



# Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0

Listopad 2021  
finální verze

Číslo projektu: TL02000400  
Název projektu: MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility.

## Obsah

Cíl a proces vzniku metodiky .....	6
1.1 Východiska .....	6
1.2 Základní principy .....	7
1.3 Členění měst .....	12
1.4 Hlavní problémy při komunikaci má vyřešit Komunikační plán .....	12
1.5 Proces tvorby a realizace SUMPu 2.0., když město nemá svůj SUMP.....	13
1.5.1 Fáze A: Příprava a analýza, základní kámen SUMP 2.0. ....	13
1.5.2 Fáze B: Strategická část .....	15
1.5.3 Fáze C: Plánování opatření a jejich celků. Tvorba akčního plánu. ....	16
1.5.4 Proces SEA - průřezová aktivita pro fázi 1 – 3 .....	18
1.5.5 Fáze D: Realizační fáze, řízení implementace.....	18
1.5.6 Shrnutí.....	19
1.6 Proces tvorby a realizace SUMPu 2.0. , když už město má svůj SUMP 1.0.....	20
1.6.1 Fáze A: Rekapitulace nastavení základních parametrů pro SUMP 2.0. ....	20
1.6.2 Fáze B: Strategická část .....	24
1.6.3 Fáze C: Plánování opatření a jejich celků .....	25
1.6.4 Proces SEA - průřezová aktivita pro fázi 1 – 3: .....	27
1.6.5 Fáze D: Realizační fáze, řízení implementace.....	27
Fáze A: Příprava a analýza .....	29
Kapitola 1 – Nastavte si pracovní struktury .....	29
Aktivita 1.1: Politické vedení a jejich angažovanost .....	29
Aktivita 1.2: Koordinátor mobility, jeho tým a zainteresované strany .....	30
Aktivita 1.3: Komunikační strategie celého procesu SUMP .....	33
Kapitola 2 - Určete si rámec plánování.....	34
Aktivita 2.1. Územní a časové vymezení celého dokumentu .....	34
Aktivita 2.2. Integrovaný přístup .....	36
Aktivita 2.3: Otázka rozsahu externí pomoci .....	37
Kapitola 3 – Nechte si vypracovat analytickou primární analýzu .....	38
Aktivita 3.1: Vyhodnocení SUMP pro stávající období.....	38
Aktivita 3.2: Koncepční východiska.....	39
Aktivita 3.3: Analýza koncepcí zaměřených na dopravu .....	39
Aktivita 3.4: Podklady pro dopravní model – statistická data a tvorba prognóz.....	40
Aktivita 3.5: Podklady pro dopravní model – průzkumy.....	40
Aktivita 3.6: Dopravní modelování.....	41
Aktivita 3.7: Klíčové otázky a výzvy .....	42
Fáze B - Strategická část.....	44
Kapitola 4 - Vypracujte scénáře a společně proveďte jejich posouzení.....	44

Aktivita 4.1. Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj.....	44
Aktivita 4.2. Diskutujte o scénářích s veřejností i zainteresovanými subjekty .....	47
Kapitola 5 - Vytvořte vizi a strategii spolu se zainteresovanými subjekty .....	49
Aktivita 5.1. Vize mobility .....	49
Aktivita 5.2. Dohodněte se na úkolech, které budou řešit klíčové problémy.....	50
Kapitola 6 - Nastavte cíle a indikátory .....	52
Aktivita 6.1. Stanovení struktury strategických a specifických cílů a jejich opatření .....	52
Aktivita 6.2. Dohodněte se na měřitelných cílech (výsledkových indikátorech).....	54
Fáze C - Plánování opatření, Implementační část.....	55
Kapitola 7 - Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vyberte balíčky opatření.....	55
Aktivita 7.1: Stanovení nástrojů realizace .....	55
Aktivita 7.2. Definujte integrované balíčky opatření.....	57
Aktivita 7.3: Nastavení monitoringu a evaluace .....	60
Kapitola 8 - Plánování: rozdělte opatření na činnosti a přiřadte odpovědnost.....	62
Aktivita 8.1. Popište všechna opatření.....	63
Aktivita 8.2. Identifikujte finanční zdroje a proveďte posouzení finančních kapacit .....	64
Aktivita 8.3. Dohodněte se na prioritách, odpovědnosti a časovém harmonogramu.....	66
Aktivita 8.4. Zajistěte politickou podporu i podporu veřejnosti .....	68
Kapitola 9 – Připravte SUMP 2.0. na schválení a upřesněte financování opatření.....	69
Aktivita 9.1. Vypracujte finanční plány a dohodněte se na sdílení nákladů .....	69
Aktivita 9.2. Dokončete přípravu dokumentu SUMP s důrazem na zajištění kvality.....	70
Průřezová aktivita: Proces SEA.....	71
Fáze D – Realizační fáze, řízení implementace. ....	73
Kapitola 10 – Realizace akčních plánů - řízení implementace.....	73
Aktivita 10.1. Koordinujte implementaci aktivit .....	73
Aktivita 10.2. Zajistěte nutné chytré služby a zboží .....	74
Kapitola 11 – Aktualizace akčního plánu; monitorujte, provádějte úpravy a komunikujte.....	75
Aktivita 11.1. Monitorujte pokrok a provádějte úpravy.....	75
Aktivita 11.2. Informujte veřejnost a zainteresované subjekty, zapojte je. Prezentace SUMP v procesu realizace.....	77
Kapitola 12 - Proveďte kontrolu a poučte se ze zkušeností.....	78
Aktivita 12.1. Analyzujte úspěchy a neúspěchy .....	78
Aktivita 12.2. Sdílejte výsledky a získané poznatky.....	79
Aktivita 12.3. Hleďte a promýšlejte o rizicích, problémech, nových výzvách a řešení .....	80
Závěrečný kontrolní seznam otázek pro sebehodnocení SUMP 2.0 .....	82
Použité zdroje .....	84
Přílohy .....	87
Příloha 1 - Vzájemné provázání tří rozměrů SUMP .....	87

Příloha 2 - Komunikační aktivity .....	89
Příloha 3 – Dopravní menu, aneb, jaká opatření má mít SUMP .....	90
1) Východiskem je Koncepce městské a aktivní mobility .....	90
2) Výběr opatření z „dopravního menu“ .....	90
Poznámka – co je to balíček opatření .....	96



**Žijeme v době přebytku informací a nedostatku mozků.**

*Pavel Kosorin*

## 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 přehlednění 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 synergičtých 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 ghetta;
- 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 byl 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.

Oponenti:

Ing. Roman Dostál, SmartPlan s.r.o., Jugoslávských partyzánů 1580/3, 160 00 Praha 6 – Dejvice, Bc. Aleš Kratina, Město Třebíč, odbor dopravy a komunálních služeb, Karlovo náměstí 104/55

# Cíl a proces vzniku metodiky

## 1.1 Východiska

V současnosti jsou města vystavena mnoha výzvám a hledají nová efektivní dopravní řešení, která ulehčí stávající infrastrukturu, zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné druhy dopravy. Tzv. plán udržitelné městské mobility se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy s ohledem na udržitelnost, chůze a jízdy na kole. Plán udržitelné městské mobility chce zjednodušeně nabídnout možnost udržitelného, bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility.

Cílem této metodiky je poskytnout expertům z měst a organizacím věnujícím se dopravnímu plánování aplikovatelný návod přizpůsobený na podmínky ve městech ČR, který specifikuje, jak připravit a realizovat Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP).

V dosavadním dopravním plánování měst často chybí systémový přístup, opatření a investice v dopravě se tak rozhodují ad-hoc bez řádné analýzy jejich potřebnosti a dopadů, navíc bývá pozornost dopravních expertů zaměřena pouze na motorovou dopravu a její infrastrukturu. Rozhodování jsou pak činěna v krátkém časovém úseku a bez dlouhodobé vize. Volení zástupci měst a pracovníci relevantních odborů navíc čelí tlaku rozdílných, a mnohdy protichůdných, požadavků. Tyto problémy v dopravním plánování by měl řešit koncepčně právě Plán udržitelné městské mobility.

### ***Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030***

Tato metodika vychází z Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030<sup>1</sup> a navazuje na Metodiku pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky z prosince 2015. Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030 je jedním z návazných dokumentů dopravní politiky, který rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy, představuje principy 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 plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již česká města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter, jejímž cílem je usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do jejich samostatné kompetence. Metodika dále vychází ze soudobého stavu poznání a reflektuje doporučené postupy Evropské komise Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, second edition /2019), která zdůrazňuje, že proces SUMP 2.0. není jen cyklem dvanácti po sobě následujících kroků prováděných postupně jeden po druhém, ukazuje metodu a přístup. Při tvorbě SUMP je nutné přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům. Struktura měst a z ní plynoucí životní styl má značný vliv na stav klimatu, energetické efektivnost, životního prostředí a v konečném důsledku i zdraví nás všech.

### ***Městská agenda pro EU***

Nová metodika SUMP 2.0 vychází rovněž z podkladů Městské agendy pro EU, kterou ustanovil Amsterodamský pakt z května roku 2016. 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“).

Metodika přípravy veřejných strategií

Metodika ale reflektuje také národní podmínky pro plánování a stávající standardy, vycházející z Metodiky přípravy veřejných strategií z prosince 2018 (MMR).

Metodika zohledňuje místní podmínky (především co se týče specifik jednotlivých kategorií měst, vymezení území, struktury řízení přípravy a realizace SUMP, možných zdrojů financování, sledovaných dat atd.), zdůrazňuje lokální kontext. Evropská metodika zase oproti této národní metodice uvádí příklady z evropských měst.

---

<sup>1</sup> Usnesení vlády č. 26/2021

Metodika je obecným návodem, jak samotný SUMP sestavit, upřesňuje jeho obsah, procesy jeho přípravy i realizace. Poskytuje i informace k souvisejícím procesům před zpracováním SUMPu (přípravná fáze) a naplňováním: monitorování a evaluace všech aktivit. Celá paleta prací na plánu mobility je rozdělena do čtyř fází, které na sebe postupně navazují.

## 1.2 Základní principy

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

Základní principy:

1. **závazek k udržitelnosti** a její zahrnutí do celého dokumentu.
2. **integrace všech druhů dopravy** (včetně nákladní dopravy a s důrazem na veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu), a to integrace územní i dopravní a integrace mezisektorová (návaznost plánu na další sektorové aktivity, např. energetika, ochrana životního prostředí, územní plánování, ekonomické aktivity a rozvoj města), včetně zajištění mobility prostřednictvím IT technologií včetně chytrých služeb jako MaaS;
3. **princip: provázanost**, a to ve smyslu zajištění průřezovosti navrhovaných opatření k pokrytí všech cílů SUMPu (i nedopravních); jde o optimalizaci stávajících politik, které mají vliv na mobilitu, a jejich propojení se závazkem udržitelnosti.
4. **princip: průběžné zapojování zainteresovaných stran**, zejména veřejnosti;
5. **princip gender mainstreamingu a přístupnost prostředí**
6. **zajištění udržitelného financování**. Vznikající 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.

Sekundární principy:

7. 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).
8. SUMP musí být připraven v podobě a kvalitě, která umožní učinit orgánu schvalujícímu SUMP **informované a odpovědné rozhodnutí**.
9. SUMP je zacílen na změnu pohledu při **řešení plánování dopravy a mobility**
10. 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.
11. 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.
12. 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 předpokládáný a reálný přínos a dopad** SUMP (minimálně ekonomický, sociální a environmentální přínos a dopad).
13. Je nutné brát v úvahu vazbu SUMP s **územním plánováním**.
14. I při tvorbě SUMP je třeba řešit možný dopad na **rovnost žen a mužů**.
15. SUMP zahrnuje **konkrétní a adresná opatření**, jasně **určuje odpovědnost** za dosažení vytyčených cílů, **definuje implementační strukturu** a procesy realizace dané strategie, stanovuje indikátory pro měření úspěšnosti a postupu jejich implementace.
16. 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.
17. Efektivita opatření realizovaných v rámci SUMP je **průběžně vyhodnocována**, jsou navrhovány korektivní mechanismy.
18. Všude, kde to bude možné a účelné, by měl SUMP **přenášet rozhodovací pravomoci a odpovědnosti** za své plnění **na nižší úrovně/výkonné orgány**.

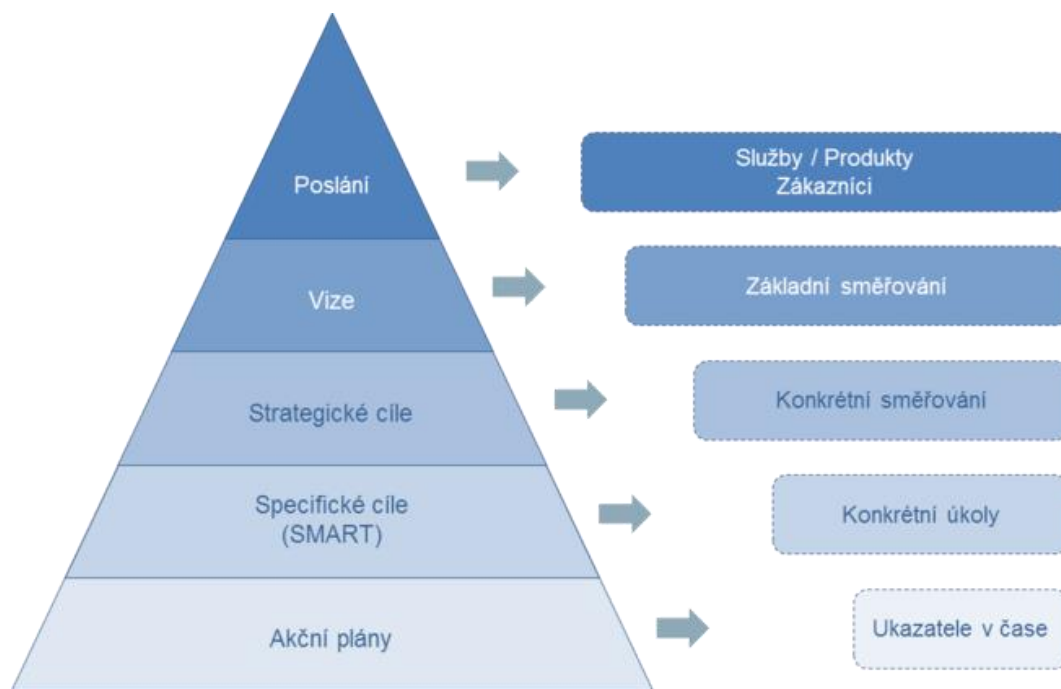


19. V rámci tvorby SUMP musí být **zodpovězeny** následující **základní otázky**:

- 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. **VIZE** - 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. **PENÍZE** - kolik bude dané řešení stát (tj. jaké zdroje – finanční, lidské, organizační – bude nutno na dané řešení vynaložit) a kdo poskytne potřebné zdroje.

Principy vyjádřené pomocí grafů a symbolů:

- Plán udržitelné městské mobility můžeme definovat jako **strategický dokument** určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem **zlepšování kvality života**, který náležitě zohledňuje zásady **integrace, participace a evaluace**.



Zdroj: CorSet Framework, 2010

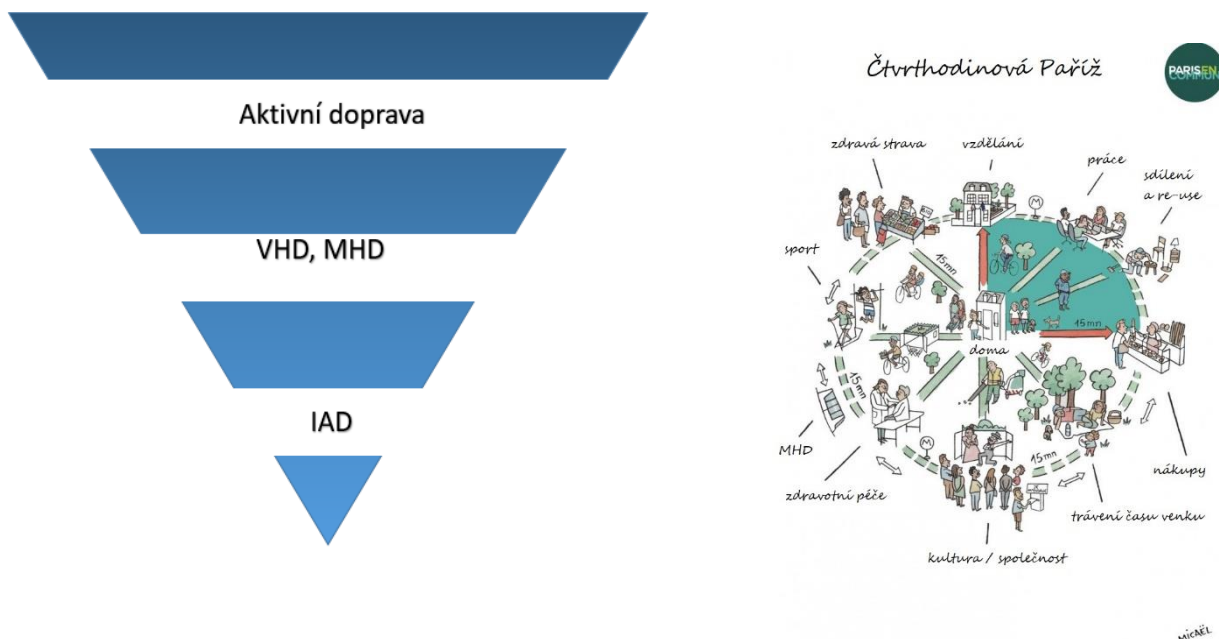
Obrázek 1: SUMP je strategický dokument, který zahrnuje tyto principy

- **Zlepšování kvality života** v kontextu SUMP koresponduje s vizí podpory koncepce tzv. měst krátkých vzdáleností<sup>2</sup>, nebo vizí 15 minutového města<sup>3</sup> s minimální potřebou nadbytečné dopravy, lidmi motivovanými ke změně dopravního chování a s nastavením takových opatření, která sníží IAD, a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Neboli od začátku město ví, co chce a proč to chce. Hlavními důvody navrhovaných opatření je ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Již v této první fázi dochází k rozhodnutí vytvořit komunikační plán nejen pro zpracování SUMP, ale především pro jeho implementační fázi.

