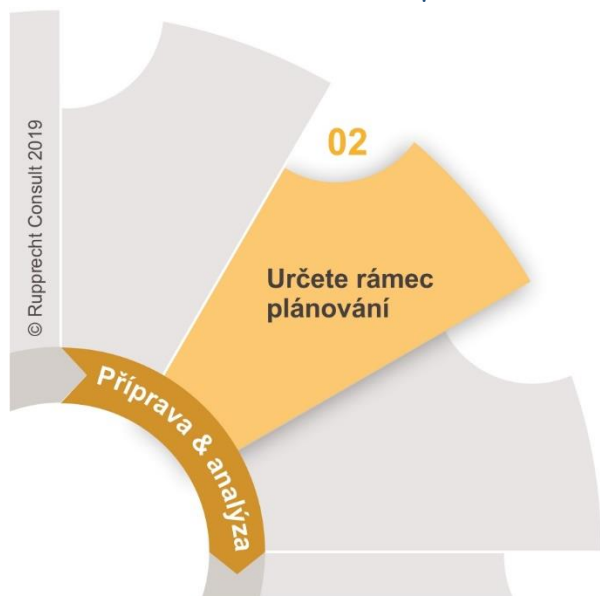
- Známe skupiny vhodných zainteresovaných subjektů.
- Jsou dokončeny participační a komunikační metody.
- Byla ustavena řídicí skupina se zástupci nejdůležitějších zainteresovaných subjektů.
- Byl vytvořen komunikační plán, který navrhuje způsoby jak angažovat partnery do procesu SUMP.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/1.4.-zapojeni-verejnosti-a-partneru>
- <https://www.akademimobility.cz/komunikacni-plan-352>



2.5.2 Krok 2 - Určete si rámec plánování



KROK 2: Určete rámec plánování

- 2.1 Proved'te posouzení požadavků na plánování a definujte geografický rozsah (funkční městský region)
- 2.2 Propojte s dalšími procesy plánování
- 2.3 Dohodněte časový harmonogram a pracovní plán
- 2.4 Zvažte nutnost externí pomoci

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/2-ramec-planovani>

Aktivita 2.1. Proved'te posouzení požadavků na plánování a definujte geografický rozsah

Hlavním problémem současného českého plánování městské dopravy je, že se plánuje jen v hranicích města. SUMP 2.0. by měl pokrýt celý funkční městský region (tj. celou oblast, v níž se lidé přepravují za prací), který ve většině případů překračuje administrativní hranice obce. Geografický rozsah je závislý na oblasti, za kterou je odpovědný daný místní či regionální orgán, na druhou stranu ale musí co nejlépe odrážet skutečné dopravní vzorce v oblasti. Plán, který pokrývá celou městskou aglomeraci, bude mnohem efektivnější než ten, který pokrývá jen její části. A to je právě úkolem města - určit si "svou aglomeraci". Plán, který pokrývá celou městskou aglomeraci, bude mnohem efektivnější než ten, který pokrývá jen její části. A to platí i v případě menších měst, jako je např. Uherský Brod, Litomyšl, či Hodonín. Na nejvhodnějším územním pokrytí se musí dohodnout zainteresované subjekty a nechat ho schválit. Proto by měla začít komunikovat s krajským úřadem, regionálními dopravci, ale i s nejbližšími obcemi. Neboť ony jsou základem definování geografického rozsahu.

Města se mohou zatím inspirovat jen zahraničními příklady, např. německým příkladem „Kassel 2030“. Vzhledem k intenzivnímu propojení regionální dopravní sítě s přilehlým územím byl SUMP „Kassel 2030“ doplněn o plán rozvoje regionální mobility. Zatímco SUMP se zaměřuje na dopravu a dopravní toky uvnitř města, regionální plán klade důraz na dopravní obslužnost celého regionu. Synchronizace obou plánů se týká obsahu a prostorových rozměrů. Základem pro oba plány byl regionální dopravní model. Soubor společných cílů řídí rozvoj opatření a aktivit v obou plánech a určuje standardy pro následné vyhodnocení. Oba integrované akční koncepty obsahují koordinovaný program opatření k implementaci.

Nicméně už se připravují i české příklady, např. se připravuje zpracovat SUMP Plzeňské aglomerace, nebo Plán udržitelné krajské mobility Královéhradeckého kraje. SUMP 2.0. musí být součástí širšího regionálního a celostátního rámce pro plánování, který zahrnuje například regulační předpisy, finanční toky nebo Koncepce městské a aktivní mobility. Správně posoudit vliv regionálního a celostátního rámce pro plánování na budoucí SUMP je zásadní krok, který umožní maximálně využít všechny příležitosti a minimalizovat pozdější konflikty s orgány na vyšší úrovni.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Definujte geografický rozsah vašeho plánu, který pokrývá oblast funkčního městského regionu na základě skutečných dopravních vzorců (např. oblast, v níž se lidé dopravují za prací).
- Udělejte si jasnou představu o tom, jaký vliv bude mít regionální, národní a evropský rámec na váš nový SUMP 2.0.
- Získejte politický souhlas pro geografický rozsah a pro vedoucí organizaci.

- Určete vhodný orgán (orgány), který se ujme vedení procesu plánování.
- Ujistěte se, že plánování bude zohledňovat i napojení na dálkové dopravní koridory.
- Úkoly - požadavky na plánování
- Vyhledejte, zdokumentujte a proveďte posouzení:
- Zákonem dané pokyny a předpisy k procesu přípravy a realizace SUMP, včetně požadavků týkajících se geografického rozsahu plánu nebo odpovědností jednotlivých orgánů pro plánování (pokud nějaké jsou).
- Příslušná kritéria pro regionální a národní financování.
- Plány, strategie a cíle na vyšších úrovních správy, které by mohly jakkoliv ovlivnit váš SUMP. Například plán Ředitelství silnic a dálnic, týkající se výstavby nových komunikací nebo úseků, by mohly být v konfliktu s cíli SUMP, protože do obce přivede ještě víc motorových vozidel.
- Připravte shrnutí regionálního a národního rámce s návrhy na řešení ve vašem SUMP.

Úkoly - geografický rozsah

- Proveďte analýzu dopravních vzorců a administrativních hranic. Definujte váš funkční městský region (pro další pokyny viz níže sekce Nástroje). Do analýzy začleňte i napojení na dálkové dopravní koridory (jako je transevropská dopravní síť ten-t, státní železniční síť atd.).
- Snažte se zapojit důležité subjekty a správní orgány v dané oblasti a usilujte o formální souhlas s geografickým rozsahem aktivit.
- Zachovejte transparentní a otevřený přístup, který nejlépe zajistí angažovanost dotčených orgánů. Zajistěte pravidelnou komunikaci mezi příslušnými orgány.
- Jednejte o celkové odpovědnosti za plán.
- Pokud není možné, aby oblast plánování plně odpovídala funkčnímu regionu městské mobility, usilujte alespoň o dobrou spolupráci se všemi aktéry zejména na těch problémech, které lze kvalitně řešit jen na úrovni aglomerace. Můžete buď vycházet ze stávající spolupráce, nebo využít nové metody (např. formální procedury jako společné územní plány nebo neformální procedury jako pracovní skupiny).
- Zajistěte členství zástupců zainteresovaných subjektů z celé oblasti plánování v řídicí skupině.
- Zajistěte zapojení obyvatel z celé oblasti plánování do všech participačních aktivit.

Kontrolní seznam

- Revize příslušných národních a regionálních dokumentů provedena, výsledky shrnuty.
- Příležitosti a důsledky, které by mohly vzejít z regionálního a národního rámce, identifikovány.
- Geografický rozsah definován (pokud je to možné, jde o funkční městský region).
- Dosaženo politické dohody o geografickém rozsahu plánu, o základním rozdělení rolí a odpovědností jak politiků, tak správních orgánů.
- Zástupci klíčových orgánů z celé oblasti plánování jsou součástí ústředního týmu a/nebo řídicí skupiny.
- Příslušná zastupitelstva nebo rady měst a obcí přijaly a podepsaly politickou úmluvu.
- SUMP zahrnuje „funkční území města“ (tzn. oblast vymezenou hlavními dopravními toky dojíždějících osob), které přesahuje administrativní hranice města. Pokud se dnes dělají průzkumy dopravního chování, tak se dělají jen na území města. K čemu jsou ale taková data, když víme, že dopravu a mobilitu ve městech ovlivňují lidé dojíždějící do města.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

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

Aktivita 2.2. Propojte s dalšími procesy plánování

Hlavním problémem současného plánování městské dopravy je vedle nedostatečné integrace jednotlivých způsobů dopravy i omezená koordinace mezi jednotlivými strategiemi a organizacemi. Řešení těchto nedostatků představuje velkou výzvu (např. koordinace s obory jako územní plánování, ochrana životního prostředí, sociální inkluze, genderová rovnost, ekonomický rozvoj, bezpečnost, zdraví, vzdělávání, informační technologie, energetika, bydlení) pro plánování udržitelné městské mobility, a současně jde o hlavní zdroj inovací a rozvoje. Propojení s ostatními procesy plánování a koordinování cílů a úkolů pomáhá posílit efektivitu vašeho SUMP 2.0., stejně jako všech dotčených plánů a strategií.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Zajistit základní informovanost na příslušných odborech a úřadech města o interakcích mezi změnami v městských strukturách (hustota, funkce, socioekonomické vzorce, ekosystémy) a mobilitou.
- Určit možnosti integrace SUMP 2.0. a dalších politických strategií na místní a regionální úrovni.
- Usilovat o harmonizaci časového harmonogramu SUMP 2.0. a jednotlivých politických a odborných rozhodovacích procesů (např. obecných strategií, odvětvových plánů, voleb atd.).
- Ověřit, zda je nastaveno plánování mobility a dopravy jako sdílená oblast politiky.

Úkoly

- Určit, které místní odvětvové strategie (např. strategie pro jednotlivé způsoby dopravy) a které místní plány z jiných odvětví politiky (např. územní rozvoj, energetika, ekonomický rozvoj, sociální inkluze, zdraví a bezpečnost) jsou významné pro dopravu a mobilitu. Identifikovat i relevantní plány místních dopravců, poskytovatelů služeb a dalších obcí, které se nacházejí v oblasti plánování.
- Přezkoumat, zda cíle těchto plánů podporují cíle udržitelné městské mobility, nebo jsou s nimi v rozporu. Například politika územního plánování, která využívá brownfieldy, je podpůrná, a naopak pokud podporuje rozmach měst, dostává se do konfliktu s principy udržitelné mobility. Ke konfliktu dochází i tehdy, když plán na podporu veřejného zdraví prosazuje fyzickou aktivitu pouze ve formě organizovaných sportů, a opomíjí rozvoj chůze a jízdy na kole pro každodenní účely.
- Zjistit, jaké jsou požadavky na koordinování ve všech relevantních oblastech politiky. Příkladem může být vztah mezi územním plánováním a dopravou – v procesu územního plánování je třeba zohlednit vlivy dopravy, aby došlo k maximálnímu využití udržitelných způsobů dopravy v případě nové výstavby.
- Vazba na zavedené regionální korporace (např. metropolitní organizace), včetně dálkových dopravních koridorů, jako jsou transevropské dopravní sítě TEN-T.
- Zvážit i specifické požadavky strategického posouzení dopadů na životní prostředí.
- Vytvořit společné aktivity ve spolupráci s aktéry z relevantních oblastí politiky. Usilovat o změnu odvětvových politik a praxí a/nebo vytvářet nové mezioborové oblasti aktivit.
- Zajistit pravidelnou komunikaci mezi zainteresovanými správními orgány (i uvnitř těchto orgánů – např. pravidelné schůze odboru plánování dopravy a územního plánování). Uvažujte o zařazení odborníků na územní plánování do vašeho ústředního týmu nebo do řídicí skupiny, přidejte jim jasnou pozici v plánovacím procesu, abyste podpořili jejich plnou angažovanost.
- Usilujte o úplné začlenění SUMP do harmonogramu přípravy a realizace ostatních stávajících politik a strategií.

Kontrolní seznam

- Relevantní politické vazby jsou identifikovány (synergie a konflikty).
- Provedeno posouzení možností v oblasti politické integrace.
- Nastaven dialog s dotčenými aktéry na téma možností integrace.
- Možnosti integrace byly seřazeny podle priorit.
- Město učinilo, jako orgán odpovědný za územní plánování, oficiální závazek, že principy udržitelné mobility budou základní podstatou pro zpracování SUMP.
- Město promyslelo si silné a slabé stránky své současné praxe v plánování s ohledem na přípravu SUMP.

- SUMP se vztahuje i ke strategiím a plánům, které na místní úrovni již existují nebo jsou právě v procesu přípravy. SUMP je strategický dokument. Z toho plyne, že není možné, aby byl vytvářen bez vazby na vyšší strategické dokumenty města. Ba naopak. Musí být tvořen tak, aby se základním strategickým dokumentem města tvořil jeden celek. Musí být v souladu vize, priority, cíle, konkrétní opatření a akční plán. SUMP by měl definovat oblast dopravy a mobility strategie města.
- Podařilo se zapojit i další instituce fungující v oblastech, které úzce souvisejí s mobilitou (např. územní plánování, životní prostředí, zdraví). SUMP v našich městech řeší především dopravu, a to v kontextu automobilové dopravy. Prakticky se neřeší, že by se měla navrhovat opatření, která by chtěla zlepšit naše zdraví, brala na vědomí, že doprava ovlivňuje životní prostředí a téměř se neřeší, jak územní plánování může jak pozitivně, tak negativně ovlivnit dopravu a mobilitu ve městě.
- Došlo ke společné dohodě s okolními řídicími orgány na jednotlivých rolích a odpovědnostech, týkajících se přípravy a realizace SUMP. Minimálně by se mělo jednat o kraj, který výrazně může ovlivnit mobilitu ve městě. Dále je potřeba se spojit s okolními městy a regiony, především s vazbou na podporu veřejné dopravy. Příkladem je spolupráce s kraji na poli podpory cyklistické dopravy.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/2.2.-propojeni-procesu-planovani>
- <https://www.akademimobility.cz/planovani-508>
- <https://www.akademimobility.cz/dokumenty>
- <https://www.akademimobility.cz/smart-city>

Český kontext:

- Strategické posuzování vlivů na životní prostředí (SEA) a SUMP
 - Pravděpodobně nepochopený nástroj. Většina českých SUMP má i zpracovanou SEA, nicméně bere se spíše jako nutné zlo s minimálním dopadem na akční plán. SEA a SUMP se většinou dělají vedle sebe, málo kdy se stane, že by se prolínaly.
 - U malých měst byl problém, že proces SEA byl pro ně finančně náročný a vlastně nevidí důvod, proč by ho měly mít. Doporučuje se, aby se v jejich případě SEA skutečně nerealizovala, neboť se předpokládá, že SUMP je součástí strategického plánu města jako takového.
 - Popis SEA je zde: https://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_koncepci_sea
- Propojení SUMP s politikou sociální inkluze
 - Příklady z Akademie městské mobility – opatření [Osoby se zvláštními potřebami](#).
 - Metropolitní SUMP propojující územní plánování a plánování mobility a logistiky
 - Příklady z Akademie městské mobility – opatření [Logistika a nákladní kola](#)
- Harmonizovaný proces přípravy SUMP a SECAP
 - SECAP se hovoří v kontextu [Paktu primátorů a starostů](#), který i v Česku existuje. Nicméně není zatím žádný důkaz, že by jakékoliv české město SECAP propojilo se SUMP.
- Integrace územního plánování a SUMP
- Obecně o [plánování](#), včetně [územního](#), se ví relativně hodně. Nicméně není zatím žádný důkaz, že by jakékoliv české město principy územního plánování propojilo se SUMP. Možná jen v obecných frázích na začátku dokumentu.

Propojení s dalšími procesy plánování je rovněž popsáno v kapitole 2.4. **Jak zajistit originalitu SUMP 2.0., aby vycházela z místních podmínek?**

Aktivita 2.3. Dohodněte se na časovém harmonogramu a pracovním plánu

Aktivita, které vedou k vytvoření SUMP, jsou částečně závislé jedna na druhé – vzájemnou závislost a provázanost je třeba transponovat do logické posloupnosti, která bude v souladu s místními podmínkami. Při sestavování časového harmonogramu je důležité zohlednit i probíhající politické a jiné aktivity, které mohou mít určitý vliv na proces SUMP, např. plány z jiných oblastí rozvoje města. Vhodné je vypracovat a schválit pracovní plán, který určuje všechny milníky a jasně definuje, který z aktérů, co a kdy dělá. Do časového harmonogramu musí být zahrnuta i implementace. Představujeme proto tři kritéria, na které se v novém SUMP 2.0. nesmí zapomenout, pokud se bude navrhovat časový harmonogram.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Připravit plánovací proces, který bude přesně vyhovovat místním podmínkám a bude vhodným způsobem koordinovat všechny aktivity.
- Usilovat o harmonizaci časového harmonogramu SUMP a ostatních procesů jak odborných, tak politických (např. celkové strategie města, odvětvové plány, volby atd.). Najít časová okna pro koordinaci.
- Jasně definovat a formalizovat roli každého z aktérů, a také jejich zdroje, kterými mohou do procesu plánování přispět.
- Vytvořit podmínky pro spolehlivost a transparentnost procesu.
- Posílit efektivitu plánovacího procesu tak, aby zohledňoval dočasnou provázanost a vzájemnou závislost mezi jednotlivými aktivitami, minimalizoval rizika v časovém harmonogramu a optimalizoval využití zdrojů. Později se zaměříte v rámci podrobného plánování na další dva tři roky, zároveň však připravte hrubý plán na dalších deset let a zohledněte i dlouhodobé projekty, které během těchto deseti let budou teprve zahájeny a mohou pokračovat i dále (např. výstavba tramvajových tratí atd.).

Úkoly - časový harmonogram:

- Zajistit dostatek času pro důkladnou přípravu procesu. Čas potřebný k tomu, aby padlo rozhodnutí o přípravě SUMP, k nastavení pracovních struktur a definování rámce pro plánování se liší město od města. Do značné míry bude záviset na dosavadních zkušenostech města v oblasti strategického plánování, na institucionálních strukturách, politickém kontextu a místní „kultuře plánování“.
- Definovat časový rámec pro přípravu SUMP, včetně analytické fáze, fáze přípravy strategie a plánování opatření. Města obvykle potřebují alespoň jeden rok od oficiálního zahájení procesu SUMP až k jeho schválení. Často ale i víc.
- Důkladná analýza obvykle zabere dva až šest měsíců, pokud je však nutné provést sběr dodatečných údajů, může to být i déle;
- Příprava strategie (včetně vize, záměrů a cílů) obvykle trvá dva až pět měsíců;
- Plánování opatření (od identifikace možných opatření na úplném začátku až po schválený balíček opatření, včetně schváleného financování a přidělených odpovědností, které jsou součástí kompletního SUMP) trvá obvykle tři až pět měsíců. Hodně však záleží na tom, do jakých podrobností jsou navrhovaná opatření řešena;
- Nějaký čas obvykle vyžaduje i schválení SUMP poté, co je jeho příprava u konce. Tento čas se liší v závislosti na politické situaci, může to být pár týdnů, ale i půl roku a víc. Riziko podobných průtahů pomáhá omezit intenzivní zapojení osob s rozhodovací pravomocí do procesu přípravy SUMP.
- Vzít v úvahu i možná problematická období, která budou v obci probíhat (volební období, plánování rozpočtu atd.). Měsíce, které předcházejí volbám, mohou být náročné pro rychlé kroky a rozhodování, což může ovlivnit časový harmonogram procesu.
- Začlenit i „tiché“ pracovní fáze, které pomohou zvýšit flexibilitu plánování a snížit riziko vážnějších následků kvůli delším průtahům. Pamatujte také na čas potřebný pro komunikaci a zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů.
- Vypracovat předběžný časový harmonogram a sdělit ho všem příslušným aktérům, aby měli možnost si vhodně naplánovat své aktivity.

- Během přípravy plánu realizujte opatření, která jsou hodně viditelná, abyste se vyhnuli dojmu, že nejste aktivní. Je to zvláště důležité v případě osob s rozhodovací pravomocí.
- Vypracovat předběžný časový rámec pro implementaci opatření, který bude podrobně rozpracován ve fázi plánování opatření.
- V rámci podrobného plánování se zaměřte na další dva tři roky, zároveň však připravte hrubý plán na dalších deset let a zohledněte i dlouhodobé projekty, které během těchto deseti let budou teprve zahájeny a mohou pokračovat i déle (např. výstavba tramvajových tratí atd.).
- Některá města dávají přednost časovému rámci v podobě důležitých milníků a neudávají přesné časové rámce (např. otevření nové autobusové linky a opatření realizovaná předtím a potom). Tento přístup pomáhá zůstat realistickým a veřejnosti usnadňuje sledování průběhu plánu.

Úkoly - pracovní plán

- Posílit politický mandát pro přípravu SUMP. Usilujte o to, aby orgány s rozhodovací pravomocí souhlasily s tím, že principy udržitelnosti budou jádrem celého procesu SUMP. To znamená zaměřit se především na environmentální a sociální přínosy mobility, nikoli na plynulejší provoz motorové dopravy.
- Navrhnout pracovní plán pro proces SUMP, který bude určovat jednotlivé milníky procesu. Zachovejte určitou flexibilitu, která umožní pracovní plán v průběhu procesu upravovat.
- Vypracovat metody, které umožní překonat překážky a naplno využít všechny hnací síly (podle výsledků sebehodnocení z Aktiviny 1.1).
- Dohodnout se se subjekty odpovědnými za úkoly plánování (a také v rámci vaší vlastní organizace) na postupech a úkolech v oblasti managementu.
- Posoudit rizika a plánovat pro případ nepředvídatelných událostí.
- Monitorovat pokrok, podporovat implementaci pracovního plánu a adaptovat se na změny.
- Můžete dát přednost časovému rámci v podobě důležitých milníků a neudávat přesné časové rámce (např. otevření nové autobusové linky a opatření realizovaná předtím a potom). Tento přístup pomáhá zůstat realistickým a veřejnosti usnadňuje sledování průběhu plánu.

Kontrolní seznam

- Byl vytvořen realistický pracovní plán pro proces SUMP. Je třeba připomenout, že SUMP je proces neboli není ukončen tím, že zpracovatel odevzdá dílo. To je začátek.
- Byl potvrzen politický mandát pro přípravu SUMP.
- Byla navržena strategie pro řízení rizik a pro řízení kvality.
- Byl vypracován a politicky schválen časový harmonogram procesu a pracovní plán.
- Pro plánovací proces byl navržen interní plán práce včetně jednotlivých kroků, návrhu odpovědností a milníků. Většinou je tento bod spojen se zpracovatelem plánu. Dle smlouvy se stanovuje odpovědnost a jednotlivé milníky. To je jen ale část pravdy. Už v této chvíli je třeba si stanovit odpovědnost a jednotlivé milníky, které se týkají samotného úřadu, politiků a dalších partnerů. Vždyť celý plán míří k akčnímu plánu, a to jsou právě rozhodující odpovědnost, finance a jednotlivé milníky ze strany města
- Město prozkoumalo, jak lze sladit časový rámec přípravy SUMP s přípravou a realizací dalších stávajících strategií a politik města (např. s územním plánem).
- Město si stanovilo časový rámec pro přípravu a realizaci SUMP? Je třeba připomenout, že SUMP je proces neboli není ukončen tím, že zpracovatel odevzdá dílo. To je totiž začátek.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

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

Aktivita 2.4: Uvažujte o externí pomoci

Většina místních úřadů se bude potýkat s tím, že určité aktivity nutné pro vedení procesu plánování udržitelné městské mobility přesahují kapacity úřadu. Cílem je v případě potřeby je pokrýt pomocí externích odborníků, a současně rozvíjet odbornost v oblasti SUMP uvnitř vlastní instituce. Nemusí ale platit rovnice, že externí firma je ta, která nám zpracuje SUMP 2.0. Není to pravda. Jelikož SUMP 2.0. počítá s implementační fází, pak hlavním koordinátorem procesu SUMP 2.0. nemůže být firma, ale město. Pokud se komunikuje s veřejností, tak hlavní roli má opět město, nikoliv odborná firma.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Splnit krátkodobé požadavky na potřebné dovednosti a budovat kapacity uvnitř vlastní instituce a v širší odborné komunitě.
- Posílit efektivitu plánovacího procesu tak, aby co nejlépe využíval dostupné zdroje.

Úkoly

- Na základě vaší strategie pro řešení chybějících dovedností (viz Aktivita 1.1) rozhodněte, pro které úkoly budete potřebovat pomoc externistů v případě, že není možné zajistit vlastní kapacity (například přijmout nové zaměstnance).
- Uvažujte o externí pomoci pro ty úkoly, u kterých by nedostatek kapacit ve vaší organizaci, případně snaha zajistit jejich pokrytí uvnitř firmy, způsobil snižování kvality nebo značné prodloužení procesu.
- Rozhodněte, zda mohou být úkoly zadávány v rámci balíčků (některé úkoly jsou spolu provázané, např. zapojení veřejnosti a komunikace), nebo vyžadují specifické dovednosti a je nutné je zadávat samostatně (např. sběr dat, nebo ještě specifičtější průzkum v domácnostech nebo analýza kvality cyklistické infrastruktury).
- Na vybrané úkoly vypisujte tendery a uzavírejte smlouvy. Zadávané úkoly popisujte co nejpresněji, včetně časových údajů a konkrétních výstupů. Pro výběr z nabídek používejte vhodná kritéria, která jste specifikovali v zadávacích podmínkách. Kromě ceny byste měli do značné míry zohlednit i obsahová kritéria (např. kvalitu popisovaného konceptu nebo metody, odbornost atd.). Zkušenosti ukázaly, že kvalita se vyplatí – nerealisticky nízké ceny obvykle vedou k méně kvalitním výsledkům nebo dodatečným nákladům.
- Pokud delegujete na konzultanta i aktivity v oblasti řízení projektu, zajistěte, aby celkové koordinování projektu zůstalo na vašem orgánu pro plánování. U všech delegovaných úkolů vždy počítejte s dostatečným časem a dostatečnými zdroji pro řízení kvality ve vaší organizaci. Do zadávacích podmínek zařaďte i aktivity nutné pro budování kapacit, což vašemu personálu umožní získat příslušné kompetence pro příští proces plánování.

Kontrolní seznam

- Bylo rozhodnuto, které úkoly vyžadují pomoc externích odborníků.
- Byly vyhlášeny tendery na služby a byl vybrán vhodný dodavatel, který je obeznámen s konceptem SUMP.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/2.4.-moznost-externi-pomoci>
- Na odkaze je také zveřejněna tabulka: Příklady úkolů, které mohou vyžadovat externí pomoc

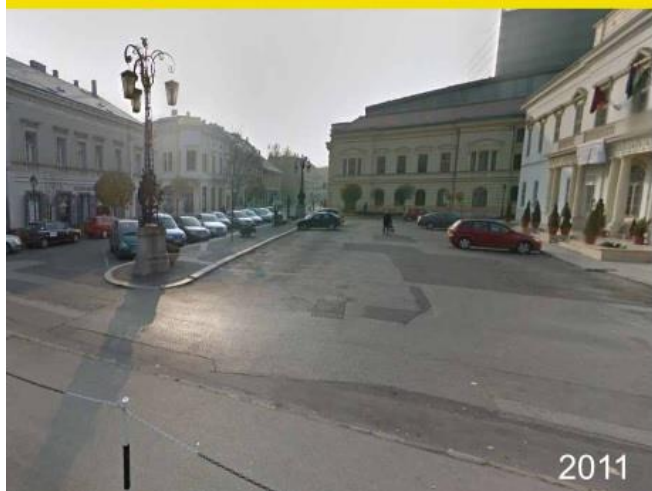
Tři doporučení + bonus:

- Uvažujte o externí pomoci pro ty úkoly, u kterých by nedostatek kapacit ve vaší organizaci způsobil snižování kvality nebo značné prodloužení procesu.
- Rozhodněte, zda mohou být úkoly zadávány v rámci balíčků (některé úkoly jsou spolu provázané, např. zapojení veřejnosti a komunikace), nebo vyžadují specifické dovednosti a je nutné je zadávat samostatně (např. sběr dat, nebo ještě specifičtější průzkum v domácnostech nebo analýza kvality cyklistické infrastruktury).

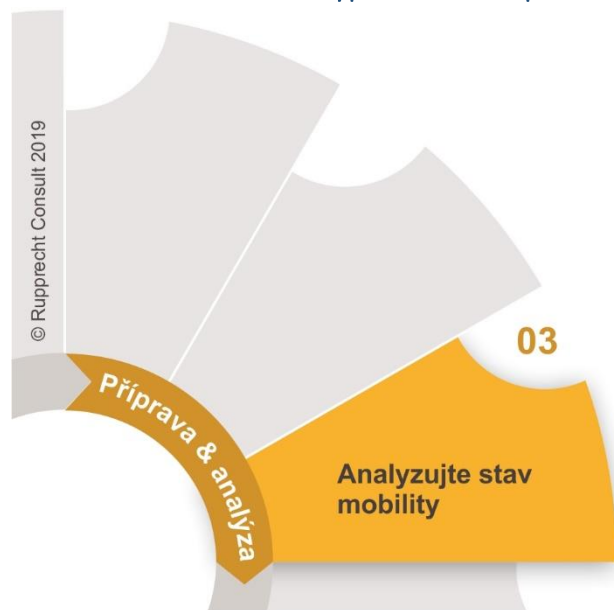
- Pokud delegujete na konzultanta i aktivity v oblasti řízení projektu, zajistěte, aby celkové koordinování projektu zůstalo na vašem orgánu pro plánování. U všech delegovaných úkolů vždy počítejte s dostatečným časem a dostatečnými zdroji pro řízení kvality ve vaší organizaci. Do zadávacích podmínek zařaďte i aktivity nutné pro budování kapacit, což vašemu personálu umožní získat příslušné kompetence pro příští proces plánování.
- BONUS - Celý SUMP si město může vypracovat samo, čímž ušetří hodně financí. Jen je potřeba zvážit, co zadá externě.