<sup>2</sup> <https://www.akademimobility.cz/mesta-kratkych-vzdalenosti>

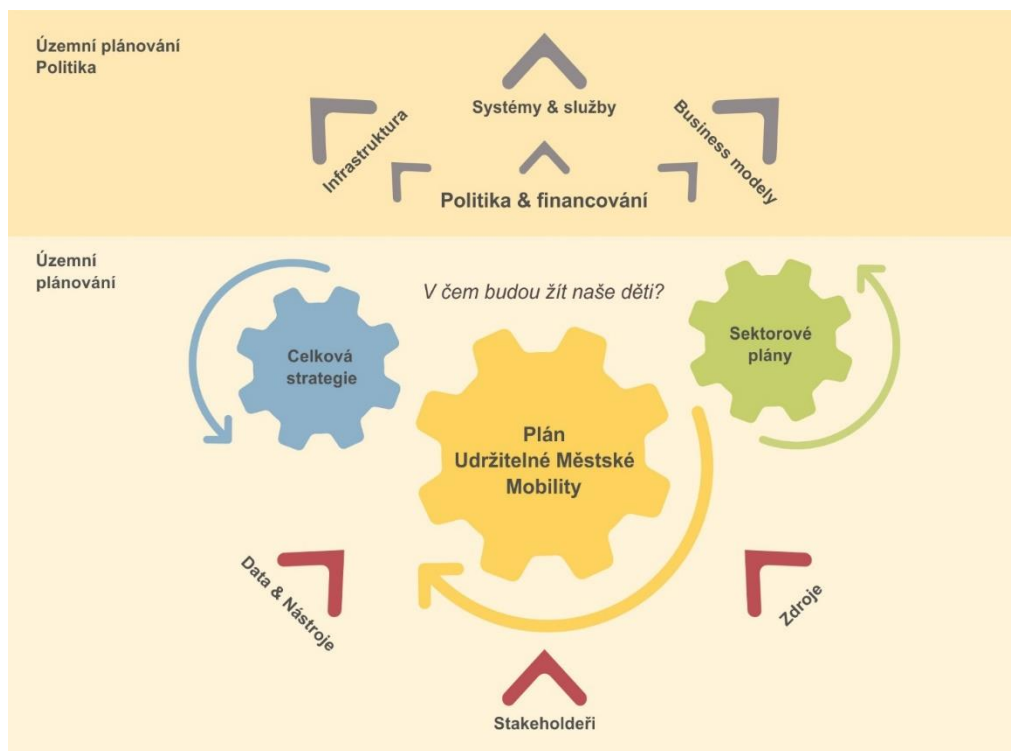
<sup>3</sup> <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1339/opakovani---15minutove-mesto-o-co-jde>





Obrázek 2: SUMP podporuje koncepci tzv. měst krátkých vzdáleností, či vizi 15 minutového města.

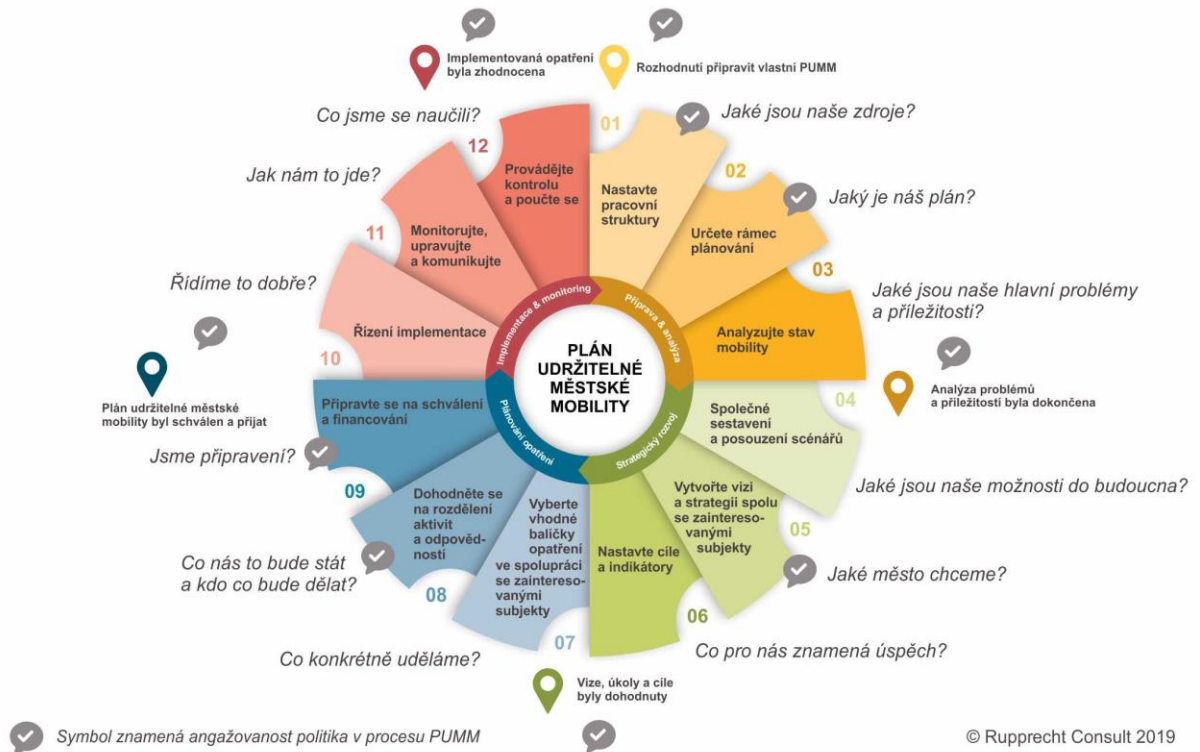
- SUMP 2.0 se vztahuje k širšímu kontextu městské politiky, který je integrován s dalšími plány, které má město k dispozici. Cílem SUMP 2.0 je tedy jeho „adopce“ do specifického kontextu strategického plánu města. SUMP stojí nad dopravními dokumenty a významně přesahuje jejich rámec. SUMP prosazuje holistický přístup, který propojuje odbory územního plánování, strategického rozvoje, architektury, dopravy, školství, životního prostředí atd. K filosofii SUMP má blízko i přístup SMART CITY<sup>4</sup>, který je ve městech nyní velmi populární.



Obrázek 3 SUMP jako integrační proces

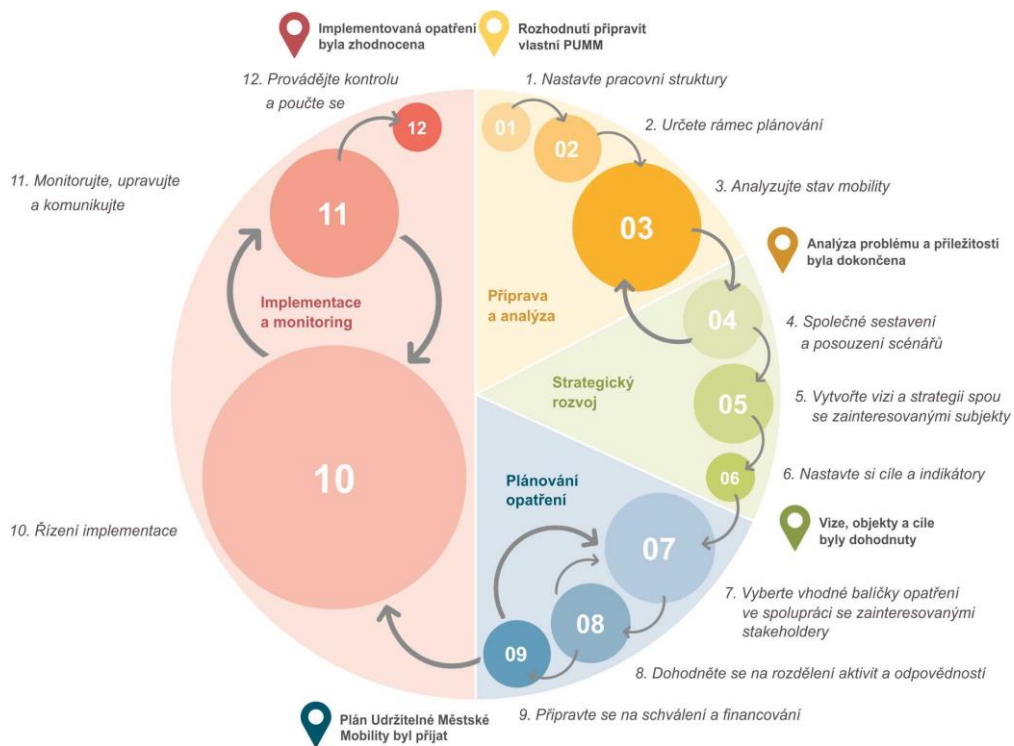
<sup>4</sup> <https://www.akademiamobility.cz/smart-cesko>

- 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. Jedná se však o zjednodušenou představu složitého **procesu plánování, ve kterém mohou být některé body 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.



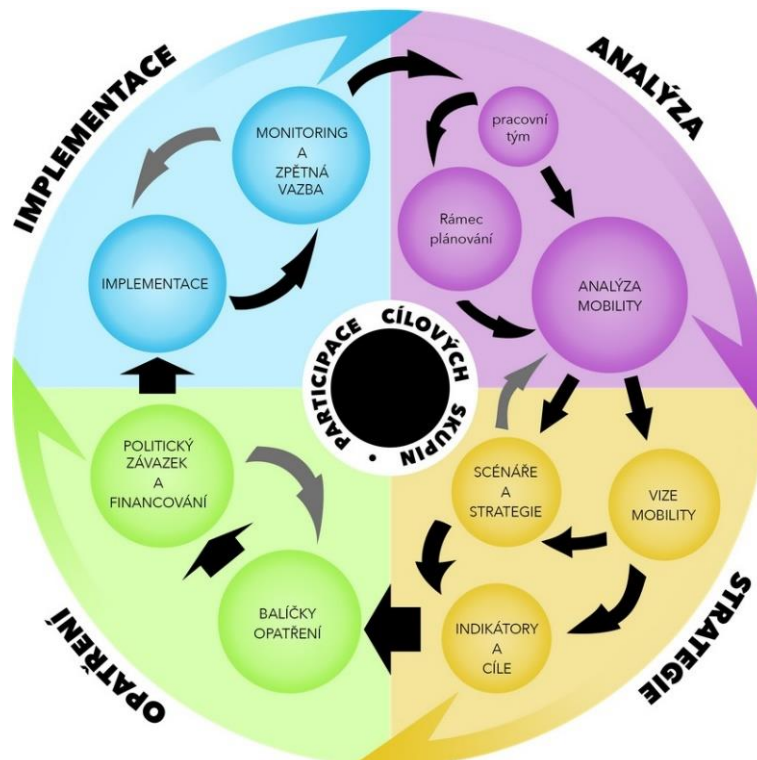
Obrázek 4: Dvanáct bodů k plánu udržitelné městské mobility

- Co obrázek 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.** Dále je potřeba počítat s tím, že každá aktivita, či fáze SUMP má jiný časový harmonogram. Jak ukazuje níže uvedený obrázek, tak nejvíce času vezme právě poslední, realizační fáze.



Obrázek 5: Dvanáct bodů k plánu udržitelné městské mobility, dle předpokládané časové náročnosti

- Evropská metodika SUMP 2.0. používá termín „Step“, „Krok“, ale česká metodika se tomuto termínu vyhýbá. Vhodnější je pojem bod, či kapitola, neboť samotný SUMP není realizován krok za krokem, ale právě na již zmíněné flexibilitě. Např. komunikační plán je jasně průřezovou aktivitou, která ovlivňuje celý proces



Obrázek 6: Životní cyklus SUMP a jeho aktualizace (SmartPlan s.r.o.)

## 1.3 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 SUMP-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.

## 1.4 Hlavní problémy při komunikaci má vyřešit Komunikační plán

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.).

**Za tím účelem byla vytvořena ještě speciální příloha metodiky plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0 - Komunikační plán.**

## 1.5 Proces tvorby a realizace SUMPu 2.0., když město nemá svůj SUMP

Proces zpracování a implementace SUMP je spojen s řadou aktivit, ale je potřeba mít na paměti, že proces SUMP je také postaven na třech rozměrech, které procházejí napříč celým SUMPem. Jedná se o

- **Rozměr politické a odborné zodpovědnosti** (Aktivity 1.1. a 1.2. dávají základ, ze kterého vycházejí všechny ostatní aktivity)
- **Rozměr komunikačních aktivit**, nejenom v procesu zpracování SUMP, ale především. ve fázi implementace.
- **Rozměr odborných podkladů ke konkrétním opatřením**, od analýzy, až po jejich implementaci.

Toto rozdělení také napovídá, co si město má zařídit samo (strategický rozměr) a co si má zadat u specialistů (komunikační a technický rozměr). Detailní rozdělení je uvedeno v příloze 1.

### 1.5.1 Fáze A: Příprava a analýza, základní kámen SUMP 2.0.

**Část A. Příprava.** Nejprve je třeba vypracovat plán přípravy SUMPu, který nastaví organizační a koordinační kroky. V této části je také vhodné nastavit participaci partnerů (koordinační výbor a odborné skupiny, zástupci veřejnosti atd.). Cílem 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.

Výsledkem tedy je ustavení samostatné pracovní komise pro udržitelnou mobilitu, která bude **zastoupena jak odbory města, tak i odbornou a aktivní veřejností**. Současně byla definována role koordinátora městské mobility. Měl by být osobou veřejně činnou a respektovanou, která se zasadí o zásadní proměnu vnímání udržitelné městské mobility v očích veřejnosti. Rolí koordinátora městské mobility je komunikovat napříč odbory města a dále se zainteresovanými organizacemi a s veřejností. Každý relevantní odbor města by měl znát svou vazbu na SUMP a měl by pomáhat koordinátorovi městské mobility naplňovat příslušná opatření. Pro ilustraci: odbor školství spolupracuje na 1) zapojení dětí do proměny města, 2) vytváření pozitivního vztah k chůzi, k jízdě na kole, k pohybu jako takovému; 3) utváření bezpečného prostoru u škol (např. školní ulice<sup>5</sup>), 4) zajištění úschovy, či odkládání kol ve školách. Proces vytvoření SUMP začíná tak definováním organizační struktury a zodpovědnosti úředníků.

Je navržena taková organizační struktura, která zajistí životaschopnost realizace jednotlivých opatření. V podstatě se jedná o vytvoření:

- **Vnitřního týmu na městě**, který vede koordinátor městské mobility, který spolupracuje s ostatními odbory s vazbou na dopravu a mobilitu. Byly určeny vazby a úkoly k jednotlivým opatřením. Rovněž jsou známy finanční možnosti.
- **Mezirezortní pracovní tým**, který je složen řadou vnějších organizací, například s krajským úřadem, které mají ve své gesci dopravu a mobilitu, a to ať již přímo, ale i nepřímo (možná o tom ještě ani neví). Byla navázána spolupráce na implementaci opatření akčního plánu.

Pro realizaci přípravné fáze je potřeba postupovat dle pokynů uvedených v kapitolách 1. a 2.

- **Kapitola 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.

- Aktivita 1.1: Politickém vedení a jejich angažovanost
- Aktivita 1.2: Koordinátor mobility, jeho tým a zainteresované strany

---

<sup>5</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/12/skolni-ulice>



- Aktivita 1.3: Komunikační strategie celého procesu SUMP. Tato aktivita je ovšem natolik důležitá, že je rozvedena ještě v samostatné příloze.
- **Kapitola 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.
  - Aktivita 2.1. Územní a časové vymezení celého dokumentu
  - Aktivita 2.2. Integrovaný přístup
  - Aktivita 2.3: Otázka rozsahu externí pomoci pro zpracování analýz

**Část B. Analýza primární.** V další části je nutné poznat, v jakém stavu se nacházíme, protože se k němu budou vztahovat návrhy řešení (referenční stav): analýza současné situace, založená na multimodální analýze a výhledových trendech v plánování multimodálního dopravního systému. V této části je provedena identifikace hlavních problémů a jejich příčin (slabé stránky a hrozby) i potenciál pro řešení (silné stránky a příležitosti).

Cílem této části 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 části 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. To mohou doložit i data.

Pro realizaci primární analýzy je potřeba postupovat dle pokynů uvedených v kapitole 3.

- **Kapitola 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. Proveďte kompletní analýzu nejdůležitějších problémů a možností v oblasti mobility v celém funkčním městském regionu, a to pomocí těchto aktivit.
  - Aktivita 3.1: Vyhodnocení SUMP pro stávající období
  - Aktivita 3.2: Konceptní východiska
  - Aktivita 3.3: Analýza koncepcí zaměřených na dopravu
  - Aktivita 3.4: Podklady pro dopravní model – statistická data a tvorba prognóz
  - Aktivita 3.5: Podklady pro dopravní model – průzkumy
  - Aktivita 3.6: Dopravní modelování

### 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. Podpoří 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 vizí a nové strategické cíle, aniž by reflektovala, že město již svou vizí 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 vizí 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 nízkoe emisní 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).

### **1.5.2 Fáze B: Strategická část**

Ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty upřesnit strategické směřování vašeho SUMP, a to v konfrontaci s otázkou „**Jaké jsou naše možnosti do budoucích let?**“ V této fázi je dán prostor pro diskusi nad otázkou „**Jaké město chceme?**“ Jedná se o **sekundární analýzu a návrh implementace z pohledu celkové strategie města.**



Jak již bylo napsáno v úvodních kapitolách, SUMP je strategickým dokumentem a musí být podřízen celkové vizi, strategii města. Proto se hovoří o sekundární analýze, která se zaměřuje právě na tuto oblast. Vracíme se rovněž k úvodní vizi města „Města krátkých vzdáleností“. 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 a ty jsou pak dále rozděleny na další, specifické cíle. Ty mohou být také dále vrstveny. Pokud v této fázi má být nastaveno strategické směřování SUMP 2.0., tak se jedná o nastavení Strategických cílů.

Cílem druhé fáze je ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty definovat strategické směřování vašeho plánu udržitelné městské mobility. V této fázi se formuluje strategická vize, varianty (scénáře) vývoje mobility, dále jsou identifikované měřitelné strategické a specifické cíle SUMPu ověřené sekundární analýzou. Následuje identifikace aktivit nutných k dosažení zvolených cílů, tj. návrh a výběr opatření k realizaci a určení aktivit v souvisejících sektorech (životní prostředí atd.). Stanovení nástrojů informačních, finančních, legislativních, nastavení monitoringu a evaluace.

Zásadní otázky, které si musíte položit:

- **Kapitola 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.
  - Aktivita 4.1. Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj
  - Aktivita 4.2. Diskutujte o scénářích s veřejností i zainteresovanými subjekty
- **Kapitola 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.
  - Aktivita 5.1. Vize mobility
  - Aktivita 5.2. Dohodněte se na úkolech, které budou řešit klíčové problémy
- **Kapitola 6.** Jak určit, zda jsme uspěli? 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.
  - Aktivita 6.1. Stanovení struktury cílů
  - Aktivita 6.2. Dohodněte se na úvodních měřitelných cílech

### Výsledek druhé fáze

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.

### 1.5.3 Fáze C: Plánování opatření a jejich celků. Tvorba akčního plánu.

**Cílem této fáze** je rozpracovat základní strategické směřování SUMP do konkrétních specifických cílů a opatření, které by splňovaly podmínky a principy SMART (jsou konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově dosažitelné).

Jedná se zejména o vypracování podrobného plánu implementace SUMP jako základního předpokladu její úspěšné realizace. Je potřeba vypracovat akční plán, ve kterém se jasně popisuje, jak naplnit cíle SUMP. Pro maximálně úspěšnou implementaci by akční plán měl být vypracován ve dvou krocích: 1) Akční plán

s obecným popisem opatření a balíčkem opatření, která korespondují s cíli SUMP, stanovenými vždy na dalších tři až pět let. 2) Detailní popis opatření a balíčků opatření, připravených pro každý rok v rámci implementačního plánu. Popis opatření by měl zahrnovat alespoň následující položky:

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

Důležité je stanovit také 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.** Alfou a omegou jsou finance. V každé fázi procesu zpracování SUMP se budou řešit. Možná bude zajímavé srovnat, jaké byly očekávání, krásné vize v prvních fázích, v porovnání s tím, kolik financí skutečně půjde do udržitelných forem dopravy. 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.

Konkrétní příklady vychází z nové vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 a jsou rozpracovány v **příloze 3**.

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:

- **Kapitola 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. 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.
  - Aktivita 7.1: Stanovení nástrojů realizace
  - Aktivita 7.2: Definujte integrované balíčky opatření
  - Aktivita 7.3: Nastavení monitoringu a evaluace
- **Kapitola 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.
  - Aktivita 8.1. Popište všechna opatření
  - Aktivita 8.2. Identifikujte finanční zdroje a proveďte posouzení finančních kapacit
  - Aktivita 8.3. Dohodněte se na prioritách, odpovědnosti a časovém harmonogramu
  - Aktivita 8.4. Zajistěte politickou podporu i podporu veřejnosti
- **Kapitola 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 kvality. 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.
  - Aktivita 9.1. Vypracujte první akční plán na krátké období a dohodněte se na sdílení nákladů

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

### Výsledek třetí fáze

- **Implementace.** Byly nastaveny nástroje nutných k realizaci pro celé období dokumentu (nástroje finanční, legislativní a organizační) a byl nastaven monitorovací plán včetně soustavy indikátorů a analýzy rizik. Strategický směr je upřesněn cestou konkrétních opatření, které se dají monitorovat. Víme, kdy a za co se opatření SUMP zrealizují.
- **První akční plán na krátké období.** Tato fáze zahrnuje také formulaci úvodního akčního plánu na kratší období s rozpracováním harmonogramu aktivit na úroveň jednotlivých milníků, nákladů a možnými zdroji financování a přidělením odpovědných partnerů na jeden rok s výhledem na 5 let.
- **Plán udržitelné městské mobility byl přijat** kompetentními politickými orgány.

### 1.5.4 Proces SEA - průřezová aktivita pro fázi 1 – 3

Strategické posuzování vlivů na životní prostředí (SEA) v procesu SUMP se řídí pravidly, která jsou popsáné na tomto odkaze: [https://www.mzp.cz/cz/posuzovani\\_vlivu\\_koncepci\\_sea](https://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_koncepci_sea)

U menších měst se doporučuje, aby se proces SEA nerealizoval, pokud je SUMP součástí strategického plánu města jako takového.

### 1.5.5 Fáze D: Realizační fáze, řízení implementace

**Motto: Implementace SUMP je vlastně začátek, nikoliv konec procesu.**

**Cílem této fáze je** realizovat vypracovaný SUMP, což znamená v nejšířším kontextu převod SUMP do praxe. Zahrnuje tři skupiny souběžně probíhajících činností: 1) realizaci (vlastní proces realizace SUMP), 2) zpětnou vazbu (průběžné sledování a vyhodnocování průběhu realizace SUMP a návrhy na její zlepšení), 3) průběžnou publicitu a osvětu (průběžné informování o existenci a realizaci SUMP).

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.

Čtvrtá fáze je tak 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.

- **Kapitola 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.
  - Aktivita 10.1. Koordinujte implementaci aktivit
  - Aktivita 10.2. Zajistěte nutné chytré služby a zboží
- **Kapitola 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.

- Aktivita 11.1. Monitorujte pokrok a provádějte úpravy
- Aktivita 11.2. Informujte veřejnost a zainteresované subjekty, zapojte je. Prezentace SUMP v procesu realizace.
- **Kapitola 12.** Co jsme se naučili? Poslední krok cyklu SUMP se týká revize úspěchů a neúspěchů, informování veřejnosti a zainteresovaných stran o výsledcích revize a promyšlení dalších výzev, problémů a jejich řešení. Milník „Evaluace procesu implementace opatření“ uzavírá cyklus SUMP – a současně je zdrojem ponaučení pro příští proces SUMP.
  - Aktivita 12.1. Analyzujte úspěchy a neúspěchy
  - Aktivita 12.2. Sdílejte výsledky a získané poznatky
  - Aktivita 12.3. Hledejte a promýšlejte nové problémy, nové výzvy a nová řešení

### Výsledek čtvrté fáze

- **Realizace a průběžné vyhodnocování (monitoring).** Tato fáze je zaměřena především na realizaci a její průběžný monitoring a evaluaci včetně vyhodnocování zkušeností se SUMPem.

### 1.5.6 Shrnutí

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 – přípravu a 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.

## 1.6 Proces tvorby a realizace SUMPu 2.0. , když už město má svůj SUMP 1.0.

Jednou z nejčastějších otázek je, nakolik se nová metodika SUMP 2.0. odlišuje od té první z roku 2015. Téměř žádná. Nicméně díky analýze kvality první generace SUMP 1.0., která je popsána v Konceptu městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030, bylo možné se zaměřit na slabá místa celého procesu SUMP a právě na ně se zaměřit v nové metodice SUMP 2.0. Cílem nové metodiky je tak rekapitulace parametrů pro přípravu a realizaci SUMP 2.0, zejména o nejdůležitější část procesu, tedy aktualizace akčního plánu. Těžištěm metodiky SUMP 2.0. je pak sada kontrolních otázek, které mají napomoci pochopit stav, ve kterém se město nachází.

### 1.6.1 Fáze A: Rekapitulace nastavení základních parametrů pro SUMP 2.0.

Základem je existence pracovní skupiny koordinátora mobility. Aktivita zasahuje mimo standardní procesy úřadu, ale pro dosažení smysluplného akčního plánu SUMP je klíčová. Tato skupina koordinuje jednotlivé dílčí kroky, které realizuje jak sama skupina, tak zaměstnanci příslušných odborů i externě najaté firmy.

## Kapitola 1. Nastavení pracovních struktur a zajištění udržitelnosti

### Aktivita 1.1: Politické vedení a jejich angažovanost. Kdo politicky stojí za SUMP 2.0.?

Na začátku každého volebního období je potřeba představit principy SUMP 2.0. novému Zastupitelstvu města a nominovat politika zodpovědného za tuto oblast.

Kontrolní otázky:

1. Kdy naposledy byl SUMP prezentován zastupitelstvu?
2. Který politik nese za SUMP zodpovědnost, resp. kdo je jeho patronem?

### Aktivita 1.2: Koordinátor mobility, jeho tým a zainteresované strany. Kdo je zodpovědný za realizaci akčního plánu? Jaké finanční prostředky má k dispozici?

Kontrolní otázky:

1. Má město koordinátora mobility? Má město vnitřní a vnější pracovní tým, který řídí proces implementace SUMP? Pokud ne, kdy město provede analýzu svého úřadu, aby mělo přehled o tom, kdo by mohl být potenciálním koordinátorem městské mobility a jaký tým, pracovní skupinu bude mít k dispozici?
2. Které významné podniky a školy ve městě jsou, s vazbou na firemní a školní plány mobility? Je třeba je oslovit a nabídnout jim spolupráci ve věci průzkumů.
3. Začlenilo město do přípravy všechny další významné a zainteresované subjekty, at' již státní a krajské organizace, ale i NNO, včetně posouzení jejich cílů, jejich vlivu, schopností s ohledem na dopravu a mobilitu? 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). Podařilo se vám zapojit i další instituce fungující v oblastech, které úzce souvisejí s mobilitou (např. územní plánování, životní prostředí, zdraví)? Podařilo se vám zajistit, aby se klíčové zainteresované subjekty zavázaly k dodržování principů udržitelnosti? Cílem je mít k dispozici seznam kontaktů, se kterými je pak možné realizovat konkrétní projekty.
4. Došlo ke společné dohodě s okolními obcemi?

Kontrolní otázky k finančním otázkám:

1. 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?
2. 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?
3. Je rozpočet pro proces SUMP 2.0 schválen politickými představiteli?

4. Provedli jste posouzení pravděpodobného rámce financování pro realizaci opatření?
5. Máte přehled o všech dotačních titulech s vazbou na dopravu a mobilitu, které využijete při plánování rozpočtu města?
6. Rozdělili jste pravomoci a povinnosti/zodpovědnost, které jsou nutné pro realizaci opatření?
7. Určili jste možné finanční zdroje pro realizaci opatření?
8. Zapojili jste zainteresované subjekty do rozhodování o přidělených zodpovědnostech a zdrojích?
9. Připravili jste akční plán, který nastiňuje vaši představu o implementačních prioritách, časových plánech, rizicích nebo nepředvídaných událostech?
10. Připravili jste plán rozpočtu, který nastavuje finanční požadavky a zdroje?
11. Byla uzavřena formální dohoda o akčním plánu a o rozpočtu s hlavními zainteresovanými subjekty a rozhodovacími orgány?

Kontrolní otázky pro tvorbu akčního plánu. Město, které má již zpracován svůj SUMP 1.0. by již dávno mělo mít níže uvedené otázky vyřešené, ale vzhledem k praxi, která ukazuje často opak, tak město dostává druhou šanci si je zodpovědět právě v této kapitole.

1. Dohodli jste se na odpovědnostech a rozdělení finančních prostředků?
2. Rozdělili jste pravomoci a povinnosti/zodpovědnost, které jsou nutné pro realizaci opatření?
3. Určili jste možné finanční zdroje pro realizaci opatření?
4. Zapojili jste zainteresované subjekty do rozhodování o přidělených zodpovědnostech a zdrojích?
5. Připravili jste akční plán, který nastiňuje vaši představu o implementačních prioritách, časových plánech, rizicích nebo nepředvídaných událostech?
6. Připravili jste plán rozpočtu, který nastavuje finanční požadavky a zdroje?
7. Byla uzavřena formální dohoda o akčním plánu a o rozpočtu s hlavními zainteresovanými subjekty a rozhodovacími orgány?

### **Aktivita 1.3: Komunikační strategie realizace SUMP, akčního plánu. Jak se opatření komunikují s veřejností?**

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. Podrobnosti viz **Příloha 2 a samostatná příloha**.

Kontrolní otázky tuto aktivitu jsou následující

- V jakém stavu je komunikační strategie města?
- Kolik relevantních subjektů je do ní zapojeno?
- Jak umožňujete veřejnosti aktivní účast na diskuzích o realizaci SUMP? Jaké metody používáte?
- Posilujete roli občanské společnosti a místní politické kultury?
- 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 realizace SUMP?



## Kapitola 2. Určení rámce plánování

### Aktivita 2.1. Územní a časové vymezení realizace celého dokumentu

Kontrolní otázky:

1. Je SUMP územně vymezen? Je toto vymezení schváleno samosprávami včetně krajské úrovně? Je předem projednáno s hlavními zainteresovanými stranami?
2. Je dohoda na časové platnosti připravovaného dokumentu SUMP a jeho akčních plánů?

### Aktivita 2.2. Zajištění integrovaného přístupu

Kontrolní otázky:

1. Jsou identifikovány vazby mezi sektorovými politikami (synergie a střety) a posouzeny možnosti jejich integrace?
2. Probíhá komunikace mezi všemi příslušnými aktéry o možnostech integrace?
3. Je zajištěna koordinační práce dle daného popisu?
  - Koordinovaná práce probíhá minimálně mezi odborem plánování rozvoje města a odborem dopravy, která se i odrazí ve financování opatření. SUMP 2.0. preferuje méně nákladnější udržitelné stavby, oproti ekonomicky náročným. 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. 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 i pravděpodobnost úspěchu. Plánování udržitelné městské mobility je nástrojem, který pomáhá efektivně zvládat změny a inspirovat nové způsoby myšlení.

### Aktivita 2.3: Definování rozsahu externí pomoci pro zpracování analýz

Kontrolní otázky:

1. Jaká data potřebuji a jak je získat? Jaká data vám chybí?
2. Máte představu o tom, jaká data potřebujete, jaké zdroje a data máte k dispozici?
3. Jaká data je vhodné tedy mít? A jak co nejlaciněji je získat?
  - Vzorce dopravního chování – je možné data získat z ČSÚ. Dále je možné získat data ve spolupráci s největšími zaměstnavateli a školami. Požádat je o provedení vlastního šetření.
  - Demografie – je možné data získat z ČSÚ.
  - Spokojenost kvality života – není nutné je mít, ale občas se získávají z MA21
  - Data související se zdravotním stavem obyvatel – lze získat ze Státního zdravotního ústavu
  - Sčítání dopravy – získat data z ŘSD, případně provést sčítání ve spolupráci se studenty
  - Infrastruktura a vozový park.
  - Údaje k parkování – ve spolupráci se studenty se zaměřit na centrum a dále se zaměřit na parkování u škol a velkých firem
  - Nehodovost – údaje se dají získat ze speciálního webu

## Kapitola 3. Analýza stavu mobility

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, včetně SUMP 1.0. a strategií. V kontextu aktivity 2.3. Definování rozsahu externí pomoci pro zpracování analýz je tedy třeba zvážit, které aktivity je nutné realizovat v rámci procesu SUMP 2.0.

Cíle pro tuto kapitolu jsou následující:

- Provést revizi současné situace a důležitých vývojových trendů v oblasti dopravy a mobility na celém území. Revize vychází z údajů a příslušných plánovacích dokumentů pro osobní mobilitu i nákladní dopravu.
- Připravit seznam problémů a příležitostí, které se týkají městské mobility
- Identifikovat klíčové problémy.

Úkoly pro celou kapitolu jsou následující:

- 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.
- 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.

Kontrolní otázky:

1. Byla určena potřebná data, především s ohledem na politické priority a možné cíle?
2. Bylo zjištěno, která data jsou k dispozici, včetně kontroly kvality?
3. Bylo zjištěno, která data chybějí a jaké další zdroje dat jsou k dispozici?
4. Byla ustavena bezpečná správa dat?
5. Byla uzavřena dohoda s externími vlastníky dat o sdílení potřebných dat?
6. Problémy a příležitosti byly prodiskutovány s veřejností a zainteresovanými subjekty a byla provedena jejich analýza?
7. Byla provedena revize analýzy problémů?
8. Byl popsán/aktualizován současný stav, pokud jde o všechny způsoby dopravy a hlavní aspekty udržitelné městské mobility?
9. Klíčové příležitosti a problémy, kterými by se měl zabývat váš SUMP, byly seřazeny podle priorit města?
10. Šli jste 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? 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 pro akční plán.

## 1.6.2 Fáze B: Strategická část

Cílem druhé fáze je ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty si připomenout strategické směřování vašeho SUMP 2.0. Tuto část není třeba měnit, je dlouhodobá, ale o to více by měla být prokonzultována s veřejností.

### Kapitola 4 Společné sestavení scénářů

#### Aktivita 4.1. Co víme o vítězném scénáři, který mám ovlivňovat budoucí vývoj?

#### Aktivita 4.2. Diskutujte o scénářích s veřejností i zainteresovanými subjekty

Scénáře se pokoušejí zachytit rozsah nejistoty, která přichází při pohledu do budoucnosti, a přináší tak lepší faktickou základnu pro strategická rozhodnutí.

Kontrolní otázky:

1. Kde je popsán scénář ze SUMP 1.0. pro možný budoucí vývoj a jak ovlivňuje opatření z akčního plánu?
2. Jak je scénář komunikován s veřejností?

### Kapitola 5. Vytvoření vize a strategie

#### Aktivita 5.1. Vize mobility

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

Cílem je upřesnit Vizi ze SUMP 2.0., která je postavena na rozvoji konceptu Města krátkých vzdáleností, která upozorňuje, že je cílem podporovat lidi, aby do 1 km chodili, do 5 km jezdili na kole a k tomu jim vytvářet vhodné podmínky. Podpora koncepce tzv. měst krátkých vzdáleností<sup>6</sup>, nebo vizí 15 minutového města<sup>7</sup> je spojená s minimální potřebou nadbytečné dopravy, lidmi motivovanými ke změně dopravního chování a s nastavením takových opatření, která sníží IAD, a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Neboli od začátku město ví, co chce a proč to chce. Hlavními důvody navrhovaných opatření je ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Již v této první fázi dochází k rozhodnutí vytvořit komunikační plán nejen pro zpracování SUMP, ale především pro jeho implementační fázi.

Kontrolní otázky:

1. Je vaše vize v souladu s vizí Měst krátkých vzdáleností?
2. Jak je vize komunikována s veřejností?
3. Příklad dopadu vize na opatření. Počítá město s tím, že SUMP se dělá s ohledem na „zranitelné účastníky“ děti, seniory, chodce, cyklisty? Jsou jejich organizace začleněné do přípravy SUMP?

### Kapitola 6. Nastavení cílů a indikátorů

#### Aktivita 6.1. Stanovení struktury cílů a opatření

Kontrolní otázky:

1. Jak nastavené strategické cíle korespondují se stávajícími strategickými dokumenty města?
2. Hledáte v nich souvislosti s principy SUMP, např. s Koncepcí veřejných prostranství? Pokud ji město má, tak zde již by měla být definována vazba na dopravu, což SUMP rovněž řeší. Stejně je třeba hledat souvislosti s koncepcí energetických úspor, či klimatických změn. I v tomto případě existuje vazba na SUMP. Cílem této fáze je tak hledat právě tyto vazby.

<sup>6</sup> <https://www.akademiamobility.cz/mesta-kratkych-vzdalenosti>

<sup>7</sup> <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1339/opakovani---15minutove-mesto-o-co-jde>

3. Byl proveden „audit“ hlavního strategického dokumentu města, který definuje vizi, i strategické a specifické cíle? Pokud se prokáže, že jsou v souladu s principy SUMP, pak je potřeba je sladit (viz níže přiložený graf).

## **Aktivita 6.2. Dohodněte se na sadě měřitelných cílů**

Kontrolní otázky:

1. Máte soubor strategických indikátorů a úkolů, které vám umožňují sledovat pokrok směrem k realizaci všech cílů, aniž byste museli provádět sběr nových dat?

### **1.6.3 Fáze C: 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:

## **Kapitola 7. Vytvoření seznamu opatření a balíčků opatření**

Co konkrétně budeme dělat?