Měníme naše města

chytře, moderně a pohodově nejen pro auta, ale hlavně pro lidi



2.5.3 Krok 3 – Nechte si vypracovat komplexní analýzu



KROK 3: Analyzujte stav mobility

- 3.1 Identifikujte informační zdroje a spolupracujte s vlastníky dat
- 3.2 Analyzujte problémy a příležitosti (všechny způsoby dopravy)

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/3-analzy>

Aktivita 3.1. Identifikujte informační zdroje a spolupracujte s vlastníky dat

Dřív, než začnete rozhodovat o budoucí politice, musíte znát současné problémy, a v oblasti dopravy a mobility bývají potřebné informace často roztržštěné a neúplné. Pro kvalitní analýzu musíte nejprve zjistit, jaká data budete potřebovat, jaké informace máte k dispozici a co vám zatím chybí. Řádnou analýzu nemusí vzdávat ani města, která mají jen omezené nebo vůbec žádné údaje k dispozici, pro ně jde o příležitost, jak v rámci procesu SUMP 2.0. zlepšit úroveň sběru dat. Pro většinu měst však představuje největší problém to, že dostupná data nejsou časově ani prostorově sladěná a nacházejí se u různých vlastníků dat nebo v systémech úložišť. Problém pak může nastat v přístupu k datům, obvykle kvůli neochotě komerčních operátorů, jejich požadavkům na vyšší cenu nebo na obchodní tajemství. Tyto potíže lze překonat díky důsledné komunikaci s vlastníky dat, vzájemnému sdílení dat a datovému auditu. Na základě zkušeností lze konstatovat, že včasné zapojení vlastníků dat (interních i externích) a jasné dohody přispívají k ochotnější spolupráci.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Identifikovat potřeby města v oblasti dat, především z hlediska politických priorit a možných cílů. Získat přehled o dostupných datech, jejich kvalitě a míře dostupnosti.
- Najít mezery v dostupných datech a dalších informacích o mobilitě, které potřebujete pro vaši analýzu.
- Ve spolupráci s interními a externími organizacemi doplnit soubor dat a ideálně nastavit dlouhodobou spolupráci za účelem poskytování nutných dat i v budoucích letech.
- Kombinací dat dostupných ve vaší vlastní organizaci, z jiných organizací a v případě potřeby doplněných o sběr nových dat připravit soubor informací k městské mobilitě a dalším souvisejícím oblastem, který umožní provést analýzu současného stavu.

Úkoly

- Provést datový audit. Získejte představu o tom, jaká data potřebujete, jaké zdroje a data máte k dispozici pro váš PUMM, proveďte posouzení jejich kvality a dostupnosti.
- Získat dostupná data, syntetizovat jejich obsah a zjistit, která z potřebných dat chybí (pro řešení hlavních problémů v oblasti mobility). Vyberte vhodná data popisující stav dopravy a mobility ve vašem městě se zaměřením na obecné cíle udržitelné městské mobility (viz první Milník) a politické priority, které vedly k rozhodnutí vypracovat vlastní PUMM. Pokud například je jednou z politických priorit zvýšit bezpečnost

dopravního provozu, pak potřebujete údaje o nehodovosti. Měli byste mít data, která poskytují informace o:

- Všech způsobech dopravy, které jsou využívány ve vašem městě, včetně nákladní, a o míře integrace jednotlivých způsobů dopravy (multimodalitě);
- Všech aspektech udržitelné mobility, které jsou důležité pro vaše město (např. znečištění ovzduší, hluk z dopravy, bezpečnost dopravy, životaschopnost veřejného prostoru, míra spravedlnosti v dostupnosti služeb, zaměstnanost nebo vzdělávání).
- Jít nad rámec pouhého popisu současného stavu a snažit se porozumět všem zásadním důvodům. Například proč většina lidí stále jezdí do centra města autem a parkuje tam, ačkoliv je ve městě dobře dostupný systém Park&Ride? Snažte se získat data, která by mohla vysvětlit motivaci k těm vzorcům chování, které v oblasti mobility chcete ovlivnit, např. zařaďte do průzkumů mobility i kvalitativní otázky týkající se chování obyvatel. Tyto informace vám později pomohou v přesnějším výběru efektivních opatření.
- Diskutovat s veřejností a zainteresovanými subjekty o tom, které problémy a otázky by váš SUMP měl řešit. Tak se stanou součástí procesu, budou si vědomi toho, že i jejich hlas se počítá. Jejich kolektivní dojem může být cenným zdrojem informací, který pomůže vyplnit mezery v dostupných datech.
- Zajistit sdílení dat s externími vlastníky dat, která jsou nutná pro vaši analýzu. Respektujte důvěrnost dat (v souladu s evropskou a národní legislativou), anonymizujte osobní údaje a zacházejte s daty obezřetně, abyste se vyhnuli problémům při spolupráci (uvažujte o bezpečnostní strategii pro váš data management). Poskytněte jasné vysvětlení, proč příslušná data potřebujete, jak je budete využívat a jaké budou z toho plynoucí přínosy. Společně s partnery se dohodněte na procesu sběru a sdílení dat, aby se všichni mohli spolehnout na jediný soubor informací (např. bezpečnou platformu pro sdílení dat).
- Vyplnit zbývající mezery v důležitých datech. K tomu je nutné prověřit dostupnost výchozích hodnot, například těch, které jsou poskytovány na národní úrovni. Další možností je shromáždit dodatečná data, která nejsou dostupná od interních ani externích vlastníků dat. Sběr dat lze provést několika způsoby. Například trendy ve vývoji počtu chodců lze stanovit pomocí ručního sčítání, prováděného jednou ročně v klíčových lokalitách města, s využitím sčítačů nebo průzkumů v domácnostech. Zvolená metoda závisí většinou na dostupných zdrojích, velikosti města a míře požadované spolehlivosti. Obecně rozlišujeme například následující typy dat:
 - Kvantitativní data z automatických měření (např. sčítače, infračervené a jiné senzory, kamery, satelity atd.) nebo z GPS (např. sledování vozidel, lokace mobilních telefonů sbírané přes aplikace nebo mobilní operátory);
 - Kvantitativní a kvalitativní data z průzkumů (v domácnostech, na ulici, ve vozidlech) nebo z pozorování v ulicích (např. ruční sčítání dopravy, inventarizace obsazenosti prostoru na okrajích vozovky);
 - Kvalitativní data z rozhovorů nebo skupinových diskuzí;
 - Kvalitativní data z blogů, sociálních sítí;
 - Modelování dat pro vyplnění mezer v potřebných datech.

Kontrolní seznam

- Byla určena potřebná data, především s ohledem na politické priority a možné cíle.
- Bylo zjištěno, která data jsou k dispozici, včetně kontroly kvality.
- Bylo zjištěno, která data chybějí a jaké další zdroje dat jsou k dispozici.
- Byla ustavena bezpečná správa dat.
- Byla uzavřena dohoda s externími vlastníky dat o sdílení potřebných dat.
- Pokud je to nutné, byla shromážděna dodatečná potřebná data.

Dodatek

- Analýza stavu mobility ve městě je důležitým milníkem, který poskytuje informace nutné pro racionální a transparentní proces přípravy strategie. ALE! Pokud se podíváme na zadávací podmínky téměř všech

stávajících SUMP 1.0., pak jsou si podobná jako vejce, vejci. Naprosto se ztratila originalita města. Zapomnělo se na to, že ještě před zahájením analýzy problémů a příležitostí v oblasti městské mobility a před zapojením obyvatel do analýzy je třeba identifikovat zdroje informací a dat a navázat spolupráci s vlastníky dat. Jde o to, aby analýza i sběr dat byly cílené a zaměřily se na všechny způsoby dopravy, na důležité cíle a trendy, které město chce řešit. Přitom ALE platí, že každé město může mít trochu jiné priority a proto možná bude potřebovat jiná data.

- Města nemusí ovšem za všechna platit. Je třeba nezapomenout, že je možné spolupracovat s vlastníky dat. Mnoho dat již existuje a město je tedy nemusí platit dvakrát. Jen si je vyžádá, případně zaplatí nějaký poplatek. Příkladem mohou být [výsledky prvního celostátního průzkumu dopravního chování u nás](#), které byly zveřejněné dne 7. 4. 2020.
- A také se město může opřít o šetření, které je postavené na získání dat a informací ze strany veřejnosti. Prostě město si [nemusí celou analýzu zadávat u externí firmy](#), stačí jen některá data. Záleží jen na městě, do jaké hloubky chce jít a která data již má.
- A jen takový malý průzkum. Které město, které má již SUMP si třeba v rámci analýzy změřilo kvalitu veřejného prostoru? Námětů mohou města najít více.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/3.1.-identifikace-dat>
- <https://www.akademimobility.cz/fakta--cisla>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 3.2: Proved'te analýzu problémů a příležitostí (u všech způsobů dopravy)

Kvalitní a důkladná analýza stavu mobility je zásadní pro definování vhodných strategií, a současně poskytuje výchozí bod pro měření budoucího pokroku. Analýza by měla být maximálně komplexní, ale zároveň, především s ohledem na dostupné zdroje, dobře zvládnutelná. Ačkoliv řádná analýza všech dopravních sítí, všech způsobů dopravy a všech klíčových aspektů udržitelné městské mobility je pro SUMP 2.0. nezbytná, neměli byste věnovat nadbytek času a energie analyzování všech dostupných údajů, tedy i těch, které jsou pro řešení hlavních problémů ve vašem městě nepodstatné. Tam, kde je to možné, by proces plánování měl vycházet ze stávajících plánů a strategií.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Provést revizi současné situace a důležitých vývojových trendů v oblasti dopravy a mobility na celém území funkčního městského regionu. Revize vychází z údajů a příslušných plánovacích dokumentů pro osobní mobilitu i nákladní dopravu.
- Připravit seznam problémů a příležitostí, které se týkají městské mobility (např. dosažitelnost služeb, míra znečištění, sociální nerovnost, bezpečnost silničního provozu, ochrana klimatu, vzorce využití půdy, odolnost dopravních sítí).
- Identifikovat klíčové problémy, na jejichž řešení bude váš SUMP 2.0. zaměřen, a seřadit je podle priorit.

Úkoly

- Provéřte veškeré materiály, které se vztahují k plánování městské dopravy a mohou být využity pro analýzu současného stavu, aktuálních problémů a strategií. Jedná se například o odvětvové strategie a plány pro mobilitu (např. pro pěší a cyklistickou dopravu, veřejnou nebo silniční dopravu, parkování či nákladní dopravu), ale také plány a dokumenty z dalších dotčených oblastí politiky města (např. územní plánování, energie, životní prostředí, ekonomický rozvoj, sociální inkluze, veřejné zdraví a bezpečnost), stejně jako materiály od místních dopravců či od ostatních obcí. (Vychází z Aktiviny 2.2 ve vaší analýze plánovacích dokumentů).
- Zkontrolujte rozpočet města: kolik bylo investováno do jednotlivých způsobů dopravy, do opatření, která řeší různé aspekty udržitelnosti? Je to v souladu s prioritami města, nebo jsou zde jisté rozpory?

- Proveďte analýzu dat, která jste získali v rámci Aktiviny 3.1. Používejte i metody prostorové analýzy, např. mapování dopravních nehod, úrovně znečištění ovzduší a hlukového znečištění, oblastí vzdálených od jakýchkoliv parků, oblastí nedosažitelných prostřednictvím služeb veřejné dopravy nebo mezer v síti cyklostezek či stezek pro pěší. Na základě dostupných informací a odborných posudků předběžně identifikujte hlavní problémy a strategie.
- Společně s veřejností a nejdůležitějšími zainteresovanými subjekty připravte základní analýzu s cílem najít hlavní problémy, které by měl váš SUMP pomoci řešit, a seřadte je podle priorit. Pokud je to možné, pokuste se současný stav mobility a dopravy kvantifikovat a výsledky vizualizovat na mapách. Váš výchozí stav by měl popisovat současný stav, trendy a problémové oblasti pro:
 - Všechny způsoby dopravy užívané ve vašem městě, včetně nákladní; a také míru integrace jednotlivých způsobů dopravy (multimodalita);
 - Všechny zásadní aspekty udržitelné mobility, významné pro vaše město (např. znečištění ovzduší, hluk z dopravy, obyvatelnost veřejných prostor, spravedlivě dostupné služby, zaměstnanost a vzdělání).
- Do analýzy problémů a příležitostí zapojte i místní obyvatelstvo (např. nabídněte internetové mapy, v nichž lidé mohou označit oblasti, které jsou buď pozitivní, nebo negativní ve vztahu k určitému způsobu dopravy).
- Proveďte posouzení aspektů sociální exkluze v rámci dopravní politiky. To znamená zohlednit potřeby celé komunity, včetně zranitelných osob, tedy dětí, osob se sníženou pohyblivostí, seniorů, nízkopříjmových domácností, menšin atd. Pominout nelze ani genderové aspekty, tedy rovné příležitosti pro muže a ženy. Důležité otázky:
 - Zajišťuje dopravní systém spravedlivým způsobem a pro všechny cenovou dostupnost a dosažitelnost lokalit i služeb?
 - Slouží opatření v oblasti dopravy k tomu, aby usnadnila cestu k zaměstnanosti a podpořila rozvoj inkluzivního trhu práce?

Kontrolní seznam

- Problémy a příležitosti byly prodiskutovány s veřejností a zainteresovanými subjekty a byla provedena jejich analýza.
- Revize a analýza problémů byly dokončeny. Byl popsán současný stav, pokud jde o všechny způsoby dopravy a hlavní aspekty udržitelné městské mobility.
- Byla stanovena výchozí situace, vůči které bude poměřován budoucí progres.
- Klíčové příležitosti a problémy, kterými by se měl zabývat váš PUMM, byly seřazeny podle priorit města.

Dodatek:

Řešila vaše analýza i tyto okruhy otázek? Kdo za analýzou stojí? Zkontrolovali jste rozpočet města: kolik bylo investováno do jednotlivých způsobů dopravy, do opatření, která řeší různé aspekty udržitelnosti? Je to v souladu s prioritami města, nebo jsou zde jisté rozpory? Analýzu připravila z 99,9% externí firma, nebo základní analýza byla připravena společně s veřejností a nejdůležitějšími zainteresovanými subjekty s cílem najít hlavní problémy, které by měl váš SUMP pomoci řešit? Jsou problémy seřazené podle priorit?

Výše dlouhodobých investic do cyklistické infrastruktury je lakmusovým papírkem toho, jak důležitý je pro město rozvoj cyklistiky. Program Spojených národů na ochranu životního prostředí doporučuje vyhradit na rozvoj bezmotorové dopravy alespoň 20 % celkového rozpočtu na dopravu. „*Neříkejte mi, jaké jsou vaše priority. Ukažte mi, kde utrácíte vaše finance, a já vám hned řeknu, jaké jsou.*“ (James W. Frick)

1. Diagnostikovali jste hlavní problémy související s městskou dopravou a mobilitou? Otázka ale může být také postavena jinak. Co považujete za hlavní problémy? V českých zemích je nejčastěji problém spojen s otázkou nedostatku parkovacích míst, ale to není přeci hlavní problém SUMP. Proto je nutné si nově definovat, které problémy považuje širší veřejnost za urgentní? Je tedy potřeba znát problémy, které determinují veřejné mínění (a možností, jak je ovlivnit), musí se zajistit přístup k těm veřejným činitelům, kteří mohou budovat veřejnou podporu; nacházejí se především v takových veřejnoprávních subjektech, které díky svým schopnostem, kompetencím a postupům mohou proniknout do problémového proudu

a mají povědomí o tom, co stakeholderi a občané města považují za problém i za možné řešení. Prostřednictvím evropského projektu Partnerství pro městskou mobilitu byly dále definované čtyři okruhy hlavních problémů, které je třeba nově řešit v SUMP. Ostatně jedná se o balíčky opatření, které jsou popsány v dalším kroci. Jedná se o tyto balíčky:

- a. Aktivní mobilita, veřejný prostor, čistá vozidla. V rámci balíčku opatření se řeší i automobilová doprava jak v klidu, tak v pohybu, neboť i ji je nutné řešit v rámci veřejného prostoru. Revoluční je jen to, že se daná problematika řeší z pohledu prioritních opatření SUMP, kterým by mohla být aktivní mobilita. Ostatně pokud chce město řešit hlavně parkovací politiku, či silniční síť, tak na to je vhodný generel dopravy, či dopravní studie.
 - b. Veřejná doprava
 - c. Inteligentní dopravní systémy, chytré technologie, mobilita jako služba.
 - d. Governance (v tomto kontextu spolupráce s firmami na jak na opatřeních městské logistiky, tak i firemní plány mobility, mobility management).
 - e. Dále je třeba rozlišovat mezi problémy, které je schopno vyřešit samo, a které mohou realizovat jen externí subjekty.
2. Vybrali jste vhodné indikátory, které pomohou popsat stav mobility v oblasti plánovaného SUMP, a současně reflektují cíle plánu? Město má k dispozici celou řadu indikátorů, které si může vybrat z různých metodik. Přitom ale platí, že město by se mělo vybrat jen ty indikátory, které souvisí s opatřeními, které bude řešit. Ty je pak potřeba dlouhodobě měřit. S indikátory se pak také lépe budou stanovovat vize a cíle. Stanovení indikátorů nám pak také pomůže upřesnit si, jaká data z analýzy potřebujeme. Často se totiž stává, že vlastně se ani neví, k čemu jsou data dobrá a ani nemají návaznost na návrhovou část.
 3. Posoudili jste dostupnost a kvalitu existujících údajů, které budou důležité například pro přípravu jednotlivých scénářů? Rozdíl mezi českými a např. německými městy je v tom, že v Německu existuje dlouhá tradice sběru dat. V českých se až na výjimky tvoří prvotní data. Ta by měla být následující:
 - a. Spokojenost kvality života
 - b. Data související se zdravotním stavem obyvatel
 - c. Vzorce dopravního chování
 - d. Demografie
 - e. Hybnost
 - f. Sčítání dopravy
 - g. Infrastruktura a vozový park
 - h. Údaje k parkování
 4. Provedli jste analýzu problémů v oblasti dopravy a mobility, a to pro všechny způsoby dopravy? Jedná se o klasickou otázku našich analýz. Stále platí, že je třeba udělat analýzu pro automobilovou, veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu.
 5. Provedli jste analýzu dostupnosti služeb, pracovišť a vzdělávacích zařízení? Pro česká města ideální otázka. Není třeba provádět takovou analýzu. Vždyť drtivá českých měst jsou města krátkých vzdáleností, kdy pro obyvatele města jsou veškeré služby, pracoviště a vzdělávací zařízení jsou do 5 km, neboli ideální vzdálenost pro rozvoj aktivní mobility.
 6. Provedli jste analýzu doby jízdy pro všechny druhy dopravy (nakolik je spolehlivá, přetížení dopravní sítě)? Zajímavá otázka. V českých SUMP se prakticky neřeší a přitom se jedná o dobrý indikátor, který může např. ukázat, jak rychlá cyklistická doprava může být, případně ukázat, jak se např. zrychlí automobilová doprava na hlavních tazích.
 7. Provedli jste analýzu bezpečnosti, včetně toho, jak jsou subjektivně vnímány? Ideální je, aby město mělo svou strategii bezpečnosti, jako např. město Otrokovice. Bezpečnost silničního provozu je obecně postavena na třech pilířích – lidský činitel, vozidlo, infrastruktura, což i v SUMP zůstává. Nicméně bezpečnost musí být v kontextu SUMP řešena právě z pohledu řešení mobility. Je třeba spojit zvyšování bezpečnosti s možnými změnami v celkově dělbě přepravní práce, které chceme ovlivnit právě SUMP. Je třeba aplikovat švédskou vizi - <http://www.dobramesta.cz/aktuality/436/je-na-case-posunout-hranice-vize-nula-mysli-si-to-partneri-z-oblasti-udrzitelne-mobility-ve-svedsku>.
 8. Provedli jste analýzu kvality ovzduší a hlukového znečištění, včetně identifikace nejvíce znečištěných lokalit? Jedná se o přirozenou součást stávajících SUMP. Problém je pak v návrhové části. Jako by

se nevědělo, jak s výsledky pracovat, jaké měřitelné cíle si stanovit. Takže je třeba především toto opatření spojit s návrhovou částí.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/3.2.-analiza-problemu-a-prilezitosti>
- <https://www.akademimobility.cz/fakta--cisla>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>



Žijeme v době přebytku informací a nedostatku mozků.

Pavel Kosorin

2.6 Fáze 2 - Strategická část



Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/faze-2-vypracovani-strategie>

2.6.1 Krok 4 - Vypracujte scénáře a společně proveďte jejich posouzení

Na základě analýzy problémů a příležitostí byste měli připravit různé scénáře pro budoucnost a prodiskutovat je s veřejností a zainteresovanými subjekty. Díky těmto scénářům by všichni měli lépe pochopit, jak by mohla vypadat budoucnost mobility ve vaší obci. Tímto způsobem mohou sloužit jako zdroj informací a inspirace pro následnou přípravu vaší vize.



KROK 4: Společné sestavení a posouzení scénářů

- 4.1 Vypracujte scénáře a společně proveďte jejich posouzení
- 4.2 Diskutujte o scénářích s veřejností i zainteresovanými subjekty

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/4-scenare-a-jejich-posouzeni>

Aktivita 4.1. Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj

Důležitá poznámka úvodem. Města, která neplánují žádné velké stavby, nebo jsou menšího rozsahu, tak nemusí si zpracovávat scénáře. Scénáře pomáhají lépe pochopit pravděpodobné dopady externích faktorů, ovlivňujících městskou mobilitu (např. klimatické změny, informační technologie, finance nebo bezpečnost), v kombinaci s alternativními metodami, jak na ně reagovat. Scénáře znázorňují různé možnosti budoucího vývoje, vzájemně odlišné, a tím umožňují nezávisle posoudit možné důsledky současných trendů, společenských a lokálních změn i odlišných politických strategií. Zkoumání dopadů odlišných scénářů budoucího vývoje posiluje faktickou základnu pro strategické rozhodování, poskytuje nutné informace a inspiraci pro přípravu vize a cílů (viz Krok 5) a pomáhá stanovit reálné cíle a úkoly pro strategické indikátory (viz Krok 6).

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Poznat a pochopit rizika a příležitosti, které souvisejí se současnými trendy a možnými změnami podmínek.
- Vypracovat různé scénáře, které budou informovat o pravděpodobných dopadech odlišných strategicko-politických směrů vývoje.
- Vytvořit faktickou základnu pro následnou přípravu vize, cílů a úkolů.

Úkoly

- Prozkoumat možné směry budoucího vývoje nejdůležitějších externích faktorů, které mají vliv na městskou mobilitu (tj. faktorů, které město a jeho zastupitelé nemají pod kontrolou, tedy demografický vývoj, ceny benzínu, klimatická krize, změny v technologickém vývoji nebo míra politické podpory pro udržitelnou mobilitu). Zohledněte současné trendy a pravděpodobné změny, které vyplývají z nejnovějších odborných studií. Analyzujte trendy v typických průkopnických městech (např. San Francisco) a promyslete, jak by vypadala situace ve vašem městě, pokud byste např. měli k dispozici stejné digitální inovace v oblasti mobility jako tato města. Kromě toho uvažujte i o méně pravděpodobných, ale o to závažnějších a rušivějších změnách, které by silně ovlivnily mobilitu ve vašem městě.
- Provést analýzu dopadů budoucích externích podmínek na váš místní dopravní systém, tj. dopadů globálních i vnitrostátních změn (např. nové technologie, umožňující systém MaaS – Mobilita jako služba, automatizovaná vozidla, volně sdílená mobilita), ale i lokálních trendů (intenzivní nárůst či pokles počtu obyvatel, ovlivňující rozpočet i rozvoj města). Zhodnoťte, jaká omezení a jaké příležitosti by tyto změny znamenaly pro vaše město. Otevírají před vámi nové možnosti, nebo naopak znesnadňují realizaci některých strategií udržitelného rozvoje?
 - Scénář předpokládající „běžnou situaci“, který popisuje vývoj, jenž by nastal v případě pokračování současného směřování politiky města a realizace jen těch opatření, která již byla naplánována.
 - Alternativní scénáře, popisující předpokládané směry vývoje, které vyplývají z různých strategicko-politických priorit (např. priorita veřejné dopravy vs. priorita aktivní mobility vs. priorita elektromobility). Tyto scénáře ukazují, jaké přínosy získáme při různém směřování udržitelné politiky. To vám pomůže lépe definovat, na co je třeba klást důraz. Do těchto scénářů doporučujeme zařadit opravdu jen směřování udržitelné politiky, protože srovnání s méně udržitelným scénářem vývoje již umožňuje scénář popisující „běžnou situaci“.
- Vypracovat několik scénářů, které popisují různé politické priority města a jejich dopady na strategické úrovni. Každé město by mělo vypracovat nejméně tři scénáře:
- Využít vhodné metody pro přípravu a vypracování scénářů, např. modelování, čistě kvalitativní analýzu (vycházející z odborného posudku nebo z minulých výsledků politických strategií ve vašem městě či v podobném městském prostředí), případně kombinace obojího. V případě modelování jsou v této fázi doporučeny strategické modely plánování a sketch planning models, protože jsou levné, rychle proveditelné a lze je používat interaktivně. Použití detailních dopravních modelů bývá v této fázi vhodné jen tehdy, pokud jsou k dispozici hned a bez dodatečných vysokých nákladů.

- Posoudit, jak na sobě vzájemně závisí vývoj v různých odvětvích: doprava, využití půdy, životní prostředí, hospodářství atd. Najít synergie na strategické úrovni, najít potenciál pro integraci a negativní dopady trendů v jednotlivých odvětvích.
- Posoudit, nakolik jsou scénáře citlivé vůči významným externím faktorům, a zohlednit přitom vaše předchozí analýzy těchto faktorů (významně může pomoci, když vyhledáte konkrétně ty okolnosti, za kterých věci nefungují tak, jak by měly, které vedou ke zhoršení situace; zjistíte tak možná rizika a omezení). Takové posouzení vám pomůže být připraveni na možné změny a jejich dopady, a také poznat, které scénáře dokážou lépe odolat budoucímu vývoji; rovněž pomůže ukázat rizika a limity současného stavu (scénář „běžné situace“) a vysvětlit, proč budoucnost vyžaduje některé změny, a to i v případě, že většina veřejnosti je se současným stavem spokojená.
- Do přípravy scénářů zapojte i zainteresované subjekty, např. do diskuse o tom, kolik scénářů město potřebuje a jaké by měly být. Podpořte tak jejich angažovanost v procesu a případný souhlas s procesem přípravy vize (viz také Aktivita 4.2).

Kontrolní seznam

- Byly prozkoumány dopady možných změn v externích faktorech.
- Byly popsány různé scénáře budoucího vývoje, včetně „běžné situace“.
- Byly použity vhodné metody, usnadňující přípravu a posouzení jednotlivých scénářů.
- Byla posouzena citlivost jednotlivých scénářů vůči měnícím se podmínkám a okolnostem.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademiamobility.cz/4.1.-scenare>

Dodatek: Co je to „scénář“?

- Scénář popisuje konkrétní soubor budoucích vývojových trendů, které jsou důležité pro oblast městské mobility, včetně pravděpodobných dopadů externích faktorů (jako jsou demografické a ekonomické podmínky) nebo strategicko-politických priorit (např. silný důraz na aktivní mobilitu nebo na elektromobilitu). Je třeba říci, že někteří odborníci v plánování používají scénáře v procesu plánování až později, ve smyslu opatření nebo politických scénářů. Tento aspekt, kdy dochází k posouzení různých kombinací opatření s cílem najít nejlepší způsob, jak dosáhnout stanovených cílů, se v tomto dokumentu nazývá posouzení balíčku opatření (viz Aktivita 7.2). Další informace k tomuto tématu viz odkaz⁴².

Zajímavost.

Na webu Akademie městské mobility jsou pro každou aktivitu uvedeny příklady dobré praxe z evropské metodiky SUMP 2.0.⁴³ V příkladě aktivity 4.1. je ale udělena výjimka a příklady dobré praxe je zveřejněn i v této metodice. Týká se německého města Lipsko na téma: Příprava scénáře s podporou dopravního modelování. Lipsko připravilo v rámci vědeckého a otevřeného procesu hned šest scénářů pro různé vývojové směry:

- Pokračování současné strategie pro mobilitu
- Pokračování současné strategie pro mobilitu s neměnnými poplatky za jízdné
- Udržitelný scénář
- **Scénář pro cyklistické město**
- Scénář pro prioritní veřejnou dopravu
- Komunitní scénář

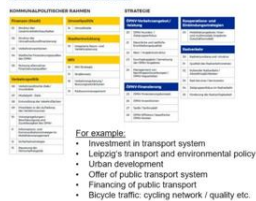
Scénáře byly posouzeny podle různých kritérií (atraktivita pro uživatele, ekologické výhody, ekonomické výhody, systémové výhody), bylo provedeno kvalitativní hodnocení. **Z evaluace vyšel nejlépe cyklistický scénář, na druhém místě scénář udržitelný a na třetím scénář pro veřejnou dopravu.**

⁴² Odkaz: www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning

⁴³ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/sump-20>

2 Scenario-Building

35 Key elements for the strategy

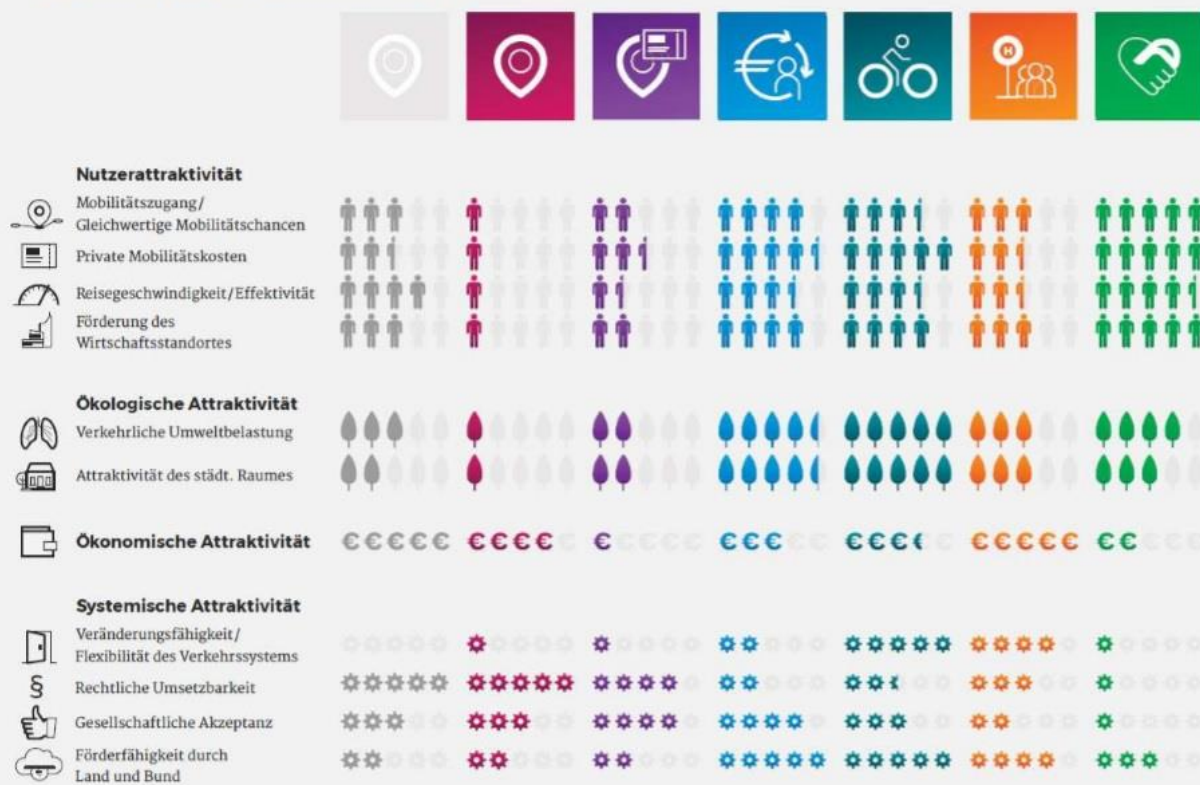


2 Scenario-Building

5 Scenarios:



BEWERTUNG GESAMTBEWERTUNG DER SZENARIEN



Tento způsob modelování byl poprvé představen na letní škole „Udržitelná mobilita – Made in Leipzig“ v srpnu 2018⁴⁴. Kromě scénářů byla i představena vzorový strategie udržitelné mobility v Lipsku. Právě z toho důvodu je město Lipsko prezentováno na webu Akademie městské mobility jako jedno ze vzorových měst proměny⁴⁵. Otevřenou otázkou zůstává, zda by i pro česká města nebyl nejvýhodnější „Scénář pro cyklistické město.“

⁴⁴ Odkaz: <https://www.akademiemobility.cz/letni-skola---made-in-leipzig>

⁴⁵ Odkaz: <https://www.akademiemobility.cz/lipsko-293>

Aktivita 4.2. Diskutujte o scénářích s veřejností i zainteresovanými subjekty

Diskutovat s veřejností a zainteresovanými stranami o jednotlivých scénářích a jejich možných dopadech, to je první krok k získání široké podpory pro vaši vizi o městské mobilitě. Společné úvahy o různých podobách budoucího vývoje pomáhají všem pochopit, jaká je vzájemná provázanost jednotlivých strategií a politik v různých odvětvích fungování města, jak komplexní je budoucí proces strategického rozhodování a jakým rizikům město bude čelit. Cílem je na základě společné diskuze zjistit, které scénáře, případně které prvky obsažené ve scénářích, jsou pro město žádoucí. Zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů již v této fázi přípravy scénářů vám pomůže zvýšit šanci na akceptování později stanovených cílů a opatření.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Využít jednotlivé scénáře jako základ pro diskusi o obecných politických prioritách a strategiích pro budoucí rozvoj města.
- Zajistit pro proces širokou podporu, která pomůže s výběrem společné vize a společných cílů.