### **Aktivita 7.1: Stanovení nástrojů realizace**

I když města mají připraven seznam svých priorit a opatření, je dobré je srovnat se seznamem, který byl zveřejněn v Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (leden 2021) – viz **Příloha 3**

Kontrolní otázky

1. Byla provedena analýza již implementovaných a naplánovaných opatření?
2. Koresponduje seznam možných opatření se seznamem, který byl zveřejněn v Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030?
3. Jsou všechna opatření podrobněji specifikována, včetně odhadovaných nákladů?
4. Byla vhodná opatření posouzena s ohledem na jejich efektivitu (do jaké míry jsou přínosná pro stanovené cíle), akceptovatelnost a hodnotu za peníze?
5. Existuje stručný seznam nejslibnější opatření?

### **Aktivita 7.2. Definujte integrované balíčky opatření**

Kontrolní otázky

1. Jsou jednotlivá opatření spojena do integrovaných balíčků?
2. Diskutujete o nich s veřejností a zainteresovanými subjekty?
3. Bylo provedeno podrobné hodnocení, které potvrdí vaši volbu?

### **Aktivita 7.3: Nastavení monitoringu a evaluace**

Kontrolní otázky:

1. Počítá váš SUMP s pravidelným monitoringem a evaluací (každých 3 až 7 let)?
2. Provedli jste revizi dat, abyste zjistili dostupnost dat a případné nedostatky?
3. Vybrali jste podskupinu indikátorů pro účely monitorování, týkajícího se cílů SUMP?
4. Počítáte s tím, že součástí monitoringu a evaluace bude jak plánovací proces, tak realizace opatření?
5. Připravili jste pro monitoring a evaluaci schéma, které zahrnuje jak výstupní indikátory, tak indikátory výsledků?
6. Připravili jste pro monitoring a evaluaci schéma, které zahrnuje kvalitativní i kvantitativní indikátory?
7. Připravili jste strategii pro sběr dat?
8. Připravili jste plán pro monitoring a evaluaci?
9. Diskutovali jste o plánu pro monitoring a evaluaci se zainteresovanými subjekty?

10. Vysvětluje váš SUMP způsob, jakým budou veřejnost a zainteresované subjekty informovány o průběhu realizace opatření, o monitoringu a evaluaci?
11. Naplánovali jste mechanismy pro interaktivní zapojování veřejnosti a zainteresovaných stran v průběhu monitoringu a evaluace?

## Kapitola 8. Upřesnění aktivit a odpovědnosti

Jak dlouho to bude trvat a kdo bude co dělat?

### Aktivita 8.1. Popište všechny opatření

Kontrolní otázky:

1. Máte rozdělení balíčky opatření do jednotlivých úkolů (aktivit), které jsou pro vás realizovatelné?
2. Jsou podrobně popsány včetně odhadovaných nákladů, možných rizik a vzájemné provázanosti?

### Aktivita 8.2. Identifikujte finanční zdroje a proveďte posouzení finančních kapacit

Kontrolní otázky:

1. Našli jste interní i externí nástroje a zdroje financování pro každou aktivitu? Aktivita navazuje na aktivitu 1.2.

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

Kontrolní otázky:

1. Máte vyjasněno, kdo má opatření na zodpovědnosti, jaké jsou implementační priority a časový harmonogram každého úkolu?? Aktivita navazuje na aktivitu 1.2.

### Aktivita 8.4. Zajistěte politickou podporu i podporu veřejnosti

Kontrolní otázky:

1. Byla získána politická podpora i podpora veřejnosti pro realizaci vybraných opatření? Protože například stavební projekty mohou vzbudit kontroverzi i tehdy, když jejich účel podporuje místní většina.

## Kapitola 9. Schválení plánu

Jsme připraveni?

### Aktivita 9.1. Vypracujte první akční plán a dohodněte se na sdílení nákladů

Kontrolní otázky:

1. Máte navržen rozpočet pro všechny vybrané aktivity?
2. Máte navrženo dlouhodobé rozdělení nákladů a přínosů mezi všechny zúčastněné organizace?

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

Kontrolní otázky:

1. Kdy byl SUMP 1.0. schválen?
2. 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?
  - 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)?

## 1.6.4 Proces SEA - průřezová aktivita pro fázi 1 – 3:

Kontrolní otázky:

1. 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)?

## 1.6.5 Fáze D: Realizační fáze, řízení implementace

**Čtvrtá fáze je již samotnou realizací naplánovaného SUMP. Co už asi víme?** Kvalitní SUMP nevede automaticky k dobrým výsledkům. Proto je nezbytné nejen efektivně řídit jeho naplňování, ale i zvládat rizika a problémy, které nastanou při jeho implementaci, kontrolovat realizaci, řídit, informovat a monitorovat realizaci opatření. Do této fáze proto patří následující aktivity: Koordinace, Informování a Monitoring.

**Koordinace** mezi všemi zapojenými stranami, nastavení jejich rolí a vzájemné komunikace jsou nezbytné pro efektivní naplňování SUMP. Důležitá je však nejen vzájemná komunikace mezi hlavními aktéry, ale i **informování** veřejnosti. V neposlední řadě je nutné zajistit **monitoring** procesu implementace, aby probíhal v souladu s Monitorovacím a evaluačním plánem.

**Čtvrtá fáze je dále spojena s hodnotícími zprávami** o dopadech implementovaných opatření (minimálně 1x ročně od prvního implementovaného opatření).

## Kapitola 10. Řízení implementace

Jak to můžeme optimálně zvládnout?

### Aktivita 10.1. Koordinujte implementaci akčního plánu

Kontrolní otázky:

1. Jak probíhá implementace samotného akčního plánu?
2. Jak odpovědné úřady, odbory a organizace naplánovaly technické detaily provedení jednotlivých opatření?

### Aktivita 10.2. Zajistěte nutné/nové chytré služby a zboží

Kontrolní otázky:

1. Jak odpovědné úřady, odbory a organizace zajišťují nové produkty a služby v kontextu chytrých řešení?

## Kapitola 11. Aktualizace implementace, aktualizace akčních plánů

Jak si vedeme?

### Aktivita 11.1. Monitorujte pokrok a vypracujte nové akční plány

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. Na těchto základem se tvoří/aktualizuje nový akční plán.

Kontrolní otázky:

1. Byl definován akční plán na další dva roky, spojený s prvním pololetím volebního období nového zastupitelstva?
2. Byl definován akční plán na další dva roky, spojený s druhým pololetím volebního období nového zastupitelstva?

### Aktivita 11.2. Informujte veřejnost a zainteresované subjekty, zapojte je. Prezentace SUMP v procesu realizace.

Kontrolní otázky:

1. Jak funguje oboustranný dialog s veřejností? Pro úspěch implementačního procesu je však zcela zásadní, aby se poznalo a porozumělo veřejnému mínění ve vašem městě. Každý návrh akčního plánu by měl být projednán s veřejností.

## **Kapitola 12. Rekapitulace implementace**

Co jsme se naučili?

### **Aktivita 12.1. Analyzujte úspěchy a neúspěchy**

Kontrolní otázky:

1. Byla provedena revize úspěchů a neúspěchů?

### **Aktivita 12.2. Sdílejte výsledky a získané poznatky**

Kontrolní otázky:

1. Jak byla informována veřejnost a zainteresované strany o výsledcích revize?

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

Kontrolní otázky:

1. Máte nové výzvy, znáte své problémy a jejich řešení?

## Fáze A: Příprava a analýza<sup>8</sup>

### Kapitola 1 – Nastavte si pracovní struktury<sup>9</sup>



#### Aktivita 1.1: Politické vedení a jejich angažovanost

Na počátku tvorby SUMP stojí **politické rozhodnutí**, např.

- kvůli dotacím a aktuálně dostupným financím,
- politické důvody (např. na základě programového prohlášení rady města),
- vyšší strategie (např. na základě doporučení nebo nařízení 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.

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.

#### Odpovědný subjekt:

- Vedení městského úřadu

#### Cíle:

- Určení odpovědné osoby a pracovního týmu města pro zpracování dokumentace SUMP;
- Stanovení předběžného finančního rámce na přípravu SUMP a určení zdrojů na jeho pokrytí;
- Stanovení termínu dokončení zpracování dokumentu SUMP – je nutné počítat s tím, že příprava a zpracování dokumentu vyžaduje minimálně 2 roky;
- Definování schvalovacího procesu dokumentu SUMP (které orgány budou dokument schvalovat – zastupitelstvo města, kraje, kraj bude zastupovat zejména obce v řešené příměstské oblasti); Související činnosti

V rámci určení pracovního týmu se neomezujte pouze na pracovníky s praxí v dopravě a s technickým vzděláním. Získáte tím širší pohled na problematiku, což je jedním ze základních principů SUMPu. Praxe ukazuje, že jsou to mnohdy právě dopravní inženýři a projektanti, kteří nemusí plně vnímat smysl a naplňování udržitelnosti.

<sup>8</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademiemobility.cz/faze-1-priprava-analyzy>

<sup>9</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademiemobility.cz/1-pracovni-struktury>



## Načasování a koordinace

Všechny uvedené činnosti této aktivity se provádějí na začátku celého procesu přípravy SUMPu.

### Kontrolní seznam otázek:

- Je stanoven pracovní tým města, který bude odpovědný za proces zpracování dokumentu SUMP?
- Je vytvořeno finanční krytí z rozpočtu města nebo jiného zdroje pro přípravu dokumentu SUMP?
- Je stanoven potřebný termín pro dokončení dokumentu?

### Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

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

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

## Aktivita 1.2: Koordinátor mobility, jeho tým a zainteresované strany

V rámci této aktivity je nutné rozhodnout, které činnosti budou zajištěny vlastními silami a které budou svěřeny konzultantům. Dále bude nutné rozhodnout, kteří aktéři (organizace, spolky, sdružení, zájmové skupiny) se budou podílet na zpracování dokumentace a se kterými budou probíhat konzultace.

### Odpovědný subjekt

- Pracovní tým města

### Cíle

- Definování rozsahu činností, které zajistí pracovní tým města a které bude nutné zajistit prostřednictvím externích konzultantů
- Upřesnění a zajištění finančních potřeb na zpracování dokumentu SUMP
- Stanovení seznamu dalších zainteresovaných aktérů, kteří budou nezbytní pro zpracování dokumentu SUMP a ustanovení odborných pracovních skupin. Příklady pracovních skupin (struktura a obsazení jednotlivých skupin):
  - Pracovní skupina pro koordinaci přípravy dokumentu SUMP
  - Řídící skupina – vede proces SUMP
  - Tematické pracovní skupiny se zaměřením na jednotlivé dílčí oblasti SUMP.
  - Nezávislý odborný a metodický dohled (nepovinné) – sleduje kvalitu přípravy SUMPu z pohledu procesu i kvality dat, asistuje Koordinátorovi a Řídící skupině.

Konečná skladba pracovních skupin závisí na konkrétních podmínkách přípravy SUMPu v daném území.

- Stanovení dalších aktérů, se kterými bude nutná průběžná konzultace – zajištění participace a způsobu spolupráce
  - Veřejnost/obyvatelé města – přispívají podněty v průběhu přípravy SUMPu, mohou být zapojeni do Pracovních skupin.
  - Další skupinou je Policie ČR/městská policie, média, podnikatelé (živnostníci, obchodníci, poskytovatelé služeb).
- Stanovení podrobného harmonogramu přípravy dokumentu SUMP.
  - Při sestavování harmonogramu přípravy SUMPu je třeba dbát na návaznost jednotlivých kroků a počítat s tím, že některé kroky je potřeba cyklicky opakovat před tím, než mohou být schváleny, nebo než může být přistoupeno k následným krokům. Je třeba zohlednit i termíny komunálních voleb ve vztahu ke schvalování dílčích výstupů SUMPu. Skutečností je i potřeba zohlednění pravidel a termínů dotačních programů a podmínek pro jejich čerpání.
- Vypracování rizikové analýzy pro překonávání případných překážek v průběhu zpracování a schvalovacího procesu dokumentu SUMP.

Související činnosti

Zapojení zainteresovaných stran formou pravidelných setkání, která jim umožní od počátku plně porozumět plánovacímu procesu, což v konečném důsledku přinese jejich lepší zapojení i kvalitnější rozhodování. Zapojení občanů i do rozhodovacích procesů.

Proces zapojování zainteresovaných stran a výběr vhodných nástrojů k tomu by měli plánovat i realizovat zkušení specialisté. Je možné na tyto služby najmout specializované agentury, které nejsou limitované „dopravním“ viděním světa. Ty mohou pro zapojování vytvořit speciální strategii, která využívá různých nástrojů a technik pro spolupráci s úřady, soukromými firmami, zájmovými skupinami nebo se všemi najednou. Zvláštní skupinu zainteresovaných stran představují občané. Jejich zapojování do plánování je základní povinností městských úřadů, aby byla zajištěna legitimita a kvalita rozhodování. Zapojování občanů do plánování je též jednou z povinností, kterou stanoví Směrnice 2003/35/EC o účasti veřejnosti při tvorbě různých plánů a programů, které se vztahují k životnímu prostředí; a Aarhuská úmluva - Úmluva Evropské hospodářské komise OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v otázkách životního prostředí, kterou jménem EU podepsala i Evropská komise.

### **Kontrolní seznam**

- Jsou vybráni konzultanti pro zpracování SUMP?
- Jsou ustanoveny potřebné pracovní skupiny včetně jmenování jejich členů?
- Je vytvořen seznam dalších zainteresovaných stran včetně nastavení spolupráce s veřejností (komunikační strategie)?

### **Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?**

- <https://www.akademimobility.cz/1-1-posouzeni-kapacit-a-zdroju>
- <https://www.akademimobility.cz/1.2.-mezirezortni-tym>
- <https://www.akademimobility.cz/koordinator-mobility>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>

Vybírat zástupce zainteresovaných stran je možné z následujícího seznamu:

<b>Státní správa a samospráva; správa komunikací</b>	<b>Významní zaměstnavatelé a společnosti podnikající v dopravě nebo generující dopravu</b>	<b>Skupiny uživatelů</b>	<b>Ostatní</b>
Ministerstvo dopravy/ místního rozvoje	provozovatelé dopravy městské i mimoměstské	asociace motoristů	výzkumné organizace
Krajský úřad	hlavní zaměstnavatelé	odborníky	experti z jiných měst
Odbory městského úřadu	obchodní zóny a centra	média	Univerzity
Sousední města/obce	místní obchodní asociace	místní zájmové skupiny	nadace a občanská sdružení působící v oblastech dopravy, životního prostředí apod.
Dopravní policie, Policie ČR	dopravní konzultanti a projektanti	skupiny pěších/cyklistů	
Složky IZS	firmy zajišťující služby (energetika, telekomunikace)	skupiny uživatelů HD	
Ředitelství silnic a dálnic	provozovatelé půjčoven aut a jízdních kol/bikesharingové a carsharingové společnosti	zástupci občanů a místních samospráv (nevolení)	
Krajská správa a údržba silnic	provozovatelé parkování	pravidelní návštěvníci/ dojíždějící za prací	
Městské a technické služby	svazy obchodníků	osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	
Správci dopravních cest	významní zaměstnavatelé a centra generující dopravu (nemocnice, výrobní areály, technologická centra, školy ...)	studenti vysokých a středních škol, základní školy	
	taxislužby	rodiče/děti/senioři	
	kurýrní a doručovací služby		
	organizátoři významných akcí, koncertů a festivalů		

Tabulka 1: Možné zainteresované strany k zapojení do procesu SUMP

#### Načasování a koordinace

První činnost ustanovené pracovní skupiny města pro tvorbu dokumentu SUMP. Výběr případných konzultantů bude prováděn na základě výběrových řízení, která samy o sobě budou znamenat určitý nezanedbatelný časový rámec.

### Aktivita 1.3: Komunikační strategie celého procesu SUMP

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.
- 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.
- Zřiďte stálou „řídící skupinu“, jejímiž členy jsou důležité 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 Aktivita 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.

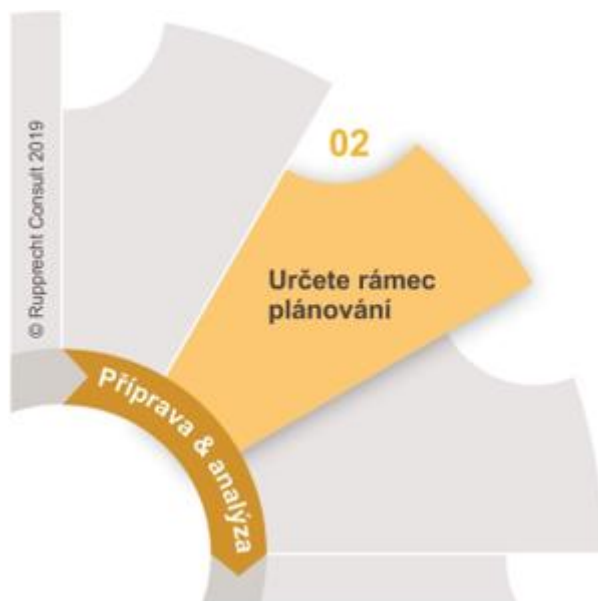
- Byl vytvořen komunikační plán, který navrhuje způsoby jak angažovat partnery do procesu SUMP.

#### 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>

Další informace jsou uvedeny v příloze 1 a navazující samostatné příloze.

## Kapitola 2 - Určete si rámeč plánování<sup>10</sup>



### Aktivita 2.1. Územní a časové vymezení celého dokumentu

Klíčem ke stanovení řešeného území nemohou být správní hranice samosprávy, ale skutečné přepravní vztahy v území, a to přesto, že město nemůže investovat finanční prostředky mimo své správní území. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby se na procesu SUMP finančně podílel kraj, který bude zastupovat obce v příměstské oblasti. Metodika Jaspers (2015) uvádí, že ve zvoleném území by se mělo odehrávat 80 % cest. Je nutné řešit skutečné spádové oblasti, širší než hranice města, včetně zohlednění dálkových přepravních vazeb, a využit zkušeností z procesů přípravy krajských strategických dopravních dokumentů. Se zmenšující se velikostí města nebo v případě vedlejších center aglomerací bude narůstat i podíl cest mimo hranice města a hodnoty 80 % cest uvnitř území pravděpodobně nebude reálně dosáhnout. Vymezení řešeného území bude vycházet z doporučení dopravních odborníků se zohledněním místních specifik, ale rozhodující vliv zde budou mít politická vyjednávání mezi samosprávami (včetně krajské). Vhodné je zohlednit např. propojení sousedních měst (společnou) městskou hromadnou dopravou (viz přidružená centra aglomerací). Aktivitě budou řešeny v zájmovém území v různé podrobnosti pro administrativní hranici města a pro příměstskou oblast. Např. sběr dat pro fázi B – Analýzu primární může probíhat s různou podrobností v centru řešeného území a na jeho okraji, případně vně území.

#### Odpovědný subjekt

Pracovní skupina města pro přípravu dokumentu SUMP ve spolupráci s krajským organizátorem dopravy. Rozhodující mohou být místní podmínky a zvyklosti.

#### Cíle

- Definovat územní vymezení SUMPu (místa zdrojů a cílů cest, nadřazené dopravní koridory).

<sup>10</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/2-ramec-planovani>

- Rozhodnutí o časovém horizontu platnosti dokumentace SUMP. Doporučuje se rozmezí 5-10 let s tím, že aktualizace dokumentace včetně stanovení milníků realizace bude vždy předmětem akčního plánu – viz fáze E. Bude učiněno rozhodnutí, na jaké období budou Akční plány zpracovávány, doporučuje se 1-3 roky. Časová platnost dokumentu by neměla být ovlivněna změnami politické reprezentace města po komunálních volbách.

Načasování a koordinace

Základní harmonogram přípravy je nutné sestavit na počátku plánovacího procesu, stejně jako územní vymezení plánu. Dílčí kroky plánu se upřesňují v průběhu zpracování SUMPu.

**Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?**

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

## Aktivita 2.2. Integrovaný přístup

Nutné zajistit koordinaci mezi sektorovými politikami, strategiemi a organizacemi, i v rámci jednoho města a jeho úřadů. Stejně tak je nutné zajistit integrovaný přístup k jednotlivým druhům dopravy, které je nutné plánovat v rámci jednoho systému. Integraci je potřebné zajistit ve více úrovních, i v propojení dopravy s územním plánováním, ochranou životního prostředí, sociální inkluzi, genderové rovnosti a ekonomickém rozvoji, bezpečnosti, zdraví, vzdělání a informačních technologiích např. propojení s konceptem chytrých měst, programy rozvoje města atp..

Tvorba dokumentu SUMP podléhá procesu integrace. Ať už konkrétní portfolio plánování 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.

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.

### Odpovědný subjekt

Pracovní skupina města pro tvorbu dokumentu SUMP

### Cíle

- Zasadit plánování městské mobility do oblasti komunální politiky, která slouží různým potřebám společnosti – ekonomickým, sociálním, environmentálním, a nikoliv pouze sobě sama.
- Definovat propojení udržitelného plánování mobility ve městech s ostatními politikami na lokální, regionální a národní (příp. evropské) úrovni.
- Zajistit spolupráci se zástupci jiných odborů a oblastí, zejména však spolupráci s těmi, jejichž činnost je nejvíce spjata s dopravou (využití území, energetika, ekonomický rozvoj, sociální inkluze, zdraví a bezpečnost) naplánujte, jak zajistit úpravu sekčních dokumentů a plánovacích postupů tak, aby byla zajištěna jejich maximální integrace. Není jednoduché toho docílit, může to být časově náročné a přinášet s sebou zcela nové oblasti aktivit a potřebu významné změny dosavadní plánovací praxe a postupné aktualizace jednotlivých politik.
- Maximálně efektivně a účelně využívat dostupné znalosti jednotlivých politik lokální, regionální a národní (příp. evropské) úrovně i jiné dostupné nástroje.

Načasování a koordinace

- Koordinace a mezioborová integrace probíhá od začátku procesu a jedná se o průběžnou aktivitu.

### 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](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.

### Aktivita 2.3: Otázka rozsahu 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 snížení 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 nejpřesněji, 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.

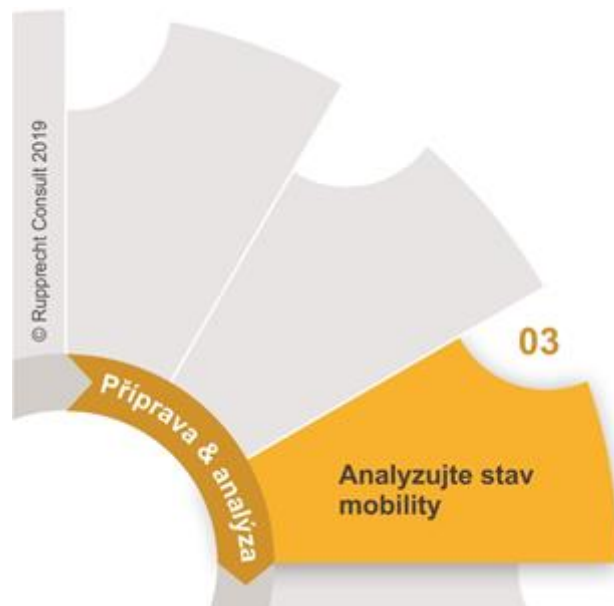
### Kontrolní seznam

- 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>

## Kapitola 3 – Nechte si vypracovat analytickou primární analýzu<sup>11</sup>



Analýzy jsou výchozím bodem a referenčním rámcem pro všechny aktéry, kteří vstupují do procesu zpracování SUMPu. Jednotlivé kvantitativní a kvalitativní výstupy analýz umožní pochopit, nakolik je sledované území funkční z pohledu mobility a jejího budoucího vývoje, jestli reaguje na očekávání obyvatel a místních partnerů v řešeném území.

Cílem analytické fáze je vyspecifikovat silné stránky (a příležitosti) a slabé stránky (a hrozby) dopravního systému a plánování, jejich doplňkovost a propojenost, vztah k životnímu prostředí, územnímu plánování a celkově ke kvalitě života v řešeném území. To umožní porozumět celkovým mechanismům cest vykonaných všemi druhy dopravy a nalézt / popsat vzájemné vlivy s územním plánováním, využitím veřejného prostoru, politikou životního prostředí, ekonomickými, energetickými, sociálními, zdravotními a dalšími politikami souvisejícími s mobilitou.

V udržitelném dopravním systému je páteří síť veřejné dopravy, infrastruktura pro cyklistickou a pěší dopravu a kvalitní intermodalita. V analýzách je jim věnována minimálně stejná pozornost jako IAD. Zjištěné problémové okruhy budou následně řešeny v navržených souborech opatření, která budou respektovat základní cíle SUMPu, povedou k podpoře zmíněných alternativ k IAD a promítnou se do výsledného akčního plánu.

Počet a přesný obsah analýz se může lišit podle velikosti vymezeného zkoumaného území, v závislosti na množství dříve vypracovaných dílčích dokumentů a problémů identifikovaných v úvodní analýze.

### Aktivita 3.1: Vyhodnocení SUMP pro stávající období

Tato aktivita je relevantní pouze v případě, že město má již zpracovaný SUMP pro období přecházející nově připravovanému SUMP.

#### Odpovědný subjekt

- Pracovní skupiny stanovené pro implementaci stávajícího SUMP.

<sup>11</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/3-analyzy>

### **Cíle**

- Monitoring plnění stávající verze SUMP.
- Musí být provedeno plnění cílů, opatření a indikátorů stávajícího dokumentu SUMP. V rámci tohoto procesu musí být zjištěno, které cíle jsou splněny, cíle které jsou překonány a cíle které se plnit nedaří a cíle, jejichž platnost bude prodloužena i do následujícího období. Toto vyhodnocení bude jedním z důležitých podkladů pro stanovení návrhové části.

### **Načasování a koordinace**

- Jedná se o aktivitu celého procesu, která může předcházet Fázi A, neboť může být provedena Pracovními skupinami, které byly ustanoveny pro implementaci SUMPu pro stávající období.

### **Kontrolní seznam**

- Je zpracováno vyhodnocení implementace stávajícího SUMP, které bylo projednáno zastupitelstvem města.

## **Aktivita 3.2: Konceptní východiska**

Tato aktivita identifikuje schválené konceptní dokumenty města, kraje, státu případně Evropské unie, které mají určité vazby k problematice městské mobility. Jedná se o identifikaci konceptních východisek průřezového charakteru, které ovlivňují problematiku mobility z vnějšku. Může jít o následující typy dokumentů:

- Územní plán města, na základě tohoto podkladu budou zjištěny rozvojové záměry města, pro které bude nutné zajistit dopravní obsluhu. Na základě samostatné Metodiky pro odhad generování dopravní zátěže z jednotlivých typů plánované zástavby (EDIP) bude možné odhadnout budoucí dopravní toky generované plánovanou zástavbou, což bude důležitým vstupem pro prognostickou část dopravního modelu.
- Politika Transevropských dopravních sítí (EK připravuje povinnost zpracovávat SUMP pro města nad 100 tis. Obyvatel a pro hlavní města regionu NUTS 2 menších než 100 tis. obyv.)
- Mapy kvality ovzduší
- Hlukové mapování
- Další konceptní dokumenty – např. SMART city, Konceptce ICT města apod.

### **Odpovědný subjekt**

- Pracovní skupina města pro tvorbu dokumentu SUMP

### **Cíl**

- Identifikace východisek důležitých pro zpracování návrhové části SUMP

### **Kontrolní seznam**

- Relevantní východiska jsou identifikována

## **Aktivita 3.3: Analýza koncepcí zaměřených na dopravu**

Tato aktivita identifikuje koncepce, které se zabývají různými aspekty dopravy. Příkladem jsou:

- Dokument zaměřený na bezpečnost dopravy
- Dopravní generely (silniční, pěší, cyklistický)
- Parkovací politika města
- Plány dopravní obslužnosti kraje a města (na základě zákona o veřejných službách v přepravě cestujících)
- Městská telematika pro silniční dopravu a MHD
- Další - Pocitové mapy, bezbariérovost, kvalita veřejného prostranství apod.

### **Odpovědný subjekt**

- Pracovní skupina města pro tvorbu dokumentu SUMP

## Cíl

- Identifikace platných relevantních koncepcí zaměřených na dopravu.

## Kontrolní seznam

- Relevantní koncepce jsou identifikovány

### Aktivita 3.4: Podklady pro dopravní model – statistická data a tvorba prognóz

Nejprve musí být řešené území rozčleněno do funkčních zón a stanoveny obvody pro sběr dat (obytné zóny, další zóny dle typu a funkce: průmyslové, logistické, oblasti s koncentrací obchodů nebo služeb, čtvrti s převládající administrativní funkcí, oblasti pro trávení volného času, rekreační zóny apod., v případě území smíšených funkcí je možno využít administrativní obvody města apod.), všechny zóny sběru dat jsou vybírány podle jejich vlivu na mobilitu (místa generující cesty, místa ohrožená zvýšeným automobilovým provozem apod.). Podrobněji popsáno v *Metodice průzkumu dopravního chování pro potřeby plánu udržitelné městské mobility* (CDV, v. v. i., 2021).

K výběru lokalit může posloužit např. metodika na prognózy intenzit generované dopravy (Metody prognózy intenzit generované dopravy, EDIP s.r.o., duben 2013).

Ve vztahu k využití území jsou účelově sbírána následující data:

- Zábor městského prostoru, podle funkčního využití území a plánovaného využití veřejného prostoru ve stanovených časových horizontech.
- Populace (věková struktura apod.), zaměstnanost, struktura pracovních míst a vývoj počtu obyvatel – demografické trendy.
- Identifikace urbanistických projektů - probíhajících i naplánovaných (ve smyslu využití a záboru území, městského prostoru).
- Identifikace a charakteristika stávající a plánované občanské vybavenosti.
  - Identifikace hlavních zdrojů a cílů dopravy (velké firmy, letiště, nemocnice, univerzity atd.)
  - Hlavní zdroje: archívy a data města, jeho studie a strategie, dále:
- Sčítání lidu, domů a bytů a další běžně sledovaná statistická data (ČSÚ), průběžná evidence obyvatelstva (matrika);
- Údaje o zaměstnavatelích, zaměstnanosti a pracovních příležitostech (MPSV, obchodní komory, MPO);
- Mapy občanské vybavenosti;
- Procesy územního plánování, zónování, detailní plány - regulační plány, územní dokumentace a projekty (městský úřad, urbanistické útvary, krajská koncepce územního rozvoje);
- Ortofotomapy a katastrální mapy (ČÚZK);
  - Data o bezpečnosti silničního provozu
  - Nároky na dopravní model pro jednotlivé kategorie měst jsou uvedeny v Příloze 1 Koncepce městské a aktivní mobility 2021-2030.

## Odpovědný subjekt

- Pracovní skupina města pro tvorbu dokumentu SUMP

## Cíle

- Analyzovat stávající poptávku a nabídku dopravy v území;
- Poskytnout podklad pro dopravní modelování.

### Aktivita 3.5: Podklady pro dopravní model – průzkumy

V rámci této aktivity je třeba zjistit, které průzkumy již má město k dispozici z předchozích období. A bude třeba rozhodnout o zorganizování nových průzkumů pro splnění požadavku pro dopravní modelování.

Analýza denní mobility v celém řešeném území SUMPu je klíčovým zdrojem informací pro pochopení, jak aglomerace funguje ve smyslu pokrytí a řízení poptávky po mobilitě (management mobility). Odpoví na otázky –

kolik, kde, kdo, kdy, jak a za jakým účelem se přepravuje. K tomuto je připravena samostatná *Metodika průzkumu dopravního chování pro potřeby plánu udržitelné městské mobility*.

Přesné vzorce mobility umožní poznat dopravní chování obyvatel a návštěvníků ve zkoumaném území a stanou se základním vstupem pro scénáře budoucího vývoje mobility a následné aktivity, jsou referenčním prvkem pro celý život SUMPu. Vzorce mobility zahrnují i nákladní dopravu (tranzitní a zásobování, firemní atd.) pro území města / aglomerace.

Cestou k získání dat je průzkum dopravní poptávky v domácnostech, z něhož je možné odvodit tyto charakteristiky:

- prostorové rozložení cest (vnitřní proudy a proudy ze zdrojových a cílových míst);
- účely cest (domov-práce/škola, volný čas, doprovod další osoby a další);
- dělba přepravní práce (procentuální využití jednotlivých druhů dopravy na celkovém počtu cest), důležitý ukazatel k pochopení mobility;
- průměrný počet cest na den a obyvatele; délka cest, cestovní doba, rychlost a jejich vazba;
- čas strávený cestami za den na obyvatele (uživatele).

Poznámka: Průzkumy reálného provozu jsou vhodné pro všechny kategorie měst, průzkumy v domácnostech je vhodné provádět ve městech nad 42 tis. obyv.

#### **Odpovědný subjekt**

- Tuto část je vhodné delegovat na externího zpracovatele.

#### **Cíle**

- Identifikovat povahu a rozměr různých způsobů mobility (včetně intermodality) – poznat dopravní chování populace;
- Posoudit rozložení funkcí v území (pracovní příležitosti, vybavenost školními zařízeními, službami apod. = nejčastější účely cest) a zdroje dopravy, které generují nejvíce cest;
- Zjistit hlavní trasy a časy nákladní dopravy na území města.

### **Aktivita 3.6: Dopravní modelování**

Charakteristika a kvantifikace nabídky a poptávky po dopravě jsou nutné, aby mohla být posouzena jejich vzájemná rovnováha a potenciál pro změnu. Tato zjištění jsou klíčová pro stanovení vize, měřitelných cílů i návrhů pro řešení mobility, jsou referenčním jádrem celého SUMPu. Cílem tedy je:

- Identifikovat a popsat základní prvky nabídky i poptávky po dopravě a umožnit tak kvalitní analýzu současného stavu a prognózy scénářů budoucího vývoje mobility.
- Prezentovat nabídku i poptávku po dopravě dle dopravních témat (viz níže).
- Detekovat nerovnováhu mezi nabídkou - poptávkou a její příčiny.
- Určit potenciál pro uplatnění managementu mobility – změnu dopravního chování a práci s poptávkou ve prospěch udržitelných druhů dopravy. Management mobility je dlouhodobě schopen ovlivnit využívání IAD a přispět k jejímu snížení („udržitelný modal split“).

Popis nabídky dopravního systému a poptávky po dopravě zahrnuje základní dopravní témata:

- Individuální automobilová a motocyklová doprava
- Doprava v klidu
- Veřejná hromadná doprava
- Pěší doprava a cyklistická doprava
- Nákladní doprava a městská logistika
- Multimodalita

Taxislužba je také součástí nabídky služeb dopravního systému, v závislosti na místních podmínkách má svoje místo jak v analýzách, tak v návrzích SUMPu. Řadí se mezi veřejnou dopravu, vzhledem k jejímu fungování (je obvykle regulovaná samotnými městy), doporučujeme toto členění dodržet.

Souhrnný popis situace ve městě poskytne dopravní model města, který bude zpracován na základě samostatné metodiky.

#### **Odpovědný subjekt**

- Externí zpracovatel

#### **Cíle**

- Vytvoření dopravního modelu pro současný a výhledový stav – kategorie měst
- charakterizovat hlavní aspekty, které nám umožní zlepšit kvalitu životního prostředí ve zkoumaném území, snížit hladinu hluku a zlepšit kvalitu ovzduší, a tím i jejich vztah především k silniční dopravě;
- analyzovat příspěvek jednotlivých druhů dopravy na zkoumaném území k množství emisí skleníkových plynů (a tím globální změně klimatu) a dalších významných škodlivin a posílit svůj závazek k jejich snižování;
- snížit energetickou náročnost dopravy, a tím i závislost na ropě, podpořit environmentálně šetrnější vozidla a pohony.

### **Aktivita 3.7: Klíčové otázky a výzvy**

Volba dopravního prostředku ovlivňuje kvalitu života ve městě, proto je důležité, aby uživatelé dopravy znali všechny možnosti, které pro svoji přepravu mají, a mohli lehce upřednostnit udržitelnější druhy dopravy. Konkrétně motorová doprava přináší emise, které dopadají na životní prostředí i zdraví obyvatel (a to včetně emisí skleníkových plynů, které přispívají ke globální změně klimatu), hluk, jenž negativně ovlivňuje zdraví hlukem zasažených obyvatel, bezpečnost. Parkující vozidla a celá dopravní infrastruktura zabírá prostor, kterého je v městských oblastech omezené množství, a neumožňuje tak tento prostor využít alternativně a naplňovat další funkce městského prostoru. Vydlážděné či vyasfaltované povrchy představují navíc bariéru pro přirozené vstřebávání dešťových vod a ovlivňují tak lokální klima. Provoz motorových vozidel spotřebovává neobnovitelné zdroje energie. Toto vše má významné implikace pro politiku ochrany zdraví a životního prostředí, energetických úspor a mitigaci a adaptaci na klimatickou změnu.

Výstupy z analýz a modelování budoucího scénáře BAU („business as usual“) - demografické, ekonomické, územně rozvojové i environmentální trendy, již schválené, rozpočtově podpořené rozvojové priority, bez aktivit SUMPu a modelování jejich dopadu na mobilitu – v horizontu 20 a 30 let pomohou určit důležité výzvy, které by se měly v dalším kroku odrazit do formulace vize a cílů v návrhové části.