Úkoly

- Představit scénáře a jejich možné dopady a výsledky všem důležitým partnerským subjektům. Zahájit diskusi o strategicko-politických alternativách a jejich dopadech. Skupinová práce a další interaktivní metody vám během vašich mítinků pomohou vytvořit konstruktivní a tvůrčí atmosféru. Zajistěte, aby každý měl možnost vyjádřit vlastní postoj k následujícím otázkám:
- Jaké nutné změny odhalil scénář pro „běžný vývoj situace“?
- Jaké politické priority vyžadují další scénáře vývoje?
- Jak moc ambiciózní musí město být, aby v budoucnu dosáhlo na udržitelnou mobilitu?
- Vést diskusi také o vzájemné provázanosti změn, které nastávají v odvětví dopravy a v jiných odvětvích. O tom, jak vytvářet synergie a jak se vyhnout negativním vedlejším dopadům. Zvážit odolnost vašeho současného dopravního systému a odolnost jednotlivých scénářů vůči měnícím se externím podmínkám.
- Diskutovat o scénářích s lidmi ze všech společenských skupin. Snažte se použít různé metody zapojení veřejnosti, především i ty, které cílí na obvykle nedostatečně zastoupené skupiny osob, tedy mládež a seniory, etnické menšiny, nízkopříjmové osoby, samoživitele/-ky a osoby s postižením. Součástí těchto metod je např. umístění informačních stánků nebo tabulí s možností poskytnout zpětnou vazbu v různých částech města (na tržističích, v nákupních centrech, v oblastech, kde žijí nízkopříjmové skupiny), shromažďování zpětných reakcí přes internetové platformy a sociální sítě, spolupráce s organizacemi, které zastupují výše uvedené skupiny obyvatel (školky, školy, univerzity, kulturní asociace, úřady práce atd.), komunikace v několika jazycích a vedení reprezentativních průzkumů (viz také Aktivita 1.4). Srovnáním demografického zastoupení na vašich mítincích a účastníků na online platformách s demografickým složením obyvatel ve vašem městě zjistíte, které skupiny jsou nedostatečně zastoupeny a kontakt s nimi musíte získat aktivním vyhledáváním.
- Komunikace s veřejností a zainteresovanými subjekty musí být vždy jasná a přehledná a musí z ní vyplývat, co se od nich očekává a jaké úsilí či kapacity bude celý proces vyžadovat. Musíte jim rovněž vysvětlit, že zohlednit jejich potřeby v procesu plánování bez jejich osobního přispění je složité, ne-li nemožné.

Kontrolní seznam

- Scénář pro „běžný vývoj situace“ byl prodiskutován s veřejností a zainteresovanými subjekty a ukázal, co je potřeba ve městě změnit.
- S veřejností a zainteresovanými subjekty proběhla diskuze o tom, které scénáře nebo které prvky ve scénářích jsou pro město žádoucí.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/4.2.-diskuse-o-scenarich>
- <https://www.akademimobility.cz/komunikacni-plan-352>

2.6.2 Krok 5 - Vytvořte vizi a strategii spolu se zainteresovanými subjekty



KROK 5: Vytvořte vizi a strategii spolu se zainteresovanými subjekty

- 5.1 Vytvořte společnou vizi se zainteresovanými subjekty a veřejností
- 5.2 Dohodněte se na úkolech, které budou řešit klíčové problémy, a to u všech způsobů dopravy

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/5---vize-a-strategie>

Aktivita 5.1. Vytvořte společnou vizi se zainteresovanými subjekty a veřejností

V jakém městě chceme žít? V čem bude jiné než ostatní města? To jsou zásadní otázky, které by měly být zodpovězeny prostřednictvím aktivit pro přípravu vize, do kterých se zapojí i místní obyvatelé a subjekty. Vize, to je kvalitativní popis takové mobility, která je pro vaše město žádoucí. Slouží jako vodítko pro přípravu vhodných opatření v plánu. Vize musí vrátit dopravu zpět do širšího kontextu rozvoje města a společnosti. Jinými slovy odpovídá na otázku, jak může doprava přispět k pozitivnímu vývoji a lepší budoucnosti města? Při přípravě vize je třeba zohlednit všechny politické názory, kterými se budoucí vize chce zabývat, především ty, jež se týkají stávající obecné vize města nebo strategických plánů, plánování rozvoje města a územního plánování, ekonomického rozvoje, životního prostředí, sociální inkluze, genderové rovnosti, zdraví a bezpečnosti. Aktivní zapojení veřejnosti do procesu tvoření vize a jejích výstupů, např. prostřednictvím tematického workshopu, pomáhá zvýšit informovanost obyvatel a pravděpodobnost souhlasu s výslednou podobou vize. Výstupy a výsledky plánu udržitelné městské mobility mohou být úspěšné, jen pokud veřejnost vizi rozumí a podporuje její širší cíle. Pro stanovení vize se nabízí i česká cesta: inspirovat se projektem [Smart Česko](#)⁴⁶ a její vizí [Města krátkých vzdáleností](#)⁴⁷.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Dohodnout se na společné vizi, která vychází z výsledků diskuze o scénářích, má podporu široké veřejnosti a zainteresovaných subjektů – dlouhodobý cíl pro rozvoj mobility slouží jako určité vodítko pro plánovací proces.
- Rozšířit perspektivu vize, dívat se i mimo oblast dopravy a mobility, např. na otázku zdraví, kvality života a využití půdy.
- Posílit identitu místní komunity a společné přijetí vize.
- Zdůraznit politický význam plánu udržitelné městské mobility a získat závazek ze strany klíčových partnerů a osob s rozhodovací pravomocí.

Úkoly

- Založit reprezentativní skupinu, jejímiž členy budou zástupci nejdůležitějších subjektů, kteří budou zodpovídat za proces tvorby vize města. Mohla by to být například řídicí skupina PUMM, založená v rámci Aktivitu 1.4.

⁴⁶ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/smart-cesko>

⁴⁷ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/mesta-kratkyh-vzdalenosti>

- Organizovat setkání pro zainteresované subjekty. Různé formáty přispějí k otevřenému a plodnému dialogu (přehled formátů viz Metody pro přípravu vize níže a Aktivita 1.4). Na prvním setkání poskytněte zástupcům jednotlivých subjektů dostatek základních informací, abyste zajistili stejnou úroveň znalostí k dané věci. Součástí těchto informací by měly být i všechny doposud stanovené vize, výsledky analýzy mobility (Krok 3) a vybrané scénáře (Krok 4). Pro inspiraci k diskuzím použijte mapy, vizualizace a konkrétní příklady z jiných měst.
- Vyhněte se utajování informací a korporativismu, používejte veřejná slyšení a dělejte záznamy ze setkání – zaručíte transparentnost procesu.
- Veřejnost je vhodné a výhodné zapojit již do procesu přípravy vize, např. prostřednictvím mítinků nebo workshopů, podobných těm, které organizujete pro zainteresované subjekty. Naprostým minimem je informovat veřejnost o procesu tvorby společné vize (např. v PR kampani) a o možnosti do tohoto procesu jakkoliv přispět. Je třeba se všemi příspěvky vážně zabývat, na druhou stranu je nezbytné hned od začátku otevřeně a jasně formulovat, že ne všechny návrhy lze v rámci vize zohlednit, protože si často vzájemně odporují.
- Vypracujte návrh vize, který pokryje celou městskou aglomeraci a všechny podstatné aspekty udržitelnosti, jako jsou bezpečnost, dosažitelnost, obyvatelnost, hluk nebo kvalita ovzduší, ale i všechny způsoby dopravy, zejména veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorové a bezmotorové, v klidu a v pohybu. Pro navrhování vize zohledněte i diskuze o scénářích a jejich výsledky.
- Uvažujte o možnosti diskutovat o návrhu vize i s předními politiky ze všech politických stran, například v rámci neformálních setkání. Můžete tak lépe získat jejich podporu. Dále je možné vést průzkumy veřejného mínění – zjištěné názory a trendy mohou sloužit jako podpora vaší argumentace vůči osobám s rozhodovací pravomocí.
- Diskutujte se zástupci zainteresovaných subjektů o navrhované vizi a o názorech obyvatel, dohodněte se na konečné verzi návrhu.
- Publikujte výslednou vizi ve srozumitelné podobě, ke komunikaci využijte vizualizací. Příslušný dokument šířte dál s využitím všech prostředků, včetně místního tisku, rádia, televize a sociálních sítí.

Kontrolní seznam

- Byla založena skupina ze zástupců zainteresovaných subjektů, jejímž cílem je vytvořit společnou vizi.
- Do procesu přípravy návrhu vize byla aktivně zapojena veřejnost.
- Byl připraven první návrh vize, proběhla diskuze s veřejností a osobami s rozhodovací pravomocí.
- Zainteresované subjekty se shodly na finální verzi návrhu vize.
- Výstupy jsou zdokumentovány.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/5.1.-spolecna-vize>
- <https://www.akademimobility.cz/vize-513>

Aktivita 5.2. Dohodněte se na úkolech, které budou řešit klíčové problémy

Aby vize poskytovala strategické vedení, musí obsahovat konkrétní cíle, určující typ změny, která je ve vašem městě žádoucí. Při definování cílů je třeba konkretizovat, jakých pozitivních změn chcete dosáhnout v sociální, ekonomické a environmentální oblasti, co přesně potřebuje město „snížit“, „zvýšit“, „udržet“. Nejprve je třeba definovat cíle (objectives). Jedná se o obecné vyjádření, popisující, jakých změn chce město dosáhnout. Upřesňují, jakým směrem chce město jít a jaké má priority, neurčují však, jakými prostředky toho dosáhnout. Neboli je to cíl, který detailněji interpretuje vizi, ale nejedná se o strategické a specifické cíle, které jsou podstatou strategického plánování. Touto otázkou se bude zabývat krok 7. Na cíle (objectives) navazují cíle (aims), které definují, čeho chcete pomocí SUMP 2.0. dosáhnout; berte přitom v úvahu všechny aspekty společné vize; jako příklad lze uvést cíl snížit míru dopravního přetížení ve městě. Opatření (measures) jsou prostředky, jak dosáhnout naplnění cílů (například vybudovat tramvajovou trať). Tento přístup, orientovaný na cíl, tvoří kontrast s plánovacím přístupem,

zaměřeným na zajištění infrastruktury a systémů, a to bez ohledu na cíle vyšší úrovně. Nutností, která pomůže zajistit podporu pro stanovené priority v oblasti mobility, je pokračující zapojení zainteresovaných subjektů.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Formulovat jasné cíle (objectives) a priority, které vymezí, jakým směrem se bude mobilita města ubírat.
- Přesně definovat cíle (aims), čeho chcete pomocí SUMP dosáhnout; berte přitom v úvahu všechny aspekty společné vize.

Úkoly

- Určit, jaké cíle vyplývají ze společné vize, a z těchto cílů vycházet. Kromě toho je třeba zohlednit i výsledky, které přinesla příprava scénáře – jsou důležité především pro definování strategických priorit a oblastí, kterým se město musí ve svém úsilí věnovat.
- Vztít v úvahu i relevantní cíle, již dříve stanovené na regionální, národní a evropské úrovni.
- Organizovat semináře a mítinky pro zainteresované subjekty za účelem společného definování souboru strategických cílů v oblastech, které reflektují potřeby veřejnosti a zainteresovaných stran v městském regionu. Ne všechny cíle budou snadno dosažitelné. Je možné, že budete muset stanovit, které cíle jsou pro město nejdůležitější.
- Definovat jasné cíle, které pomohou při výběru opatření a vhodné koncepce. Upřesněte, čeho a kdy chcete dosáhnout. Definování cílů obvykle zahrnuje i definování strategických priorit a oblastí, na které se město musí zaměřit, aby mohlo realizovat žádoucí změny. Město například stanoví jako svůj cíl zvýšit kvalitu ovzduší a zlepšit obyvatelnost, a aby toho dosáhlo, současně se také rozhodne omezit používání osobní motorové dopravy nebo se stát městem krátkých vzdáleností. Tyto priority pouze určují strategický směr (plánování orientované na cíl) a neměly by být příliš podrobné, protože přesné a detailní prostředky budou definovány až v rámci plánování opatření (Aktivita 7.1 a následující). Cíle (objectives) SUMP by měly přistupovat integrovaně ke všem způsobům dopravy, a současně vyjadřovat posun směrem k udržitelné mobilitě.

Kontrolní otázky

- Kapitola se týká vytvoření společné vize a zapojení veřejnosti.
- Jak silná je politická vůle ke změnám? Hnací motorem úspěšného PUMM je politická vůle příslušných rozhodovacích orgánů. Praxe ukazuje, že ve městech je pouze minimum politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu. Většina z nás ví, že auto potřebujeme k našemu životu, ale na druhé straně víme, že je jich někdy přespříliš...
- Je stanovena ambiciózní vize pro budoucí udržitelnou mobilitu? V Česku se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. Vize se může stát efektivním marketingovým nástrojem pro inovativní opatření v oblasti dopravy a mobility. Je-li vize správně formulovaná, může mít pozitivní vliv na ekonomický růst a zaměstnanost. Také může městům pomoci k dosažení vytčených konkrétních cílů. VIZE ale musí být spojena s konkrétním závazkem. Vzorem nám může být Vídeň (cíl snížení IAD byl stanoven na 15% do roku 2050), Curych, či Lipsko. Vizi si sice každé město musí stanovit samo, ale doporučuje se přijít s návrhem, aby celkový podíl udržitelné dopravy na dělbě přepravní práce dosáhl výše 75 %, kde udržitelnou dopravou rozumíme pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. Někde je dominantní veřejná doprava, jinde cyklistická, či pěší. V tomto případě je VIZE především o postoji a o principu myšlení, která má městům pomoci pochopit nasměrování.
- Nakolik se podařilo zapojit zainteresované subjekty a veřejnost? [Participace znamená](#), že od samotného začátku navrhování bude veřejnost přizvána k aktivní účasti stanovení cílů. Participační strategie musí být založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě. Pokud se má veřejnost angažovat, potřebuje mít k dispozici relevantní informace a [je třeba ji seznamovat průběžně s moderními principy plánování](#) a tím předcházet budoucím problémům.

- Je součástí vašeho SUMP i vysvětlení, který ze scénářů bude nejlépe a nejefektivněji sloužit této dlouhodobé vizi, a proč? V českých SUMP se někde stala chyba. Nejprve se stanoví vize, pak scénáře. Má to být ale opačně a má to logiku.

Kontrolní seznam

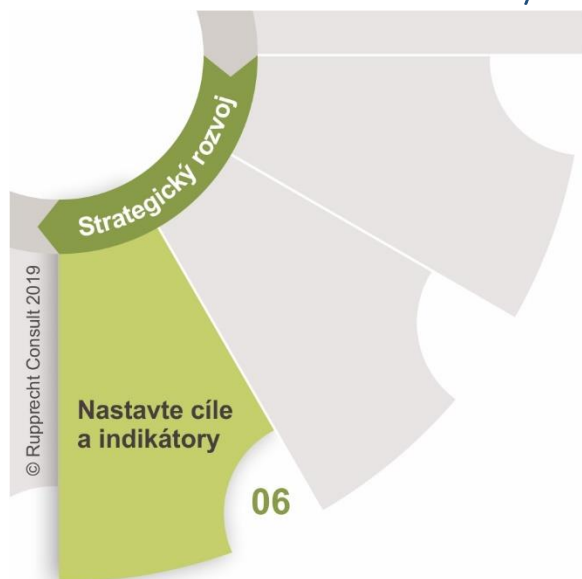
- Bylo provedeno přezkoumání vize, která je výchozím bodem pro přípravu cílů.
- Byly připraveny návrhy cílů.
- Návrhy cílů byly prodiskutovány se zainteresovanými subjekty.
- Byla vybrána finální verze souboru cílů.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/5.2.-upresneni-vize>
- <https://www.akademimobility.cz/strategie>



2.6.3 Krok 6 - Nastavte cíle a indikátory



KROK 6: Nastavte si cíle a indikátory

- 6.1 Stanovte indikátory pro všechny úkoly
- 6.2 Dohodněte se na měřitelných cílech

Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/6---cile-a-indikatory>

Aktivita 6.1. Určete indikátory pro všechny cíle

Jen pomocí indikátorů, jasně definovaném souboru dat se zjistí, zda má proces SUMP 2.0. nějaký dopad, či nikoliv. Města mohou využít několika způsobů hodnocení, např. prostřednictvím Místní agentury 21. Výběr a definování strategických indikátorů pro všechny cíle je základním krokem pro následné nastavení konkrétních úkolů a pro monitorování pokroku. Důležité je nejprve stanovit indikátory. Tím zajistíte, aby monitorování později stanovených úkolů bylo proveditelné.) a bude pro vás zvládnutelný. Použití jen několika málo indikátorů na strategické úrovni může být efektivnější, a to především pro města „nováčky“, jejichž zdroje, data nebo zkušenosti v oblasti přípravy SUMP jsou omezené. Zatímco indikátory pro monitorování opatření budou vytvořeny v pozdějších fázích (viz Aktivita 7.3), strategické indikátory pro měření celkového výkonu SUMP budou vybrány nyní, společně s příslušnými metodami měření a v souladu se zdroji dat, které byly určeny v rámci přípravné fáze (viz Aktivita 3.1).

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Vytvořit soubor strategických indikátorů, který umožní monitorovat, nakolik se daří plnit jednotlivé stanovené cíle.
- Vybírat snadno měřitelné a srozumitelné indikátory, při jejich výběru zohledněte vaše dostupné zdroje dat (viz Aktivita 3.1) a standardní indikátory.
- Definujte několik nejdůležitějších indikátorů, kvalitativních i kvantitativních, které jsou snadno měřitelné, srozumitelné a jasně propojené s některým z vašich cílů.
- Pro každý indikátor vytvořte jasnou definici, formát pro zprávu a přehled o tom, jak budou data měřena a jak bude indikátor z naměřených dat vypočten.

Úkoly

- Upřesněte vaše cíle (objectives) a zjistěte, které nejdůležitější aspekty vašich cílů je třeba monitorovat.
- Definujte několik nejdůležitějších indikátorů, kvalitativních i kvantitativních, které jsou snadno měřitelné, srozumitelné a jasně propojené s některým z vašich cílů (objectives).
- Proveďte hodnocení již dostupných dat a datových zdrojů (viz Aktivita 3.1 a 3.2), zjistěte, zda máte mezery v možnostech, jak měřit zamýšlené výstupy, a pokud je to nutné, vytvořte či najděte nové zdroje dat (např. výzkumná data, kvantitativní data z automatického měření).

- Ještě předtím, než začnete připravovat vlastní soubor strategických indikátorů, diskutujte o tématu s hlavními subjekty ve vašem funkčním regionu, protože některé z indikátorů už možná používají. Je mnohem snazší monitorovat pokrok s pomocí takových indikátorů, které jsou přijaty a používány.
- Pro každý indikátor vytvořte jasnou definici, formát pro zprávu a přehled o tom, jak budou data měřena a jak bude indikátor z naměřených dat vypočten.
- Použijte standardní indikátory, které dobře znáte a víte, jak je měřit a analyzovat. Umožní vám to srovnání s dalšími městy nebo s národními i mezinárodními statistikami.
- Zaměřte se na indikátory dopadu (jinak řečeno indikátory výsledku), které přímo měří úspěšnost vašich cílů v oblasti udržitelnosti. Uvažujte nejen o indikátorech, které se týkají dopravy, ale i dalších souvisejících oborů, jako je ekonomika, veřejné zdraví, sociální oblast.
- Zařaďte i indikátory, které jsou užitečné pro komunikaci s veřejností a zainteresovanými subjekty. Měly by být srozumitelné a zajímavé pro širší veřejnost (např. počet osob vážně zraněných nebo usmrcených v dopravním provozu, počet lokalit, které překračují imisní limity, počet nově vytvořených pracovních míst atd.).

Kontrolní seznam

- Byly identifikovány kvalitativní i kvantitativní indikátory výstupů, a to pro všechny stanovené cíle (objectives), včetně indikátorů, které již používají jiné subjekty ve vašem funkčním regionu.
- Bylo provedeno hodnocení stávajících i nových zdrojů dat.
- Byl stanoven soubor hlavních strategických indikátorů, včetně formátu reportování a měřicích metod.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/6.1.-indikatory>
- <https://www.akademimobility.cz/monitoring-a-evaluace-504>

Aktivita 6.2. Dohodněte se na měřitelných cílech (targets)

Konkrétní cíle (targets) představují konkrétní formu závazku, který v rámci plánu udržitelné městské mobility stanoví, čeho a dokdy chcete dosáhnout. Jasně definované cíle (targets) plán potřebuje ze dvou důvodů – zaprvé, poskytují transparentní a přesnou směrovku, která ukazuje, jak chcete změnit dopravu a mobilitu ve městě, a zadruhé, umožňují lépe pochopit, v jakém rozsahu mají být v obci naplněny cíle (objectives a aims). Pokud se podaří strategické indikátory a cíle (targets) správně definovat, pro úřady i veřejnost bude jednodušší jim rozumět. Pak mohou motivovat k lepším výsledkům.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Vytvořte soubor měřitelných cílů (targets) pro každý z dříve určených strategických indikátorů (viz Aktivita 6.1). Tyto cíle (targets) musí pokrýt všechny definované cíle/objectives.
- Zajistěte, aby stanovené cíle (targets) umožnily posoudit, nakolik se podařilo dosáhnout požadovaných výsledků.
- Stanovte cíle (targets), které jsou jednak proveditelné, a současně ambiciózní.
- Zajistěte vzájemnou kompatibilitu stanovených cílů (targets).
- Chytré (SMART) cíle/targets:
 - Konkrétní (specific) – precizně popsané pomocí kvantitativních a/nebo kvalitativních termínů, které jsou srozumitelné pro všechny zainteresované osoby.
 - Měřitelné (measurable) – byla provedena měření současného stavu, o kterém tedy víme maximum. Jsou k dispozici nástroje pro měření změn (kvalitativních i kvantitativních), které nastanou.
 - Dosažitelné (achievable) – vycházející z dostupných odborných, provozních a finančních kompetencí a zdrojů, a také ze závazků/dohod, které byly učiněny ze strany zainteresovaných subjektů.

- Relevantní (relevant) – zdůrazňuje, jak významné jsou vybrané cíle/targets, které posouvají městskou mobilitu vpřed a podporují nebo jsou v souladu s jinými cíli města.
- Časově vymezené (time-bound) – termíny a data klíčová pro dosažení cílů/targets jsou jasně a přesně dané.

Úkoly

- Stanovit cíle/targets pro každý z hlavních strategických indikátorů (vybraných v rámci Aktivita 6.1), což umožní monitorování pokroku v dosahování stanovených cílů/objectives. Cíle/targets by měly být tzv. SMART: konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově vymezené. Ambiciózní, ale realistické – důkladně posuďte, čeho lze dosáhnout.
- Začněte definováním cílů/targets pro strategické indikátory, které mohou přímo měřit požadovanou míru úspěšnosti naplňování každého jednotlivého cíle/objective udržitelnosti (např. emise skleníkových plynů z dopravy sníženy v průběhu 10let o 30 %). Je vhodné začlenit i průběžné cíle/targets, které budou tvořit milníky na cestě k naplnění dlouhodobých cílů/targets (např. emise skleníkových plynů z dopravy sníženy v průběhu 5let o 15 %).
- Potom stanovte cíle/targets pro hlavní indikátory dopravní aktivity, které umožní měřit, nakolik došlo ke zlepšení dopravního systému (např. v průběhu 10let dosáhl podíl udržitelných způsobů dopravy 70 %, nebo počet kilometrů kvalitních autobusových tratí, realizovaných během následujících 10let).
- Indikátory nesmí být vzájemně protichůdné.
- Do procesu určování cílů/targets zapojte i zainteresované subjekty, zajistíte tím podporu pro stanovené cíle/targets i jejich lepší proveditelnost. Na druhou stranu dejte pozor, aby lobbystické skupiny neblokovaly ambiciózní změny, které by mohly sloužit většině obyvatel města. Připravujte a organizujte setkání pracovní skupiny.
- Stanovené cíle začleňte do plánu udržitelné městské mobility. Tento krok pomůže zvýšit jejich akceptovatelnost (viz Aktivita 9.1).
- Buďte ambiciózní, ale realističtí! V mnoha městech vyjadřují cíle/targets pro dopravu a mobilitu spíš zbožné přání než to, čeho je město skutečně schopné dosáhnout, a to je kontraproduktivní. Být ambiciózní je sice dobré, ale musíte především důkladně zvážit a zhodnotit dostupné zdroje a znalosti.

Kontrolní seznam

- Klíčové subjekty byly zapojeny do procesu stanovení cílů/targets.
- Byl vytvořen soubor místně dosažitelných cílů/targets.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/6.2.-meritelne-cile>
- <https://www.akademimobility.cz/monitoring-a-evaluace-504>



Závěrečné připomenutí:

Je třeba si připomenout, že SUMP je strategický plán, který je realizován podle fází korespondující s tvorbou strategického dokumentu. Dosavadní zkušenosti SUMPu v českých městech ukazují, že je realizován spíše generel dopravy, územně plánovací podklad, s prvky strategického plánu. V SUMPu se má ovšem dominovat strategický plán určující směr, finance, zodpovědnost apod. Prvky z „generelu“ předkládají možná technická řešení, či opatření, které se mohou realizovat. Máme jednu normu, jeden zákon, ale návrhy by vždy měly být v souladu se strategickým plánem, který určuje směr. V takovém kontextu je pak potřeba si klást tyto otázky:

- Jsou ve vašem SUMP jasné stanoveny celkové cíle?
- Probíhalo posouzení celkových cílů ve spolupráci se zainteresovanými subjekty?
- Informovali jste zainteresované subjekty i veřejnost o celkových cílech SUMP a vyzvali jste je, aby poskytly zpětnou vazbu?
- Je součástí vašeho SUMP i popis tzv. SMART cílů?
- Umožňují vám SMART cíle monitorovat pokrok směrem k dosažení stanovených celkových cílů a hodnotit efektivitu opatření?
- Zapojili jste skupinu zainteresovaných subjektů do procesu stanovení SMART cílů?



Příklady stanovení strategických a specifických cílů a indikátorů

Pomocí indikátorů lze definovat soubor dat, který zjistí, zda má proces SUMP 2.0. nějaký dopad, či nikoliv. Města mohou využít několika způsobu hodnocení, např. prostřednictvím Místní agentury 21. (v níže uvedené tabulce jsou zvýrazněné červenou barvou). Výběr a definování strategických indikátorů pro všechny cíle je základním krokem pro následné nastavení konkrétních úkolů a pro monitorování pokroku. Důležité je nejprve stanovit indikátory. Tím zajistíte, aby monitorování později stanovených úkolů bylo proveditelné.) a bude pro vás zvládnutelný. Použití jen několika málo indikátorů na strategické úrovni může být efektivnější, a to především pro města „nováčky“, jejichž zdroje, data nebo zkušenosti v oblasti přípravy SUMP jsou omezené. Zatímco indikátory pro monitorování opatření budou vytvořeny v pozdějších fázích (viz Aktivita 7.3), strategické indikátory pro měření celkového výkonu SUMP budou vybrány nyní, společně s příslušnými metodami měření a v souladu se zdroji dat, které byly určeny v rámci přípravné fáze (viz Aktivita 3.1).

Níže uvedená tabulka ale prezentuje jak **Indikátory výstupů** (viz Aktivita 7.3), tak i indikátory dopadů (viz Aktivita 6.1.).

Příklady indikátorů jsou stanoveny podle SUMP 2.0. Mladá Boleslav.

Cíl	Indikátor	Zdroj dat
1. Zajistit vyšší podíl nemotorové dopravy		
Indikátory výstupů		
1.1 Dobudovaná síť chráněné infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu	Dokončená realizace navržené infrastruktury pro pěší a cyklisty ze 100%	Schválené strategické dokumenty týkající se pěší a cyklistické dopravy
	4.1.B - Délka komunikací pro pěší	analýza a monitoring SUMP
	4.1.B - Délka pěších komunikací upravených jako bezbariérové/celkové délce komunikací pro pěší (chodníky, smíšené stezky společné s cyklisty, obytné zóny, atd.);	analýza a monitoring SUMP
	4.1.C - Délka bezpečných komunikací v katastru obce vhodných pro cyklisty v km	analýza a monitoring SUMP
	4.1.C - Délka bezpečných komunikací v katastru obce vhodných pro cyklisty v km v poměru k celkové délce komunikací v obci. (km / 100 km silnic a místních komunikací na kterých je provoz cyklistů povolen (vč. cyklostezek a smíšených stezek).	analýza a monitoring SUMP
1.2 Jízda na kole bez omezení zavedených pro automobilovou dopravu	Počet cyklistických jednosměrek XX km Možnost využívání pěších zón XX km	Terénní průzkum, projektová dokumentace
1.3 Bezpečnost chodců a cyklistů	4.4.C Odstranění krizových nehodových míst, nedořešené přechody pro chodce;	analýza a monitoring SUMP
1.4. Fyzická prostupnost a bezbariérové město	Procento bezbariérových přechodů pro chodce Počet bezbariérových přístupů	Terénní šetření, realizace projektů
1.5 Odpovídající doplňková infrastruktura pro pěší a cyklisty	Počet nových stojanů, koláren, odpočivek, veřejných servisních míst (Počet stojanů pro kola / počet parkujících hnízd pro kola)	Projekty umístění nových stojanů, koláren, odpočivek, veřejných servisních míst
	4.1.D Vybavenost veřejných budov parkovací infrastrukturou pro cyklisty, % podíl budov v majetku města a jím zřízených organizací.	analýza a monitoring SUMP
1.6 Více využívaný bikesharing	Podíl bikesharingu na zvyšující dělbě přepravní práce	Data o využívání bikesharingových služeb
1.7 Povědomí o významu nemotorové dopravy v udržitelné městské mobilitě	Aktivní účast veřejnosti v aktivitách týkajících se životního prostředí	Účast veřejnosti, počet akcí, počet účastníků
	4.4.A Podíl žáků I. stupně ZŠ zapojených do preventivních programů bezpečnosti dopravy. Indikátor sleduje, zda obec podporuje a zajišťuje podporu vzdělávání v oblasti dopravy.;	Účast škol, počet akcí, počet účastníků

Indikátory dopadů		
1.8 Dopravní chování obyvatel	Podíl pěší dopravy a cyklodopravy na dělbě přepravní práce	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, průzkum dopravního chování
	4.2.D Mobilita a místní přeprava cestujících. Indikátor sleduje trendy v dopravním chování obyvatel. Počet každodenních cest a čas strávený cestováním, druh cesty a druh dopravy, celková průměrná denní vzdálenost na osobu na druh cesty a způsobem dopravy aj.;	
1.9 Bezpečnost chodců a cyklistů	Snížení nehod s následkem usmrcení případně těžkého zranění cyklisty Snížení nehod s následkem usmrcení případně těžkého zranění chodce	Statistika nehodovosti
	Nehody s usmrcením a vážně zraněnými, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.	Statistika nehodovosti
	Lehká zranění z dopravních nehod, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.	Statistika nehodovosti
1.10. Spokojenost	Spokojenost s pěší a cyklistickou dopravou	Stav dopravních komunikací; Stav chodníků a cyklostezek
Cíl	Indikátor	Zdroj dat
2. Zkvalitnit vzhled a funkčnosti ulic a veřejných prostor		
2.1 Přerozdělení veřejného prostoru podle dopravního zónování s důrazem na centrální zónu	Plocha "zklidněných oblastí", Procento navýšení plochy revitalizovaného nebo oživeného veřejného prostoru o xx %	Projekty řešící vymezení zklidněných oblastí, Projekty řešící revitalizaci veřejných prostorů sloužících v stávajícím stavu např. pro parkování
2.2 Revitalizované a oživené veřejné prostory	Procento navýšení plochy revitalizovaného nebo oživeného veřejného prostoru	Projektová dokumentace k revitalizaci a oživení prostorů
2.3 Konverze továrny Laurin & Klement	Realizace projektu	
2.4 Souvislá rekreační zóna	Realizace projektu	Projekt -y pro vytvoření souvislé rekreační zóny
2.5 Vyšší zájem obyvatel o kvalitu veřejných prostorů	Aktivní účast veřejnosti v procesu revitalizace veřejných prostorů	Aktivní účast veřejnosti na projednáních důležitých projektů, počet akcí, počet účastníků

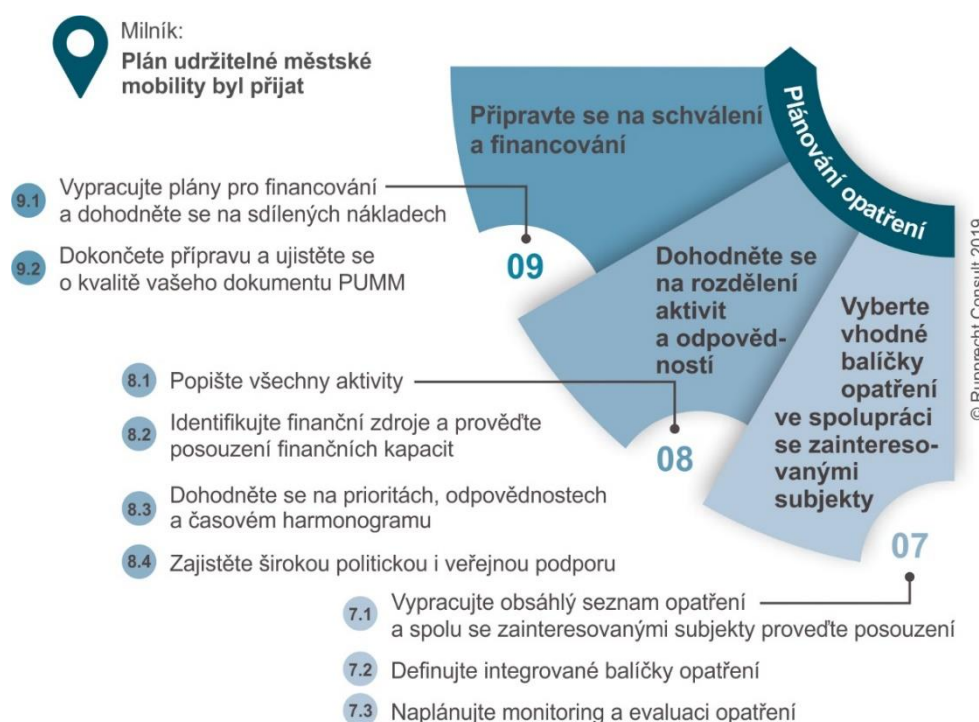
Cíl	Indikátor	Zdroj dat
3. Zajistit obyvatelům lepší životní prostředí		
Indikátory výstupů		
3.1 Vyšší podíl nízkoemisní dopravy	4.1.A Podíl nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
	4.3.A Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém objemu objednávaných výkonů v rámci MHD a ostatní dopravní obslužnosti. (vzkm).	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
	4.3.B Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém množství dopravního výkonu vozidel v majetku města a jím zřízených organizací.	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
3.2 Nové formy mobility	Zavedení nové formy mobility	Realizace podpory a zavedení nových forem mobility
3.3 Vyšší zájem obyvatel o kvalitu životního prostředí	Aktivní účast veřejnosti v otázkách ochrany životního prostředí a zdraví	Účast veřejnosti, počet akcí, počet účastníků
Indikátory dopadů		
3.4 Nižší zatížení obyvatel hlukem - Dopady dopravy na zdraví	Počet osob vystavených nadlimitnímu hluku	Hlukové mapy a hluková měření
	Dny, kdy je znečištění střední nebo vysoké pro relevantní typy imisí z dopravy, především pro PM10 a PM2,5	Rozptylové studie, emisní měřicí stanice
3.5. Nižší zatížení obyvatel emisemi - Dopady dopravy na zdraví	Emise CO2 emitované jednotlivými druhy dopravy ve sledované lokalitě	Množství ujetých km jednotlivými druhy dopravy Struktura vozového parku na měřeném území
	Acidifikace (okyselení)	Roční průměrná koncentrace NO2, Roční emise SO2

Cíl	Indikátor	Zdroj dat
4. Vytvořit podmínky pro hromadné využívání integrované veřejné dopravy		
Indikátory výstupů		
4.1 Výkonný terminál	Realizace projektu	Realizace projektu
4.2 Vysoká atraktivita a efektivita řízení dopravy systémem ITS	Zavedení systému řízení ITS	Projekt ITS
4.3. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD a VHD	Možné indikátory - o Celkový výkon (vozo km) - o Průměrný výkon (km/vozidlo) - o Průměrné stáří vozového parku - o Obsazenost vozidel - o Průměrná spotřeba paliv - o Průměrné provozní náklady (Kč/vozokm) - o Spolehlivost (zpoždění vůči jízdnímu řádu) - o Průměrná rychlost - o Hodiny odpracované jedním řidičem	Průzkumy
Indikátory dopadů		
4.4. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD, či VHD (dopravní chování obyvatel)	Podíl hromadné dopravy na dělbě přepravní práce XX:YY	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, průzkum dopravního chování
4.5. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný integrovaný systém IDSK pro obsluhu obcí a dojížděku i vyjížděku do/z města	Podíl hromadné dopravy na dělbě přepravní práce XX:YY	Aktualizace dopravního modelu, terénní šetření
Cíl	Indikátor	Zdroj dat
5. Popularizovat veřejnou dopravu		
Indikátory dopadů		
5.1 Popularita integrované veřejné dopravy propojené s krajem	Hodnocení spokojenosti cestujících	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce
5.2 Zásadní změna cenové politiky v MHD, levné předplatné, integrovaný tarif integrované dopravy	Hodnocení spokojenosti cestujících	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce
5.3 Uživatelsky přívětivé prostředí pro kombinované využívání individuální a veřejné dopravy	Hodnocení spokojenosti cestujících	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce
5.4 Povědomí o významu veřejné dopravy spojené s jejím jednoznačným vizuálním stylem	Hodnocení spokojenosti cestujících	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce

Cíl	Indikátor	Zdroj dat
6. Vytvořit bezpečné město bez kolon		
Indikátory výstupů		
6.1. Ulice s dopravním prostorem podle dopravního zónování	Realizace zón dle projektu	Realizace projektu vytvoření "dopravních zón"
6.2. Páteří silniční sítě (obchvaty), které mají odvést dopravu z města	Realizace konkrétních staveb	realizace konkrétních staveb
6.3 Dostatečná kapacita doplněné sítě městských páteřních komunikací	Tranzit přes centrální obytné zóny	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkumy
6.3. Nové komunikace tam, kde jsou potřebné, pomohou, ale neuškodí	Zatížení nových komunikací	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkumy, celostátní sčítání dopravy
6.4 Účelné využití uliční sítě řízením dopravy systémem ITS	Realizace ITS systému	Realizace projektu systému ITS
6.5 Dostupné centrální obytné zóny bez tranzitu	Tranzit přes centrální obytné zóny	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkumy
6.6. Dopravní síť bez nebezpečných míst	Odstranění nebezpečných míst ve městě na základě doporučení z bezpečnostního auditu	Bezpečnostní audit
	4.4.B Nehodovost v silniční dopravě. Indikátor sleduje snahu obce a správce komunikace řešit snižování nehod v silniční dopravě	
	4.4.C Odstranění krizových nehodových míst Indikátor sleduje reakci správců komunikací při řešení krizových míst	
6.7 Povědomí a diskuse o řešení využití uličního prostoru s vazbou na využívání nemotorové a hromadné dopravy	Aktivní účast veřejnosti na projednáních a diskusích o veřejném prostoru	Veřejná projednání, diskuse
Indikátory dopadů		
6.8 Příspěvek dopravy ke zmírnění místního znečištění a změně klimatu	Čas strávený v kongescích	Trvání jednotlivých cest Průměrná cestovní rychlost
	Čas průjezdu vybraných tras ve špičkové hodině	Plovoucí vozidlo
	Obsazenost vozidel	Dopravní průzkumy

Cíl	Indikátor	Zdroj dat
7. Zajistit obyvatelům města snazší parkování		
Indikátory výstupů		
7.1 Zkvalitnění parkování	Procento volných míst (kapacita parkování / skutečný počet parkovacích míst)	Průzkum parkování
7.2 Omezení dlouhodobého parkování v centrální zóně	Procento dlouhodobě parkujících v centrální zóně XX %	Statistika parkování
7.3 Omezení dopadů na město řízeným systémem parkování u velkých firem	Počet míst k parkování k počtu zaměstnanců	Statistika parkování
7.4 Regulované parkování v městských zónách	Počet disponibilních stání na bytovou jednotku	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce
7.5 Povědomí a diskuse o přínosech regulace parkování	Aktivní účast veřejnosti, počet veřejných setkání, besed, atd.	Účast veřejnosti, počet akcí, počet účastníků
7.6. Regulace parkování	MA21 - 4.2.E Zavedený systém regulace parkování a dopravy.	Popis: Indikátor sleduje, jakým způsobem obec reguluje parkování, resp. dopravu, prostřednictvím vyhlášky, nařízení, či jiného závazného dokumentu;
Cíl	Indikátor	Zdroj dat
8. Vytvořit město bez kamionů		
Indikátory výstupů		
8.1 Město bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města	Konkrétní opatření	Monitoring SUMP
Indikátory dopadů		
8.2 Město bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města	Počet kamionů na vybraných profilech Intenzita provozu těžkých motorových vozidel v průměrný všední den TV/24h na vybraných ulicích	Terénní průzkumy, celostátní sčítání dopravy
8.3 Město bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města	Podíl tranzitující dopravy v rezidenčních částech města	Terénní průzkumy, celostátní sčítání dopravy
8.4 Chytré řešení nákladní dopravy poslední míle a služeb velkých vozidel	Procento tranzitující dopravy	Terénní průzkumy, celostátní sčítání dopravy
8.5 Železniční uzel zajišťující potřebné kapacity pro nákladní dopravu	Zvýšení objemu nákladní dopravy po železnici	Terénní průzkumy, celostátní sčítání dopravy
8.6 Spolupráce s logistickými firmami	Podíl tranzitující dopravy v rezidenčních částech města	Terénní průzkumy, celostátní sčítání dopravy

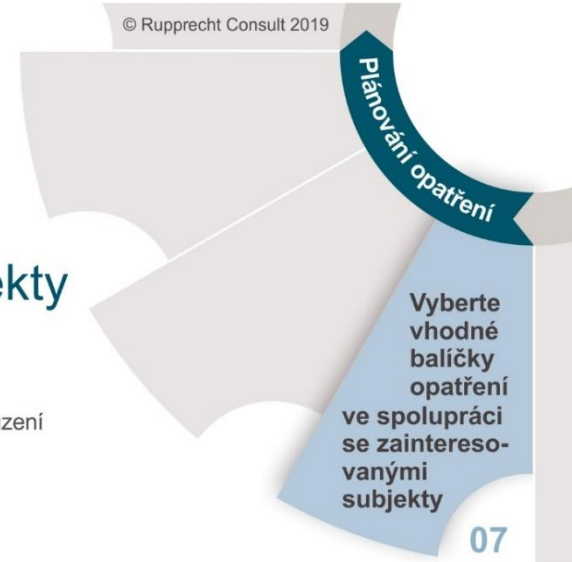
2.7 Fáze 3 - Plánování opatření



Kde najdu další informace? <https://www.akademiemobility.cz/faze-3-planovani-opatreni>

2.7.1 Krok 7 - Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vyberte balíčky opatření

KROK 7: Vyberte vhodné balíčky opatření ve spolupráci se zainteresovanými subjekty

- 
- 07 Vyberte vhodné balíčky opatření ve spolupráci se zainteresovanými subjekty**
- 7.1 Vypracujte obsáhlý seznam opatření a spolu se zainteresovanými subjekty proveďte posouzení
 - 7.2 Definujte integrované balíčky opatření
 - 7.3 Naplánujte monitoring a evaluaci opatření
- © Rupprecht Consult 2019

Kde najdu další informace? <https://www.akademiemobility.cz/7---vyber-balicku>

Vytvořit balíčky účinných opatření, to je jádrem každého procesu plánování udržitelné městské mobility. Pouze dobře zvolená opatření mohou zajistit naplnění stanovených cílů/objectives+targets. Výběr by měl být založen na diskuzi se zástupci zainteresovaných stran a transparentním posouzení proveditelnosti jednotlivých opatření a jejich přínosu pro stanovené cíle. Kromě toho je vhodné zohlednit i zkušenosti z jiných lokalit s podobnou politikou a strategií. Integrované balíčky opatření pomáhají maximalizovat možnosti synergií a překonávat případné překážky v procesu. Včasné naplánování monitoringu a evaluace jednotlivých opatření (nebo balíčků opatření) usnadňuje pozdější diskuze o rozdělení odpovědností a rozpočtů.

Aktivita 7.1: Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vytvořte obsáhlý seznam opatření

Cílem hodnocení a výběru vhodných opatření je najít ta, která nejlépe splňují podmínky nákladové efektivity a vyhovují pro účely naplnění vaší vize a cílů/objectives. Na základě vašich odborných znalostí a na základě návrhů, s nimiž přicházejí zástupci místní veřejnosti i zainteresovaných subjektů, ale i zkušeností odborníků z dalších měst nebo databází opatření je třeba vypracovat obsáhlý seznam vhodných možností. Abyste získali soubor účinných opatření, která odpovídají realitě dostupných zdrojů a místním podmínkám, je třeba transparentně posoudit všechny možnosti na vašem seznamu. Opatření budou posuzována nejen podle toho, nakolik mohou přispět k dosažení stanovených cílů, ale i pokud jde o míru akceptovatelnosti v daném místě a jejich nákladovou efektivitu. V dobách snižování rozpočtových výdajů na městskou dopravu a mobilitu je třeba zajistit, aby vynaložené finance měly maximální možný dopad.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Vypracovat seznam rozmanitých, která by mohla být přínosem pro naplnění vize a cílů/objectives+targets.
- Vybrat opatření, která by měla být nejprínosnější pro místní podmínky.
- Zajistit efektivní využití dostupných zdrojů a zamezit výběru takových opatření, jejichž realizace je finančně nereálná.
- Pomocí transparentního procesu zajistit přesvědčivé důkazy o efektivitě a proveditelnosti vybraných opatření.

Úkoly - hledání vhodných opatření (generování možností)

- Na základě sektorových plánů pro jednotlivé oblasti mobility (pěší, cyklistickou, veřejnou dopravu, silniční dopravu, parkování, nákladní dopravu) a na základě plánů z jiných souvisejících strategických oblastí (využití půdy, energie, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální inkluze, zdraví, bezpečnost) vypracujte systematický přehled již naplánovaných, a případně i realizovaných opatření.
- V dalším kroku vypracujte seznam nových opatření, která se vztahují k vaší vizi a vašim cílům. Zapijte nové, inovativní nápady, a začleňte i opatření, která by mohl realizovat soukromý sektor. Využijte databáze opatření a seznamy opatření, které vám kromě inspirace pomohou uvědomit si, co by mohlo chybět.
- Do přípravy seznamu opatření zapojte i zainteresované subjekty.
- Váš seznam by měl být kombinací investičních, provozních a organizačních opatření pro všechny způsoby dopravy, vyskytující se ve vaší lokalitě, ale i kombinací opatření s dlouhodobým, střednědobým a krátkodobým dopadem.
- Učte se ze zkušeností jiných. Zjistěte, která opatření již byla s úspěchem implementována jinde, a kontaktujte zdejší odborníky. Vyhněte se tak objevování již objeveného, a především zbytečným a často nákladným chybám.

Kontrolní seznam

- Provedena analýza již implementovaných a naplánovaných opatření.
- Vytvořen obsáhlý seznam možných opatření.
- Zahájena spolupráce a výměna zkušeností s odborníky, kteří byli u realizace zajímavých opatření v jiných městech a regionech.
- Vhodná opatření byla posouzena s ohledem na jejich efektivitu (do jaké míry jsou přínosná pro stanovené cíle), akceptovatelnost a hodnotu za peníze.
- Nejslibnější opatření jsou zaražena na stručný seznam.
- Všechna opatření na stručném seznamu jsou podrobněji specifikována, včetně odhadovaných nákladů.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/7.1.-seznam-opatreni>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 7.2. Definujte integrované balíčky opatření

Ze zkušeností víme, že izolovaná opatření mívají jen omezený dopad, zatímco opatření v balíčku se vzájemně podporují a pomáhají překonávat překážky během implementace. Součástí balíčku opatření jsou jednotlivá opatření, jejichž kombinace efektivněji přispívá k dosažení stanovených cílů/objectives a posiluje jejich akceptovatelnost. Nejvhodnější balíčky opatření získáte, jen pokud prozkoumáte a otestujete různé kombinace a seskupení. Detailní posouzení dopadů jednotlivých opatření a balíčků opatření pomůže zamezit vzniku nerealistických projektů a zajistit jejich nákladovou efektivitu. Pro posouzení se obvykle používají standardizované metody jako vícekritériální analýza (MCA) nebo analýza nákladů a přínosů (CBA). Konečná podoba balíčků, jejichž výběr proběhl ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty, by nejen měla maximalizovat možnost dosažení cílů, ale také usilovat o integraci jednotlivých způsobů dopravy se sektorem územního plánování a dalšími sektory, které se týkají SUMP 2.0. (např. životní prostředí, veřejné zdraví, ekonomická opatření. Viz Aktivita 2.2).

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Vytvořit balíčky opatření, které pomohou překonat překážky pro implementaci a efektivně využít synergie.
- Zajistit integraci jednotlivých způsobů dopravy (intermodalita).
- Usilovat o integraci se sektorem územního plánování a dalšími sektory.
- Zajistit maximální akceptovatelnost pro všechny balíčky opatření, jak mezi veřejností, tak mezi politiky a úředníky.

Úkoly

- Najít způsoby, jak vytvořit balíčky opatření. Existuje několik metod, jak opatření sloučit do skupin:
 - podle typu opatření (snaha o víceúčelové využití půdy, infrastrukturní, regulační, management a služby, chování uživatele, poskytování informací a poplatky),
 - podle míry akceptovatelnosti (seskupení populárních a méně populárních, ale účinných opatření, např. pobídky a restrikce),
 - podle cíle nebo problému (do jednoho balíčku sloučit opatření, která jsou přínosná pro dosažení jednoho cíle/objective nebo pro řešení stejného problému),
 - podle geografických kritérií (v jednom balíčku jsou opatření, která se týkají jednoho území/oblasti),
 - podle nákladů (kombinace účinných, leč nákladných klíčových opatření s těmi, která generují příjmy, vede ke snížení čistých nákladů),
 - podle nutnosti externího financování (seskupení opatření vyžadujících externí financování, která:
 - podporují jeden jasně definovaný cíl/objective;
 - jsou implementována v jedné oblasti vlivu;
 - sdílejí společného vlastníka projektu;
 - mají podobná implementační období, nebo
 - kolem větších projektů (jako je nová síť stezek pro cyklisty, která vyžaduje doplňková a podpůrná opatření).
- Seskupit opatření do balíčků a maximálně využít synergie a podpořit účinek jednotlivých opatření. Pro rozhodnutí o tom, která opatření jsou vhodná do jednoho balíčku, je zásadní zjistit, která opatření se vzájemně podporují a posilují svou účinnost. Opatření v balíčku by měla být ve vzájemné interakci a společně dosáhnout většího účinku, než by dosáhla samostatně a izolovaně (synergie), případně mohou sloužit jako facilitátor pro další opatření v balíčku a zabránit komplikacím a překážkám při jejich realizaci.
- Ujistěte se, že vaše balíčky opatření počítají s intermodalitou. Může jít například i o napojení na síť dálkových dopravních tras jako TEN-T.
- Prověřte navrhovaná dopravní opatření z hlediska integrace se sektorem územního plánování.
- Kde je to možné, integrujte opatření s dalšími sektory v oblasti plánování (např. opatření v oblasti péče o životní prostředí, o zdraví nebo ekonomická opatření).

- Ujistěte se, že se zaměřujete na všechny cíle/objectives, včetně externalit jako emise skleníkových plynů, hluk nebo lokální znečišťování ovzduší.
- Zajistěte vyváženost mezi dlouhodobými a krátkodobými opatřeními.
- Ujistěte se, že vhodně kombinujete investiční, provozní a organizační opatření.
- Ujistěte se, že se zabýváte řešením pro všechny relevantní způsoby dopravy, včetně nákladní.
- Proveďte detailní testování a hodnocení alternativních balíčků a jejich hlavních opatření. Podle výsledků proveďte úpravy, které pomohou zabránit nerealistickým projektům a zajistit nákladovou efektivitu. Pokud například během detailního hodnocení vyjde najevo, že určité klíčové opatření je rizikové z důvodu možné neproveditelnosti, vraťte se zpět do Aktiviny 7.1 a upravte váš stručný seznam tak, aby stále zajišťoval dosazení stanovených cílů/objectives. Zvažte různé metody hodnocení a vyberte jednu podle vašich zkušeností, dostupných zdrojů a typu opatření, která chcete hodnotit.
- Protože dopady opatření jsou komplexní a těžko předvídatelné, je vhodné využít modelování. Kvalitně nastavené modely umožňují testovat opatření jak jednotlivě, tak v balíčcích, předpovídat jejich dopady nebo je porovnávat se současným stavem a se souborem již naplánovaných opatření (business-as-usual). Kvalitní model je efektivním nástrojem plánování, ale aby zůstal aktuální, vyžaduje značné množství dat a kapacit. Dalším omezením, které se dotýká právě plánování udržitelné městské mobility, je neschopnost některých modelů reprezentovat určité typy opatření (konkrétně opatření pro nákladní, pěší a cyklistickou dopravu, pro intermodalitu a některá behaviorální opatření), a předvídat rušivé změny (viz také níže přehled nástrojů pro modelování).
- Analýzy nákladů a přínosů (CBA) se velmi často používají k posouzení získané hodnoty vynaložených prostředků v rámci rozsáhlejších opatření, většinou u velkých infrastrukturních projektů. Umí také zohlednit celou řadu společenských, ekonomických a environmentálních dopadů projektu. Analýza nákladů a přínosů však obvykle vyžaduje velký objem dat. Navíc ve většině měst chybí standardizovaná metoda CBA pro neinfrastrukturní opatření.
- Aby bylo možné zachytit i kritéria, která nejde vyjádřit v penězích, je vhodné analýzu nákladů a přínosů doplnit o multikritériální analýzu (MCA), zejména tam, kde je monetizace určitých kritérií považována za příliš komplikovanou. MCA umožňuje kombinovat kvantitativní a kvalitativní hodnocení v závislosti na dostupnosti dat pro jednotlivá kritéria. V mnoha státech je provedení standardizovaných analýz CBA a MCA podmínkou pro získání finančních prostředků pro rozsáhlejší infrastrukturní opatření.
- Na mnoha místech, především v menších městech a v případě menších opatření, by provedení úplné analýzy nákladů a přínosů nebo dopravního modelu mohlo být zbytečně nákladné. V takových případech se lze zaměřit na ta nejdůležitější opatření, případně využít odhady a/nebo „modelování reálného světa“ ve formě experimentování.
- U vybraných balíčků opatření proveďte posouzení rizik. V té nejjednodušší podobě může jít o myšlenkové cvičení, během kterého se zjišťuje, na kterých předpokladech závisí efektivita opatření, co by se stalo, kdyby došlo k určité změně, a jak těmto rizikům zabránit. Pokud je to možné, použijte i kvantitativní metody, např. proveďte testy citlivosti. To znamená, že znovu provedete posouzení (nebo modelování) s řadou různých předpokladů. Pokud vybraný balíček funguje dobře za několika předpokladů, znamená to, že ho lze potvrdit/validovat. Pokud je jeho fungování proměnlivé, potom platí, že je méně odolný a méně vhodný pro další sledování. Možná by bylo vhodné balíček upravit a vylepšit jeho funkčnost.
- Diskutujte o vybraných balíčcích se zainteresovanými subjekty a zapojte je do procesu výběru, například na setkání s „řídící skupinou“ PUMM. Informujte o balíčcích transparentním a profesionálním způsobem.
- Usilujte o aktivní zapojení veřejnosti a snažte se získat zpětnou vazbu k opatřením a balíčkům opatření. Veřejnost by měla být zapojena i do validace a konečného výběru balíčků.
- Proveďte konečný výběr opatření a balíčků opatření.

Kontrolní seznam

- Identifikovali jste ty balíčky opatření, které jsou vhodné pro realizaci synergií a pro pomoc s překonáváním možných překážek.

- Byla provedena kontrola balíčků s ohledem na možnou integraci se sektorem územního plánování a s dalšími aktivitami v oblasti plánování v jiných sektorech.
- Bylo provedeno testování a hodnocení balíčků, které prošly do užšího výběru, ve vztahu ke všem stanoveným cílům/objectives, s cílem najít nákladově nejvýhodnější kombinace.
- Společně se zainteresovanými subjekty a veřejností proběhla diskuse o vybraných balíčcích, a také jejich validace.
- Byl vybrán konečný soubor balíčků opatření.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/7.2.-balicky-opatreni>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Dodatek. Co je to „balíček opatření“?

Balíček opatření je kombinací několika vzájemně se doplňujících opatření, často z jiných kategorií, která jsou koordinována tak, aby specifické rozměry problému pomohla řešit efektivněji než jednotlivá opatření a přispěla k překonání možných překážek pro implementaci. Jako příklad lze uvést kombinaci opatření, jejichž cílem je snížit míru používání osobních aut, např. kontroly parkování, s opatřeními na podporu využití jiných způsobů dopravy, např. kvalitnější služby autobusové dopravy a cyklopruhy.

Balíčky opatření by měly být zaměřené na podporu různých oblastí, včetně pěší dopravy. Balíček opatření pro pěší dopravu lze seskupit například kolem některého z významných projektů či intervencí, jako jsou pěší zóny nebo superbloky. Takový balíček opatření, jehož cílem je transformovat určitou oblast v městském prostoru do pěší zóny, by měl obsahovat různé typy opatření, která se navzájem podporují. Kromě těch hlavních, kterými jsou omezení vjezdu motorových vozidel a přebudování prostoru s důrazem na atraktivitu a přístupnost (např. více zeleně, sedacích prvků a toalet, čisté a osvětlené ulice), může jít o následující:

- Časově omezené pěší zóny během vybraných letních dnů či nedělí, v optimálním případě v kombinaci s akcemi pro veřejnost.
- Budování parkovacích míst pro cyklisty na okraji pěší zóny, zvyšování kvality cyklostezek a cyklopruhů v přilehlých ulicích.
- Budování parkovacích míst pro auta mimo ulice (např. garáže s nízkými poplatky pro místní obyvatele).
- Lepší autobusové spoje v okolí.
- Řešení pro zásobování obchodů (např. povolení vjezdu v určitou ranní/večerní dobu, vznik dopravního uzlu s nákladními jízdními koly pro poslední úsek cesty).
- Proaktivní komunikace směrem k majitelům obchodů a k veřejnosti (např. průzkumy spokojenosti zákazníků, statistika obrátu v obchodech před a po zavedení pěší zóny).
- Omezení rychlosti a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích.

Příklady balíčků opatření

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

- 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.).
- Veřejná doprava – řeší se:
 - Docházková vzdálenost pro pěší na zastávky a stanice;
 - Bike and Ride apod.;
 - Parkování (záchytná parkoviště).
- 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.

Je proto 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 a zdrojích města lze využít analýzu různých aspektů dopravního systému ve městě. S její pomocí lze rovněž určit, jakou kapacitou pro realizaci opatření město disponuje a jak aktuálně vypadá jeho dopravní systém.

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 druh dopravy (od dobré po špatnou) a na intenzitu využití a dostupnosti daného druhu 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.

Aktivita 7.3: Naplánujte monitorování a evaluaci opatření

Monitoring a evaluace procesu plánování i implementace opatření jsou pro efektivitu SUMP zásadní. Řádně vedený monitoring a evaluace vám pomohou se systematicky poučit z vlastních zkušeností a upravovat a zlepšovat aktivity v rámci plánování. Pokud jsou prováděny pravidelně, budete mít přehled o tom, zda dosahujete žádoucího pokroku. Evaluace, která následuje po implementační fázi, je nástrojem zajišťujícím důkazy o efektivitě SUMP a jeho opatření, což je nezbytné pro dlouhodobější úspěchy – osoby s rozhodovací pravomocí tak získávají důkazy, díky kterým mohou nejen ospravedlnit investované finance, ale i vyhnout se případným chybám v budoucnosti. Transparentní informování umožní, aby se výsledky evaluace projevily v diskusích s veřejností. Zatímco strategické indikátory a cíle/objectives byly definovány už v dřívějších fázích (viz Aktivita 6.1 a 6.2), nyní přichází na řadu indikátory na úrovni opatření, a kromě toho i podrobnější definování monitorovacích a evaluačních aktivit. Důvodem, proč k definování monitorovacích aktivit dochází během počátečních fází plánování, je možnost jejich začlenění do implementace opatření.

Cíle

- Definovat soubor indikátorů pro monitorování a evaluaci všech hlavních opatření.
- Dohodnout se na vhodných monitorovacích aktivitách (včetně odpovědností a rozpočtu), které umožní posoudit stav implementace opatření a dosahování cílů/targets tak, abyste mohli včas a efektivně reagovat.
- Zajistit, aby monitorovací a evaluační aktivity byly nedílnou součástí dalšího procesu.

Úkoly

- Zjistěte, jaké informace potřebujete k tomu, abyste mohli provést monitoring a evaluaci vašich opatření.
 - **Výsledek:** Jaké dopady očekáváte od opatření? Pro každý z hlavních opatření/balíčků opatření definujte vhodný indikátor výsledku nebo aktivity, který vám umožní posoudit jeho úspěšnost. Strategické indikátory výsledků, které ukazují celkový pokrok směrem k udržitelné mobilitě, byly definovány již v rámci Aktivita 6.1. V této aktivitě pak budou definovány konkrétnější indikátory, týkající se cílů/objectives jednotlivých balíčků opatření, např. emise z autobusové, nákladní a osobní automobilové dopravy, počet dopravních nehod nebo počet jízd cyklistů na určitém území města.
 - **Výstup:** Jakou politiku, infrastrukturu nebo službu přímo implementuje dané opatření? Definujte vhodný indikátor výstupů pro každé opatření, abyste mohli monitorovat, v jakém rozsahu bylo provedeno (např. km nové autobusové linky, počet nových autobusů v provozu atd.)
 - **Vstup:** Jaké prostředky utrácíte? Monitorujte investiční náklady a náklady na údržbu (včetně mzdových nákladů) u každého opatření, abyste mohli včas zareagovat, pokud by se náklady začaly vymykat, a abyste mohli správně posoudit, jaká je u každého opatření získaná hodnota za peníze.

- Proveďte evaluaci stávajících zdrojů dat, vezměte v úvahu i výsledky předchozích datových auditů (viz Aktivita 3.1 a 6.1). Zjistěte, která data vám chybí, a pokud je to nutné, vytvořte nebo najděte nové zdroje dat (např. data z průzkumů, kvantitativní data z automatických měření atd.).
- Dříve než začnete připravovat vaše vlastní indikátory opatření, diskutujte o tématu s klíčovými subjekty a dalšími organizacemi ve vaší oblasti, je možné, že některé z indikátorů už používají. Monitorování pokroku je jednodušší s využitím již implementovaných a přijatých indikátorů.
- Definujte soubor kvantitativních a kvalitativních indikátorů opatření, které poskytnou dostatečné informace s vynaložením přiměřeného úsilí. Při výběru indikátorů vezměte v úvahu dostupná data a omezené zdroje pro shromažďování nových dat. Tam, kde je to možné, využijte standardní indikátory, které jsou již správně definovány a se kterými lidé umí pracovat, tedy měřit je a analyzovat.
- Vyřešte monitorování a evaluaci u všech vybraných indikátorů, jak strategických indikátorů, tak indikátorů opatření:
- Vypracujte přehledný formát pro podávání zpráv o tom, jak probíhá měření dat, jak z dat vypočítáte hodnotu indikátoru, jak často bude probíhat měření.
- Stanovte základní hodnotu, tj. počáteční hodnotu a předpokládaný vývoj bez opatření SUMP, stejně jako cílovou hodnotu žádoucí změny.
- Pro účely monitoringu a evaluace si vyjasněte povinnosti a nutný rozpočet. Odpovědnost by měli mít buď odpovědní členové týmu, nebo externí partner – ideálně nezávislý orgán. Rozpočet pro monitoring a evaluaci by měl představovat alespoň 5 % celkového rozpočtu na přípravu SUMP.

Kontrolní seznam

- byl vytvořen soubor vhodných indikátorů opatření.
- byly vypracovány aktivity nutné pro monitoring a evaluaci pro každý z indikátorů.
- byl dohodnut rozpočet a přiděleny povinnosti pro monitorování a evaluaci.

Příklad navrhovaných opatření SUMP 2.0. Milevsko

STRATEGICKÝ CÍL	PRIORITA	OPATŘENÍ	INDIKÁTORY	VĚCNÍ GARANTI	HARMONOGRAM
	NÍZKÁ	O 4.2. Bezpečnost silničního provozu	- Počet napravených nalezenech závad (celkem 10).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2022 - Zajištění finančních zdrojů a vypořádání stavebních a jiných povolení. 2022-2023 - Odstranění nalezenech 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 (%). - Dělbá přepravní práce (cílem je 20% podíl cyklistické dopravy).	Odbor regionálního rozvoje; Odbor investic a správy majetku	2021-2022 - projektová dokumentace, stavební povolení, resp. Generel cyklistické dopravy 2022-2030 - postupná kompletizace.
	STŘEDNÍ	O 6.2. Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol	- Počet pevných stanovišť Bike-sharingu (cil je 6). - Četnost využívání (nutný zkušební provoz).	Odbor finanční; Odbor investic a správy majetku; Odbor dopravy a žvinnostenský; 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

HIERARCHIZOVANÝ SEZNAM (OPATŘENÍ)

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

KROK 8: Dohodněte se na rozdělení aktivit a odpovědností

- 8.1 Popište všechny aktivity
- 8.2 Identifikujte finanční zdroje a proveďte posouzení finančních kapacit
- 8.3 Dohodněte se na prioritách, odpovědnostech a časovém harmonogramu
- 8.4 Zajistěte širokou politickou i veřejnou podporu



Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/8---opatreni-a-odpovednost>

Aktivita 8.1. Popište všechny činnosti

V předchozím kroku, kdy byla definována, vybrána a obecně popsána vhodná opatření i balíčky opatření, jste shromáždili dostatek informací. Proběhly také diskuze jak s občany, tak s institucemi (viz Aktivita 7.1 a 7.2). Nyní nastává čas na hlubší detaily a rozdělení opatření na jednotlivé činnosti. Nyní nastává doba na to, abyste určili, co bude během implementační fáze provedeno a jakým způsobem, kde a kdy. Specifikací jednotlivých činností přesně definujete, jak chcete dosáhnout vašich cílů/targets. Podrobný popis činností je přípravou na implementační fázi a pomáhá najít souvislosti mezi jednotlivými činnostmi a lépe se rozhodovat o pořadí jejich implementace.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Zaměřit se na detaily opatření ve vašem SUMP 2.0. a rozdělit je na jednotlivé úkoly/činnosti.
- Najít vzájemné souvislosti mezi těmito činnostmi a nejvhodnější pořadí pro implementaci.
- Zvážit a redukovat možná rizika pro implementaci.

Úkoly

- Rozdělte opatření na několik úkolů/činností, např. před výstavbou cyklolátnice by měla být provedena studie, která určí, kudy lidé jezdí pravidelně na kolech a kde je potřeba pro ně udělat stezky.
- Všechny činnosti popište co nejpodrobněji. Při specifikaci činností vám mohou pomoci následující čtyři otázky:
 - Kde by měla činnost probíhat?
 - Kdy by měla činnost probíhat?
 - Kdo ji bude využívat?
 - Jak intenzivně by měla být využita? Např. km nové autobusové trati nebo počet nových autobusů v provozu.
- Najděte souvislosti a propojení mezi jednotlivými činnostmi, abyste mohli určit co nejvhodnější pořadí pro implementaci, a také můžete zjistit, jak by jednotlivé činnosti mohly být sobě navzájem přínosné během samotné implementace.
- Činnosti vložte do přehledné tabulky (viz příklad v Aktivitě 8.3), která obsahuje vše důležité včetně podrobného popisu, právních náležitostí, očekávaného přínosu pro dosažení cílů/objectives,

navrhovaných priorit, povinností a časového harmonogramu. Později, v rámci Aktivit 8.2, je možné do tabulky doplnit odhadované náklady a zdroje financování.

Co je to „činnost“?

Činnosti jsou konkrétní úkoly, které budou prováděny při implementaci opatření a zahrnují například informace o prioritách, časovém harmonogramu, povinnostech a odpovědnostech, rozpočtech a finančních zdrojích, rizicích a nepředvídatelných událostech a vzájemných souvislostech.

Kontrolní seznam

- Všechny činnosti byly definovány a popsány.
- Vztahy a souvislosti mezi jednotlivými činnostmi byly zjištěny.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/8.1.-popis-cinnosti>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 8.2. Identifikujte finanční zdroje a proveďte posouzení finančních kapacit

Kvalitní finanční plán pomůže zajistit ekonomickou spolehlivost a finanční životaschopnost opatření stanovených v předchozích aktivitách. Příprava takového plánu začíná hledáním všech dostupných toků financování, a také posouzením toho, zda organizace zapojené do vašeho SUMP jsou schopné tyto toky zachytit a získat. Zkoumání zdrojů financování je velmi důležité doplnit o následné hodnocení organizací, protože finanční závazky a možnosti různých organizací jsou odlišné, a také mají odlišná zákonem stanovená práva a povinnosti v souvislosti s financováním. Při hledání možných zdrojů pro financování opatření v oblasti mobility se nabízí k posouzení široká škála možností. Vedle dostupných stávajících zdrojů, jako jsou místní rozpočty a daně, národní a evropské dotační fondy nebo příjmy z jízdného, parkovacích poplatků a dalších, je vhodné posoudit i případné nové zdroje financování – např. dluhopisy, různé developerské poplatky, ale i fondy ze soukromého sektoru. V této fázi je rovněž nezbytné najít i zdroje financování pro další podrobné studie proveditelnosti, které budou nutné pro větší investice. Financování implementačního procesu SUMP – funding a financing – jak se liší?

- Financing se obvykle týká peněz, které jsou potřebné z externích zdrojů pro počáteční investice v prvních fázích projektu; po skončení projektu musí být splaceny nebo vráceny zpět. Nástroje financování se obecně vztahují k zadlužení nebo vlastnímu kapitálu, případně jejich kombinaci. Prostřednictvím investičních dotací a grantů mohou k počátečním nákladům nepřímě přispívat i daňoví poplatníci.
- Funding se obecně týká toho, kdo dlouhodobě platí za aktivum. Může jít o přímé uživatele služeb (jízdenky, parkovací poplatky), zákazníky služeb v oblasti mobility (reklamy) či daňové poplatníky prostřednictvím státního rozpočtu či speciálních daní souvisejících s dopravou. Je důležité vědět, že k implementaci finančně udržitelného SUMP je zapotřebí financing i funding. Například využití půjček na financování infrastruktury pro veřejnou dopravu může být limitováno velikostí zdrojů, které budou financovat splácení těchto půjček.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující:

- Najít možné nástroje a zdroje financování pro všechny činnosti.
- Posoudit finanční životaschopnost jednotlivých činností v rámci opatření a vyloučit ty, které nejsou finančně proveditelné; zajistíte si tak nákladově efektivní koncepcí vašich opatření.
- Promyslet, jak by se v budoucnosti mohly dále rozumně vyvíjet vaše finanční toky.
- Posoudit schopnost různých organizací, zapojených do procesu SUMP, získat přístup k finančním tokům.

Úkoly

- Provést posouzení činností, které jste definovali v Aktivitě 8.1, z hlediska jejich finančních potřeb a příjmů v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu, a to včetně jejich provozu a údržby, a zjistit jakékoliv možné nedostatky ve financování (celkové náklady vlastnictví).

- Provést odhad příjmů, které budou pocházet přímo z plánovaných činností, např. z jízdného a časových jízdenek prostředků veřejné dopravy, pronájmu prostoru pro reklamu, poplatků za parkování a další služby města, a určit očekávanou návratnost nákladů.
- Odhadnout, jakou dodatečnou peněžní hodnotu budou generovat plánované činnosti (např. vyšší ceny pozemků a nemovitostí v blízkosti nové stanice veřejné dopravy), a posoudit možné mechanismy pro zachycení této hodnoty.
- Najít nástroje a zdroje financování pro vybrané činnosti; posoudit všechny následující možnosti a vybrat ty nejvhodnější; prozkoumat především možnosti mimo rozpočet města:
- Místní daně: zvláštní daň pro soukromé i veřejné firmy provozující služby místní veřejné dopravy;
- Financování z příjmů: jízdenky, parkovací poplatky, poplatky za vjezd do centra města, reklamní poplatky;
- Zapojení soukromého sektoru, např. prostřednictvím dohody o partnerství soukromého a veřejného sektoru;
- Fundraisingové aktivity s vhodnými sponzory (nezapomeňte však posoudit jejich slučitelnost s marketingovou strategií);
- Místní rozpočty: od různých obcí a z různých politických odvětví;
- Státní/regiónální dotace
- Najít právně vhodný subjekt pro ta opatření, která vyžadují externí financování, a posoudit jeho úvěrovou bonitu.
- Najít fondy pro další podrobné studie proveditelnosti a studie trhu, které jsou nutné v případě větších investic.

Kontrolní seznam

- Byly připraveny rozumné odhady, pokud jde o výdaje, příjmy, peněžní toky a další finanční položky.
- Byla provedena finanční analýza a hodnocení možných zdrojů financování.
- Předběžně bylo zjištěno, které organizace budou potřebovat externí finance.
- Byly shrnuty výsledky pro diskusi nad závěrečným výběrem činností.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/8.2.-identifikovani-financi>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 8.3. Dohodněte se na prioritách, odpovědnosti a časovém harmonogramu

Poté, co jste vytvořili a podrobně popsali konečnou verzi souboru činností, je čas určit, kdo bude mít jakou odpovědnost, jaké budou priority a kdy co bude probíhat během implementace. Jasná představa o tom, jaké jsou prioritní činnosti, v jakém čase budou vykonávány a kdo za ně ponese odpovědnost, tohle vše jsou základní kameny každého plánu udržitelné městské mobility. K tomu je nezbytná intenzivní diskuze a koordinovanost mezi všemi zainteresovanými subjekty.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Najít vhodné priority ve vybraných činnostech a povinnosti pro jednotlivé subjekty.
- Zajistit reálnou proveditelnost všech činností.
- Zajistit efektivní přidělení zdrojů (lidé, znalosti, čas).
- Společně s příslušnými partnery formalizovat povinnosti a odpovědnosti všech aktérů a přidělení zdrojů.
- Určit jasný časový horizont pro implementaci činností.
- Formálně se dohodnout s důležitými zainteresovanými subjekty (včetně politiků a úředníků) na odpovědnostech, povinnostech a časovém harmonogramu.

Úkoly

- Diskutovat o plánovaných činnostech a jejich prioritách se subjekty, které by mohly hrát roli v jejich financování, navrhování koncepce či implementaci. Zajistit, aby součástí diskuze byly i další odbory správy města.
- Zjistit, jaké jsou možnosti, pokud jde o vedení implementace jednotlivých činností s ohledem na schopnosti, kompetence a silné stránky zainteresovaných stran. V některých případech je zcela zjevné, že za daný úkol musí převzít odpovědnost jediný subjekt, v jiných případech je naopak lepším řešením mezioborová spolupráce s různými subjekty.
- Pro každou činnost ve všech balíčcích opatření jasně definovat povinnosti a odpovědnost – v případě, že neurčíte, kdo je za danou činnost odpovědný, je nanejvýš pravděpodobné, že nebude provedena.
- Dohodnout se na obecném časovém plánu, který určuje přibližné zahájení i ukončení jednotlivých činností. Vytvořte podrobný plán na dva až tři roky a předpokládaný návrh pro dalších deset let; současně nezapomeňte na činnosti, které předpokládají dlouhodobější implementační období. (Podrobné plánování činností na další roky je třeba revidovat a aktualizovat nejméně každých pět let.)
- Zvážit, které činnosti spolu souvisejí a mohou se vzájemně ovlivňovat (viz Aktivita 8.1). například nová trať Bus Rapid Transit by měla být zavedena až pod dokončení nezbytné infrastruktury (zastávek, pruhů pro autobusy atd.). Dále platí, že kontroverzní opatření (jako poplatky za vjezd do centra) je vhodné zavádět v jednom balíčku nebo těsně po populárních opatřeních (levnější jízdenky ve veřejné dopravě atd.) – zvýšíte tak míru jejich akceptovatelnosti.
- Uvědomit si, že rozsáhlé projekty pravděpodobně ovlivní celý systém mobility ve městě, např. stavební práce jako zprovoznění nové tramvajové trati, ale i zavedení poplatků za vjezd do centra. Doba, kterou vyžaduje implementace takových projektů, je obvykle delší než implementační doba PUMM. Kromě toho vyžadují komplexní implementační proces včetně například provedení strategického hodnocení environmentálních dopadů, čímž svým způsobem svazují kapacity v oblasti plánování a silně ovlivňují veškeré další aktivity. I poměrně „jednoduché“ projekty v oblasti cyklodopravy mohou kvůli právním problémům a procesům trvat několik let.
- Pomocí nově dohodnutých informací aktualizovat tabulku činností a přehled základních údajů (připraveno v Aktivitě 8.1).
- Zveřejnit časový plán i přidělené povinnosti, odpovědnosti a zdroje, především kvůli informování obyvatel a zajištění transparentnosti.

Kontrolní seznam

- Byly jmenovány osoby/subjekty odpovědné za implementaci jednotlivých činností.
- Společně se zainteresovanými subjekty byl vytvořen časový harmonogram a dohoda o prioritách.
- Plánované činnosti byly zveřejněny za účelem informování širší veřejnosti.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/8.3.-dohoda-o-odpovednosti>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 8.4. Zajistěte politickou podporu i podporu veřejnosti

Činnosti jsou tou nejvíc konkrétní částí celého SUMP 2.0.. Protože mají přímý vliv na obyvatele města, bývají nejkontroverznějším aspektem procesu. Může například velmi rychle dojít k dohodě o tom, že aktivní politika ve prospěch rozvoje cyklodopravy je pro město užitečná (tj. shoda na strategické úrovni) a novou infrastrukturu v určitém dopravním koridoru podporuje většina místních (tj. shoda na úrovni opatření), i přesto však konkrétní činnosti plánované pověřeným odborem (např. proměna parkovacích míst podél některé z ulic v pruh pro cyklisty) mohou vzbudit kontroverzi. Aby tedy implementace činností byla co nejméně problematická, je důležité zajistit širokou podporu politiků i veřejnosti již v průběhu plánování opatření a činností – a ještě před schválením SUMP 2.0.. Veřejnost byla zapojena do procesu přípravy opatření a balíčků opatření (viz Aktivita 7.1 a 7.2), a stejně tak je nezbytné veřejně informovat i o plánovaných činnostech, protože jen takto získáte zpětnou vazbu (jak ze strany veřejnosti, tak ze strany zainteresovaných subjektů) před přijetím závěrečných rozhodnutí. V ideálním případě se obě tyto skupiny aktivně zapojily do přípravy a schvalování činností a plánovaný SUMP a opatření v něm uvedená považují za „svoje“, a také vědí, jakou roli hraje v rozvoji mobility a celkové kvality života ve městě.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Zajistit vysokou míru přijetí plánovaných činností mezi politiky, úředníky, obyvateli města a dalšími zainteresovanými subjekty.
- Zajistit transparentnost všech plánovaných činností.
- Usnadnit schválení SUMP 2.0. a následnou efektivní implementaci činností.

Úkoly

- Transparentním a profesionálním způsobem informovat o hlavních aspektech SUMP, především o plánovaných činnostech.
- Aktivně informovat a získávat zpětnou vazbu od orgánů s rozhodovací pravomocí. Zvažte, zda by nebylo vhodné v dostatečném předstihu před oficiálním schvalováním SUMP uspořádat informační setkání pro zastupitele a radu města. Rozhovory přímo s důležitými politiky a úředníky, jako jsou starosta či předsedové významných politických stran, vám mohou napovědět, jakým způsobem rozšířit podporu z řad politiků a usnadnit schválení a přijetí plánu.
- Aktivně zapojit a získat zpětnou vazbu od významných subjektů, např. v rámci setkání „řídící skupiny“ SUMP.
- Aktivně zapojit a získat zpětnou vazbu k plánovaným činnostem od obyvatel města, např. formou odpolední veřejné diskuse
- Usilujte o to, aby hlavní prvky a nejdůležitější aktivity plánu udržitelné městské mobility byly významným tématem pro místní média. Informace o aktivitách a činnostech by měly zdůrazňovat jejich pozitivní přínos pro město. Pokud to jde, uvádějte číselné důkazy o očekávaných přínosech a atraktivní vizuální prvky, např. fotografie „před“ a „po“ z jiných měst. Obecně hrozí riziko, že se začnou aktivně ozývat jen ti, koho daná opatření ovlivní negativně. Proto je nanejvýš vhodné se zaměřit na konkrétní skupiny a komunikačními metodami se pokusit aktivizovat i tu část veřejnosti, pro kterou budou aktivity plánu přínosem.
- Vždy jasně a pravdivě informujte o tom, co místní orgány udělat mohou a co už ne (expectation management).

Kontrolní seznam

- PR a participační aktivity byly naplánovány a realizovány.
- Politikům, veřejnosti a dalším subjektům byly poskytnuty potřebné informace a bylo jim umožněno poskytnout zpětnou vazbu. Zpětná vazba byla zohledněna v dohodě o činnostech.

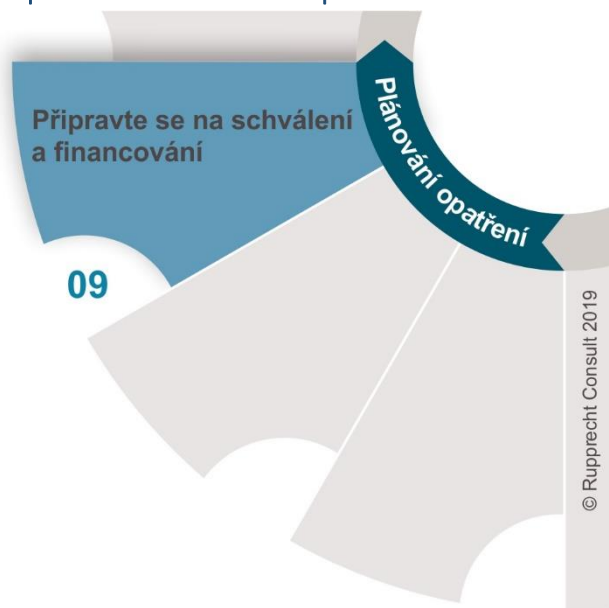
Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/8.4.-politicka-podpora>

2.7.3 Krok 9 – Připravte SUMP 2.0. na schválení a upřesněte financování opatření

KROK 9: Připravte se na schválení a financování

- 9.1 Vypracujte plány pro financování a dohodněte se na sdílených nákladech
- 9.2 Dokončete přípravu a ujistěte se o kvalitě vašeho dokumentu PUMM



Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/9---zajisteni-kvality>

Aktivita 9.1. Vypracujte finanční plány a dohodněte se na sdílení nákladů

Pro implementaci opatření v oblasti udržitelné městské mobility je nutný řádný finanční plán, který definuje, jakým způsobem budou činnosti a opatření plánu financovány, a to včetně podrobného odhadu nákladů z Aktiviny 7.2 a zdrojů financování z Aktiviny 8.2. S ohledem na funkční městský region musí financování (funding a financing) pocházet z odlišných regionálních, obecních, národních, soukromých a multilaterálních zdrojů. Zajistit dlouhodobou udržitelnost opatření SUMP 2.0., to vyžaduje strategicky sladit finanční potřeby opatření SUMP 2.0. s veřejnými rozpočty a diverzitou nástrojů financování, obecních půjček, veřejných půjček a v některých případech i kapitálu soukromého sektoru. Vzhledem k dlouhodobému horizontu SUMP 2.0. je většinou vhodné plánovat financování v jednotlivých fázích, s dostatečně detailním rozpracováním pro opatření v první fázi. Je to způsob, jak přitáhnout finance ze soukromých i veřejných zdrojů. Vhodné fázování projektu je nezbytné pro efektivní přechod k implementaci a k zajištění dlouhodobé finanční udržitelnosti. Pokud uvažujete o tom, že byste pro počáteční investice využili soukromý kapitál, je třeba si uvědomit, že cena těchto peněz, tedy úroková sazba, je v soukromém sektoru obvykle vyšší než ve veřejném. To znamená, že využití zdrojů ze soukromého sektoru může vyžadovat například zvýšení cen jízdného, aby došlo k vyrovnání těchto nákladů. Kromě toho je pro úspěšné zapojení soukromého sektoru nutné, aby veřejný sektor na sebe vzal smluvně případná rizika, především rizika související s politickými změnami. Také časový horizont investic je v soukromém sektoru obecně kratší než v sektoru veřejném a vyžaduje rychlejší návratnost.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující:

- Vypracovat finanční plán pro všechna opatření SUMP 2.0., včetně orientačního určení zdrojů financování (funding i financing)
- Vypracovat podrobný finanční plán pro prioritní činnosti, který obsahuje všechny předpokládané výdaje včetně daní, nepředvídaných událostí a příjmů, a to vždy na jeden rok pro celou dobu trvání finančního plánu.
- Zajistit finanční životaschopnost činností, a to i po úvodním období financování.
- Plán pro nepředvídané události, který pomůže zajistit odolnost proti možným změnám ve zdrojích příjmů.
- Najít příležitosti pro zapojení soukromého sektoru.
- Dohodnout se na rozdělení nákladů a příjmů mezi všechny zúčastněné organizace.

Úkoly

- Koordinujte spolupráci s obecními a regionálními institucemi (dohody o sdílení nákladů pro přeshraniční služby veřejné dopravy) a na národní úrovni. Zkoumejte možnosti společného financování opatření.
- Posuďte, jaká je možnost zapojení investora ze soukromého sektoru do kapitálových či investičních operací, nebo kombinací obou.
- Připravte finanční odhady pro první fázi činností na jeden rok, včetně kapitálových výdajů (počáteční investice), nákladů na provoz a údržbu a zdrojů příjmů.
- Diskutujte o opatřeních s možnými finančními partnery a zdroji, abyste zajistili dokonalou připravenost vybraných opatření.
- Přidělte zdroje financování jednotlivým činnostem vždy na jeden rok, včetně možných změn v oblasti příjmů; zvažte vytvoření politického závazku pro řešení vznikajících mezer ve financování.
- Připravte dohody o náhradě nákladů (koeficienty, modality) pro sdílené náklady a služby, jako například příspěvek na provozní náklady služeb veřejné dopravy.
- Dohodněte se na rozdělení nákladů a výnosů mezi obecní a regionální úřady, státními institucemi a soukromými i veřejnými provozovateli.
- Vypracujte podrobný finanční plán (z rukou finančního odborníka) pro první fázi investování.
- Zajistěte přístup k nástrojům odborné pomoci, jako např. JASPERS / ELENA, které jsou důležitá pro komplexní opatření, vyžadující realizaci následných studií pro zajištění životaschopnosti a přístupu k financování.
- Kontrolní seznam
- Byl vypracován a schválen podrobný finanční plán pro činnosti, které vyžadují financování v první fázi implementace SUMP.
- Příslušné veřejné subjekty se zavázaly přidělit dostatečný veřejný rozpočet, nezbytný k zaplnění případných mezer ve financování.
- Pokud to projekt vyžaduje, byla dokončena žádost o zdroje financování studií proveditelnosti, trhu a dalších studií pro přípravu projektu.
- Byla zajištěna finanční udržitelnost projektů.
- Byla vytvořena dohoda o rozdělení nákladů a výnosů mezi relevantními aktéry.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/9.1.-finance>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 9.2. Dokončete přípravu dokumentu SUMP s důrazem na zajištění kvality

Úkolem projektového týmu bude sestavit finální verzi dokumentu SUMP 2.0. Abyste měli jistotu, že v dokumentu skutečně byly zohledněny dohody z předchozích kroků, musí návrh dokumentu projít interní kontrolou i kontrolou důležitých zainteresovaných subjektů. Před schválením, přijetím a zveřejněním SUMP 2.0. je pozornost zaměřena na zajištění maximální kvality a na finální úpravy dokumentu, nezbytné pro následnou implementaci a šíření.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Zajistit optimální kvalitu dokumentu SUMP 2.0.
- Zajistit dostatečné zohlednění názorů veřejnosti a hlavních partnerských subjektů.
- Finalizovat dokument SUMP 2.0. tak, aby byl připraven a mohl být přijat a schválen příslušnými politickými subjekty, a následně zveřejněn.

Úkoly

- Sestavte kompletní návrh vašeho SUMP, jehož součástí by měly být i následující aspekty:
- Základní informace, místní kontext a stručný přehled přípravného procesu (včetně zapojení zainteresovaných subjektů a veřejnosti).
- Výsledky analýzy mobility a provedení scénáře.
- Vize, cíle (objectives, targets)
- Balíčky opatření s činnostmi (včetně časového harmonogramu, povinností a odpovědností, případně financování).
- Systém monitorování a evaluace.
- Proveďte kontrolu kvality celého dokumentu a kontrolu jeho potenciálu pro dosažení efektivních výsledků. Zvažte využití nástroje pro sebehodnocení SUMP nebo interním vzájemné posouzení (peer review), aby byla zajištěna náležitá kvalita dokumentu.
- Důkladně prověřte, zda jsou názory veřejnosti a výsledky diskusí se zainteresovanými subjekty začleněny v dokumentu.
- Plán je nutné prověřit i s ohledem na procesní požadavky (pokud existují např. na národní úrovni) a s ohledem na soulad se směrnicí EK o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí.
- V některých státech je v tomto okamžiku vyžadována i veřejná konzultace.
- Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty proveďte závěrečné úpravy. Cílem je připravit dokument s širokou podporou politiků i veřejnosti, proto je nutné některé citlivé aspekty dostatečně regulovat. Postupujte však opatrně, aby nedošlo k oslabení dokumentu – měl by stále zůstat dostatečně ambiciózní, především pokud jde o cíle v oblasti udržitelnosti.
- Dokončete dokument SUMP.

Kontrolní seznam

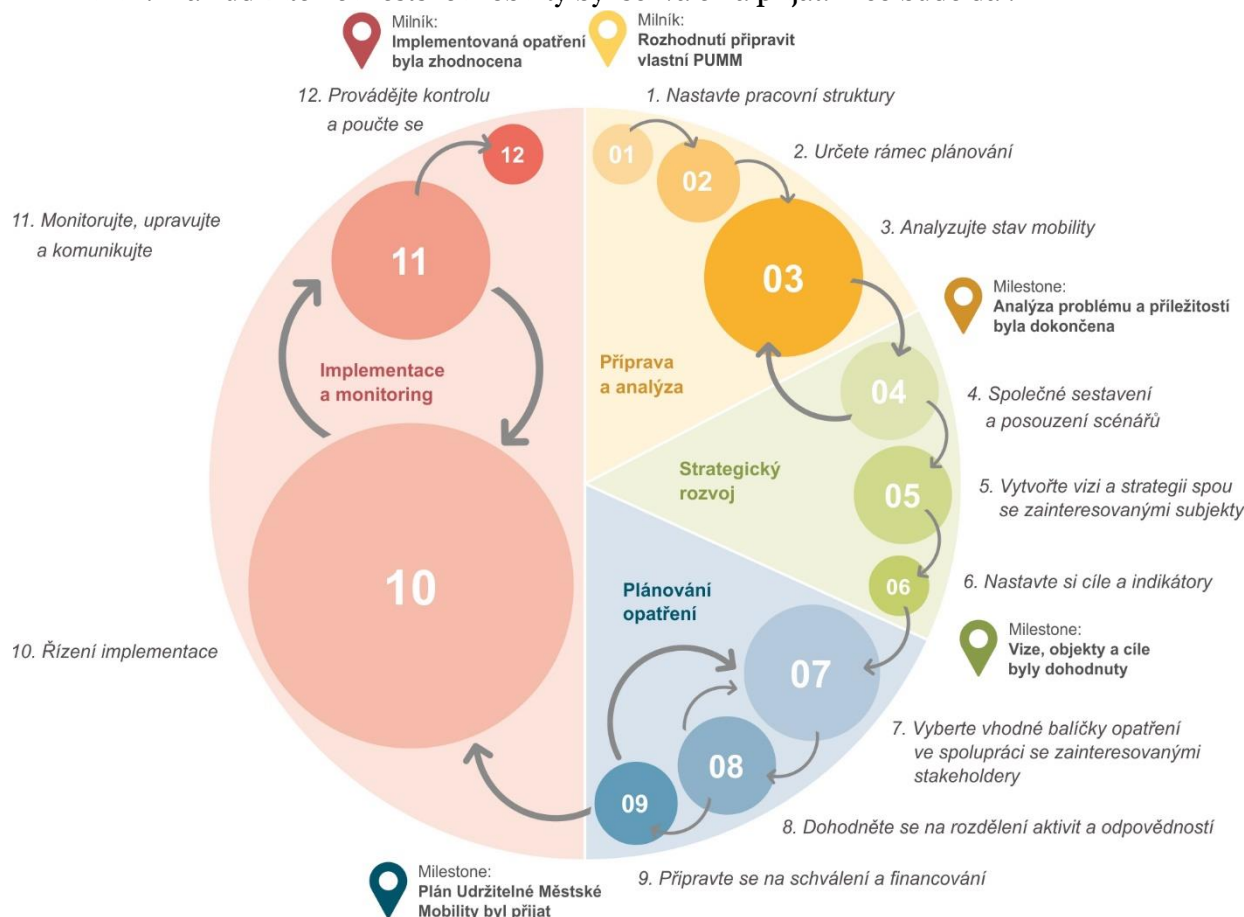
- Byla dokončena finální verze návrhu SUMP
- Byla dokončena interní i externí revize dokumentu
- Byla dokončena kontrola kvality dokumentu
- Byly ukončeny poslední úpravy dokumentu.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/9.2.-kvalita>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

2.8 Fáze 4 - Implementace a monitoring.

Milník: Plán udržitelné městské mobility byl schválen a přijat. A co bude dál?

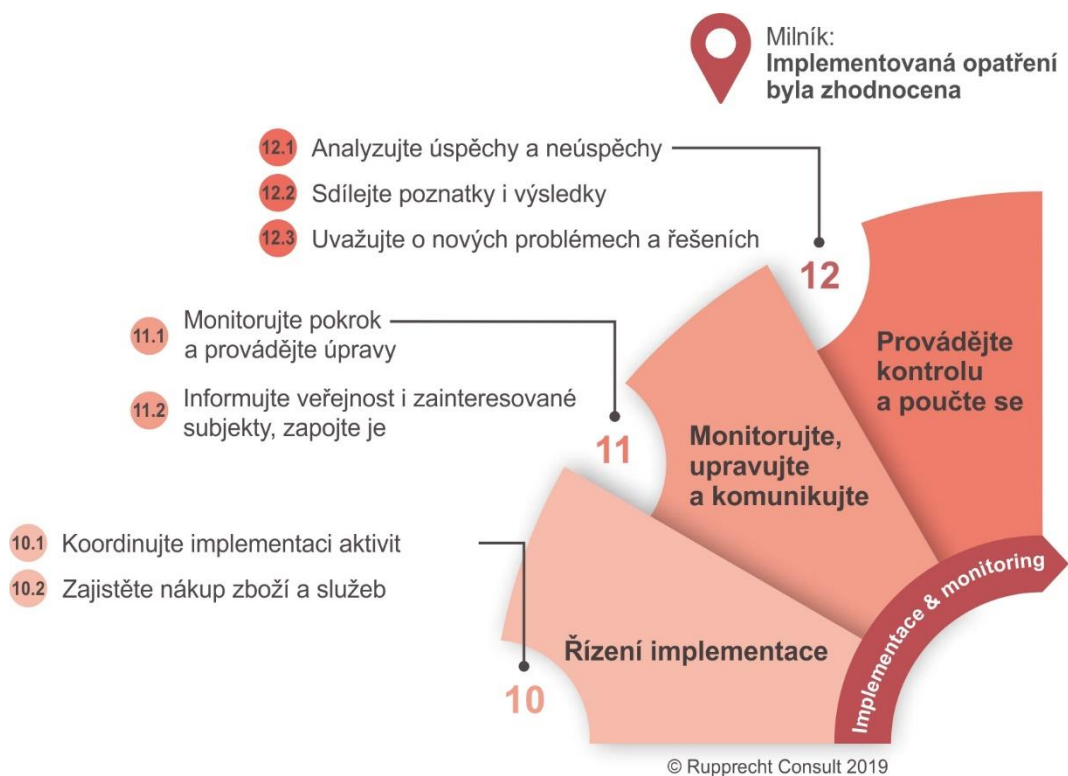


Co víme?

Nejdůležitějším milníkem plánovacího procesu je přijetí Plánu udržitelné městské mobility (SUMP) co nejširší politickou koalicí. SUMP musí být legalizován minimálně radou města, ale jelikož se jedná o dlouhodobý koncepční dokument, mělo by se na něm dohodnout celé zastupitelstvo. Jde o klíčový krok, který zajišťuje rámec pro implementaci opatření v dlouhodobém horizontu.

Stávající praxe je ale taková, že za SUMPem stojí většinou jen jeden politik a rada města mu jej schválí na politickém principu: „dnes něco schválím já tobě, zítra ty mě.“ Po volbách ale může být vše jiné. Tomuto nedorozumění se dá zabránit tím, že se SUMP se nebude brát jako dopravní dokument jednoho radního a zainteresovaných úředníků, ale jako politicko-strategický dokument, který stojí na jasných principech, které jsou popsány v této kapitole.

Čtvrtá fáze, a současně nultá fáze, je zaměřena na implementaci opatření a souvisejících činností tak, jak jsou definovány v SUMP. Současně jsou prováděny systematické monitorování, evaluace a komunikace. V této fázi jsou prakticky realizovány i činnosti.

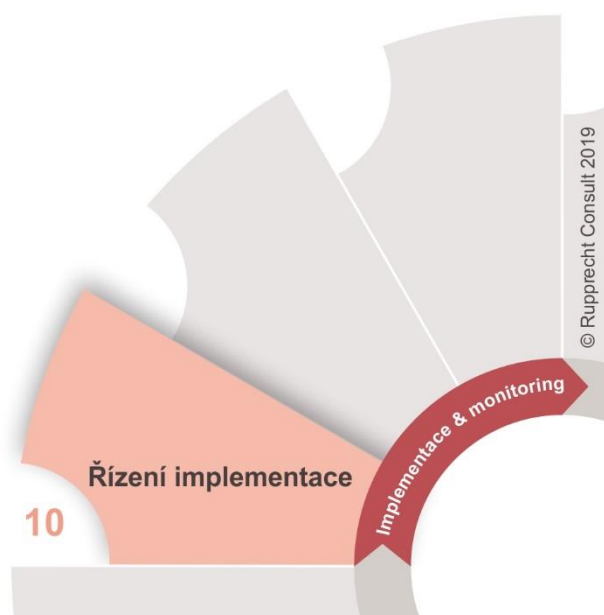


Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/faze-4-implementace-a-monitoring>

2.8.1 Krok 10 - Řízení implementace

KROK 10: Řízení implementace

- 10.1** Koordinujte implementaci aktivit
10.2 Zajistěte nákup zboží a služeb



Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/10---rizeni-implementace>

Aktivita 10.1. Koordinujte implementaci aktivit

Alfou a omegou kvalitního SUMP 2.0. není proces zpracování, či jeho finální výsledek, ale schopnost jej implementovat do praxe. Samotný dokument tak nemusí automaticky vést k požadovaným výsledkům, k těm vede jen úspěšná implementace stanovených balíčků opatření a aktivit. Pokud má plán efektivně naplnit své cíle, je potřeba mít vhodný management, který bude dohlížet na implementaci a řídit rizika. Management se ale tvoří už při kroku 1 a 2. Už tehdy bylo potřeba se dohodnout se všemi aktéry, kteří mají být do implementace činností zapojeni. Jen za těchto podmínek bude moci koordinátor mobility, případně hlavní tým SUMP, pravidelně komunikovat s dalším odborným personálem, a to v průběhu celé implementace. Pokud bereme fakt, že SUMP je strategický dokument, tak právě tato aktivita představuje nastavení parametrů pro strategické řízení. V přechodných krocích probíhaly přípravné fáze, zde jsou již finalizované a město může SUMP realizovat dle jasného harmonogramu, odpovědností a finančním plánem.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Upřesnit roli aktérů, kteří jsou nějakým způsobem zapojeni do implementace opatření
- Zajistit řádnou koordinaci mezi všemi zúčastněnými stranami
- Podpořit a usnadnit efektivní proces a posloupnost implementace
- Řešit možná rizika a zajistit transparentnost implementace.

Sada kontrolních otázek v rámci implementace

- Upřesnili jste roli aktérů, kteří jsou nějakým způsobem zapojeni do implementace opatření? Předali jste všem úřadům, odborům a institucím odpovědným za implementaci činností potřebnou dokumentaci, především přehled základních informací s popisem klíčových aspektů jednotlivých činností? Máte tyto přehledy k dispozici? Informace o tom, co by mělo být součástí přehledu základních informací, naleznete v Aktivitě 8.1 a 8.3.
- Zajistili jste koordinaci mezi všemi zúčastněnými stranami? Jakým způsobem jste zajistili proces a posloupnost implementace? Scházíte se pravidelně (např. jednou měsíčně), abyste měli přehled o vývoji implementace a mohli v případě potřeby zasáhnout? Dohodli jste se na postupech a odpovědnostech managementu? Máte nominovanou jednu osobu, která bude odpovědná za řízení procesu implementace? Každý nominované manažery vybraných aktivit ze SUMP? Existuje nějaký pracovní plán, který slouží jako společný rámec pro všechny zainteresované strany?
- Řešíte průběžně možná rizika v rámci implementace? Provádíte posouzení rizik a plánujete alternativní řešení (pokračování analýzy v Aktivitě 8.3)? Které z činností mají silný dopad na další činnosti a případné odklady v implementaci by mohly ohrozit úspěch celého SUMP? A jak byste mohli zareagovat, pokud ke zpoždění dojde?
- Zajistili jste transparentnost implementace? Udržujete pravidelný osobní kontakt s manažery jednotlivých činností? Dohodli jste se na tom, v jakém formátu a jak často byste od nich měli dostávat informace o aktuálním stavu? Např. stručné neformální telefonáty jen mezi koordinátorem SUMP a manažerem činnosti mohou zamezit zbytečné byrokracii? Organizujete pravidelná setkání pro kontrolu celkového stavu implementačního procesu? Alespoň jednou ročně uspořádáte setkání všech manažerů činností.

Kontrolní seznam

- Předání základních informací implementátorům.
- Pro každou činnost byly dohodnuty jednotlivé koordinační a implementační kroky.
- Byla posouzena rizika a naplánovány alternativní aktivity.
- Byla stanovena forma pro pravidelnou aktualizaci stavu implementace, kterou budou provádět manažeři.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/10.1.-koordinace>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>

Aktivita 10.2. Zajistěte nutné chytré služby a zboží

V České republice je tato oblast spojována s inovativními a ekologickými produkty, službami a obchodními modely (např. nízkoemisní vozidla, systémy sdílené mobility, mobilita jako služba atd.). Významnou součástí implementace by tak mělo být zajištění těchto produktů a služeb. V předchozích krocích byly navrženy v obecné rovině, nyní je nutné je implementovat do praxe. Běžné nákupy zboží a služeb jsou v každé veřejné správě standardním procesem, ale zadávání zakázek na inovativní produkty nebo tzv. „zelené nákupy“ už vyžadují pozornost zkušených odborníků, či celého týmu. Jedná se o velké částky, které města musejí investovat do nákupů služeb a zboží. Na druhé straně, právě taková opatření jsou silným motorem, který může urychlit žádoucí změny v městské mobilitě. Je to ale o kupní síle měst a regionů, zda si takovou investici mohou dovolit. I to je potřeba řešit v předchozích fázích. Pokud jsou nákupy prováděny správně, jejich přidaná hodnota se projeví minimalizací negativních sociálních a environmentálních dopadů a prosazením inovativních produktů na trhu.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Zajistit včasné a efektivní pořízení veškerých produktů a služeb, potřebných pro implementaci činností.
- Minimalizovat negativní sociální a environmentální dopady nákupů.
- Usnadnit propagaci a šíření nových udržitelných technologií a služeb.

Sada kontrolních otázek v rámci implementace

- Zajistili jste včasné a efektivní pořízení veškerých produktů a služeb, potřebných pro implementaci činností? Zjistili jste, jaké jsou skutečné potřeby vašeho města? To by měl být výchozí bod každého nákupu pro město. Spolupracují osoby odpovědné za nákupy a zadávání zakázek s dopravními organizacemi? Tato spolupráce zajistí správné převedení definovaných funkcí do efektivního procesu nákupu a zadávání veřejných zakázek.
- Minimalizovali jste negativní sociální a environmentální dopady nákupů? Znáte národní právní rámec pro zadávání veřejných zakázek, abyste se vyhnuli jakémukoliv porušení zákona, které by mohlo zkomplikovat a zdržovat proces implementace?
- Máte určen časový rámec a metodu pro každý plánovaný nákup zboží i služeb? Definovali jste způsob, jakým budou nákupy provedeny, a jaký typ smlouvy budete potřebovat? Zvážili jste i možnost společného nákupu ve spolupráci s dalšími obcemi? Specifikovali jste technické detaily, které by dokázaly lépe popsat náklady životního cyklu, které lépe popisují skutečné náklady? Tím by se měly favorizovat udržitelné alternativy (např. vozidla s nízkou spotřebou, a tedy nízkoemisní).
- Jak způsobem děláte propagaci a šíříte informace o nových udržitelných technologiích a službách? Zveřejnili jste vaši zakázku a procházeli jste procesem výběru a vyřazování jednotlivých uchazečů? Zajistili jste transparentnost celého procesu, abyste získali podporu veřejnosti a politickou podporu?

Kontrolní seznam

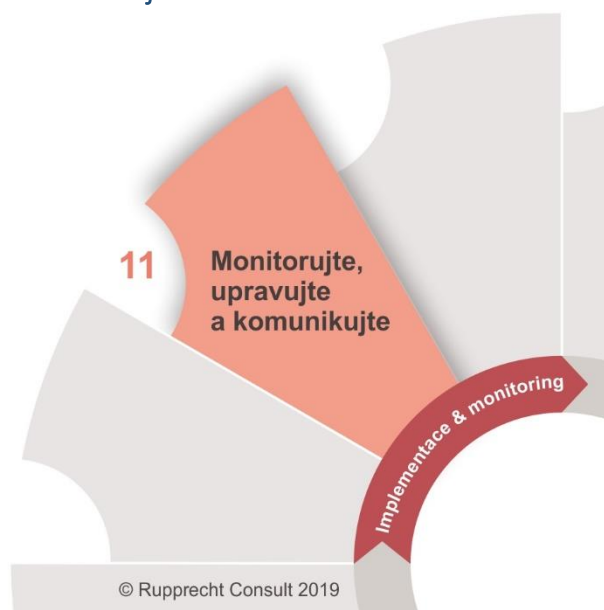
- Byly jasně definovány a odsouhlaseny potřeby města v oblasti zadávání veřejných zakázek.
- Byl vytvořen seznam zaměstnanců a jejich odborných znalostí, nutných pro vedení veřejných zakázek.
- Byly specifikovány podmínky pro výběrová řízení.
- Byla zahájena výběrová řízení, posouzeny všechny nabídky a vybrání vhodní uchazeči.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/10.2.-zajisteni-sluzeb-a-zbozi>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatreni>
- <https://www.akademimobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

KROK 11: Monitorujte, upravujte a komunikujte

- 11.1 Monitorujte pokrok a provádějte úpravy
- 11.2 Informujte veřejnost i zainteresované subjekty, zapojte je



Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/11.-dialog>

Aktivita 11.1. Monitorujte pokrok a provádějte úpravy

Pravidla pro monitoring a evaluaci byla nastavena před schválením SUMP; rovněž byl proveden sběr potřebných dat (viz aktivity 3.1, 6.1 a 7.3). V okamžiku, kdy je zahájena implementace, nastal čas pro pravidelné monitorování pomocí vybraných monitorovacích nástrojů. Pravidelný monitoring a rozbor jeho výsledků jsou jediným způsobem, jak včas identifikovat začínající problémy a přikročit k nutným úpravám. O jaké úpravy půjde, to záleží na konkrétní situaci a místním kontextu města a jeho SUMP. V celém procesu SUMP je třeba být flexibilní a zabývat se novými vývojovými trendy a názory. Řešením pro konkrétní problémy města mohou být i zcela nová a lepší opatření; stávající opatření mohou být díky novým poznatkům zastaralá. Důvody pro úpravu opatření během implementace jsou různé: interní faktory související s plánováním (čas, rozpočet atd.), externí faktory (nesouhlas veřejnosti s konkrétní činností, politická legislativa, regulační procesy nebo jiné plánování, které mohou mít vliv na proces SUMP, nové technologie atd.).

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Najděte problémy a úskalí, které by mohly bránit včasné implementaci.
- Sledujte, zda proces pokračuje směrem k naplnění cílů.
- Hledejte způsob, jak se přizpůsobit novým trendům v oblasti technologií, práva, financování či politiky.
- Provádějte úpravy implementačního procesu za účelem optimalizace.

Sada kontrolních otázek v rámci implementace

- Nacházíte problémy a úskalí, které by mohly bránit včasné implementaci? Jste v pravidelném kontaktu s manažery jednotlivých aktivit, kteří vám to mohou říci?
- Sledujete, zda proces pokračuje směrem k naplnění cílů? Provádíte pravidelné měření vašich indikátorů podle stanovené frekvence a s pomocí metod sběru dat stanovených v Aktivitě 7.3? Pomocí indikátorů na úrovni opatření monitorujete pokrok jednotlivých opatření či balíčků opatření směrem k jejich cílům (každých 1-5 let, podle typu opatření)? Pomocí strategických indikátorů monitorujete pokrok směrem k obecným cílům vašeho SUMP (každý 1-2 roky)? Dokážete je porovnávat se základními hodnotami před zahájením?
- Hledáte způsoby, jak se přizpůsobit novým trendům v oblasti technologií, práva, financování či politiky? Držíte krok s novými trendy a změnami v národní legislativě, v technologiích, financování i místní

politice? Co byste považovali za současný trend? Jste flexibilní, aktualizujete vaše opatření a provádíte změny v implementaci? Možné důvody pro nutné úpravy:

- Co děláte, pokud například některé opatření narazí na silnou opozici? Zvažujete možnost udělat z něj pouze dočasný experiment, který bude po určité době vyhodnocen, a následně podle výsledků prodloužen, nebo naopak pozastaven?
- Co děláte, když se nedaří dosahovat důležitých stanovených cílů buď v jednotlivých opatřeních, nebo v rámci celého SUMP? Pokud například nové oddělené cyklopruhy nejsou dostatečně využívány, zjistili jste, zda je na nich něco špatně, zda nechybí důležitá napojení? Pokud je míra znečištění ovzduší ve vašem městě navzdory vašemu úsilí stagnující, například proto, že ekonomický rozvoj umožňuje většímu a většímu počtu lidí vlastnit automobil, uvažujete o posílení nebo přidání dalších opatření v této oblasti (vyšší parkovací poplatky/silniční poplatky v kombinaci se zajištěním moderních elektrobuses)?
- Co děláte, když vaše opatření se stávají zastaralými? Například kvůli novým typům elektrických vozidel může být nutné transformovat plánovanou infrastrukturu, nové politické vedení po volbách do městského zastupitelstva umožní přerozdělit silniční prostor tak, jak to dříve nebylo možné.
- Provádíte úpravy implementačního procesu za účelem optimalizace? Dokážete o nějakém opatření říci, že nefunguje? Pokud ano, dokážete ho zastavit? Program implementace musí procházet úpravami v průběhu celého implementačního období a na základě výsledků monitoringu. Navrhujete průběžné změny, které pro opatření SUMP vycházejí z výsledků monitorování?

Kontrolní seznam

- Stav implementačních aktivit trvale monitorován.
- Pokrok směrem k cílům opatření a strategickým cílům PUMM v pravidelných intervalech posuzován.
- Nezbytné úpravy v implementaci opatření jsou stanoveny.
- Veškeré úpravy byly prodiskutovány a odsouhlaseny příslušnými partnerskými subjekty.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/11.1.-prubezne-upravy>
- <https://www.akademimobility.cz/monitoring-a-evaluace-504>

Aktivita 11.2. Informujte veřejnost a zainteresované subjekty, zapojte je

Komunikace s občany a snaha o jejich zapojení by neměla skončit s fází plánování. Je nutné průběžně informovat veřejnost o tom, jak pokročila implementace jednotlivých činností a jaké jsou jejich přínosy. Důležité je oslovit především tu část veřejnosti a subjektů, které jsou přímo ovlivněny určitými opatřeními. Tak si mohou lidé nejlépe uvědomit, jaká je souvislost mezi strategickou úrovní a reálnými změnami ve městě. To vyžaduje upřímnou, vytrvalou a zdvořilou komunikaci města směrem k obyvatelům – a samozřejmě naopak. Lidé, kteří ve městě žijí, jsou těmi hlavními odborníky, kteří budou zavádět vaše opatření do reálného života, proto byste je měli motivovat a zajistit jim dostatek vhodných příležitostí ke sdílení konstruktivních názorů a nápadů, jak opatření SUMP vylepšit a doladit. Upřímné přijetí a reakce na názory veřejnosti pomáhají zvýšit důvěru, navíc tak získáte celou řadu možností, jak zlepšit implementační proces i závěrečné výstupy.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Efektivně využívat zdroje – využít jak odborné znalosti profesionálů, tak místní poznatky obyvatel – tím si zajistíte ty nejlepší výsledky.
- Veřejnost maximálně zapojit do monitorování a implementace, a tím zvýšit míru přijetí jednotlivých opatření.
- Zajistit informovanost veřejnosti o důsledcích změn, které mají nastat ve vašem městě, popsat podrobně přínosy a nabídnout příležitost možných či nutných změn v každodenní dopravě.

- Sada kontrolních otázek v rámci implementace
- Získáváte informace jak od odborníků, tak poznatky od místních obyvatel? Mluvíte s lidmi i se subjekty, kteří budou přímo ovlivněni (pozitivně i negativně) plánovaným opatřením, a reagujete na jejich zájem i obavy? Všichni jsme si přeci vědomi toho, že ti, kdo mají strach z negativních dopadů, bývají obvykle hlasitější (i v případě, že jsou v menšině) než ti, kdo považují opatření za užitečná.
- Jak veřejnost zapojujete do monitorování a implementace, abyste mohli zvýšit míru přijetí jednotlivých opatření? Společně s obyvateli slavíte úspěchy implementace (např. street festival poté, co byla vytvořena pěší zóna)?
- Jak informuje veřejnost o důsledcích změn, které mají nastat ve vašem městě? Jak popisujete podrobně přínosy a jak nabízíte příležitosti možných či nutných změn v každodenní dopravě? Jak se snažíte zmírnit negativní dopady, které provázejí proces implementace? Hledáte kreativní způsoby pro zapojení důležitých subjektů (např. nechali jste školáky malovat na zemi stopy, které budou vyznačovat bezpečnou cestu do školy)? Pravidelně informujete širokou veřejnost o pokroku v implementaci opatření? Zveřejňujete výsledky evaluace, která cílí na obyvatele města a místní politiky. Vybrané soubory indikátorů (hlavní emocionální indikátory – viz Aktivita 6.1) prezentujete ve formě snadno pochopitelné i pro laiky? Informace o aktuálním stavu implementace poskytujete i městské radě/zastupitelstvu, nejlépe každý rok či dva, abyste udrželi SUMP stále na programu (např. ve formě zprávy nebo prezentace na schůzích rady).

Kontrolní seznam

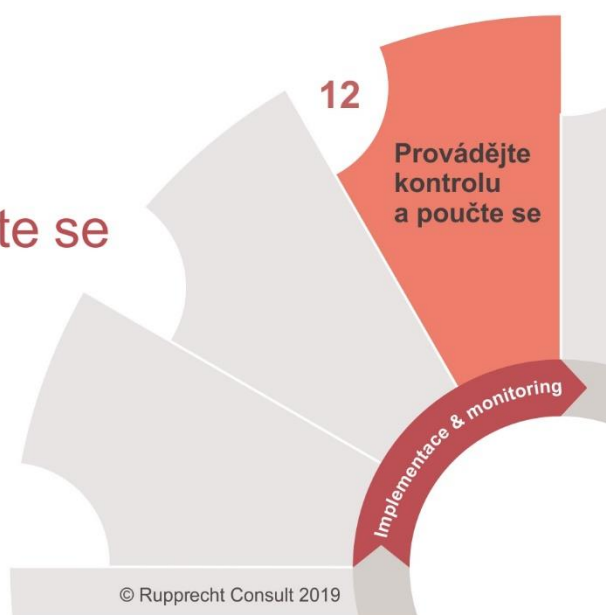
- Obyvatelstvo i subjekty, které jsou přímo ovlivněny implementací opatření, byly zapojeny do implementačního procesu.
- Byly nalezeny způsoby, jak zmírnit negativní vlivy, které se mohou objevit v průběhu implementace.
- Širší veřejnost je pravidelně informována o průběhu a pokroku implementace opatření.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/11.2.-zapojeni--verejnosti>
- <https://www.akademimobility.cz/komunikacni-plan-352>

KROK 12: Provádějte kontrolu a poučte se

- 12.1 Analyzujte úspěchy a neúspěchy
- 12.2 Sdílejte poznatky i výsledky
- 12.3 Uvažujte o nových problémech a řešeních



Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/12.-revize>

Aktivita 12.1. Analyzujte úspěchy a neúspěchy

Ne vše dopadne přesně podle plánu – někdy hůř, jindy naopak lépe. Je velmi důležité se zpětně podívat na to, co se povedlo i nepovedlo, protože poučit se můžeme z každé zkušenosti. Součástí této evaluace by měly být jak dopady vašich aktivit na městskou mobilitu, tak efektivita plánovacího procesu. Abyste mohli silné a slabé stránky procesu identifikovat a pochopit, musíte oslovit tu část veřejnosti, která je aktivní a procesem ovlivněná, a pečlivě naslouchat tomu, co o procesu a jeho výstupech říká. Jde o aspekty nezbytné k tomu, abyste se poučili a zlepšili vaše znalosti a aby váš další plánovací cyklus proběhl co nejlépe.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Provést evaluaci celého procesu vašeho SUMP a jeho implementace; zaměřte se na pochopení toho, co vedlo k vašim úspěchům a neúspěchům.
- Ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty porozumět celému procesu plánování udržitelné městské mobility a dopadům všech souvisejících opatření.
- Shromáždit poznatky a ponaučení pro přípravu aktualizovaného SUMP.

Sada kontrolních otázek v rámci implementace

- Provedli jste evaluaci celého procesu vašeho SUMP a jeho implementace? Zaměřili jste se na pochopení toho, co vedlo k vašim úspěchům a neúspěchům? Provedli jste evaluaci úspěchu a neúspěchu SUMP prostřednictvím analýzy silných a slabých stránek procesu ve všech jeho fázích, dále analýzu jednotlivých kroků a jejich výstupů? Zapojujete aktivně veřejnost do analýzy úspěchů a neúspěchů? Po letech trvajícím plánování udržitelné městské mobility mohou lidé stojící vně procesu poskytnout odlišný úhel pohledu, případně zaznamenat důležité aspekty, kterých jste si vy – uvnitř procesu – nemuseli všimnout. Vytvořili jste si seznam cílů, které se nepodařilo splnit, ale stále jsou součástí programu procesu?
- Nakolik si myslíte, že jste ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty porozuměli celému procesu plánování udržitelné městské mobility a dopadům všech souvisejících opatření? Provedli jste analýzu při zpětném ohlédnutí za celým cyklem? Využili jste například participativní pozorování, focus groups nebo rozhovory, s jejich pomocí jste provedli kritickou revizi efektivity zapojení veřejnosti

a zainteresovaných subjektů? Posílili jste participační aktivity v dalších fázích, a především v budoucích plánech?

- Shromáždili jste poznatky a ponaučení pro přípravu aktualizovaného SUMP? Jakým způsobem předáváte informace o získaných poznatcích a zkušenostech hlavnímu týmu i nejvýznamnějším zainteresovaným subjektům (např. řídicí skupině)? Umíte představovat příběhy o úspěších? Jak jste zajistili, aby se váš tým do dalšího plánování poučil ze zjištěných chyb.

Kontrolní seznam

- Byla provedena evaluace úspěchů a neúspěchů procesu SUMP.
- Byla dokončena evaluace implementace opatření.
- Prostřednictvím participace veřejnosti a zainteresovaných subjektů se podařilo získat nové názory a pohledy na proces.
- Bylo zajištěno sdílení získaných poznatků a zkušeností.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/12.1.-analyza-realizace>

Aktivita 12.2. Sdílejte výsledky a získané poznatky

Každé město má nějaké silné stránky, potýká se s těmi slabými, může se učit od druhých, nebo naopak učit ostatní, a to ve všech oblastech a aspektech procesu SUMP. Sdílení poznatků a zkušeností pomáhá městům postupovat kupředu, vyvíjet se a zlepšovat společnými silami. Mohou tak získat příležitost promýšlet vlastní zkušenosti a učit se od druhých. Alfou a omegou je, co všechno se rozhodnete sdílet s ostatními. Lidé obvykle s radostí informují o svých úspěších, většinou jdou však neradi na veřejnost s tím, co se jim nepodařilo. To je sice pochopitelné, ale často se to nejdůležitější naučíme z toho, co nešlo právě podle plánu.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující:

- Najít příležitosti ke sdílení zkušeností s dalšími městy. Může jít o zkušenosti s obsahem SUMP, s procesem jeho přípravy a implementace nebo s opatřeními.
- Buďte ochotní sdílet otevřeně i méně pozitivní zkušenosti, především pak to, co jste se z nich naučili a co a jak byste příště udělali jinak.

Sada kontrolních otázek v rámci implementace

- Jak sdílíte zkušenosti s dalšími městy? Vedete si nějakou dokumentaci? Kde evidujete svoje příklady dobré praxe?
- Jste ochotní sdílet otevřeně i méně pozitivní zkušenosti, především pak to, co jste se z nich naučili a co a jak byste příště udělali jinak? Kdy jste byli naposledy v jiném městě a žádali jste o rady?

Kontrolní seznam

- Vaše poznatky jsou zdokumentovány a zpřístupněny ostatním.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/12.2.-sdileni-vysledku>

Aktivita 12.3. Hledejte a promýšlejte nové problémy, nové výzvy a nová řešení

Předtím, než zahájíte práce na přípravě dalšího SUMP 2.0., měli byste uvažovat o nových výzvách, které vaše město musí řešit v oblasti mobility a dopravy. Máte příležitost trochu poodstoupit a podívat se, jak se vaše podmínky a očekávání změnily – je to důležité pro optimalizaci plánovacího procesu a výběru opatření v budoucnosti. Poté přichází na řadu rozhodnutí, kam chcete jít a které poznatky chcete s sebou vzít do dalšího cyklu. Podobu návrhu nového plánovacího procesu může ovlivnit první analýza problémů, která tak uzavírá kruh mezi současným a budoucím SUMP.

Cíle pro tuto aktivitu jsou následující

- Připravit se na další kolo plánování.
- S perspektivou nových výzev promyslet zkušenosti ze současného cyklu plánování.

Sada kontrolních otázek v rámci implementace

- Jak se připravujete na další kolo plánování? Promýslíte nové výzvy (společnost, technologie, dopravní systém), které by mohly mít vliv na budoucí cyklus plánování a implementaci SUMP? Nakolik počítáte např. s novými službami, jako jsou Mobilita jako služba, samořídící systémy, sdílená mobilita)?
- Nakolik počítáte se synergií mezi politikou mobility a politikami v jiných oblastech? Např. využití půdy, energie, životní prostředí, ekonomický rozvoj, sociální inkluze, zdraví a bezpečnost.
- Promysleli jste, které aktivity v Kroku 1 a Kroku 2 nebude nutné opakovat?

Kontrolní seznam

- Byly nalezeny nové výzvy v oblasti dopravy a mobility ve městě.
- Poznatky a zkušenosti ze současného plánovacího cyklu jsou připraveny pro použití v dalších integrovaných plánovacích procesech.
- Byla dokončena aktualizace SUMP.

Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademiamobility.cz/12.3.-hledani-novych-reseni>



Závěrečný kontrolní seznam otázek pro sebehodnocení SUMP 2.0

V této kapitole je pak nabízen výčet vybraných otázek, které by si zpracovatel SUMP měl klást nejen po dokončení plánu, ale i v celém průběhu jeho přípravy. Jedná se o takový první vhled do problematiky.

Výčet otázek je sice obsáhlý, ale rozhodně není úplný – je třeba jej adaptovat obdobně jako SUMP na region, resp. město, pro který je SUMP vytvářen. Mnohé otázky tak musí vyplynout z charakteru lokality, zvyklostí obyvatelstva, procesu realizace či z komunikace s veřejností. Žádnou otázku nelze považovat za zbytečnou, i když některé lze určitě v mnoha případech sloučit v jednu. Na každou otázku však musí být jasná jednoznačná odpověď.

1. Kde máte zveřejněnou finální podobu SUMP?
2. Nalezli jste silné a slabé stránky i překážky, které mají dopad na proces SUMP?
3. Provedli jste sebehodnocení, jehož výsledky jsou výchozím bodem pro optimalizaci procesů SUMP 2.0. Jsou problémy seřazené dle priorit?
4. Co považujete za hlavní problém? V českých zemích je nejčastěji problém spojen s otázkou nedostatku parkovacích míst. Města se přitom odkazují právě na veřejnost, která tento problém považuje za urgentní. Ale to by nemělo být hlavním problémem SUMP. Proto je třeba se vrátit k základům, jaké jsou skutečné problémy, ty analyzovat a navrhnout další kroky.
5. Připravili jste strategii pro řešení problémů?
6. Jak je na tom rozpočet vašeho města? Kolik bylo investováno do jednotlivých druhů dopravy, do opatření, která řeší různé aspekty udržitelnosti? Je to v souladu s prioritami města, nebo jsou zde rozpory? Znáte své finanční možnosti (tedy i v oblasti plánu budoucího získání financí), na kterých je postaven reálný SUMP 2.0?
7. Jak vypadá akční plán SUMP? Definuje zodpovědnost jednotlivých organizací? Je spojen s rozpočtem města a dotačními programy? Je v souladu s vizí a strategickými cíli města? Byla uzavřena formální dohoda o akčním plánu a o rozpočtu s hlavními zainteresovanými subjekty a rozhodovacími orgány?
8. Je rozpočet pro proces SUMP 2.0 schválen politickými představiteli?
9. Provedli jste posouzení pravděpodobného rámce financování pro realizaci opatření?
10. Máte přehled o všech dotačních titulech s vazbou na dopravu a mobilitu, které využijete při plánování rozpočtu města?
11. Jak se neplánovaná krizová situace (např. COVID-19) projeví ve vašem plánování s vazbou na dopravu a mobilitu?
12. Je váš SUMP napojen, či propojen s jinými strategickými dokumenty, či plány? Neboli pokud se hovoří o akčním plánu SUMP, je navržen samostatně, nebo je navázán na strategický plán města?
13. Provedli jste analýzu svého úřadu? Máte koordinátora městské mobility? Jaký tým, či pracovní skupinu má k dispozici?
14. Je implementační tým stejný, jako ten, který kontroloval proces zpracování SUMP 1.0?
15. Byl sestaven tým, který má základní přehled o významu SUMP? Jsou jeho součástí členové klíčových orgánů z celého regionu plánování?
16. Jedná se o tým, který funguje napříč všemi sousedními řídicími orgány a pravidelně se setkává? Je tým tvořen jak zástupci města, tak i dalšími klíčovými partnery, kteří ovlivňují mobilitu ve městě?
17. Cítíte pravidlo, že neřešíte jen své území, ale podporujete i opatření a akce v širším regionu a vazby na okolní regiony?
18. Počítáte s tím, že SUMP se dělá s ohledem na všechny účastníky silniční dopravy, tedy i „zranitelné účastníky“ děti, seniory, chodce, cyklisty? Jsou jejich organizace začleněné do implementace SUMP?
19. Podařilo se vám zapojit i další instituce fungující v oblastech, které úzce souvisejí s mobilitou (např. územní plánování, životní prostředí, zdraví)?
20. Navrhuje váš SUMP opatření, která by měla zlepšit naše zdraví, brala na vědomí, že doprava ovlivňuje životní prostředí a identifikuje i potenciální negativa způsobená navrhovanou změnou?
21. Zapojili jste do implementace SUMP významné podniky ve městě, s vazbou na firemní plány mobility, či na logistiku a přepravu zboží? Počítáte s jejich vlivem a rolí?

22. Začlenili jste do implementace SUMP všechny další významné a zainteresované subjekty, ať již státní a krajské organizace, ale i NNO? Počítáte s jejich cíli, jejich vlivem, schopnostmi s ohledem na dopravu a mobilitu?
23. Navázali jste během implementace SUMP spolupráci se všemi řídicími orgány, které se nacházejí na území? Zvláště jsou na mysli orgány jako např. ŘSD, Správa železnic, správci komunikací atd., které výrazným způsobem ovlivňují například opatření podporující opatření aktivní mobility (např. cyklistické pruhy na státních a krajských komunikacích).
24. Podařilo se vám zajistit, aby se klíčové zainteresované subjekty zavázaly k dodržování principů udržitelnosti?
25. Jak je nastavena komunikační strategie v implementační fázi? Jak jsou nastaveny participační a komunikační metody? Jak angažuje partnery, aby se zapojili do procesu SUMP?
26. Podařilo se vám do implementace zahrnout celý funkční městský region? Podařilo se vám zajistit politickou dohodu o geografickém rozsahu plánu, o základním rozdělení rolí a odpovědností jak politiků, tak správních orgánů? Jsou zástupci klíčových orgánů z této širší oblasti plánování součástí ústředního týmu a/nebo řídicí skupiny?
27. Došlo ke společné dohodě s okolními řídicími orgány na jednotlivých rolích a odpovědnostech, týkajících se přípravy a realizace SUMP? Minimálně by se mělo jednat o kraj, který výrazně může ovlivnit mobilitu ve městě. Dále je potřeba se spojit s okolními městy a regiony, především s vazbou na podporu veřejné dopravy.
28. Podepsali jste s okolními obcemi politickou dohodu o spolupráci?
29. Zahrnují data z průzkumů dopravního chování tzv. „funkční území města“ (tzn. oblasti vymezenou hlavními dopravními toky dojíždějících osob), které přesahuje administrativní hranici města?
30. Jak se relevantní politické vazby promítají do implementace SUMP? Dochází k synergii, integraci zájmů, či dochází spíše ke konfliktům a jakým? Nebo ani k žádným nedochází, neboť opatření jsou realizována tzv. „bezbolestnou metodou“, neboli všechno, všem?
31. Přijali jste usnesení, že jako orgán odpovědný za územní plánování začleníte principy udržitelné mobility do Implementace SUMP?
32. Podařilo se vám sladit časový rámec SUMP s přípravou a realizací dalších stávajících strategií a politik města (např. s územním plánem)?
33. Identifikovali jste úkoly, či opatření, u kterých se prokázal nedostatek kapacit ve vaší organizaci, což způsobilo snížení kvality implementace SUMP? Nyní je totiž vhodná doba na zvážení, o jakou externí pomoc požádáte. Například odborníka na komunikaci, pro implementaci komunikačního plánu, nebo už nyní víte, že vám chybí určitá data, která může zajistit jen odborná firma (např. specifický průzkum v domácnostech, či analýza kvality cyklistické infrastruktury apod.).
34. Uvažujete o delegování konzultanta v oblasti řízení celého procesu SUMP? Nicméně je nutné zajistit, aby celkové koordinování projektu zůstalo na městě.
35. Ohlédnutí za vaši stávající analýzou SUMP 1.0: analýzu připravila z 99,9 % externí firma, nebo základní analýza byla připravena společně s veřejností a nejdůležitějšími zainteresovanými subjekty s cílem najít hlavní problémy, které by měl váš SUMP pomoci řešit?
36. Vybrali jste vhodné indikátory, které pomohou popsat stav mobility v oblasti plánovaného SUMP, a současně reflektují cíle plánu?
37. Daří se vám zlepšovat kvalitu ovzduší a snižovat hlukové znečištění, zejména v nejvíce znečištěných lokalitách?
38. Znáte cestovní dobu pro opravdu všechny druhy dopravy?

Každé město je ale jiné, u každého mohou jednotlivé části trvat různou dobu. Zásadní je uvědomit si, že v okamžiku schválení SUMP zastupitelstvem je město pouze na cestě k cíli. Pro obyvatele nejviditelnější a zároveň nejcitlivější je implementace opatření, pro vedení města by mělo jít o realistické kroky v duchu již odsouhlasených vize a cílů. Plán by tak měl dopředu počítat se zajištěním podmínek pro realizaci.

Použité zdroje

Na procesní metodiku SUMP 2.0. navazuje webový portál Akademie městské mobility, na kterém jsou uvedeny kompletní odborné informace z dané problematiky www.akademiemobility.cz, zaměřený více na odbornější stránku řešení mobility.

The screenshot shows the homepage of the 'AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY' website. At the top, there is a navigation bar with links: O AKADEMII, KONCEPCE, SUMP 2.0., FAKTA & ČÍSLA, DOKUMENTY, OPATŘENÍ, AKTUALITY, AKCE, and KONTAKT. Below the navigation bar, there are three main content cards. The first card, 'Strategický plán', features a sunset image and text: 'Od vize až po akční plán.' The second card, 'Komunikační plán', features a group of people and text: 'Změny nastanou díky komunikaci.' The third card, 'Opatření', features a market stall image and text: 'Občany nejvíce zajímají konkrétní činy.' Below these cards, there are two sections: 'AKTUALITY' and 'NEJBLIŽŠÍ AKCE'. The 'AKTUALITY' section has a blue header and contains an article about the transformation of Champs-Élysées in Paris, dated 17. 01. 2021. The 'NEJBLIŽŠÍ AKCE' section has a green header and contains information about a webinar on 'Cycling Cities' scheduled for 21. 1. 2021.

Základním zdrojem byla evropská metodika SUMP 2.0: Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, Creative Commons License CC BY-NC -ND 4.02019).

Další:

Bonnefon, J.-F., Černý, D., Danaher, J., Devillier, N. et al., "Ethics of connected and automated vehicles: Recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility," Publications Office of the European Union, Luxembourg, ISBN 978-92-76-17867-5, 2020.

Engels, D. Topic Guide Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning. European Commission, 2019

Gregersen, H., "Bursting the CEO Bubble," *Harvard Business Review* (March-April 2017):76–83, 2017.

Hannah R., Roser M., "Land Use," *Our World in Data*, 2013.

Jacobsen, P. L. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention* [online]. 2003, 9(3), 205-9. ISSN 1475-5785.

Jirovský, V., Cappas, A.T., "Design Principles of Post-Autonomous Vehicles," *EARPA FORM Forum*, EARPA FORM Forum, Brussels, 19.10.2016, European Automotive Research Partners Association, 2016

- Jirovský, V., “XaaS - Anything-as-a-Service?,” *Autosympo 2018*, Autosympo 2018, Prague, 1.11.2018, Česká automobilová společnost, Prague, 2018.
- Jirovský, V., “Human vs. Automation - who drives the future?,” in: *FISITA Web Congress 2020*, Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile (FISITA), Prague, 2020.
- Lappe, D., “Digital transformation in the automotive industry,” *FISITA Web Congress 2020*, November 24, 2020.
- Motýl, J., Filler, V. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing, 2018. ISBN 978-802-7108-558.
- Our World in Data, “Emissions by sector,” <https://ourworldindata.org/emissions-by-sector>, December 8, 2020.
- Ready, D.A., Cohen, C., Kiron, D., and Pring, B., “The New Leadership Playbook for the Digital Age: Reimagining What It Takes to Lead,” *MIT Sloan Management Review* 61370, 2020.
- Rupprecht, S., Brand, L., Böhler-Baedeker, S., Brunner, L.M. et al., “Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan,” 2019.
- World Population Prospects - Population Division - United Nations,” <https://population.un.org/wpp/Graphs/DemographicProfiles/Line/900>, November 27, 2020

Přílohy

1) Stručný přehled problémů 1. generace SUMP

Níže uvedený přehled je převzat z Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030.

- hlavní motivací pořízení SUMP v ČR jsou stále dotace (IROP, OPD 2);
- participace v ČR se dělá nedostatečně (neumíme to, nemáme s tím zkušenosti, často je zaměňováno veřejné projednávání s opravdovou participací), zvláště pokud SUMP zpracovává pouze externí zpracovatel;
- v některých případech i zadávací dokumentaci tvoří externí zpracovatel, protože není dostatečně odborný člověk na město;
- nízká politická podpora SUMP ve městech;
- nepopulární rozhodnutí (omezení IAD) a s nimi související problémy/příležitosti se nedaří komunikovat s veřejností;
- politici vnímají SUMP stále jako příležitost realizovat velké dopravní stavby;
- plánování městské mobility:
 - představuje zatím západoevropskou filozofii, která ne zcela odpovídá výchozím podmínkám Česka (například kultura dlouhodobého sledování či vyhodnocování investic, sociální odpovědnost, nepochopení významu využití výhod jednotlivých módů dopravy);
 - má způsobit změnu v podílu přepravní práce, nikoliv realizovat generely dopravy, či přejít na elektrická vozidla, tak jak je to často interpretováno v Česku;
 - je v Česku prioritně zaměřen na infrastrukturní projekty (je technokratický) a podceňuje význam měkkých nástrojů, do kterých patří i umění vysvětlit nutné změny tak, aby je občané města pozitivně přijali;
 - používá termín udržitelnost, ale překlad slova „sustainable“ zcela nevystihuje anglický originál, tři pilíře ekonomický, environmentální a sociální stavíme spíše proti sobě, zatímco bychom je měli spojit do jednoho celku;
 - spíše vykazují prvky generelu dopravy, než strategického dokumentu;
- nedaří se zapojovat veřejnost do plánování;
- do procesu plánování je mezioborovost zahrnuta jen povrchně. Teorie o tom sice hovoří, ale reálně se stávající plány nadále zabývají primárně otázkami dopravní infrastruktury;
- praxe ukazuje, že u nás je příliš málo politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu;
- často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli plány městské mobility.

Problémy s dopravou a mobilitou mají vyřešit strategické plány. Avšak při realizaci prvních takových plánů se projevuje chybějící viditelná integrace jednotlivých oborů a odvětví, což významně brzdí procesy rozhodování a obecně i přípravu takových plánů. Vzhledem k široké škále institucí (dopravně plánovací úřady, odbory a úřady územního plánování, správci infrastruktury, provozovatelé veřejné dopravy, úřady řízení dopravy) je pro odborníky na plánování i politiky stále větší nutností vytvořit rovnováhu mezi jejich různorodými potřebami a problémy a přetvořit jednotlivé elementy do efektivních politických rozhodnutí. Spolupráce institucí by měla zahrnout součinnost a společný, s cílem vytvořit a implementovat strategický plán městské mobility.

Existuje několik druhů spolupráce (vertikální, horizontální, územní atd.). Důvody pro spolupráci mezi institucemi jsou v podstatě dva. Bez spolupráce nedojde k přijetí plánu nebo výsledný plán nebude efektivní z praktického ani finančního hlediska. Spolupráce mezi institucemi je nutná, protože většina dopravních otázek ve městě je součástí kompetencí celé veřejné správy. Pravdou ale zůstává, že zatím plán udržitelné městské mobility nebývá iniciátorem vzniku trvalých institucionálních struktur, které by se vytvořily napříč místními úřady. Vznikají tak plány bez „koordinátorů“.

Města dále sdílejí další podobné problémy:

- Nedostatečně určená hierarchie a přidělené pozice jednotlivým partnerům;
- Nejistota nad tím, jakým způsobem vzbudit zájem o plán městské mobility v ostatních odvětvích a oborech;
- Nejistota nad tím, jak vytvořit společnou databázi znalostí o plánu městské mobility;
- Praktické problémy s organizováním přípravy a realizace plánu městské mobility, tj. personální management, dokumentace, rozpočty;
- Složitost dopravně-řídících orgánů a obavy, že posílení řídících orgánů městské dopravy (např. vytvoření integrovaných plánovacích orgánů) by tuto složitost ještě zvýšilo, stejně jako by vzrostly obtíže s koordinováním prací s jinými oblastmi městské politiky.

Doprava ve městě a komunální politici

Hlavním důvodem k pořízení SUMP je pro většinu měst zajištění možnosti čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření z EU, konkrétně z Operačního programu Doprava a IROP – Integrovaného regionálního operačního programu. Tento „donucovací přístup“ způsobil, že to byli úředníci příslušných odborů, a nikoliv politici nebo jiní aktéři, kteří jako první rozpoznali nutnost pořízení SUMP a začali jej prosazovat. Proto je ke zpracování dokumentu zpravidla přistupováno jako k novému požadavku přicházejícímu shora, protože dlouhodobé, komplexní, strategické, participativní a udržitelné plánování městské mobility není velké části českých měst zatím příliš vlastní.

Obecně lze tvrdit, že pokud by SUMP nebyl vázán na evropské fondy, města by do přípravy vlastní prostředky nevládala. Taková situace nastává pouze v případě, že ve městě působí přesvědčený politik nebo jiný aktér, který myšlenku SUMP aktivně podporuje. Dalším důvodem k pořízení je (příp. v nedávné době byla) možnost získání finanční podpory na pořízení SUMP jako takového, zejména z dotačních programů Ministerstva životního prostředí a Ministerstva práce a sociálních věcí nebo programu Interreg MMR. Některá města dokonce financovala (či financují) celý SUMP z vnějších zdrojů.

Nutnost zpracovat SUMP pro čerpání dotací na investice i dotačních příspěvků na samotné pořízení SUMP často zastihují hlavní smysl a přínos těchto dokumentů. Na druhou stranu se do SUMP pouští i města, která svou velikostí nespádají do kategorie měst povinných tyto dokumenty předkládat, pokud chtějí čerpat unijní prostředky. Tato malá města často láká hlavně příspěvek na pořízení SUMP od Ministerstva životního prostředí, který dle výzvy č. 9/2017 může dosáhnout až 1 mil. Kč.

Výše zmíněné faktory mohou přispívat k degradaci myšlenky SUMP a ke snižování požadavků na jeho kvalitu. Města mohou mít zájem pouze na parciálním výstupu SUMP (např. mít dopravní model, vyřešit parkování, zavést chytrá řešení), i když nejsou plně ztotožněna s myšlenkou udržitelné městské mobility. Nicméně možnost čerpat dotace je určena na pořízení plánu, a proto se jej rozhodnou pořídit celý.

V některých městech plánům udržitelné mobility předcházela vznik SUMF, který byl připravován jako 1. fáze plného SUMP, což bylo dáno požadavkem Evropské komise, aby pro čerpání evropských fondů měla města nějaký plán městské mobility, ale bylo velmi málo času ho připravit. Proto vznikl tento kompromis, je ale zjevné, že hodnota tohoto dokumentu není ani z pohledu samotných úředníků považována za uspokojivou.

Na druhou stranu je řada měst, která po zkušenosti se SUMF nebo v průběhu zpracování SUMP rozpoznala plán jako šanci začít se zabývat dopravou ve městě zevrubně a konečně řešit dlouhodobě opomíjené problémy. Nejedná se pouze o problémy s parkováním, kongescemi, znečištěným prostředím, ale například také o neefektivní spolupráci mezi různými odbory na magistrátech či problém v komunikaci a zapojování obyvatel města. Proto zástupci měst vnímají SUMP nejen jako nástroj ke komplexnímu řešení dopravní situace a osvojení si metod strategického plánování, ale také jako možnost naučit se komunikovat s odbornou, a především širokou veřejností, atraktivní téma udržitelné mobility a zapojit občany do jednotlivých fází přípravy SUMP.

SUMP má být mezisektorový dokument, který přináší nové plánovací postupy a nové mezisektorové vazby (vztah dopravy k životnímu prostředí, územnímu plánování, zdravotnictví, dopravě dětí do škol atd.), což se jeví problematicky s ohledem na současnou úzkou a jednoznačně vymezenou agendu odborů města. Bohužel se ne vždy podaří vzbudit zájem u odborů, které nemají SUMP přímo na starosti, ale mají na něm nějakým způsobem participovat (např. odbor územního plánování).

Spolupráce a koordinace zaměstnanců městských úřadů a magistrátů by podle slov samotných úředníků stála za zlepšení. Podpora politiků je opravdu klíčová. Jako problematická je hodnocena i spolupráce s vnějšími subjekty. Přestože se SUMP řeší pro konkrétní města, dopravu v nich ovlivňují i dojezdy obyvatel z okolních obcí. Na místě je tedy jednak komunikace se zastupiteli těchto obcí a v mnohých případech kvůli harmonizaci hromadné dopravy také se zřizovatelem integrovaného dopravního systému, jímž jsou kraje. Na této úrovni spátrují města neochotu ke komunikaci a sdílení důležitých dat. Role krajů je stále opomíjena, přitom vztah města k jeho suburbánní oblasti, která se skládá obvykle z velkého počtu obcí, je velmi významný. Tyto obce je nutné zastřešit z krajské úrovně, neboť pohled na problém z úrovně jednotlivých obcí nemůže být dostatečný a na celou oblast je nutné pohlížet jako na jeden celek. Kraje přitom mají zřízeny odborné složky (např. organizátor veřejné hromadné dopravy), které mohou k řešení problematiky významně přispět.

Koordinaci velkého množství zapojených subjektů řeší některá města pomocí externího supervizora, od něhož si slibují nadhled, odstup, hájení zájmů města (ve vztahu k dodavateli/dodavatelům), ale také dostatečnou časovou dotaci, která lidem z úřadu v množství jiných úkolů chybí. Stávající zaměstnanci města mají často svoji agendu, a tak rozsáhlý projekt jako je SUMP je pro jednoho úředníka velmi zatěžující. Přesto je běžná praxe, že roli projektového manažera zastává zaměstnanec úřadu, a to jak z finančních důvodů, tak kvůli špatným zkušenostem se supervizory z dřívějších projektů.

Úředníci by proto ocenili, kdyby existovala možnost čerpat dotace na zaplacení práce externího supervizora či interně zajištěného manažera SUMP. Což ale neznamená, že by této možnosti určitě všichni využili, protože je podle zkušeností účastníků workshopu těžké najít člověka, který by měl dostatečné manažerské schopnosti a zároveň rozuměl komplexně problematice dopravy a stavebnímu řádu.

Zadávací dokumentace

Jedním z bodů přípravy pro tvorbu SUMP je jasné specifikování činností potřebných pro jeho zpracování. Výstup může vyústit v zadávací dokumentaci pro výběr externího zpracovatele SUMP, buď na celý proces, nebo na jeho dílčí části. Zadávací dokumentace do velké míry předurčuje kvalitu výsledného dokumentu. Protože se pro česká města skutečně jedná o nový typ strategického plánování, stává se, že sami úředníci nemají úplně jasno v tom, jak by měla zadávací dokumentace po obsahové stránce vypadat.

Příprava zadávací dokumentace, jakožto jednoho z významných kroků předprojektové přípravy, je zodpovědný a náročný úkol. Pokud město nemá dostatečné odborné kapacity a zkušenosti na to, aby zadávací dokumentaci vytvořilo samo, lze doporučit, aby se obrátilo na specialisty, kteří se tématu detailně věnují. Dobrá zadávací dokumentace k dokumentu městské udržitelné mobility je společně s kvalitním výběrem dodavatele úvodním předpokladem pro dosažení kvalitního výsledku. Sama o sobě však nezaručí, že dílo bude kvalitní, pokud není v průběhu zpracování vyžadována kvalita ve všech dílčích krocích.

Do plánu udržitelné mobility je tak nutno zapracovat postup pro monitorování a vyhodnocování (evaluaci), např. v podobě přílohy SUMP Monitorovací a evaluační plán. Cílem je zajištění sledování celého plánovacího procesu a poučení se z něj. Město by mělo již před zahájením prací na SUMP definovat, jak bude kontrola kvality výstupů zpracovatele i jeho subdodavatelů probíhat a zda kontrolu kvality zvládne vlastními silami nebo bude potřebovat externí odbornou pomoc (tzv. supervizi). Toto se v praxi neděje. Města kvalitu kontrolují málo nebo vůbec v závislosti na tom, zda na městě jsou/nejsou odborní pracovníci, kteří se v dané problematice orientují. Zde je opět výhoda větších měst, která takové pracovníky, případně i zavedené kontrolní mechanismy, mají. Řešení problému je popsáno v kapitole 3.3.1.

Komunikační aktivity projektu a zapojení aktérů

Po celou dobu přípravy i ve všech fázích realizace SUMP je nutné informovat všechny partnery a projednávat hlavní části s odbornou i širokou veřejností. Pro tyto účely je nezbytné zpracovat komunikační strategii, která upřesní strategii zapojování – harmonogram, metody, cílové skupiny komunikace a participace, komunikační cíle a nástroje. Informace o SUMP by měly být sděleny srozumitelnou a pro všechny přístupnou formou přímé i nepřímé participace.

Zviditelnění plánu by měly zajistit cílené marketingové kampaně. Pro fungující komunikaci je dobré spolupracovat s místními médii, která budou ochotna se v dané problematice orientovat a přinášet průběžné informace o procesu vzniku dokumentu SUMP.

Obě uvedené aktivity – komunikace a participace – jsou odbornou záležitostí, kterou města, pokud nejsou velmi zkušená v tomto oboru, obtížně zvládnou sama. Nicméně žádné město si doposud nenajalo experta na marketing a komunikaci. Každopádně **hlavním moderátorem diskuse nemůže být externí firma, ale vedení města, které vede své obyvatele k zodpovědnosti, k udržitelnosti. Přesvědčuje obyvatele o udržitelnosti v dopravě. A přesně tento aspekt v českých podmínkách nefunguje⁴⁸. Řešení problému je popsáno v kapitole 3.4.**

Zapojení politiků a jejich vliv

Velmi důležitá je politická podpora ze strany města. Problémem se jeví střídání politických zástupců po komunálních volbách, kdy nově zvolení nemusí být s problematikou SUMP seznámeni a ztotožnění. Z tohoto důvodu je potřeba nastavit dlouhodobý proces, kde bude možné vzdělávat aktivní politické zástupce měst v oblasti udržitelné městské mobility. Řešení problému je popsáno v aktivitě 1.3.

Analýzy v procesu SUMP

V oblasti analýz je často kladen důraz na dopravně inženýrské údaje o detailech komunikační sítě města, které nejsou pro SUMP potřebné (např. bezpečnost individuálních přechodů pro chodce). To může vycházet zejména z toho, že města byla doposud zvyklá zaměřovat se spíše na generel dopravy či dopravní studie, čemuž odpovídá přetrvávající pohled na problematiku řešení dopravy/mobility měst.

Zpracovatelé SUMP narážejí na nedostatečnou základnu dat, která jsou potřeba ke zpracování SUMP (o dopravním chování, parkování, dopravních intenzitách všech druhů dopravy atd.). Analytická fáze SUMP je proto často nejdražší položkou v rozpočtu SUMP, jelikož součástí zpracování některých plánů je i sběr značného množství dat a jejich zpracování. Důležité je umět sesbíraná data využít v dalších fázích SUMP. Řešení problému je popsáno v kapitole 3.5.2.

Dopravní model

Pro volbu vhodného dopravního modelu by mělo být zváženo, jak velké území a v jakém detailu má být řešeno, zda je třeba vytvářet predikce budoucího stavu. Úvahy by měly vycházet z toho, jaká data o dopravní infrastruktuře jsou k dispozici, jak je území využíváno a zda máme k dispozici údaje o dopravním chování obyvatel. Zadavatel by měl mít také jasno, co má výstup obsahovat. Je možné zahrnout nákladní dopravu, lze zahrnout rozličnou skladbu módů, sledovat různé typy cest či sociodemografické skupiny dle požadavků zjištění.

Výstupem dopravního modelu může být zjištění vypovídající o přepravních vztazích v území, intenzitách na komunikacích, rychlosti v síti, dopravních tocích MHD, cestovním čase a ceně, využití stanic a zastávek, délce kolon, hustotě dopravního proudu nebo můžeme mít podklady k parkovací politice, zřízení P+R apod. Vzhledem k nutné odbornosti a zkušenosti s dopravním modelováním a také vzhledem k finanční náročnosti na pořízení licence k programu na dopravní modelování si většina českých měst nechává zpracovat dopravní model od externí firmy. V případě potřeby si města vybrané výstupy nebo predikce budoucího vývoje z modelu od zpracovatelské firmy zakoupí. Řešení problému je popsáno v aktivitě 4.1.

Návrhová fáze a výhledové scénáře

Z analytické fáze přípravy SUMP je území města popsáno z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních a dalších charakteristik. V ideálním případě je známo, v čem vyniká oproti ostatním městům v kraji nebo v republice, a naopak, kde zaostává. Na základě tohoto poznání je třeba sestavit vizi, jak bude město vypadat v delším časovém horizontu, kam bude směřovat a v čem bude unikátní oproti ostatním městům. Vize je dále rozpracována na strategické a specifické cíle (zásadní pro účely monitorování a vyhodnocování), které ji naplňují pomocí jednotlivých opatření.

Návrh aktivit (záměrů k realizaci), tj. opatření, představuje zásadní krok v celém procesu tvorby SUMP. Navržená opatření musí přispět k naplnění specifických cílů, jejichž prostřednictvím budou naplňovány rovněž specifické cíle a celkové vize. Vybraná opatření z jednotlivých témat vstupují do scénářů, následně je prověří dopravní model.

⁴⁸ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/lipsko-293>

Posouzení scénářů a vyhodnocení jejich dopadů je v mnoha případech SUMP nedostatečné, není uvedena ani základní SWOT analýza. Scénáře jsou postaveny na různých politických přístupech (což je správně), ale ojediněle i na tom, kolik prostředků na naplnění SUMP bude k dispozici, bez toho, aby nabízely varianty politických přístupů (to je chybné). Řešení problému je popsáno v aktivitě 4.1.

Akční plán

Podrobný technický a rozpočtový plán realizace opatření na období jednoho roku s výhledem na 5 let, zahrnuje prioritu jednotlivých opatření, termíny, rozpočet, odpovědnosti, zdroje financování a případná rizika spojená s realizací jednotlivých opatření, včetně stanovení plánu na jejich zvládnutí.

V případě akčních plánů v praxi narážíme na nedostatečnou koordinaci se stavbami jiných investorů (ŘSD, kraj, SŽ), což je dáno tím, že města nejsou o záměrech (jejich načasování) těchto investorů dostatečně informována nebo nemají možnost je ovlivnit. Akční plány jsou často nereálné z hlediska potřebných financí a města vyšší potřebných finančních prostředků z vlastních zdrojů nedisponují. To souvisí také s tím, že akční plán SUMP není vázán na investiční plán města. Z metodického pohledu lze vytknout to, že nejsou uváděny okolnosti vzniku akčního plánu a výběru opatření. Řešení problému je popsáno v kapitole 3.3.3.

Závěrem - zajištění procesu SUMP

Na základě vyhodnocení tzv. první generace SUMP bylo identifikováno, že mnoho měst přistoupilo k zajištění procesu SUMP zpracováním dokumentu na základě smlouvy s konzultantem, který měl zastřešit celou problematiku městské mobility v daném městě. To je nedostatečné, neboť zajištění procesu SUMP musí být postaveno na třech pilířích:

- Město musí hrát v procesu SUMP aktivní roli a musí mít rozhodovací pravomoc. Nemůže tedy jen pasívně přejímat závěry konzultanta, ty jsou jen podkladem pro rozhodování, které musí učinit město. Město proto musí mít již předem jasnou představu o dalším směřování v oblasti mobility. K tomu je nutné mít buď dostatečné personální zajištění v rámci systemizovaných míst úřadu, nebo je možné tento požadavek naplnit ve spolupráci s odbornou složkou kraje (krajský koordinátor VHD).
- Zpracování odborných podkladů a návrhové části může zajistit externí konzultant. Ten musí vycházet ze specifik daného města a ze záměrů města, které mají být realizovány.
- Proces přípravy a implementace SUMP je založen na kombinaci tvrdých (investičních) opatření a měkkých opatření (organizační opatření a působení na změnu dopravního chování obyvatel). SUMP se proto neobejde bez velmi silné role propagace, práce s veřejností a marketingu.

2) Jak může národní a regionální úroveň pomoci procesu SUMP 2.0?

Jak již bylo uvedeno, celý proces SUMP 2.0. může být podpořen novou Koncepcí městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (dále jen Koncepce), která řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací SUMP, které již města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter a měla by usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv. Koncepce upozorňuje na fakt, že městská mobilita je úzce propojena s dalšími politikami, například s politikou životního prostředí, bezpečnosti silničního provozu, zdravotní nebo energetickou politikou a územním plánováním. Ačkoliv plánování městské mobility bývá obvykle v kompetenci místních orgánů, naplnit ambiciózní cíle udržitelné městské mobility je něco, co města sama nezvládnou. Zároveň platí, že národní a regionální správa může z efektivního průběhu plánování udržitelné městské mobility také mnoho získat, protože úspěchy na místní úrovni přispívají k dosažení regionálních a národních cílů. Koncepce může na národní a regionální úrovni podpořit přípravu a realizaci SUMP 2.0. v následujících oblastech:

1) Lepší soudržnost mezi jednotlivými odvětvovými politikami a různými úrovněmi správy a vlády

Odvětvové politiky úzce propojují městskou mobilitu s dalšími úrovněmi vlády a správy, na přípravě těchto politik se však často podílí celá řada politických a institucionálních aktérů jak z místní, tak regionální, národní, nebo dokonce evropské úrovně. Pokud nejsou náležitě koordinovány, probíhá zpracování těchto politik v rozmanitých plánovacích dokumentech, které reflektují rozdíly ve správních a legislativních rámcích, v procesech zpracování i ve specifických cílech. V metodách i výstupech tak samozřejmě hrozí riziko nekonzistentnosti a redundance, které je třeba řešit. Nejnapadnější příklady se týkají regulace využívání půdy a zdanění půdy, možností přístupu k základním službám osobami s postižením a také rozvoje infrastruktury.

2) Odstranění překážek, které stojí v cestě přípravě a realizaci SUMP 2.0

Některé překážky jsou čistě místního charakteru a jejich zvládnutí je jen na orgánech místní správy, zatímco jiné bývají spíš důsledkem neefektivních rámců na národní úrovni:

- nedostatečná spolupráce mezi městy, regiony a orgány státní správy;
- nedostatečná koordinace mezi ministerstvy – dochází k nekonzistentnosti politik vládních rezortů;
- slabá informovanost, politická vůle a angažovanost ze strany orgánů s rozhodovací pravomocí;
- nedostatek trvalého a koordinovaného financování na všech úrovních správy;
- slabý monitoring a evaluace, včetně nedostatečné nebo zcela chybějící kontroly kvality;
- nedostatečná odborná podpora a pomoc, chybějící pokyny, školení i odborníci, kteří jsou schopni předávat potřebné kompetence.

3) Optimalizace a koordinace evropských, národních i místních finančních toků

Finanční pákový efekt je základním prvkem, který umožňuje převádět politické vize do konkrétních činností. Financování městské mobility zajišťují nejrozličnější evropské i národní instituce. Vznik koordinovaného rámce pro financování na národní či regionální úrovni, který by vycházel ze společného chápání právních i odborných aspektů, by značně pomohl rozvoji udržitelné městské mobility. A co je nejdůležitější, jakýkoliv rámec pro financování infrastrukturních projektů by měl propagovat snižování zbytné dopravy či přepravy vůbec a podporovat větší a efektivnější agregaci přepravy věcí.

4) Podpora inovací a nových trhů

Součástí Koncepce městské a aktivní mobility je i definování jasných priorit v oblasti mobility (včetně inovativních technologií). Například směrnice o ekologicky čistých vozidlech vyžaduje od veřejných institucí nákup určitého minimálního podílu vozidel tohoto typu, což by mělo usnadnit zavádění vozidel s nízkými či nulovými emisemi do praxe. Tyto jasně definované priority jsou jasným a trvalým signálem pro soukromý sektor i pro orgány místní samosprávy a mohl by usnadnit dlouhodobé investice.

5) Příprava národního či regionálního rámce

Města mají potenciál být hlavním katalyzátorem změn v realizaci současných mezinárodních dohod (např. Pařížská dohoda nebo Nová agenda pro města). Na konferenci UNFCCC (Rámcová úmluva OSN o změně klimatu) v Paříži v roce 2015 byla uznána klíčová role, kterou města musí hrát, pokud opatření v oblasti klimatických změn mají být skutečně účinná. Například klíčovou strategií, jak redukovat používání osobních aut, je zdanění: ministerstva mohou zavádět spotřební i silniční daně, nicméně k tomu musí nejdříve existovat opatření k podpoře a usnadnění života bez auta, která navíc učiní přepravu rychlejší a minimálně stejně efektivní, jako cesta realizovaná vlastním automobilem. Města však disponují pouze omezeným objemem zdrojů a kompetencí, které jim neumožňují, aby posunu směrem k udržitelné mobilitě dosáhla bez pomoci. Národní a regionální podpora v podobě politického, finančního a odborného rámce pro SUMP 2.0, který by umožnil zvýšit informovanost mezi všemi zainteresovanými subjekty, může přispět i k poklesu hladiny lokálních emisí, které pocházejí z dopravy.

6) Opatření a nástroje, které usnadňují přípravu a realizaci SUMP 2.0

Ministerstva mají k dispozici celou řadu nástrojů na podporu přípravy a realizace SUMP 2.0, především z oblasti správy a řízení, legislativy a regulačních opatření, financování, monitorování a evaluace, pokynů a metodiky, vzdělávání a výměny zkušeností. Celý proces financování je třeba koordinovat ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami na národní úrovni (správa a řízení) a v průběhu trvání zajistit monitoring a evaluaci a zpětnou vazbu od všech aktérů (správa a řízení, informace, výměna zkušeností). Proto Ministerstvo dopravy připravilo komplexní národní program v podobě Konceptce. Podpoří se tím koherence procesu a dojde ke zviditelnění pro všechny důležité aktéry, především pro orgány místní správy, které připravují SUMP 2.0. Konceptce městské a aktivní mobility podpoří rozvoj konceptce SUMP 2.0 pomocí čtyř úrovní intervence, které staví jedna na druhé:

1. Informace: stát poskytuje podrobné informace o konceptu SUMP 2.0 i o jeho přínosech v celonárodním kontextu. Celonárodní platforma usnadňuje výměnu informací mezi městy, nabízí příklady dobré praxe a informace o možnostech financování prostřednictvím webové aplikace Akademie městské mobility <http://www.akademiemobility.cz>.
2. Pobídky: vlastní SUMP 2.0, nebo obdobně zpracovaná část tématu dopravy ve strategickém plánu je podmínkou, kterou město nebo region musí splnit, aby dosáhly na státní zdroje financování projektů městské mobility. Stát se ale snaží motivovat města, aby to nebyl jediný důvod k pořízení SUMP 2.0.
3. Pravomoc pro města a regiony: stát začleňuje do příslušných zákonů klauzule, které městům umožňují testovat nové přístupy k udržitelné mobilitě. Současně udržuje možnost města nebo regionu ekonomické principy motivace pro užívání specifických služeb mobility.

V případě krajů se sice nevyžaduje zpracování samostatných krajských plánů udržitelné městské mobility, nicméně kraje mohou sehrávat významnou koordinační roli při větším zapojení jednotlivých aktérů v přípravě nových plánů udržitelné městské mobility. Kraje mohou být „lektorem“ a předávat zkušenosti a informace a zároveň koordinovat tyto aktivity na území kraje.

Sídelní struktura České republiky navádí spíše k "regionu krátkých vzdáleností", s cílem zajistit kvalitní podmínky pro život pro všechny občany, ať žijí v malých obcích nebo větších městech. Pokud služby budou soustředěné ve velkých městech, vyvolá to velkou potřebu dojíždění. Nelze hovořit jen o plánech udržitelné městské mobility v kontextu měst, ale plány by také měly vycházet z toho, zda jsou uspokojeny potřeby občanů, a to nejen ve městech, ale především v jejich zázemí. Problémy s dopravou často vznikají v okruhu 20-30 km za hranicemi města, kde nedostatečná nabídka veřejné hromadné dopravy vede k nutnosti používat automobil a pravidelně s ním jezdit (a parkovat) na území nejbližšího města. Cílem je vytvořit dobré podmínky pro život lidí jakéhokoli věku, vzdělání nebo postavení, kdekoli v České Republice, ve velkých městech stejně jako v malých obcích.

3) Příklad Komunikační strategie SUMP 2.0. Města Milevsko.

Správně volená komunikační strategie je klíčová pro řízení obce a pro přenos informací, jak od města k občanům, tak formou zpětné vazby – od občanů zpátky k městu.

Tento dokument vychází mimo jiné z výsledků dotazníků na téma doprava v městu Milevsku, které byly distribuovány jak elektronicky, tak fyzicky během září a října 2019 občanům různých věkových skupin. Dotazník byl anonymní a skládal se jak z kvantitativních, tak z kvalitativních otázek. Výsledky dotazníku odhalily příležitosti z hlediska komunikace, které právě zohledňuje i tento plán. Dodržování jednotlivých pravidel a pouček u každého jednotlivého média by mělo zvýšit kredibilitu komunikovaných informací. Zároveň je nezbytné flexibilně pracovat s těmi, kteří mají převážně negativní komentáře.

Mise a vize

- Správně a včas informovat obyvatelstvo Milevska o aktuálním i dlouhodobém dění ve městě i v kontextu České republiky. Je třeba zajistit, že informace jdou ve správný čas, jsou komunikovány efektivně, kontinuálně a na všech relevantních komunikačních kanálech pro různé vrstvy obyvatelstva.
- Jak bylo řečeno – Bat'ův Zlín, nechť slouží jako ideál, chceme tedy reflektovat v komunikaci, že chceme, aby v Milevsku byli lidé šťastni, že se pro ně tvoří podmínky ke spokojenému životu a správně o nich informovat.
- Je záhodno komunikovat, že Milevsko je vyhledávanou destinací, je to atraktivní region s aktivními obyvateli.
- Dále je vhodné komunikovat, že Milevsko pracuje na zlepšení mobility v rámci veřejného prostoru.
- Pro šetrnou komunikaci s obyvatelstvem v rámci dialogu volíme vykání a odpovídání na všechny dotazy a komentáře. Je ke zvážení, zda na sociálních sítích skrývat vyloženě nenávistné a urážející komentáře. Většinou je dobré řídit se vlastním pocitem. Pokud by to mělo jít “přes čáru”, je možné je skrýt.

Proč, Jak, Co, Kdy, Kde + Kam

Proč

Je třeba efektivně komunikovat, aby docházelo ke správné informovanosti obyvatelstva a šíření povědomí. Cílem je informovaností povzbudit obyvatele Milevska k aktivitě ve veřejném dění a v konečném smyslu i větší spokojenosti obyvatel s životem v Milevsku. Z dotazníku mobility a dopravy vyplývá, že obyvatelé jsou schopni pojmenovat předvídatelné problémové oblasti (jako nedostatečné spojení MHD nebo nedostatek parkovacích míst). Zároveň ale z dotazníku vyplývá, že obyvatelé Milevska nerozumí a nejsou spokojeni s určitými zásahy do jejich každodenního života. Toto je nezbytné řešit, v opačném případě vzniká mezi obyvateli nedůvěra a rezignovanost.

Jak

Skrz klasická (tištěná) i nová (online) média komunikujeme informace, výzvy i otázky směrem k obyvatelům a flexibilně reagujeme na jejich komentáře a podněty. Chceme podpořit v aktivní a “živé” komunikaci. Chceme, aby sdíleli, kde je “bota tlačí”, tak i to, že se z něčeho mají radost. Chceme se však s občany vidět také tváří v tvář. Lidé si za vedením města nezbytně potřebují představit tvář (pro některé známá tvář, pro jiné v počátku hromosvod).

Co

S pravidelností komunikujeme hodnoty Milevska, novinky, „update“ o dlouhodobých projektech, budoucí události, výzvy. Chceme vytvořit dialog mezi institucemi a obyvateli, ale i těmi, kteří například přijedou na výlet.

Kdy

Volba správné frekvence komunikace, stejně jako času, kdy komunikujeme, je klíčová. Níže jsou vypracována doporučení četnosti i časů pro komunikaci s obyvateli Milevska. Každé médium je v tomto ohledu specifické.

Kde + Kam

Je důležité správně si určit, kde se pohybují cílové skupiny a dle toho komunikovat s pravidelnou četností. Různé skupiny reagují na způsoby komunikace různě. Není jednoduché zvolit to správně. Ještě náročnější je správně zvolit nejen čas ale i místo. Více popsáno v následujících kapitolách.

Příklady nástrojů komunikační strategie

1) Komunikace v tiskových materiálech

- Tato komunikace je klíčová pro věkovou skupinu 35+, nepohybuje se tolik na sociálních sítích a je zvyklá “konzumovat” tradiční média;
- Povzbudivé je, že např. v Milevském zpravodaji jsou zajištěny 4 stránky prostoru. Tyto stránky musí být využity co nejefektivněji a v budoucnu možná rozšířeny jejich rozsah;
- Zkusit kombinaci “obecných zpráv” s “promluvou”;
- Čtenář lépe reaguje na články, kde si může představit autora, než obecné tiskové zprávy a oznámení;
- Tučně vyznačovat důležité body a mezníky v textu. Pomohou čtenáři orientovat se v delším textu, bohužel čtenářská pozornost v dnešní době není vysoká a musíme to tedy čtenáři usnadnit. Stejnou službu udělají například vložené titulky.
- Zkusit kombinaci oficiálních textů s osobními sloupky. Lidé se rádi utvrdí v tom, že starosta je taky “jen” člověk s podobnými zážitky a zkušenostmi ve městě Milevsku jako mají oni.
- Pokud možno, každý článek by měl obsahovat fotku / ilustraci.

2) Milevský zpravodaj

- Je třeba komunikovat události, které proběhly, aktuální záležitosti, i chystané (pochlubit se minulostí, poreferovat o současnosti, navnadit na budoucnost)
- K dispozici 4 stránky (4 tisíce náklad);
- Jedná se o poměrně velký rozsah, který je možné využít kreativně – nejen komunikovat k obyvatelům (ze shora dolů), ale dát příležitost obyvatelům komunikovat zde. Například dát možnost obyvatelům přispět básní/povídou/ilustrací na vyhlášené téma a v dalším zpravodaji to publikovat. Další tip – vyhlášení soutěžních otázek na určité téma, historickou událost či současné dění, při doručení výhry, opět nafotit výherce a napsat o tom v dalším vydání zpravodaje. Toto by mělo postupně pomáhat kultivovat aktivní komunitu.
- Potenciál pro nastavení tzv. „bottom-up2“ komunikace;
- Není zde facebookový profil, bylo by dobré založit a publikovat čísla/články i online.

3) Komunikujeme na online médiích

Online média sdružují uživatele všech věkových skupin (začínají už na 15. roku, jak u dívek, tak u chlapců). Sociální média jsou interaktivní platformy, které vyžadují velkou péči – vhodně zvolené příspěvky, vhodně zvolená četnost příspěvků i čas během dne, kdy jsou příspěvky publikovány a stálou analýzu, zda dané příspěvky fungují (lidé si je čtou + reagují na ně). Na sociálních médiích se dá tvořit, sdílet a vyměňovat si informace v rámci multimediálního obsahu uvnitř i vně komunity. Doporučené druhy příspěvků na sociálních sítích pro město Milevsko:

- Oznamující;
- Chlubivé;
- Poutající na událost (resp. tipy na akce a události, na víkend, na slevy, ...);
- Shrnutí události;
- Lehce zlehčující určitá témata;
- Výzvy;
- Dotazy;

- Ankety;
- Humorné příspěvky –memy3/GIF4

4) Vizuální komunikace

Je nutné nastolit v online i tištěné mediální komunikaci vizuální identitu/podpis. Fotografie by měly být fotografovány jednou osobou, aby se nelišil styl a sociální sítě pak neměly každou fotografii úplně jinou. Fotografa, či jakoukoliv použitou fotografii je třeba odcitovat. Fotografie by měly mít vysokou kvalitu rozlišení a neměly by být rozmazané.

Nepsaným pravidlem je, že na fotografie obsahující lidskou tvář reagujeme lépe. Pokud tedy chceme sdílet nějakou novinku, je třeba fotit to s člověkem.

Vizuální komunikace znatelně podpoří obsah příspěvků na sociálních médiích, dodá kredibilitu a celistvost komunikované informací.

5) Facebook Živé Milevsko

- Výborná a spolehlivá reakce na komentáře;
- Hodnocení 5 z 5 (hodnotili 4 lidé) - zde by bylo dobré určit si numerický cíle nárůstu;
- V současnosti 637 likeů (zde by bylo dobré určit si numerické cíle – jaký nárůst likeů chci za týden/měsíc/čtvrtletí dosáhnout, doporučujeme zkusit si dát cíl nárůstu o 15 %);
- Max. 36 likeů na komentář (příspěvek s lidskou tvář) - zde také doporučuji dát si numerický cíl nárůstu tzv. “engagementu” - reaktivity na komentáře;
- Přidávat příspěvky s lidskou tvář – každý příspěvek by měl mít fotografii a pokud možno lidskou tvář;
- Vkládat do příspěvků prolinky5 (nejlépe lákat na vnitřní akce, webové stránky...chci člověka udržet “uvnitř”, ne odvádět ven). Maximálně 2-3 prolinky na příspěvek.
- Tvořit událost a rozesílat pozvánky na události

6) Instagram

Tato sociální síť je, dá se říci, “chlubivá výkladní skříň”. V současné době se jí předpovídá lepší budoucnost než Facebooku. Je tedy vhodné nevynechat ji z oficiální komunikace. Oficiální účet má pouze Živé Milevsko - 55 sledujících, žádný příspěvek. Je zde vidět zájem i potenciál, se kterými se zatím nepracuje. V Milevsku jsou již jiné uživatelské profily – například Veterina, Milevsko nebo Házená. Často používaným hashtagem6 je #milevsko (tento hashtag je použit 2 700x). Je proto žádoucí používat jej i nadále. Fotografie s tímto hashtagem jsou například z výletů, sportovních utkání, sezónních událostí, selfie7, budov či rodinných záležitostí, viz.

7) Newsletter

- Newsletter je “oznamující” e-mail, k jehož e-mailu se odběratelé mohou kdykoli přihlásit a zase kdykoliv odhlásit;
- Tento e-mail obsahuje informace o tom, co se ve městě stalo a co obyvatelé čeká dál;
- Četnost může být jednou týdně/měsíčně, ale je třeba dodržet až rigidní pravidelnost;
- Ve formátu “úvod, pár odstavců na proběhlé události + pár odstavců na chystané události, závěr” komplexně a pravidelně informujeme část občanů, která pracuje nejčastěji s e-maily;
- V rozesílacích serverech (např. Mailchimp) je možnost sledovat kolik lidí si e-mail s newsletterem otevřelo a kolik lidí e-mail dočetlo;
- E-mail nikdy neposílat v pátek odpoledne (nikdo by si ho nepřečetl), nejlépe posílat v pondělí ráno, nebo (dle výzkumů) ve čtvrtek kolem poledne.

8) Webové stránky Živé Milevsko

<https://www.zivemilevsko.cz/>

- Stránky jsou jednoduše a čistě vedeny – přehledné a intuitivní;
- Je zde ikona Facebooku;
- Chybí zde ale provázanost s Facebookem (základem komunikace je vysílat stejné nebo podobné informace do všech stran, aby se informace dostaly k uživatelům různých preferencí);
- Chybí zde aktuální události (poslední událost ze srpna). Události se dají řešit nejen retrospektivně, ale komplexně komunikovat (na co je možné se těšit atd.).

9) Webové stránky Milevsko město

<http://www.milevsko-mesto.cz/>

- Skvělý prvek leteckého pohledu;
- Interaktivní a inventivní;
- Horní lišta potřebuje upravit – nepřehledná;
- Boční lišta vlevo má příliš mnoho položek, také ztrácí na přehlednosti – možno vyřešit přes “rozbalovací tlačítka”;
- Stránky je nezbytné zjednodušit (jsou přesycené nápisy i možnostmi, kam kliknout a uživatele to odradí).

10) Obecně

- Webové stránky musí být přehledné, nepřesycené psaným slovem;
- Intuitivní – člověk by měl vše najít na “první dobrou”;
- Stránky je třeba zjednodušit, upřednostnit 3 vysvětlovací sekce např. “O Milevsku”, potom “Aktuálně” a “Kontakt”. Tyto 3 jsou naprosto zásadní a měly by být snadno k nalezení. Ostatní sekce jsou “navíc” a doplňkové. Je tedy třeba zajistit jasnou přehlednost těchto sekcí a ostatní přidávat. Na horní liště by však nemělo být více jak 5 karet, to samé na případné levé boční liště, neměli bychom přesahovat 5x5, max. 6x6. V dnešní době je nutná simplifikace a “heslovitost”. Je vhodné řešit obsah přes rozbalovací tlačítka (po najetí kurzorem na hlavní tlačítko se otevře volba dalších tlačítek).
- Příspěvky, aktuality a zprávy by měly sledovat stejnou nebo podobnou rétoriku a informační styl skrze všechna internetová média. Vytváří to správný dojem konzistence – občané to ocení.

11) Osobní komunikace

- Pro zvýšení efektivity práce s obyvateli jsou vhodná i osobní setkání městských autorit a obyvatel.
- Nejprve je třeba stanovit si frekvenci těchto setkání. Bylo by dobré začít např. 1x za měsíc.
- Je třeba stanovit si téma akce. Téma akce se může vázat na aktuální dění ve městě, ale může se určitým způsobem přizpůsobit i kalendářnímu roku a navázat na to.
- Tyto schůzky je možné pořádat v oblíbených restauracích, kavárnách či hospodách, aby nepůsobily moc formálně.
- Místa schůzek je vhodné střídát.
- Délka trvání schůzek by měla být mezi 60 a 90 minut.
- Schůzky by měly být komplexně oznamovány veškerými komunikačními kanály (můžou mít i grafický a vizuální profil, kterému by se měnily pouze barvy např.).
- Je možné inspirovat se akcí “(S)tisk doby”. Tato akce je pořádána jednou za měsíc v Praze, kdy se veřejnost setkává s novináři a probírá s nimi danou politickou situaci. Mají dobře zpracovaný facebookový profil včetně oznámení, pozvánek a follow-upů.
- Bylo by optimální mít k dispozici moderátora (mediátora/prostředníka) mezi publikem a osobnostmi. Je dobré, aby někdo třetí “kočírovat” debaty a měl v rukou autoritu nad konverzací. Tato osoba by měla být komplexně připravena na debaty, měla by mít sepsanou osnovu celé akce. Je nutné na začátku schůzky představit téma, nastínit, jak bude probíhat, že se např. bude věnovat 3 různým podtématům a

že bude probíhat pomocí supervizovaného dialogu. Na závěr schůzky tato osoba schůzku shrne a nastíní téma a datum další veřejné akce.

- Bylo by dobré mít tam další osobu, která bude dělat zápis. Publikace zápisu na komunikačních kanálech je na zvážení.
- Dress code městských autorit by měl být semi-formální. Nemělo by to působit moc oficiálně, na druhou stranu by stále měly působit jako “authority”.
- Dle probíraných témat mohou být zvány konkrétní skupiny obyvatel, např. jedna ulice, které se týká rekonstrukce vozovky apod.

12) Další doporučení

- Při komunikaci dbáme na komplexnost. Je-li třeba udělána nová lavička, komunikujeme to ve stejný čas zároveň jak v novinách, tak na různých sociálních sítích. Klidně na Facebook sdílíme příspěvek z Instagramu (v rámci propojenosti a upozorňování na existenci další sociálních sítí).
- Je nutné udělat si komunikační plán na měsíce dopředu (s rozlišením na dny) a plánovat příspěvky s velkým předstihem (klidně dodám kostru s příklady). Takto se podaří zajistit synchronizaci komunikovaných informací skrz celé komunikační spektrum. Tabulka komunikačního plánu poslouží i jako “kronika”, kde je možné evidovat, co fungovalo a co ne. Co vzbudilo plamenné reakce atd. Je užitečné držet se kalendáře – stylizovat příspěvky do roční doby, sledovat státní svátky a fázovat a stylizovat příspěvky k určitým datům.
- Zároveň je vhodné stanovit si i numerické cíle. V tuto chvíli neoperujeme s vysokými čísly, ale pro komplexnost komunikace je třeba dávat si i numerické výzvy a cíle (např. měsíční nárůst o 10-15 likeů a o 10 % vyšší aktivita s příspěvky).
- Je třeba aktivně pracovat (propojovat a prolínkovávat již existující skupiny či akce fungující v Milevsku – například sportovní, nákupní, zdravotnické, dopravní atd.).
- V novinářině se říká, že jakýkoliv napsaný článek a příspěvek by měl obsahovat a vysvětlit: kdo, co, pro, jak, kde, kdy. Jakkoli krátký/dlouhý příspěvek je, měl by dané obsahovat. Pokud to obsahovat nebude, tak čtenář může mít pocit, že něco chybí a něco je nezodpovězeno a ztrácí důvěru. Tomu je třeba preventivně zabránit, a tak mít vždy na paměti to, že musíme komunikovat komplexně.