#### **Odpovědný subjekt**

- Pracovní skupina města pro tvorbu SUMP

#### **Cíl**

- Identifikovat otázky a výzvy, které jsou klíčové a vyžadují řešení ve vztahu k udržitelné mobilitě ve zkoumaném území.
- Definovat výzvy na základě zjištěných problémů (slabých stránek), hrozeb, potenciálu (silných stránek a příležitostí) a projektů, které jsou v oblasti dopravy plánovány nebo již realizovány.
- Výzvy (vedle cílů nadřazených krajských, národních a evropských strategií) představují hlavní zdroj pro tvorbu cílů a následné hledání multimodálních řešení v návrhové části SUMPu.

Výstupem je SWOT analýza, která shrne silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby a poslouží k identifikaci prioritních kroků.

#### **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>
- <https://www.akademimobility.cz/3.2.-analyza-problemu-a-prilezitosti>

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



## Fáze B - Strategická část<sup>12</sup>

### Kapitola 4 - Vypracujte scénáře a společně proveďte jejich posouzení<sup>13</sup>

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.



#### Aktivita 4.1. Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj

Důležitá poznámka úvodem. Města, která jsou menšího rozsahu (pod 40 tis. obyvatel), 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

<sup>12</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademiamobility.cz/faze-2-vypracovani-strategie>

<sup>13</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademiamobility.cz/4-scenare-a-jejich-posouzeni>

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, abyste byli 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.akademimobility.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 odkaz<sup>14</sup>.

### Zajímavost.

Na webu Akademie městské mobility jsou pro každou aktivitu uvedeny příklady dobré praxe z evropské metodiky SUMP 2.0.<sup>15</sup> 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 místě scénář pro veřejnou dopravu.**

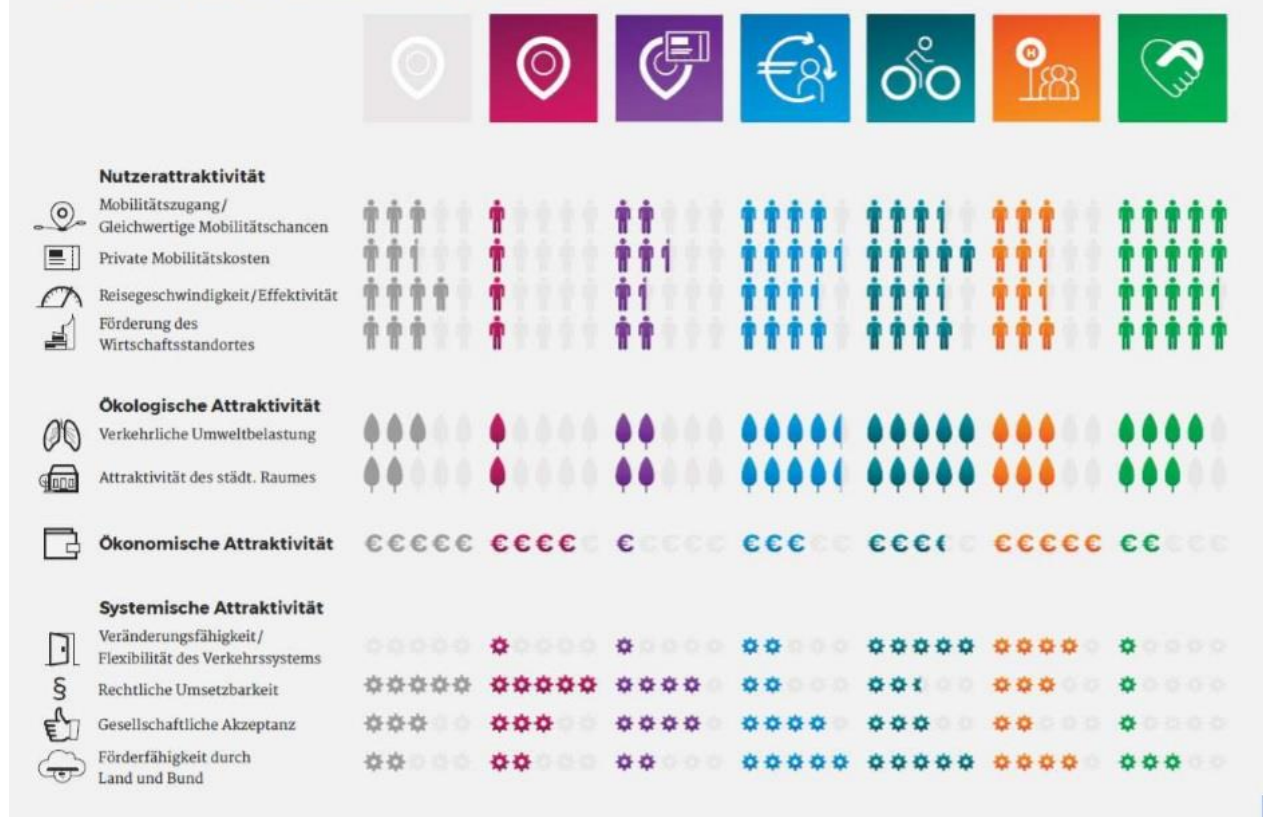


<sup>14</sup> Odkaz: [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning)

<sup>15</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/sump-20>

## BEWERTUNG

### GESAMTBEWERTUNG DER SZENARIEN



Tento způsob modelování byl poprvé představen na letní škole „Udržitelná mobilita – Made in Leipzig“ v srpnu 2018<sup>16</sup>. 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 proměny<sup>17</sup>. Otevřenou otázkou zůstává, zda by i pro česká města nebyl nejvýhodnější „**Scénář pro cyklistické město.**“

#### 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

<sup>16</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/letni-skola---made-in-leipzig>

<sup>17</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/lipsko-293>



- Představit scénáře a jejich možné dopady a výsledky všem důležitým partnerským subjektům. Zahájit diskuzi 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 diskuzi 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 tržištích, 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>

## Kapitola 5 - Vytvořte vizi a strategii spolu se zainteresovanými subjekty<sup>18</sup>



### Aktivita 5.1. Vize mobility

Z primární analytické fáze přípravy SUMPu je k dispozici množství údajů potřebných k tomu, aby bylo možné důkladně popsat, kde se právě město nachází, jaké jsou jeho hlavní silné a slabé stránky, jaké je dopravní chování a přepravní vzorce jeho obyvatel. Město a jeho okolí je popsáno z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních a dalších charakteristik. Na základě tohoto poznání je třeba sestavit vizi, jak bude město vypadat v delším časovém horizontu, kam bude směřovat. Vize určuje další směřování návrhové fáze.

Vizi je vhodné stanovit v několika variantách (scénářích), na kterých je možné ukázat rozdíly možné cesty dalšího vývoje města a ukázat výhody a nevýhody každé z nich. Vize je nutné diskutovat se všemi zainteresovanými stranami včetně veřejnosti (je připravován školící program pro participaci veřejnosti). V každém scénáři musí být obsažen aspekt udržitelnosti. Na základě tohoto procesu bude vybrána konkrétní vize, která bude dále rozvíjena. To bude sledováno až v rámci stanovení cílů. V rámci přípravy scénářů vizí bude vhodné použít dopravní model tak, aby u každé varianty bylo možné vyhodnotit indikátory typu dělby přepravní práce, četnosti dopravních zácp, vliv dopravy na hloučnosť a znečištění ovzduší.

Vizi je vhodné formulovat srozumitelně a bude se vyhýbat konkrétním řešením (např. město má vybudovaný nový autobusový terminál) a minimalizovat konkrétní kvantitativní informace (vyjma srozumitelného vyjádření procentního nárůstu nebo poklesu podílu cest jednotlivými dopravními prostředky, počtu obyvatel v návrhovém roce apod.). V rámci stanovení vize se rovněž nebude počítat s omezenými limity města např. ve směru dostupnosti finančních prostředků. Naopak popis vize by měl vystihovat výše uvedené charakteristiky řešeného území a života v něm, čím bude lákat nové obyvatele, aby se do města přestěhovali, nebo aby studenti po dokončení vzdělání z města neodcházeli za prací jinam. Tyto oblasti budou dále zasazeny do dopravního kontextu. Vizi je vhodné rovněž vyjádřit stručně pomocí hesla nebo jedné věty, což usnadní další práci s ní a její medializaci.

#### Odpovědný subjekt

Vizi je možné sestavit v rámci užší pracovní skupiny a následně projednat se zainteresovanými stranami a představit veřejnosti, vhodnější je ale zapojit zainteresované strany, případně i externího konzultanta, již do procesu tvorby vize.

Obyvatelé města by měli být vhodně informováni, jakým procesem vize vznikla a kdo se na ní podílel. Musí vizi rozumět a ztotožnit se s jejím obsahem, v opačném případě se dají očekávat problémy v dalších krocích přípravy plánu, kdy se vize konkretizuje, stanovují se cíle a navrhují opatření k realizaci, včetně celkové akceptace SUMPu.

Při formulaci vize je možné využít například tyto kategorie, ve kterých se protíná doprava s kvalitou života:

<sup>18</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademiamobility.cz/5---vize-a-strategie>

- Každodenní život (aktivní, zdravý, společenský).
- Možnost setkávání.
- Bezpečnost a pocit bezpečí (život a pohyb v ulicích, zejména chodců a cyklistů).
- Městský prostor z pohledu celkové estetiky a atraktivity a možnosti relaxace.
- Zdravé město s minimem dopravních zácp, hluku, znečištění a dalšími zdravotními riziky.
- Vysoká dostupnost založená především na veřejné hromadné dopravě podpořené pěší a cyklistickou dopravou.

#### **Cíle**

- Vytvořit scénáře vývoje a vybrat konkrétní vizi mobility, která bude tvořit dlouhodobý výsledek rozvoje mobility v řešeném území a zároveň nastaví orientaci následující návrhové fáze přípravy SUMPu.
- Zajistit, aby všechny zainteresované strany byly s touto vizí ztotožněny a bylo zajištěno její společné vlastnictví.
- Projednání vize s veřejností za účelem dosažení co největší podpory ze strany veřejnosti

#### **Kontrolní seznam**

- Vytvořeny scénáře (varianty vize).
- Koncept vize je projednaný, jsou zveřejněny zápisy z projednání.
- Je vybrána vize k dalšímu sledování.
- Výsledná vize je zveřejněna srozumitelnou a atraktivní formou široké veřejnosti. Je vytvořen, zveřejněn a distribuován materiál (leták), který srozumitelně popisuje postup tvorby vize a výslednou vizi.
- Aktivní zapojení médií.

#### **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.



- Vzít 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>



### Aktivita 6.1. Stanovení struktury strategických a specifických cílů a jejich opatření

Vize města představuje popis budoucího stavu, není však sama o sobě dostatečně konkrétní a postavena na dostupnosti zdrojů k jejímu naplnění. K tomu slouží hierarchie cílů. Cíle jsou stanoveny s využitím primární analýzy jako hypotéza, která je prověřena následnou analýzou, která musí být zacílena konkrétně na řešenou oblast<sup>20</sup>. Ukážou-li výsledky sekundární analýzy, že nastavená opatření nebudou účinná k naplnění cílů, bude nutné opatření přizpůsobit nebo navrhnout jinak. Při tvorbě cílů je nutné zohlednit východiska definovaná v aktivitě 5.

Struktura cílů má svou hierarchii, a to zpravidla 2 až 3 úrovně (hlavní, strategické, specifické cíle). Specifické cíle zpřesňují strategické cíle a jsou hlavním podkladem pro návrh konkrétních aktivit a opatření k realizaci, pomocí kterých budou cíle naplňovány.

V rámci procesu stanovení cílů a opatření již musí být stanoven finanční rámec k zajištění opatření, stanovena gesce a termíny realizace. Finanční rámec a termíny budou upřesňovány v aktivitě 8 Akční plány<sup>21</sup>.

Specifické cíle popisují co, o kolik, a v jakém časovém horizontu, má být změněno. Konkrétní specifikace je nutná, aby bylo možné zjistit, zda navržená a realizovaná opatření opravdu vedla k plánovanému efektu. Specifické cíle musí mít přímou vazbu na strategické cíle a jsou zásadní pro účely monitorování a vyhodnocování. Jejich prostřednictvím je možno detailně popsat naplánované změny v městské mobilitě ve všech strategických oblastech. Na základě specifických cílů jsou navrženy monitorovací, výsledkové indikátory, o kterých bude pojednáno v rámci aktivity 6.2. při nastavení monitoringu.

Specifické cíle by měly být SMART, což znamená Specific (konkrétní), Measurable (měřitelné), Achievable (dosažitelné), Relevant (relevantní, tj. přímo související s tématem a ostatními cíli), Time-bound (jasně časově vymezené).

Obsah cílů doporučuje Konceptce městské a aktivní mobility jako typová opatření se zohledněním kategorií měst, které jsou nastaveny rovněž v této koncepci. Pro jednotlivé řešené oblasti se postupně připravují další metodiky a manuály.

Vzhledem k tomu, že konkrétní opatření jsou často zaměňována za cíle, je níže na konkrétním příkladu uveden popis podrobnosti jednotlivých úrovní.

<sup>19</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/6---cile-a-indikatory>

<sup>20</sup> Tato sekundární analýza je zacílena s ohledem na navržené řešení. Není možné vycházet pouze z primární analýzy, neboť ta v době zpracování nemohla předpokládat, která problematika bude při tvorbě návrhové části řešena.

<sup>21</sup> SUMP jako konceptce je zpracováván pro střednědobý časový horizont, proto zajištění financování musí být zajištěno rámcově, neboť konkrétní financování je stanoveno v jednoletých rozpočtech v krátkodobých rozpočtech. Z toho důvodu bude financování upřesněno v akčních plánech, které budou stanoveny na kratší období.

Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl, výsledkové indikátory	Výběr vhodných opatření a činností (Fáze C)	Výstupové indikátory (aktivita 7.3.)
Město s kvalitním životním prostředím	Snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku o 20 % do 10 let.	Snížení hlukové zátěže na podlimitní hodnotu na konkrétní městské radiále	Snížení rychlosti jízdy; modernizace vozidel MHD (tišší vozidla) a infrastruktury (povrch vozovky)	Hluková zátěž v dB na konkrétní městské radiále; zdroj: hluková mapa (model), měření hluku
Město s bezpečnou dopravou	Snížení počtu dopravních nehod s vážným zraněním nebo usmrcením o 50 % do 10 let (cíl EU)	Snížení počtu nehod chodců na přechodech a místech pro přecházení a cyklistů na přejezdech pro cyklisty o 50 %	Doplnění a vylepšení přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty; zajištění rozhledových poměrů na místech křížení; kampaň cílená na osvětlení cyklistů	Počet vážně zraněných nebo usmrcených chodců na přechodech a cyklistů na přejezdech pro cyklisty; zdroj: statistiky nehodovosti Policie ČR
Město s kvalitní a významnou veřejnou dopravou	Zvýšení podílu cest MHD o 3 % do 10 let	Nárůst počtu cestujících MHD na konkrétní lince mezi centrem města a sídlištěm o 15 %	Vyhrazený pruh pro vozidla MHD; preference vozidel MHD v křižovatkách; optimalizace jízdního řádu	Podíl cestujících na konkrétní lince MHD mezi centrem města a sídlištěm; zdroj: data dopravního podniku, detektory a sčítače ve vozidlech

**Tabulka 2:** Příklady vize, cíle, opatření, indikátory

### Cíle

- Vytvořit hierarchii cílů, které budou vycházet z vize a budou naplňovat poslání SUMP.
- Definovat cíle, pomocí kterých se dosáhne nastavení určitého trendu.

### Kontrolní seznam

- Je vytvořena hierarchie cílů navazujících na vizi a z ní vycházející opatření, jejichž správnost nastavení je prověřena sekundární analýzou.
- Návrh hierarchie cílů a opatření je projednán se zainteresovanými subjekty.
- Finální hierarchie cílů a opatření je projednána.
- Proces výběru vhodných opatření prodiskutovat se zainteresovanými subjekty.
- V případě, že je to vhodné, nabídnout politikům a zástupcům zainteresovaných skupin exkurzi na místa realizace uvažovaných opatření.
- Integrovat opatření s navrženými aktivitami v sociálním a ekonomickém sektoru a v oblasti životního prostředí.

### 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 (výsledkových indikátorech)

Konkrétní cíle představují konkrétní formu závazku, který v rámci plánu udržitelné městské mobility stanoví, čeho a dokdy chcete dosáhnout. Jasně definované cíle 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. Pokud se podaří strategické indikátory a cíle 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 pro každý z dříve určených strategických indikátorů (viz Aktivita 6.1). Tyto cíle musí pokrýt všechny definované cíle.
- Zajistěte, aby stanovené cíle umožnily posoudit, nakolik se podařilo dosáhnout požadovaných výsledků.
- Stanovte cíle, které jsou jednak proveditelné, a současně ambiciózní.
- Zajistěte vzájemnou kompatibilitu stanovených cílů .

### Úkoly

- Stanovit cíle pro každý z hlavních strategických indikátorů (vybraných v rámci Aktivita 6.1), což umožní monitorování pokroku v dosahování stanovených cílů/objectives. Cíle by měly být tzv. SMART: konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově vymezené. Ambiciózní, ale realistické – důkladně posuďte, čeho lze dosáhnout.
- Začněte definováním cílů pro strategické indikátory, které mohou přímo měřit požadovanou míru úspěšnosti naplňování každého jednotlivého cíle udržitelnosti (např. emise skleníkových plynů z dopravy sníženy v průběhu 10let o 30 %). Je vhodné začlenit i průběžné cíle, které budou tvořit milníky na cestě k naplnění dlouhodobých cílů (např. emise skleníkových plynů z dopravy sníženy v průběhu 5let o 15 %).
- Potom stanovte cíle 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 zapojte i zainteresované subjekty, zajistíte tím podporu pro stanovené cíle 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 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

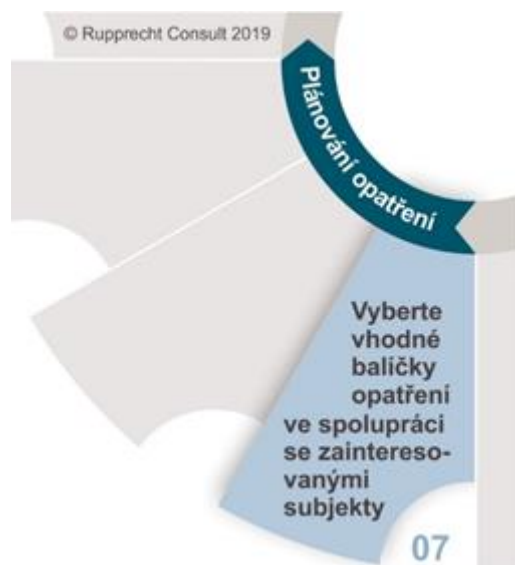
- Klíčové subjekty byly zapojeny do procesu stanovení cílů.
- Byl vytvořen soubor místně dosažitelných cílů.

### Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

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

## Fáze C - Plánování opatření, Implementační část<sup>22</sup>

### Kapitola 7 - Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vyberte balíčky opatření<sup>23</sup>



#### Aktivita 7.1: Stanovení nástrojů realizace

Nástroje vytvářejí předpoklady pro realizaci návrhové části dokumentu. Je proto nutné stanovit alespoň následující typy nástrojů:

1. Zajištění finančních zdrojů pro celé období implementace. Zdroje financování je nutné uvést již v návrhové části u každého opatření, které financování vyžaduje. V implementační části je nutné odhadnout nezbytnou částku dle jednotlivých zdrojů financování. Tato finanční částka bude nadále upřesňována v Akčních plánech – Kapitola 8 (Fáze C), která bude spojovacím můstkem mezi přípravou rozpočtu samosprávy a požadavky vyplývající z dokumentu SUMP.
2. Legislativní nástroje. Některá opatření jsou proveditelná pouze na základě legislativního aktu, tzn. např. vydáním vyhlášky města. Vzhledem k tomu, že vydání legislativního dokumentu bývá obvykle časově náročné, je nutné v této části dokumentu vytvořit seznam potřebných legislativních dokumentů a stanovit harmonogram jejich přípravy.
3. Organizační nástroje. Naplnění některých opatření si může vyžádat vytvoření určitých pracovních skupin případně posílení některých stávajících struktur pro zajištění plnění opatření. Z toho vyplývá i zpětná vazba na financování, neboť organizační zajištění může znamenat nové finanční nároky.

Cílem hodnocení a výběru vhodných opatření je najít ta, která nejlépe splňují podmínky nákladové efektivity a vyhovují pro účely naplnění vaší vize a cílů. 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.

Opatření lze rozdělit do následujících kategorií:

<sup>22</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/faze-3-planovani-opatreni>

<sup>23</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/7---vyber-balicku>

- infrastrukturní – např. výstavba cyklostezek, osvětlení přechodů pro chodce, nové a rekonstruované zastávky veřejné dopravy, parkovací dům;
- provozní - např. změna organizace dopravy v území (dopravní zklidňování, zjednosměrňování, omezení vjezdu), optimalizace jízdnicích řádů a vedení linek MHD, firemní a institucionální plány mobility, preference vozidel veřejné dopravy v křižovatkách a ve vyhrazených pruzích, zavedení služeb - car-sharing, sdílení kol, rozvážka zboží pomocí elektrokol, telematická opatření ke zvýšení kapacity dopravní infrastruktury, změna priorit zimní údržby cyklistických stezek a pěších tras;
- organizační a systémová - např. zavedení doplňkové dopravní výuky pro cílové skupiny, organizační změny v rámci úřadu města, oddělení mobility v rámci úřadu města, informační kampaně, systémová optimalizace financování dopravních opatření a vyhodnocování jejich dopadu, zavedení pravidelných schůzek se zainteresovanými stranami (i mimo proces zpracování SUMP), propagace. Do této kategorie spadají i opatření založená na regulačních a ekonomických nástrojích. Z regulačních nástrojů se jedná např. o stanovení podmínek při povolování staveb (developer musí řešit parkování kol), z ekonomických nástrojů je možno uvést zvýhodnění elektrovozidel v tarifní politice parkovného.

### **Odpovědný subjekt**

- Pracovní skupina města pro tvorbu SUMP

### **Cíle pro tuto aktivitu jsou následující**

- Je zpracován finanční rámec na realizaci SUMP pro celé období včetně definice jednotlivých zdrojů.
- Je stanoven plán nezbytné legislativní činnosti k zajištění implementace SUMP.
- Jsou stanoveny nezbytné organizační struktury k zajištění implementace SUMP.
- Vypracovat seznam rozmanitých opatření, která by mohla být přínosem pro naplnění vize a cílů.
- 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. Zapojte 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.

### **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

Vytvořit balíčky účinných opatření, to je jádrem každého procesu plánování udržitelné městské mobility. Pouze dobře zvolená opatření mohou zajistit naplnění stanovených cílů. 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 diskuse o rozdělení odpovědností a rozpočtů.

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 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 sítě 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 Aktivitu 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, peší 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 balíčkovým opatřením. Veřejnost by měla být zapojena i do validace a konečného výběru balíčků.
- Proveďte konečný výběr opatření a balíčkovým opatřením.

### 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 balíčkovým 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 obrátů v obchodech před a po zavedení pěší zóny).
- Omezení rychlosti a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích.

### Příklady balíčkovým 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: Nastavení monitoringu a evaluace

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 projevíly v diskuzích s veřejností.

Zatímco strategické indikátory a cíle byly definovány už v dřívějších fázích (viz Aktivity 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. Vyhodnocování bude probíhat v rámci aktivity 11. 1.

#### 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 Aktivity 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 PUMM, 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 PUMM.

Poznámka: Indikátory jsou dvojího typu:

- **Výsledkové indikátory** (návrh v rámci aktivity 6.1.) – na úrovni specifických cílů jsou stanoveny výsledkové indikátory, které prokazují účinky plánu. Indikátory měří výsledek pomoci (intervencí). Výběr vhodného výsledkového indikátoru usnadní následné posuzování naplňování stanovených cílů. Nezbytnou podmínkou využitelnosti je nastavení cílové hodnoty výsledkového indikátoru. Indikátory výsledku charakterizují jevy, které lze vyjadřovat spíše v naturálních (fyzických) jednotkách (např. snížení jízdní doby), nebo v peněžních jednotkách (např. snížení dopravních nákladů). Indikátor by měl mít vazbu na indikátory výstupu, která měří výstupy prováděných opatření a aktivit. Vybrané příklady výsledkového indikátoru:
  - Snížení energetické náročnosti budov v kWh za rok
  - Zvýšení zaměstnanosti / ekonomické aktivity podpořené skupiny
  - Změna dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy

Způsob naplňování výsledkových indikátorů je nezbytné pravidelně analyzovat, neboť vlivem externích faktorů může dojít k odlišnému naplňování původně stanovených cílů, například je-li počet dopravních nehod výsledným ukazatelem programu podporujícího bezpečnější silnice, pak by formální přechod k železniční dopravě či lepšímu chování řidičů mohl být považován za stimul, který by vedl ke změně stávající situace a ovlivňování hodnoty výsledkového indikátoru. V rámci analýz je proto nezbytné provádět pravidelná hodnocení stavu plnění a šetření, které prověří, jaké faktory přímo ovlivňují naplňování daného indikátoru a zdali dochází ke správnému plnění cílů intervence.

- **Výstupové indikátory** (návrh v rámci aktivity 7.3.) – Ke každému specifickému cíli jsou definovány výstupové indikátory, jedná se o indikátory, které charakterizují činnost plánu, tzn., poskytují informace o výstupech jednotlivých opatření/projektů. Jsou zpravidla vyjadřovány ve fyzikálních jednotkách (jako

např. délka postavených železničních tratí v kilometrech, počet podpořených firem atd.). Výstupové indikátory je nutné sledovat z projektové úrovně a musí mít vazbu na indikátory výsledku, které měří výsledky prováděných opatření a aktivit. Vybrané příklady výstupového indikátoru:

- Plocha revitalizovaných území v ha
- Počet podniků nově spolupracujících s podpořenými výzkumnými organizacemi
- Počet osob nově připojených na síť veřejné dopravy
- Délka nových cyklostezek v km

V rámci programu jsou výstupové indikátory stanoveny jako kumulativní cíle až do roku konce platnosti SUMP.

- **Poznámka – všechny cíle musí být Chytré (SMART) cíle:**
  - 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.

#### Odpovědný subjekt

- Pracovní skupina města pro tvorbu SUMP

#### Cíle

- Zpracování plánu evaluace
- Vytvoření soustavy indikátorů

## Kapitola 8 - Plánování: rozdělte opatření na činnosti a přiřďte odpovědnost<sup>24</sup>



<sup>24</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/8---opatereni-a-odpovednost>

Tato kapitola se zaměřuje na vypracování akčního plánu, a to jako samostatný návazný dokument na kratší období zpravidla 1-3 roky. První jeho implementace probíhá v rámci aktivity 10., v rámci které jsou následně pravidelně aktualizovány. Akční plány pak mohou reagovat na dílčí změny v průběhu realizace a na nové skutečnosti, které postupem času nastávají (hlavní dokument zastarává již v okamžiku schválení, jeho aktualizace je náročným procesem). Hlavní funkcí akčního plánu je rozpracovat jednotlivá opatření pro příslušný časový horizont do větších podrobností pomocí milníků a upřesnit financování. Zpracování akčního plánu by mělo předcházet dílčí vyhodnocení v rámci průběžného monitoringu.

V rámci přípravy rozpočtu pro akční plán je nutné vycházet z připraveného rozpočtu města/kraje a jeho krátkodobého výhledu.

### **Odpovědný subjekt**

- Zastupitelé města

### **Cíle**

- Zpracovat milníky pro řešené období
- Upřesnit financování a zajistit provázanost s rozpočtem města, případně kraje
- Zahrnout dílčí aktualizace hlavního dokumentu na základě monitoringu
- Stanovit jasný časový rámec pro realizaci opatření.

## **Aktivita 8.1. Popište všechna opatření**

V předchozí kapitole 7, kdy byla definována, vybrána a obecně popsána vhodná opatření i balíčky opatření, jste shromáždili dostatek informací. Proběhly také diskuse 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. 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 cyklozápisky 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 Aktivity 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 nepřímo přispívat i daňové 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 jízdének 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/regionální 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.

#### **Možné zdroje financování:**

##### **Veřejný sektor:**

- Místní, krajské a národní rozpočty
- Dotace EU
- Dotační a grantové programy: 1) Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), 2) Příslušných ministerstev (především ministerstva dopravy, ministerstva životního prostředí, ministerstva pro místní rozvoj). 3) Kraje

##### **Příjmy z aktivit a služeb města:**

- Výnosy z prodeje jízdenek MHD
- Výnosy z parkovacích poplatků
- Výnosy z pokut za přestupky
- Příjmy z reklamy

##### **Soukromý sektor (developeři, průmysl, podniky):**

- Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)
- Dotace a dary soukromých firem (Nadace firem jako ČEZ, automobilky či banky; celonárodně působící etablované nadace (např. Nadace Partnerství, Nadace VIA atd.); regionální nadace)
- Sponzoring.

#### **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 cyklo dopravy 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>



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

V rámci kapitoly 8. byl vytvořen akční plán. Aby byl životaschopný, musí být spojen s konkrétním finančním plánem, 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.

<sup>25</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademiemobility.cz/9---zajisteni-kvality>

## 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
- 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, 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>

## Průřezová aktivita: Proces SEA

Dokument, který bude schvalován v zastupitelstvu, musí být vyhodnocen z hlediska vlivu na životní prostředí (proces SEA). Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (proces SEA) je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

V případě, že je navržena realizace infrastrukturních opatření, která jsou jmenována v příloze 1 tohoto zákona (především novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o délce 10 km a více), je nutno projít celým procesem SEA. I v případech, kdy takováto infrastrukturní opatření navržena nejsou, je třeba podstoupit připravovaný dokument – SUMP – zjišťovacím řízením.

Pro proces hodnocení SEA je nutné zpracovat samostatnou dokumentaci, kterou zpracovává autorizovaná osoba, proto je nutné vybrat zhotovitele dokumentace SEA výběrovým řízením. Zhotovitele je vhodné vybrat již v počátcích přípravy dokumentu SUMP, neboť je vhodné, aby se zpracovatel dokumentace SEA mohl účastnit všech pracovních jednání a již při přípravě především návrhové části měl možnost se vyjádřit k různým rizikům ve vztahu k životnímu prostředí (ex-ante posuzování). Dokumentaci je možné zpracovat i následně, ale právě vyhodnocování možných rizik na životní prostředí může v tomto v případě znamenat nutnost upravovat již



dohodnutá opatření. Je nutné počítat také s tím, že proces SEA bývá časově náročný a je nutné počítat minimálně s půlroční časovou rezervou, většinou si proces ale vyžádá zhruba jeden rok.

Cílem procesu je zmírnění nepříznivých vlivů záměrů obsažených v koncepcích na životní prostředí. Základní kroky posouzení podle zákona spočívají ve zpracování oznámení, provedení zjišťovacího řízení, zpracování vyhodnocení k návrhu koncepce, zpracování a vydání závěrečného stanoviska. Závěrečné stanovisko je nutným podkladem pro schválení koncepce. Součástí procesu posuzování je i odpovídající zapojení veřejnosti, které zahrnuje zveřejnění informací a dokumentů, vypořádání připomínek a veřejné projednání. Na závěr tohoto kroku budou připomínky z procesu SEA zapracovány do dokumentu SUMP.

#### **Odpovědný subjekt**

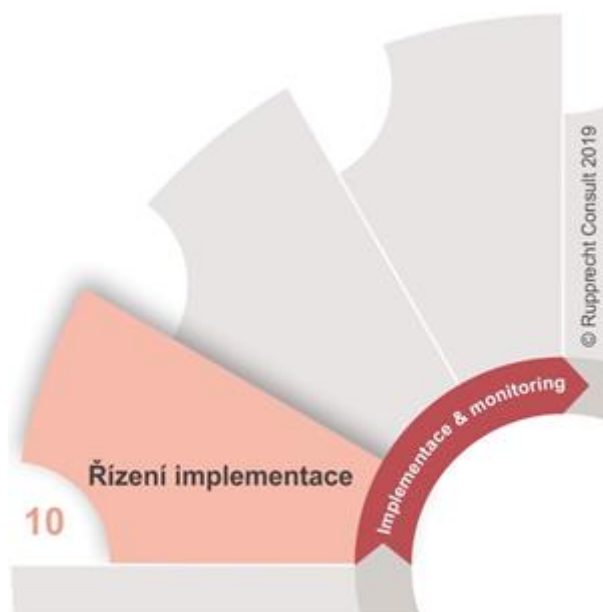
- Autorizovaná osoba

#### **Cíle**

- Posoudit vliv strategického plánu – plánu udržitelné městské mobility – na životní prostředí.
- Zapojit veřejnost v této fázi procesu.
- Zohlednit výsledky SEA v konečné verzi SUMP.

## Fáze D – Realizační fáze, řízení implementace<sup>26</sup>.

### Kapitola 10 – Realizace akčních plánů - řízení implementace<sup>27</sup>



#### 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 finalizovány, 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

<sup>26</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/faze-4-implementace-a-monitoring>

<sup>27</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/10---rizeni-implementace>

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 činností 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?

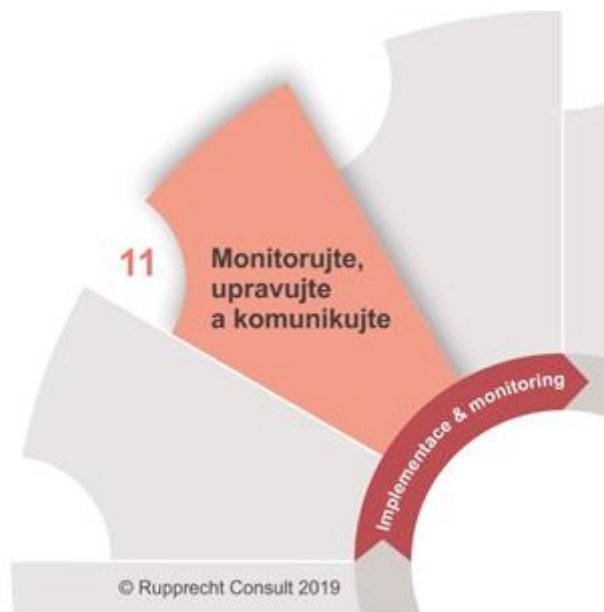
#### Kontrolní seznam

- 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 vybráni vhodní uchazeči.

#### Kde najdu další informace a příklady dobré praxe?

- <https://www.akademimobility.cz/10.2.-zajistení-sluzeb-a-zboží>
- <https://www.akademimobility.cz/finance>
- <https://www.akademimobility.cz/jak-realizovat-opatření>
- <https://www.akademimobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

## Kapitola 11 – Aktualizace akčního plánu; monitorujte, provádějte úpravy a komunikujte<sup>28</sup>



### 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

<sup>28</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/11.-dialog>

(nesouhlas veřejnosti s konkrétní činností, politická legislativa, regulační procesy nebo jiné plánování, které mohou mít vliv na proces SUMP, nové technologie atd.).

Monitoring zahrnuje průběžné vyhodnocování dokumentu SUMP, zatímco evaluace znamená závěrečné vyhodnocení dokumentu. Monitoring se často zjednodušuje na problematiku vyhodnocování indikátorů. Indikátory samotné jsou sice důležité, ale jsou spíše vodítkem pro vyhodnocení úspěšnosti dokumentu.

Vize každého města má dle Koncepce městské a aktivní mobility 201-2030 nastavený indikátor pro dosažení dělby přepravní práce. Proto je důležité vyhodnotit i indikátor vize města příslušné kategorie.

Důležité je vyhodnotit plnění každého opatření. Je nutné analyzovat důvody, proč opatření případně nebylo splněno, nebo bylo plněno jen z části. Na základě těchto zjištění je pak nutné v závěrečné části evaluace uvést náměty pro aktualizaci akčního plánu (Kapitola 8, Fáze C) a v případě závažnějších zjištění pro případnou aktualizaci dokumentu samotného. Dále mohou být navrženy nové náměty pro přípravu SUMP pro další období.

Dále bude vyhodnoceno, jakým způsobem plnění souboru opatření přispělo k plnění jednotlivých cílů. Kromě slovního popisu bude plnění cílů hodnoceno na základě indikátorů. U jednotlivých indikátorů musí být stanovena počáteční hodnota a hodnota v určených termínech. Zároveň by měl být stanoven trend vývoje.

### **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 SUMP 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. Prezentace SUMP v procesu realizace.**

První verze komunikačního plánu byla vytvořena v rámci aktivity 1. 3. Komunikační strategie celého procesu SUMP. V rámci této fáze tak bude komunikační strategie doplněna o prezentaci výsledků, pro proces realizace a plnění opatření. V procesu přípravy zavádění opatření jak investičního, tak organizačního charakteru, může totiž dojít k problémům ze strany určité části veřejnosti.

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.

#### **Odpovědný subjekt**

- Pracovní skupina města pro tvorbu SUMP

#### **Cíle pro tuto aktivitu jsou následující**

- Připravit se na možné problémy při zavádění jednotlivých opatření, nebát se hovořit o tom, že se tvoří Komunikační strategie pro krizovou komunikaci.
- 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 veřejnosti 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).

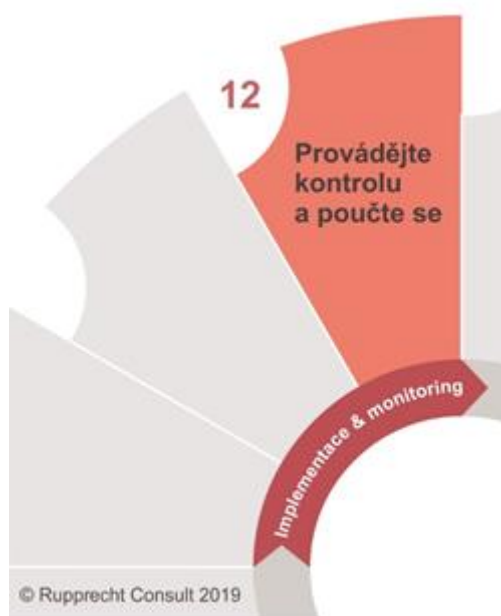
#### Kontrolní seznam

- 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>

## Kapitola 12 - Provedte kontrolu a poučte se ze zkušeností<sup>29</sup>



### 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

<sup>29</sup> Kde najdu další informace? <https://www.akademimobility.cz/12.-revize>

- 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 ohlednutí 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?
- Shromážдили jste poznatky a ponaučení pro přípravu aktualizovaného SUMP? Jakým způsobem předáváte informace o získaných poznacích 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 zkušeností 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.akademiamobility.cz/12.2.-sdileni-vysledku>

### Aktivita 12.3. Hledejte a promýšlejte o rizicích, problémech, nových výzvách a 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 změnilo – 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.

Při implementaci SUMPu je důležité také si uvědomovat **rizika** a aktivně jim předcházet. Proto zde uvádíme, s jakými hlavními riziky se můžete setkat a jak jim lze během celého procesu SUMP předcházet a je třeba je analyzovat.

- Riziko časové:
  - Definujte co nejrealističtěji základní časovou osu pro realizaci.
  - Snažte se předem vytipovat si možné příčiny nedodržení časového plánu a těmto rizikům aktivně předcházet.
- Riziko finanční:
  - Už v návrhové části připravte realistický rozpočet, který má politickou podporu od širokého politického spektra.
- Riziko organizační - koordinace:
  - Pečlivě sestavte tým pro realizaci opatření k udržitelné mobilitě, rozdělte pravomoci a nastavte vzájemnou komunikaci.
  - Zjistěte mezery ve znalostech realizačního týmu a snažte se je zaplnit.
  - Využijte nástroje řízení rizika.
- Riziko nedostatečné politické podpory, chybějící legislativy:
  - Snažte si získat a průběžně udržet politickou podporu, nezapomeňte proto jednat i s opozicí.
  - Upozorněte na chybějící legislativu např. s využitím asociací měst a odborníků na danou problematiku.
- Rizika spojená s výběrovým řízením (špatné zadání, napadení průběhu výběrového řízení, atd.) v rámci investičních akcí:
  - Snažte se připravit kvalitní zadávací dokumentaci a zajistit transparentní průběh výběrového řízení.
  - Poučte se ze svých dřívějších zkušeností a zkušeností dalších měst týkajících se zadávací dokumentace.
- Riziko nedostatečného marketingu a propagace, nezvládnutého zapojení stakeholderů:
  - Dodržujte vypracovanou komunikační strategii.
  - Poučte se ze svých dřívějších zkušeností a zkušeností dalších měst v této oblasti.
- Technologická rizika:
  - Nebojte se inovací a moderních řešení, předem si ale zjistěte, jaké jsou technologické možnosti, inspiруйте se doma i ve světě, např. u výsledků iniciativy Akademie městské mobility.

### **Odpovědný subjekt**

- Pracovní skupina města pro tvorbu SUMP

### **Cíle pro tuto aktivitu jsou následující**

- Formálně ustavit role aktérů zapojených do realizace opatření a zajistit koordinaci mezi všemi zapojenými stranami.
- Řešit nastalá rizika v průběhu implementace.
- Zajistit transparentnost realizace a její přijetí veřejností.
- Informovat o možnostech a omezeních, které realizace opatření přináší, a pravidelně informovat zainteresované strany a občany o postupu realizace opatření.
- připravit možnosti náhradního řešení v případě, že se některá opatření nepodaří realizovat.
- 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? Promyslíte 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.akademimobility.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? Definiuje 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 je 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.akademiamobility.cz](http://www.akademiamobility.cz), zaměřený více na odbornější stránku řešení mobility.



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



### Strategický plán

Od vize až po akční plán.



### Komunikační plán

Změny nastanou díky komunikaci.



### Opatření

Občany nejvíce zajímají konkrétní činy.

## AKTUALITY

### Francie - Champs-Élysées se stanou " výjimečnou zahradou ".



17. 01. 2021 | Pařížská starostka Anne Hidalgo představila plán na transformaci této rušné části města, která bude realizována až po olympiádě 2024. Architekt Philippe Chiambaretta popsal dnešní situaci velmi výstižně: "Champs-Élysées charakterizuje hlavní závažné problémy významných... [číst dále](#)

## NEJBLIŽŠÍ AKCE

21. 1. 2021

### Webináře v anglickém jazyce - Cycling Cities v rámci Interreg Europe.

Přihlaste se na sérii tří webinářů s názvem Cycling Cities v rámci Interreg Europe. První se uskuteční 21. ledna 2021 a trojice přednášejících... [číst dále](#)

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., Böehler-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
- BÁRTA, D. *Metodika Konceptu inteligentních měst*. Brno, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015.
- BECKER, U., GERIKE, R., WINTER, M. (eds.). *Základy dopravní ekologie*. Praha, Ústav pro ekopolitiku, 2008.
- BILER, S., KOUŘIL, P., RUSÝ, P., STANĚK, M., ŠENK, P. *Metodika aktivitně-cestovního průzkumu*. Brno, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2014.
- BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H., MÁCA, V. *European research on socio-economic barriers to sustainable mobility*. A text prepared for the first Mobidays – Sustainable Mobility Days – conference in Prague, June 18, 2007. Praha, Karlova univerzita, 2007.
- CERTU. *Plans de Déplacements Urbains*. Guide. Lyon, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1996.
- EDIP. *Metody prognózy intenzit generované dopravy*. Praha, EDIP s.r.o., 2013. (dostupné na <http://obchod.edip.cz/cs/produkt/metody-prognozy-intenzit-generovane-dopravy>).
- DfT. *Guidance on Local Transport Plans*. London, Department for Transport, 2009.
- GEHL, J., GEMZØE, L. *Nové městské prostory*. Brno, ERA group, 2002.
- GRENIER, A. *Ville compacte ou ville des courtes distances, modèle européen de développement durable, note interne*. Paříž, ADEME, 2004.
- JASPERS. *Metodické pokyny: Preparation of Local and Regional Transport Master Plans - a Supporting JASPERS Guidance Note for Contracting Authorities in the Czech Republic*. Vídeň, Jaspers, 2015.
- MAREK, O. (ed). *Zapojování veřejnosti nástroj správy věcí veřejných*. Přerov, Centrum pro komunitní práci, 2008.
- MD ČR. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050*. Praha, Ministerstvo dopravy ČR, 2013.
- MF ČR. *Metodika přípravy veřejných strategií*. Praha, Ministerstvo financí ČR, 31. 11. 2012. (dostupné na [www.verejne-strategie.cz](http://www.verejne-strategie.cz)).
- MF ČR. *Manuál pro zapojování veřejnosti do přípravy vládních dokumentů*. Praha, Ministerstvo vnitra ČR, duben 2010. (dostupné na [www.mvcr.cz/soubor/manual-doc.aspx](http://www.mvcr.cz/soubor/manual-doc.aspx)).
- MMR ČR. *Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace 2015*. Praha, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015.
- MD ČR. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020*. Praha, Ministerstvo dopravy ČR, 2013.
- MPO ČR. *Národní akční plán čisté mobility*. Praha, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, říjen 2015.
- MŽP ČR. *Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020*. Praha, Ministerstvo životního prostředí ČR, 2012.
- IPR Praha. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města. Kancelář veřejného prostoru, 2014. (dostupné na [www.manual.iprpraha.cz](http://www.manual.iprpraha.cz)).

- OSN. *Naše společná budoucnost: Světová komise pro životní prostředí a rozvoj*. 1. vyd., Praha, Academia, 1991.
- OSN Habitat. *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas*. 1. vyd., Routledge, 2013.
- TEUSCHLELOVÁ, T., ORINIAKOVÁ, P. *Účast veřejnosti proč a jak?* Plzeň, Centrum pro komunitní práci, 2003.
- WEFERING, F., RUPPRECHT, S., BÜHRMANN, S., BÖHLER-BAEDEKER, S. *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brusel, Rupprecht Consult, 2014.
- ZAHRADNÍK, M., DLOUHÁ, J. *Metodika analýzy aktérů*. Praha, Centrum pro otázky životního prostředí, Univerzita Karlova v Praze, 2015.
- ..

## Přílohy

### Příloha 1 - Vzájemné provázání tří rozměrů SUMP

Cyklus procesu SUMP je rozdělen pomocí tří rozměrů. Toto rozdělení také napovídá, co si město má zařadit samo (strategický rozměr) a co si má zadat u specialistů (komunikační a technický rozměr).

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

- **Rozměr politické a odborné 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 aktivita 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 aktivita 1.3. a také Příloha 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 aktivita 7.1. a také Příloha 3.**

Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů	Rozměr komunikačních aktivit	Rozměr odborných podkladů
Nastavte si pracovní struktury		
Vytvořte mezirezortní tým	Je zajištěna politická a institucionální podpora, počítá se zapojením veřejnosti	Od začátku je známo „dopravní menu“ – viz Příloha 3
Identifikujte chybějící odbornosti vašich lidských zdrojů a finanční možnosti	Začíná se tvořit Komunikační plán – viz Příloha 2. Naplánujte zapojení veřejnosti a partnerů	
Zajistěte politickou a institucionální podporu	Politici se prezentují jako ambasadoři tématu	
Určete si rámec plánování		
Definujte „funkční region“	Komunikuje se v širším regionu	Doprava není řešena jen ve městě
Propojte s dalšími procesy plánování	Není dobré jen komunikovat na jedno téma. Je dobré hovořit o zdraví, životním prostředí, atd.	Doprava je řešena v širším kontextu
Dohodněte se na časovém harmonogramu tvorby plánu	Kdy, když ne teď?	Něco se dá zrealizovat dnes, něco zítra
Definujte oblasti pro zadání externím řešitelům	Může udělat něco veřejnost, neziskový sektor?	
Vypracujte komplexní analýzu		
Identifikujte zdroje informací	Seznamte veřejnost s výsledky	Proveďte analýzu problémů a příležitostí
Vypracujte scénáře a společně proveďte jejich posouzení		
Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj	Diskutujte o scénářích s veřejností	Vypracujte scénáře pro možný budoucí vývoj
Upřesněte vizi a koncepci spolu se zainteresovanými subjekty		

<b>Rozměr politické zodpovědnosti a odpovědnosti výkonných orgánů</b>	<b>Rozměr komunikačních aktivit</b>	<b>Rozměr odborných podkladů</b>
Vytvořte konceptuální popis žádoucího vývoje města / regionu	Upřesněte společnou vizi s veřejností	
Definujte strategické cíle	Upřesněte strategické cíle s veřejností	
<b>Nastavte cíle a indikátory</b>		
Určete indikátory pro všechny cíle	Diskutujte s veřejností	Navrhněte indikátory pro všechny cíle
<b>Ve spolupráci se zainteresovanými subjekty vyberte balíčky opatření</b>		
Schvalte obsáhlý seznam opatření a vytrďte je do definovaných funkčních celků	Diskutujte o plánu opatření s veřejností	Vytvořte obsáhlý seznam opatření a vytrďte je do definovaných funkčních celků
Schvalte uspořádání funkčních celků opatření ve funkčních návaznostech a v čase	Vysvětlete veřejnosti přínosy integrovaných řešení	Navrhněte uspořádání funkčních celků opatření ve funkčních návaznostech a v čase
<b>Specifikujte aktivity v rámci opatření a přiřďte odpovědnost</b>		
Identifikujte finanční zdroje a proveďte posouzení finančních kapacit	Zajistěte politickou podporu i podporu veřejnosti	Popište všechny aktivity (úkoly) v rámci jednotlivých opatření
Dohodněte se na prioritách, časovém harmonogramu a odpovědnosti	Seznamte veřejnost s výsledky	
<b>Připravte SUMP 2.0. na schválení a zajistěte financování</b>		
Vypracujte finanční plány, dohodněte se na sdílení nákladů	Dohodněte se na sdílení nákladů	
Identifikujte budoucí příležitosti financování a definujte úkoly k jejich zajištění	Seznamte veřejnost s výsledky	
Zajistěte formální kroky vedoucí k realizaci SUMP		
<b>Realizace SUMP a řízení implementace</b>		
Koordinujte implementaci aktivit	Koordinujte implementaci aktivit	
Zajistěte nutné organizační změny a financování		
<b>Monitorujte, provádějte úpravy a komunikujte</b>		
Monitorujte pokrok a provádějte úpravy	Informujte veřejnost a zainteresované subjekty	
<b>Proveďte kontrolu a poučte se ze zkušeností</b>		
Analyzujte úspěchy a neúspěchy	Sdílejte výsledky a získané poznatky	Analyzujte úspěchy a neúspěchy
Sdílejte výsledky a získané poznatky	Hledejte a promýšlejte nové problémy, nové výzvy a nová řešení	
Hledejte a promýšlejte nové problémy, nové výzvy a nová řešení		

Tabulka 3: Průřezové pilíře SUMP 2.0

## Příloha 2 - Komunikační aktivity

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 diskusích 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.

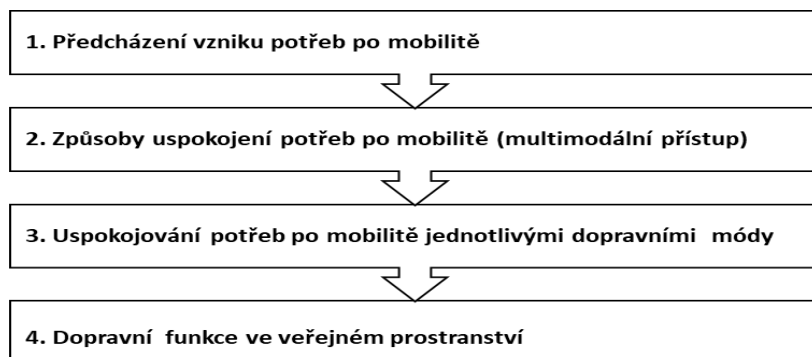
**Samostatná příloha** se výhradně zaměřuje na komunikaci s veřejností, a to na celý proces plánování SUMP, tedy i pro implementační fázi. Naopak neřeší komunikaci uvnitř úřadu. Ta je řešena v aktivitě 1.2.



## Příloha 3 – Dopravní menu, aneb, jaká opatření má mít SUMP

### 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.



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. Vycištění 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).

### 2) 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 Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030.** Opatření jsou navrhovaná v souladu s principy udržitelného městského plánování, jako je dopravní funkce ve veřejném prostoru, preferování integrace a koordinace financování opatření, zdraví a rozpohybování 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 kole<sup>30</sup>
- ÚSPORA ENERGIÍ a SNIŽOVÁNÍ EMISÍ<sup>31</sup>
- BEZPEČNOST a AKTIVNÍ MOBILITA. Jsou preferována taková opatření, která vytvářejí podmínky pro rozvoj chůze a jízdy na kole<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1245/zdravi-v-kontextu-sump>

<sup>31</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1248/uspورا-energiu-snižování-emisi-v-kontextu-sump>

<sup>32</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1247/bezpecnost-a-aktivni-mobilita-v-kontextu-sump>

- COVID, změna veřejného prostoru, podpora aktivních forem mobility<sup>33</sup>
- FINANCE, SUMP má pomoci ušetřit finance, SUMP preferuje méně nákladnější udržitelné stavby, oproti ekonomicky náročným<sup>34</sup>.

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

- **1) Snížení poptávky po mobilitě ve městě**
  - Snížení poptávky po mobilitě ve městě formou dopravního a územního plánování<sup>35</sup>
  - Snížení poptávky po mobilitě ve městě formou firemních<sup>36</sup> a školních plánů mobility<sup>37</sup>
  - Regulace automobilové dopravy<sup>38</sup>
- **2) Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech**
  - Parkování<sup>39</sup>
  - Komunikační opatření motivující méně používat individuální automobilovou dopravu<sup>40</sup>
  - Nové služby mobility a inovace<sup>41</sup>
  - Sdílená mobilita<sup>42</sup>
  - ITS a chytré technologie<sup>43</sup>
  - Mobilita jako služba<sup>44</sup>
  - Autonomní vozidla<sup>45</sup>
- **3) Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech<sup>46</sup>**
- **4) Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek**
  - Pěší doprava<sup>47</sup>
  - Cyklistická doprava<sup>48</sup>
  - Osoby se zvláštními potřebami<sup>49</sup>
- **5) Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví**
  - Čistá mobilita<sup>50</sup>
- **6) Optimalizace nákladní dopravy ve městech<sup>51</sup>**
- **7) Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život<sup>52</sup>**

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 opatřením:

#### 1) Snížení poptávky po mobilitě ve městě

<sup>33</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1249/covid-19-v-kontextu-sump>

<sup>34</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1250/finance-v-kontextu-sump>

<sup>35</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/planovani-508>

<sup>36</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/firemni-plany-mobility>

<sup>37</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/kampane-se-skolami>

<sup>38</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1246/regulace-motorovych-vozidel-v-kontextu-sump>

<sup>39</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>

<sup>40</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/zmena-v-7-krocich>

<sup>41</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

<sup>42</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1236/sdilena-mobilita-v-kontextu-sump>

<sup>43</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1239/its-a-chytre-technologie-v-kontextu-sump>

<sup>44</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1241/mobilita-jako-sluzba-maas-v-kontextu-sump>

<sup>45</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1238/autonomni-vozidla-v-kontextu-sump>

<sup>46</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>

<sup>47</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/pesi-doprava>

<sup>48</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/cyklisticka-doprava>

<sup>49</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/osoby-se-zvlastnimi-potrebami>

<sup>50</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>

<sup>51</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1237/mestska-logistika-v-kontextu-sump>

<sup>52</sup> Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>

- 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:
  - o 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:
  - o Parkování: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>.
  - o 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.).
- 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 cyklo dopravy, 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 cyklo dopravy, 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/sdilena-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 cyklo dopravu a zajištění dalšího zázemí pro cyklo dopravu
- 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 konfliktních míst s ostatní dopravou.
- Portál Akademie městské mobility:
  - Cyklistická doprava <https://www.akademiamobility.cz/cyklisticka-doprava> a <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
  - SUMP a cyklistická doprava (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.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 pořizování vozidel na alternativní paliva do flotil komunálních podniků provozujících vozidla svozu komunálního odpadu a obdobné činnosti při správě veřejného prostoru (např. úprava zeleně, odklizení 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.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
  - SUMP a opatření čisté mobility (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.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 třídít 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>

### **Poznámka – co je to 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 obrátu v obchodech před a po zavedení pěší zóny).
- Omezení rychlosti a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích.