



# POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ A IMPLEMENTACI PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

DRUHÉ VYDÁNÍ



**Interreg**  
CENTRAL EUROPE



**LOW-CARB**

European Union  
European Regional  
Development Fund

**O dokumentu:** Tento dokument byl vypracován v rámci projektu SUMP-UP, spolufinancovaného v rámci programu Evropské unie pro výzkum a inovace Horizont 2020 (Grantová dohoda č. 690669). Projekt SUMP-UP koordinovala Ana Draguțescu (evropský sekretariát ICLEI).

**Citace:** Rupprecht Consult (editor), Pokyny pro zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility, druhé vydání, 2019.

**Autoři:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhrer-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Části tohoto dokumentu jsou založeny na: Rupprecht Consult, Pokyny Zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility (2013) – dokument je autorským právem Evropské komise.

**Přispívající autoři:** Anthony Colclough, EUROCITIES (Kapitola 1.2); Ana Draguțescu, Elma Meskovic a Marko Horvat, ICLEI (Kapitola 1.4, Aktivita 10.2); Thomas Durlin, Cerema (Kapitola 1.5); Stefan Werland a Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (Aktivita 8.2 a 9.1); Sasank Vemuri, GIZ a MobiliseYourCity (Aktivita 8.2 a 9.1); Dirk Lauwers, Ghent University (Měření dostupnosti pomocí vlámského postupu „Mobiscore“); TRT Transporti e Territorio (Nástroje pro modelování v procesu SUMP), EIB/JASPERS (významné projekty v oblasti infrastruktury a plánování udržitelné městské mobility; strategické environmentální hodnocení (SEA) a plánování udržitelné městské mobility) Els Vandenbroeck a Evelien Bossuyt, Mobil21 (Propojení SUMP s politikami sociálního začleňování). Koordinace příkladů dobré praxe: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (Komise pro udržitelná města UBC); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Draguțescu, Marko Horvat (ICLEI); všichni autoři příkladů dobré praxe jsou uvedeny v příloze C.

**Recenzenti:** Prof. Peter Jones, profesor dopravy a udržitelného rozvoje, University College London; prof. Anthony D May OBE FREng, emeritní profesor dopravního inženýrství, Institut dopravních studií, University of Leeds; Frank Wefering, vedoucí pro oblast udržitelnosti (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

**Poděkování:** Vydání této publikace bylo možné díky cenným příspěvkům účastníků různých konzultačních workshopů (viz přílohu E) a organizací a jednotlivců zapojených do koordinační platformy SUMP. Následující odborníci poskytli rozsáhlé komentáře: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University; jakož i zástupci Evropské komise (generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, regionální a městskou politiku a pro životní prostředí), výkonné agentury pro inovace a sítě (INEA) a programu Evropské investiční banky/Jaspers.

**Korektura:** Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metz, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

**Grafický návrh:** Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation  
Freiburg, Německo | www.rebekkadold.de

**Obrázky na obálce:**  
www.istock.com

**Prohlášení:** Za názory vyjádřené v této publikaci nesou výhradní odpovědnost jmenovaní autoři a nemusí nutně odrážet názory Evropské komise. Tyto pokyny byly původně vypracovány v angličtině, za překlady do jiných jazyků odpovídají překladatelé.

**Autorská práva:** Tato publikace je chráněna autorskými právy společnosti Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Všechny obrázky a textové prvky v této publikaci, u nichž je uveden zdroj, jsou majetkem uvedených organizací nebo jednotlivců.

Autoři by rádi podpořili rozsáhlé používání těchto pokynů. Tento dokument lze používat zdarma, kopírovat a redistribuovat prostřednictvím jakéhokoli média za předpokladu, že (a) bude uveden zdroj a (b) že bude takto redistribuovaný materiál zdarma. Komerční použití tohoto dokumentu a úpravy jeho obsahu jsou povoleny pouze s výslovným souhlasem držitelů autorských práv.

Z právního hlediska se použití tohoto dokumentu řídí licencí Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Právní text licence je k dispozici na adrese: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



**Kontakt:**

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH  
Clever Str. 13-15, 50668 Kolín nad Rýnem / Německo  
www.rupprecht-consult.eu  
Tel. +49.221.6060550  
info@rupprecht-consult.eu

Předmluva .....	05
Průvodce pro čtenáře .....	06
Úvod .....	07

## ODDÍL 1 - Koncept plánů udržitelné městské mobility ..... 09

1.1 Co je plán udržitelné městské mobility? .....	09
1.2 Jaké jsou výhody plánování udržitelné městské mobility? .....	13
1.3 Jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility? .....	17
1.4 Jak funguje plánování udržitelné městské mobility v praxi? .....	20
1.5 Jak lze plánování udržitelné městské mobility podporovat na státní a regionální úrovni? .....	25

## ODDÍL 2 - Zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility ..... 30

### Fáze 1: Příprava a analýza ..... 32

<b>Výchozí bod: Rozhodnutí o přípravě SUMP</b> .....	32
<b>Krok 1: Stanovení struktury práce</b> .....	34
<b>Aktivita 1.1:</b> Posouzení kapacit a zdrojů .....	34
<b>Aktivita 1.2:</b> Vytvoření mezioborového zpracovatelského týmu .....	38
<b>Aktivita 1.3:</b> Zajištění politického a institucionálního vlastnictví .....	40
<b>Aktivita 1.4:</b> Naplánování zapojení zainteresovaných stran a občanů .....	44
<b>Krok 2: Určení rámce plánování</b> .....	51
<b>Aktivita 2.1:</b> Posouzení požadavků na plánování a definice geografického rozsahu .....	51
<b>Aktivita 2.2:</b> Propojení s ostatními procesy plánování .....	56
<b>Aktivita 2.3:</b> Dohoda o časové ose a pracovním plánu .....	61
<b>Aktivita 2.4:</b> Zvážení získání externí podpory .....	64
<b>Krok 3: Analýza stavu mobility</b> .....	67
<b>Aktivita 3.1:</b> Identifikace zdrojů informací a spolupráce s vlastníky dat .....	67
<b>Aktivita 3.2:</b> Analýza problémů a příležitostí (všechny druhy dopravy) .....	74
<b>Milník: Dokončení analýzy problémů a příležitostí</b> .....	78

### Fáze 2: Rozvoj strategie ..... 79

<b>Krok 4: Tvorba a společné hodnocení scénářů</b> .....	81
<b>Aktivita 4.1:</b> Tvorba scénářů pro potenciální budoucnost .....	81
<b>Aktivita 4.2:</b> Diskuze o scénářích s občany a zúčastněnými stranami .....	84
<b>Krok 5: Tvorba vize a strategie spolu se zainteresovanými stranami</b> .....	87
<b>Aktivita 5.1:</b> Tvorba společné vize s občany a zainteresovanými stranami .....	87
<b>Aktivita 5.2:</b> Dohoda o cílech řešících klíčové problémy a všechny druhy dopravy .....	92
<b>Krok 6: Stanovení indikátorů a cílů</b> .....	95
<b>Aktivita 6.1:</b> Identifikace indikátorů pro všechny cíle .....	95
<b>Aktivita 6.2:</b> Dohoda o měřitelných cílech .....	99
<b>Milník: Vize, strategické a specifické cíle dohodnuty</b> .....	102



**Fáze 3: Plánování opatření ..... 103**

**Krok 7: Výběr balíčků opatření spolu se zainteresovanými stranami ..... 105**

**Aktivita 7.1:** Vypracování a zhodnocení dlouhého seznamu opatření se zainteresovanými stranami ..... 105

**Aktivita 7.2:** Definice integrovaných balíčků opatření ..... 113

**Aktivita 7.3:** Plánování a vyhodnocení monitoringu opatření ..... 121

**Krok 8: Dohoda o aktivitách a odpovědnostech ..... 125**

**Aktivita 8.1:** Popis všech aktivit ..... 125

**Aktivita 8.2:** Identifikace finančních zdrojů a zhodnocení finančních kapacit ..... 129

**Aktivita 8.3:** Dohoda o prioritách, odpovědnostech a časové ose ..... 133

**Aktivita 8.4:** Zajištění široké politické a veřejné podpory ..... 136

**Krok 9: Příprava na přijetí a financování ..... 139**

**Aktivita 9.1:** Tvorba finančních plánů a dohoda o sdílení nákladů ..... 139

**Aktivita 9.2:** Dokončení a zajištění kvality dokumentu „Plán udržitelné městské mobility“ ..... 142

**Milník: Přijetí plánu udržitelné městské mobility ..... 144**

**Fáze 4: Implementace a monitoring ..... 145**

**Krok 10: Správa implementace ..... 146**

**Aktivita 10.1:** Koordinace implementace aktivit ..... 146

**Aktivita 10.2:** Obstarání výrobků a služeb ..... 149

**Krok 11: Monitoring, adaptace a komunikace ..... 153**

**Aktivita 11.1:** Monitoring pokroku a adaptace ..... 153

**Aktivita 11.2:** Informování a zapojení občanů a zainteresovaných stran ..... 156

**Krok 12: Přezkoumání a poučení se ..... 159**

**Aktivita 12.1:** Analýza úspěchů a neúspěchů ..... 159

**Aktivita 12.2:** Sdílení výsledků a získaných poznatků ..... 161

**Aktivita 12.3:** Zvážení nových výzev a řešení ..... 162

**Milník: Implementovaná opatření jsou vyhodnocena ..... 165**

## Plánování udržitelné městské mobility v Evropě

V dnešním, rychle se měnícím světě je dobré vidět *zvýšenou snahu místních samospráv a zainteresovaných stran* o to, aby byla městská mobilita čistší a udržitelnější. Snižování znečištění vzduchu a hluku způsobeného dopravou, dopravními zácpami a nehodami při současném zvýšení kvality života ve městech je nyní prioritou mnoha starostů. Více než kdy jindy potřebujeme lepší podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu, efektivní veřejnou a sdílenou dopravu, multimodální dopravní uzly a více – to vše s podporou chytrých digitálních řešení. Nejlepším způsobem, jak toho dosáhnout, je *spojit skvělé nápady a inovativní opatření s politickou podporou a zapojením lidí* v rámci komplexního plánování mobility.

Jsem proto velmi hrdý na to, že *Evropská komise v posledním desetiletí aktivně podporovala plánování udržitelné městské mobility (SUMP)*. Od představení konceptu SUMP v roce 2009 a vydání pokynů SUMP v roce 2013 Evropská komise pomohla stovkám měst napříč Evropou v zajištění vyváženého a integrovaného rozvoje udržitelných druhů dopravy. To je také doloženo působivou a hojnou akceptací plánů udržitelné městské mobility v Evropě. Důležité je, že jde o *participativní přístup* se zaměřením na potřeby lidí. Ukázalo se, že komplexní plánování udržitelné městské mobility je *účinným způsobem řešení klimatických, energetických a environmentálních problémů*, kterým města v souvislosti s dopravou čelí.

Vím, že evropského konceptu SUMP si velmi cení mnoho lidí a zainteresovaných stran, a chci, aby tento koncept byl *využíván a byl užitečný v co největší míře*. V roce 2018 proto Komise zahájila proces *aktualizace pokynů pro SUMP*, aby tak lépe odrážel nejnovější trendy v oblasti mobility, technologií a společnosti, které ovlivňují měnící se prostředí mobility. Na konceptu SUMP se za poslední rok a půl podílelo mnoho zapálených lidí. Revidované vydání pokynů je *skutečně působivým výsledkem tohoto procesu*, který osobně plně podporuji!

Důrazně *vybízím všechny samosprávy*, aby tento užitečný plánovací nástroj využívaly co nejvíce. Každé město, bez ohledu na velikost, může (a mělo by) vyvinout vysoce kvalitní plán udržitelné městské mobility, který pomůže bojovat proti hlavním výzvám v oblasti městské mobility, a přispět ke zlepšení kvality života občanů města.

Henrik Hololei  
Generální ředitel DG MOVE (Evropská komise)



obrázek © Evropská komise

## Průvodce pro čtenáře

Toto druhé vydání evropských pokynů pro zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility (SUMP)<sup>1</sup> představuje významný milník v zavádění nové kultury plánování v Evropě. Cílem této komplexní revize široce využívaného prvního vydání z roku 2013 je integrace dynamických vývoje v mnoha oblastech městské mobility a některých bohatých poznatků získaných v rámci implementace plánování udržitelné městské mobility.

**Oddíl 1** představuje koncept SUMP čtenářům, kteří nemusí být profesionálními dopravními plánovači, ale chtějí porozumět principům a základním prvkům (viz kapitolu 1.1 - Co je plán udržitelné městské mobility?). Čtenáře s rozhodovací pravomocí mohou zajímat zejména důkazy o tom, proč je plánování městské mobility pro města jejich obyvatele přínosné a jaké dlouhodobé dopady byly zaznamenány v různých evropských městech (viz kapitolu 1.2 - Jaké jsou výhody plánování udržitelné městské mobility?).

Během přípravy těchto pokynů bylo vynaloženo veškeré úsilí k vytvoření pokynů přizpůsobených praktickým potřebám dopravních plánovačů a politických činitelů v celé Evropě (viz kapitolu 1.3 - Jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility?). Jedná se však o idealizovaný koncept pro oblast politiky, v níž se střetává mnoho požadavků a zájmů. Pro dosažení pokroku směrem k udržitelnějším městům a městským oblastem je proto nezbytná flexibilita při přizpůsobování těchto pokynů konkrétním podmínkám různých měst. Toto je podrobněji rozebráno v kapitole 1.4 - Jak funguje plánování udržitelné městské mobility v praxi?

Města představují vládní úroveň správy, jenž je lidem nejbližší, a proto závisí plánování a zajištění mobility ve většině evropských zemí na městech. Národní orgány a kraje však hrají důležitou roli při vytváření rámců, které poskytují městům právní kompetence, usnadňují spolupráci a poskytují finanční podporu. Kapitola 1.5 shrnuje, jak mohou státní a krajské orgány podporovat rozvoj SUMP.

**Oddíl 2** se zabývá podrobným popisem procesu SUMP krok za krokem. Přestože je oddíl určen primárně pro odborníky v oblasti plánování a aktivní účastníky procesu plánování, je napsán tak, aby byl srozumitelný také pro ostatní. Tento oddíl se zabývá strukturou nového cyklu plánování udržitelné městské mobility: čtyři fáze, každá

o třech krocích, a celkem 32 aktivit. Každá fáze a krok jsou zde krátce představeny. Pro všechny aktivity jsou čtenářům předložena zdůvodnění, cíle, podrobné popisy úloh, informace o načasování a koordinaci s ostatními úlohami, kontrolní seznam, příklady dobré praxe a užitečné nástroje. Přestože lze dokument přečíst od začátku do konce, většina čtenářů využije především oddíl 2 jako vodítko v průběhu procesu plánování, přičemž jednotlivé kapitoly tohoto oddílu mohou sloužit jako inspirace při realizaci nového kroku plánování.

Pokyny jsou doplněny několika **přílohami**. Příloha A nabízí glosář důležitých pojmů pro usnadnění společného porozumění napříč různými jazyky a kulturami plánování. Příloha B popisuje plánovací kontrolní seznam pro proces SUMP. Příloha C obsahuje podrobnější popisy všech příkladů dobré praxe. Příloha D odkazuje na kompendium doplňujících pokynů a briefingů, které jsou rovněž založeny na konceptu SUMP, ale podrobněji rozebírají určité aspekty plánování, poskytují návody pro konkrétní kontexty nebo se zaměřují na důležitá politická odvětví. V příloze E je uveden seznam odborníků, s nimiž probíhaly konzultace v průběhu zpracování tohoto druhého vydání pokynů SUMP.

<sup>1</sup> V tomto dokumentu pojem „Plánování udržitelné městské mobility“ znamená proces plánování, zatímco „Plán udržitelné městské mobility“ (neboli SUMP) je nezbytným (avšak nikoli jediným) výsledkem procesu plánování. Zkratka „SUMP“ se používá pro samotný plán, pro rozlišení se používají pojmy jako „koncept SUMP“ nebo „proces SUMP“. Používají se obě výslovnosti: „sump“ (/sʌmp/) a „S.U.M.P.“



obrázek © funky-data na istock.com

## Úvod

Když byla na konci roku 2013 vydána první verze těchto pokynů pro plánování udržitelné městské mobility,<sup>2</sup> 1 168 odborníků v oblasti plánování a další odborníci z celé Evropy přispěli ke komplexní konzultaci při definování této nové koncepce plánování.<sup>3</sup> Evropská komise souběžně systematicky rozvíjela svou politiku městské mobility a vydala svůj balíček městské mobility<sup>4</sup>, který obsahoval definici pojmu „plány udržitelné městské mobility“ (viz kapitolu 1.1 níže).

### Čeho bylo dosaženo od prvního vydání pokynů SUMP?

SUMPy vytvořila v Evropě a po celém světě řada měst, přičemž četné projekty a programy financované Evropskou unií přispěly cennými poznatky, které městům pomohly vyvinout tuto novou generaci plánů mobility.

Okolo plánování udržitelné městské mobility se vytvořila celá komunita. O řadu pokynů k dobré praxi se postarali odborníci; řada (většinou) bezplatných nástrojů a know-how je k dispozici na platformě Eltis ([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu)); byla zřízena koordinační platforma pro důležité zúčastněné strany a projekty; od roku 2014 se každoročně pořádají velmi úspěšné SUMP konference. Mít aktuální plán udržitelné městské mobility je stále více vnímáno jako povinnost pro města budoucnosti a jako požadavek pro

přilákání investic do městské dopravy (např. v rámci strukturálních a investičních fondů EU).

Koncept plánů udržitelné městské mobility je evropským úspěchem, k němuž přispělo mnoho zúčastněných stran a ze kterého těží mnoho měst (a občanů). Úspěch projektu je založen na silné koordinaci a podpoře evropských politik, praktických pokynech se základem v systematických konzultacích s odborníky a na aktivní praktické komunitě.

<sup>2</sup> Rupperecht Consult, Pokyny, Zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>3</sup> Počátky SUMP sahají k Tematické strategii pro městské prostředí (viz KOM (2005) 718), která navrhla přípravu pokynů pro plány udržitelné městské dopravy; viz také první dokument s pokyny k projektu PILOT (2007), [www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupperecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/Pilot_EN_WEB.pdf).

<sup>4</sup> COM(2013) 91.





obrázek © Rupprecht Consult

### Proč byla aktualizace pokynů SUMP nutná?

Během několika posledních let jsme zaznamenali významné pokroky v mnoha oblastech městské mobility. Díky novým technologiím budou moci po našich silnicích brzy jezdit elektrická vozidla bez řidiče, nové obchodní modely nabízejí „mobilitu jako službu“ a zároveň změna postojů cestujících vede ke zvýšení sdílené mobility a cyklistiky. Těchto několik příkladů naznačuje, že na různých úrovních systému mobility dochází k důležitým změnám, které si vyžádaly přehodnocení a aktualizaci původních pokynů SUMP. Kromě toho bylo v oblasti implementace SUMP shromážděno velké množství poznatků, které bylo třeba nabídnout jako inspiraci pro odborníky z celé Evropy. Dále se pak několik projektů a iniciativ chystalo vyvinout dodatečné pokyny ke konkrétním oblastem plánování; tyto pokyny bylo nutné začlenit a vytvořit tak strukturovaný základ znalostí.

V roce 2018 byl proto zahájen proces aktualizace pokynů SUMP. Ten zahrnoval tvorbu tohoto druhého vydání pokynů SUMP, jakož i vývoj řady doplňujících průvodců a briefingů o specifických aspektech konceptu SUMP. Tyto dokumenty podrobněji rozebírají určité aspekty plánování (např. institucionální spolupráce), aplikují plánování udržitelné městské mobility na konkrétní kontexty (např. metropolitní regiony) nebo nabízejí pokyny pro konkrétní politické oblasti (jako je automatizace nebo bezpečnost na silnicích).

### Jak byla tato aktualizace organizována?

Toto druhé vydání pokynů SUMP je výsledkem intenzivního jednoletého procesu se zapojení zúčastněných stran. Druhé vydání bylo vytvořeno a ověřeno v úzké spolupráci s komunitou SUMP. Počínaje rozsáhlým průzkumem a specializovaným seminářem na konferenci SUMP 2018 bylo uspořádáno několik workshopů s odborníky a dalšími odborníky z celé Evropy. Úzkým zapojením několika hlavních městských sítí do aktualizace byla věnována zvláštní pozornost zahrnutí zpětné vazby ze všech typů měst a regionů.<sup>5</sup> Celkem k aktualizaci přispělo více než 300 dopravních a městských plánovačů, odborníků, tvůrců politik a výzkumných pracovníků. Příloha E obsahuje seznam odborníků konzultantů.

Aktualizace pokynů byla navíc inspirována důkladným přezkumem stávající literatury, včetně národních metodik SUMP pro plánování z několika zemí se silnou tradicí ve strategickém plánování mobility.<sup>6</sup> Díky prvnímu vydání pokynů jakožto solidnímu základu, přezkumu literatury, podrobným recenzím pokročilého návrhu<sup>7</sup>, dvěma vyhrazeným hodnoticím seminářům a průzkumu na konferenci SUMP 2019 bylo zajištěno, že dokument představuje osvědčené pokyny pro plánování vysoké kvality.

<sup>5</sup> Workshopy byly organizovány společností Rupprecht Consult a dalšími partnery městské sítě SUMP-UP (ICLEI, EURO CITIES, Polis, Unie pobaltských měst), Mezinárodní asociací veřejné dopravy (UITP) a partnery v projektech souvisejících se SUMP (PROSPERITA, SUITS, NÍZKARB).

<sup>6</sup> Pokyny pro dopravní plány ve Velké Británii, francouzské plány de Déplacements Urbains, německé Verkehrsentwicklungspläne, švédské plány TRAST a italské metodiky Piano Urbano della Mobilità.

<sup>7</sup> Formální recenze poskytli Prof. Peter Jones, profesor dopravy a udržitelného rozvoje, University College London (UK); prof. Anthony D May OBE FREng, emeritní profesor dopravního inženýrství, Institut dopravních studií, University of Leeds (Velká Británie); Frank Wefering, vedoucí pro oblast udržitelnosti (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (USA). V průběhu procesu přípravy navíc důležité poznatky poskytli zástupci evropských organizací: Evropská komise (generální ředitelství pro mobilitu a dopravu; regionální a městská politika), Evropská investiční banka / program Jaspers. Komentáře dále poskytly organizace a jednotlivci zapojení do koordinační platformy SUMP. Zvláštní poděkování si zaslouží také Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University, kteří poskytli rozsáhlé komentáře k návrhovým verzím tohoto dokumentu.

# ODDÍL 1: Koncept plánů udržitelné městské mobility

Tento oddíl je úvodem do plánů udržitelné městské mobility. Je určen všem čtenářům se zájmem o městskou mobilitu, včetně osob s rozhodovací pravomocí a dalších zúčastněných stran v oblasti mobility, kteří nejsou odborníky v oblasti plánování.

## 1.1 Co je plán udržitelné městské mobility?

*městech a jejich okolí pro lepší kvalitu života. Vychází ze stávajících plánovacích postupů a náležitě zohledňuje zásady integrace, účasti a hodnocení.“*

### Politický kontext

Plánování udržitelné městské mobility je evropským konceptem pro plánování městské dopravy. Politika, která usnadnila vytvoření tohoto konceptu, byla evropskými politickými činiteli systematicky rozvíjena od roku 2005.<sup>8</sup> Nejvýznamnějším milníkem bylo vydání balíčku městské mobility na konci roku 2013<sup>9</sup>, v němž Evropská komise definovala v příloze koncept plánů udržitelné městské mobility. Současně byla vydána první verze pokynů.<sup>10</sup> Balíček městské mobility podporuje „postupnou změnu v přístupu k městské mobilitě... s cílem zajistit, aby se evropské městské oblasti rozvíjely udržitelnějším způsobem a aby byly splněny cíle EU pro konkurenceschopný evropský dopravní systém, který účinně využívá zdroje“.<sup>11</sup> Balíček nastiňuje hlavní zásady procesu plánování a témata, která je třeba v rámci plánů udržitelné městské mobility řešit. V pokynech jsou obsaženy konkrétní kroky, které je třeba dodržovat, praktické pokyny a osvědčené postupy. Od zveřejnění balíčku městské mobility je koncept plánů udržitelné městské mobility široce využíván v celé Evropě i na mezinárodní úrovni. Přestože se tento koncept osvědčil a je stále platný, pokyny bylo nutné s postupem času aktualizovat. Proto je tato nová verze pokynů SUMP stále založena na původním konceptu (popsaném v následující kapitole), ale doporučení pro přípravu SUMP byla podstatně aktualizována.

### Definice

Následující definice plánu udržitelné městské mobility byla v Evropě i na mezinárodní úrovni široce akceptována:

*„Plán udržitelné městské mobility je strategický plán navržený k uspokojení potřeb lidí a podniků v oblasti mobility ve*

Plán udržitelné městské mobility je založen na následujících zásadách, které jsou podrobněji popsány níže:

- 1 **Plán udržitelné mobility v EU „Funkční městská oblast“**
- 2 **Spolupráce napříč institucionálními hranicemi**
- 3 **Zapojení občanů a zainteresovaných stran**
- 4 **Posouzení současného a budoucího stavu**
- 5 **Definice dlouhodobé vize a jasného plánu implementace**
- 6 **Rozvoj všech druhů dopravy integrovaným způsobem**
- 7 **Zajištění monitoringu a vyhodnocení**
- 8 **Zajištění kvality**

<sup>8</sup> V návaznosti na tematickou strategii pro městské prostředí (2005) a na Zelenou knihu o městské mobilitě (2007) navrhl Akční plán pro městskou mobilitu (2009) „dvacet opatření na povzbuzení a pomoc místním, regionálním a státním orgánům při dosahování jejich cílů v oblasti udržitelné městské mobility“; prvním krokem bylo „Urychlení zavádění plánů udržitelné městské mobility“. Bílá kniha o dopravě formulovala konkrétní cíle pro městskou dopravu pro přispění ke strategickým cílům globální a evropské politiky.

<sup>9</sup> COM(2013) 913.

<sup>10</sup> Rupprecht Consult, Pokyny. Vypracování a implementace plánu udržitelné městské mobility (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>11</sup> COM(2013) 913, str. 2.

Plánování udržitelné městské mobility je strategický a integrovaný přístup k efektivnímu řešení komplexnosti městské dopravy. Hlavním cílem takového plánování je zlepšit dostupnost dopravy a kvalitu života dosažením posunu směrem k udržitelné mobilitě. SUMP obhájí rozhodnutí založená na faktech, která se řídí dlouhodobou vizí udržitelné mobility. Předpokladem je důkladné posouzení aktuální situace a budoucích trendů, široce podporovaná společná vize se strategickými cíli a integrovaný soubor regulačních, propagačních, finančních, technických a infrastrukturních opatření k dosažení cílů, jejichž implementace by měla být doprovázena systematickým monitoringem a vyhodnocením.

Na rozdíl od tradičních plánovacích přístupů klade SUMP zvláštní důraz na zapojení občanů a zúčastněných stran, koordinaci politik mezi odvětvími (zejména doprava, územní plánování, životní prostředí, economic-

ký rozvoj, sociální politika, zdraví, bezpečnost a energie) a širokou spoluprací napříč různými vládními úrovněmi a se soukromými subjekty. Koncept rovněž zdůrazňuje potřebu integrovaně pokrýt všechny aspekty mobility (lidí i výrobků), druhů dopravy a služeb a naplánovat celou „funkční městskou oblast“, na rozdíl od jediné obce či města.

### Jaký je rozdíl mezi tradičním dopravním plánováním a plánováním udržitelné městské mobility?

V posledních letech se plánování dopravy na akademické i praktické úrovni výrazně změnilo. Hlavní rozdíly mezi tradičními přístupy a plánováním udržitelné městské mobility jsou shrnuty v tomto přehledu:

**Obrázek 1:** Rozdíly mezi tradičním plánováním dopravy a plánováním udržitelné městské mobility

Tradiční plánování dopravy		Plánování udržitelné městské mobility
Zaměření na dopravu a provoz	→	Zaměření na <b>lidi</b>
Primární cíle: Kapacita a rychlost dopravního proudu	→	Primární cíle: <b>Dostupnost a kvalita života</b> , včetně sociální spravedlnosti, kvality zdraví a životního prostředí a ekonomické proveditelnosti
Zaměření na jednotlivé druhy dopravy	→	<b>Integrovaný rozvoj všech druhů dopravy</b> a posun směrem k udržitelné mobilitě
Infrastruktura jako hlavní téma	→	<b>Kombinace</b> infrastruktury, trhu, předpisů, informací a propagace
Dokument pro sektorové plánování	→	Plánovací dokument v <b>souladu s příbuznými politickými oblastmi</b>
Krátkodobý a střednědobý plán realizace	→	Krátkodobý a střednědobý plán realizace začleněný do <b>dlouhodobé vize a strategie</b>
Pokrytí administrativní oblasti	→	Pokrytí <b>funkční městské oblasti</b> na základě toků dojížděky za prací
Doména dopravních inženýrů	→	<b>Mezioborové</b> plánovací týmy
Plánování odborníky	→	Plánování se <b>zapojením zainteresovaných stran a občanů</b> pomocí transparentního a participativního přístupu
Omezené posouzení dopadů	→	Systematické <b>vyhodnocení</b> dopadů za účelem snadnějšího <b>poučení se</b> a zdokonalování

## Osm principů

Koncept plánování udržitelné městské mobility, jak je definován v balíčku městské mobility, je založen na osmi obecně uznávaných hlavních zásadách.<sup>12</sup>



### 1 Plán udržitelnosti mobility ve „funkční městské oblasti“

Města jsou s okolím spojena každodenními toky lidí a zboží, což znamená, že musí být geografický rozsah SUMP založen na této „funkční městské oblasti“. V závislosti na místním kontextu se může jednat o město a jeho okolní příměstskou oblast, celý polycentrický region nebo jiné seskupení obcí. Plánování na základě skutečných toků lidí a výrobků je důležitým kritériem k tomu, aby byl plán relevantní a komplexní, a to i když se mohou hranice města zakládat na odlišné logice.

Na definici funkční městské oblasti se dohodla organizace OECD, Statistický úřad Evropské komise (Eurostat) a její generální ředitelství pro regionální a městskou politiku. Definice zakládá na „hustotě obyvatelstva pro identifikaci městských center a na dojíždění do práce pro identifikaci zázemí, jejichž trh práce je s centry vysoce spojen“.<sup>13</sup>

SUMP musí sledovat obecný cíl zlepšování dostupnosti a zajištění vysoce kvalitní a udržitelné mobility pro celou funkční městskou oblast. Udržitelný dopravní systém:

- Je dobře dostupný a splňuje základní potřeby v oblasti mobility všech uživatelů;
- Vyvažuje a reaguje na různé požadavky na mobilitu a dopravní služby obyvatel, podniků a průmyslu;
- Vede k vyváženému rozvoji a lepší integraci různých druhů dopravy;
- Splňuje požadavky na udržitelnost, vyvažuje potřebu ekonomické proveditelnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí;
- Optimalizuje efektivitu a hospodárnost;
- Účinně využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby;
- Zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zdraví veřejnosti;

- Zvyšuje bezpečnost silničního provozu;
- Snižuje znečištění ovzduší a hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie;
- Přispívá k lepší celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku.

Tato základní kritéria SUMP jsou dále rozdělena a během procesu plánování prioritizována



### 2 Spolupráce napříč institucionálními hranicemi

Zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility je nutné stavět na vysoké úrovni spolupráce, koordinace a na konzultacích na různých vládních úrovních a mezi institucemi (a jejich útvary) v oblasti plánování.

Plánování udržitelné městské mobility by se mělo zakládat na:

- Spolupráci při zajišťování souladu SUMP s politikami a plány v odvětvích souvisejících s dopravou (např. územní plánování, sociální služby, zdravotnictví, energetika, vzdělávání, vymáhání práva a kontrola).
- Úzké spolupráci s příslušnými orgány na ostatních vládních úrovních (např. městská část, město, aglomerace, region a stát).
- Koordinaci s veřejnými a soukromými poskytovateli dopravních služeb.

<sup>12</sup> Tento oddíl vychází především z přílohy 1 balíčku městské mobility (KOM [2013] 913).

<sup>13</sup> OECD, definice funkčních městských oblastí (FUA) pro metropolitní databázi OECD, 2013, str. 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).





obrázek © Město Brémy



**3 Zapojení občanů a zúčastněných stran**

Plán udržitelné městské mobility se zaměřuje na uspokojení potřeb mobility lidí ve funkční městské oblasti, a to obyvatel i návštěvníků města, jakož i tamních institucí a firem. Vychází z transparentního a participativního přístupu a aktivně zapojuje občany a další zúčastněné strany do zpracování a implementace plánu. Participativní pláno-vání je předpokladem toho, aby lidé převzali odpovědnost za plán udržitelné městské mobility a politiky, které takový plán podporuje. Brzké a aktivní zapojení zvyšuje pravděpodobnost přijetí a podpory ze strany veřejnosti, čímž se minimalizují politická rizika a usnadňuje realizace.



**4 Posouzení současného a budoucího stavu**

Plán udržitelné městské mobility staví na důkladném posouzení současného a budoucího stavu dopravního systému ve funkční městské oblasti. Poskytuje komplexní přehled o stávající situaci a stanovuje základní směr, na jehož základě lze měřit pokrok. Za tímto účelem proces plánování udržitelné městské mobility identifikuje ambiciózní, ale realistické cíle, které jsou v souladu se schválenou vizí, a poté pro každou z nich definuje indikátory výkonnosti. Ty jsou poté použity ke zhodnocení současných a budoucích podmínek. Analýza stavu zahrnuje také přezkum současných kapacit a zdrojů a institucionálních struktur pro plánování a implementaci.



**5 Definice dlouhodobé vize a jasného plánu implementace**

Plán udržitelné městské mobility je založen na dlouhodobé vizi rozvoje dopravy a mobility pro celou funkční městskou oblast a zahrnuje všechny druhy a formy dopravy: veřejné i soukromé; osobní a nákladní; motorizované a nemotorizované; v pohybu a v klidu. Zahrnuje také infrastrukturu a služby. SUMP obsahuje plán krátkodobé realizace cílů prostřednictvím balíčků opatření. Zahrnuje harmonogram implementace a rozpočet, jakož i jasné rozdělení zodpovědností a přehled požadovaných zdrojů.



**6 Rozvoj všech druhů dopravy integrovaným způsobem**

Plán udržitelné městské mobility podporuje vyvážený a integrovaný rozvoj všech příslušných druhů dopravy a upřednostňuje řešení udržitelné mobility. SUMP předkládá integrovaný soubor opatření ke zlepšení kvality, bezpečnosti, dostupnosti a nákladové efektivity celého systému mobility. SUMP zahrnuje infrastrukturu, technická, regulační, propagační a finanční opatření. Plán udržitelné městské mobility se zaměřuje na všechny formy kolektivní mobility (tradiční veřejná doprava a nové služby založené na sdílení, včetně nových obchodních modelů); aktivní mobilita (chůze a jízda na kole); intermodalita a tzv. mobilita ode dveří ke dveřím; bezpečnost na silnicích; doprava v pohybu i v klidu; nákladní doprava a zajištění služeb; logistika; řízení mobility; inteligentní dopravní systémy (ITS).



obrázek © funky-data na istock.com



**7 Zajištění monitoringu a vyhodnocení**

Implementaci plánu udržitelné městské mobility je nutné pečlivě sledovat. Pokrok směrem k cílům plánu a plnění cílů je pravidelně hodnocen na základě zvolených indikátorů plnění. V zájmu zajištění včasného přístupu k příslušným údajům a statistikám je třeba přijmout vhodná opatření. Průběžný monitoring a hodnocení implementace opatření může navrhnout revizi cílů a v případě potřeby nápravná opatření. Zpráva z monitoringu, která je sdílena a komunikována s občany a zúčastněnými stranami, informuje o pokroku v tvorbě a realizaci plánu udržitelné městské mobility.



**8 Zajištění kvality**

Plán udržitelné městské mobility je klíčovým dokumentem pro rozvoj městské oblasti. Je třeba vyvinout mechanismy, které zajistí všeobecnou profesionální kvalitu plánu SUMP a potvrdí jeho soulad s požadavky konceptu plánování udržitelné městské mobility (tzn. s požadavky tohoto dokumentu). Zajištění kvality údajů a řízení rizik během implementace vyžaduje zvláštní pozornost. Tyto úkoly lze delegovat na externí posuzovatele kvality nebo jinou vládní instituci (např. na regionální nebo celostátní úrovni), přičemž lze celý proces usnadnit použitím nástrojů, jako je nástroj pro sebehodnocení SUMP.

## 1.2 Jaké jsou přínosy plánování udržitelné městské mobility?

Proč je plánování udržitelného městského rozvoje pro město přínosné? Jaké úspěchy slavila města, která plány udržitelné městské mobility zavedla? Čtěte dále pro stručný výběr některých z možných přínosů zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility.

### Pracujeme společně pro lepší zdraví

Znečištění ovzduší přispívá k více než 400 000 předčasným úmrtím v EU ročně<sup>14</sup>, kvůli čemuž jsou sociální a ekonomické výhody čistšího vzduchu očividné. Kromě toho je všeobecně uznávána potřeba snížit emise při řešení klimatické krize, a silniční doprava je druhým největším zdrojem emisí CO<sub>2</sub> v EU.<sup>15</sup> Přes to všechno mnoho evropských měst nesplňuje evropské standardy pro kvalitu ovzduší.

Hlavní město Španělska Madrid zaznamenalo 15% snížení znečištění oxidem dusičitým za pouhé tři měsíce poté, co v listopadu roku 2018 zřídilo nížkoemisní zóny.<sup>16</sup> Poslední SUMP pro město Toulouse (francouzský PDU) je cílem města snížit počet osob vystavených zvýšené koncentraci emisí NO<sub>x</sub> z 8 000-18 000 (2013) na méně než 300 do roku 2030.<sup>17</sup> Takového snížení se dosahuje neefektivněji díky souhlasu mnoha vládních resortů a různých úrovní vlády – tedy díky něčemu, co společné plánování umožňuje.



obrázek © deberarr na istock.com

<sup>14</sup> Evropská agentura pro životní prostředí, 2018. Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva 2018, [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup> Evropská agentura pro životní prostředí, 2019. Emise hlavních znečišťujících látek v Evropě. Obr. 2: Emise hlavních znečišťujících látek v ovzduší podle sektorových skupin v EHP-33, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4).

<sup>16</sup> Sergio Fernández Balaguer, Městská dopravní společnost v Madridu, rozhovor autorů, 4. března 2019.

<sup>17</sup> Le projet Mobilités 2020/2025/2033 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.



### Přínosy v oblasti zdraví a bezpečnosti

Podpora aktivních druhů dopravy má také přínos pro veřejné zdraví a bezpečnost silničního provozu. Britská studie zjistila, že riziko rakoviny bylo o 45 % nižší u lidí, kteří do práce pravidelně jezdili na kole. Díky investicím do veřejné infrastruktury se městu Tartu, druhému největšímu městu Estonska, podařilo zdvojnásobit modální podíl cyklistiky ze 4 % na 8 % za pouhých pět let.<sup>18</sup> Plánování udržitelné městské mobility se zaměřuje na soudržnost politik a zároveň se zaměřuje na propojení dopravy a zdraví. Přestože důvodů pro to, aby města měla dobrou politiku v oblasti veřejného zdraví, je spousta, jistě není náhodou, že osm z deseti nejzdravějších měst má plán udržitelné městské mobility.<sup>19</sup>

V roce 2017 bylo na městských silnicích v EU zabito 9 600 lidí, což představuje 38 % z celkového počtu 25 047 úmrtí na silnicích. 70 % lidí zabitých na městských silnicích byli zranitelní účastníci silničního provozu - 39 % chodců, 12 % cyklistů a 19 % řidičů jednostopých vozidel.<sup>20</sup> Opatření udržitelné mobility mohou účinně přispět k řešení problémů bezpečnosti silničního provozu ve městě a pomáhají k dosažení cíle EU snížit počet úmrtí a vážných úrazů na silnicích o 50 % do roku 2030.<sup>21</sup> V rámci snahy zajistit změnu v oblasti městské mobility by měla být bezpečnost silničního provozu jednou z priorit. Skutečná a vnímaná bezpečnost má zásadní vliv na volbu druhu dopravy, zejména u nejudržitelnějších způsobů cestování: chůze, jízda na kole a přístup k veřejné dopravě. Je důležité si uvědomit, že udržitelné silnice jsou také bezpečnější silnice. Integrovaná opatření, například zlepšená cyklistická infrastruktura, širší chodníky a vynucené omezení rychlosti, zvyšují bezpečnost silničního provozu ve městě. Od roku 2005, kdy Varšava začala vyvíjet vlastní SUMP, došlo k poklesu dopravních nehod o 21 % a počet úmrtí na silnicích o klesl o 60 %.<sup>22</sup>

### Snadnější dojíždění s menším počtem aut

Pokud je infrastruktura pro cestování a dopravu dobře promyšlená - a zejména pokud jsou dobře koordinována oddělení mobility a územního plánování, existuje menší konkurence mezi různými druhy dopravy pro veřejný prostor. SUMPy pomáhají vytvářet komplementaritu, která vyhovuje individuálním potřebám lidí v oblasti mobility. Opatření zavedená v rámci milánského SUMP z roku 2016 přispěla ke snížení počtu obyvatel, kteří používají automobily, na 50 %, což je výrazně pod italským průměrem. Město je na dobré cestě k dosažení svých cílů.<sup>23</sup> SUMP pomáhá zvrátit negativní trendy v mobilitě. Díky podpoře SUMP ve Francii v 90. letech

minulého století zaznamenalo téměř každé velké francouzské město zvrát v trendu zvyšujícího se používání automobilů. Nárůst až o 22 % ve dvou předchozích desetiletích byl zastaven a nahrazen poklesem až o 8 %.<sup>24</sup> V Szegedu, třetím největším městě Maďarska, pomohl SUMP zastavit prudký pokles využívání veřejné dopravy.<sup>25</sup>

### Zajištění veřejné podpory

Takových výsledků lze dosáhnout jen s aktivním zapojením místních občanů, které je pro plánování udržitelné městské mobility zásadní. Prostřednictvím vlastního SUMP, který zohlednil poznatky od 755 občanů, zavedlo město Milán zónu s nízkými emisemi, která omezuje používání automobilů v přibližně 70 % města. Intenzivní veřejná debata za účasti zúčastněných stran a občanů pomohla minimalizovat opozici.<sup>26</sup>

Budapešť shromáždila v podobném procesu více než 1 000 veřejných připomínek, z nichž většina uvedla, že lidé chtějí opatření šetrnější k životnímu prostředí; tento veřejný souhlas vedl ke vzniku politického podpory.<sup>27</sup> Kromě toho, že tento proces pomohl přesvědčit občany, zjistilo město také, že taková spolupráce v rámci plánování SUMP, interní i veřejná, může přinést užitečné poznatky a nové nápady.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotathome, 2019. Nejzdravější města světa. Která města jsou pro zdravé bydlení nejlepší?, [www.spotathome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotathome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> ETSC PIN Report (2019) Bezpečnější silnice, bezpečnější města: jak zvýšit bezpečnost městských silnic v EU.

<sup>21</sup> Evropská komise (2019) Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu 2021–2030 Další kroky k „Vizi nula“.

<sup>22</sup> Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, [https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1\\_1528982930.pdf](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf).

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, rozhovor autorů, 8. března 2019.

<sup>24</sup> CERTU, 2013. 30 let plánů udržitelné městské mobility (PDU) ve Francii, [www.cerema.fr/system/attachments/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/attachments/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, místostarosta města Szeged, rozhovor autorů, 11. března 2019.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, rozhovor autorů, 8. března 2019.

<sup>27</sup> Plán mobility v Budapešti 2014–2030, svazek 1 Cíle a opatření, str. 12–15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, BKK Centrum pro dopravu v Budapešti, rozhovor autorů, 5. dubna 2019.

Občané jsou připraveni na změny zavedené komunálními politiky. V Nantes ve Francii si 50 % lidí dotazovaných při cestování autobusem vybralo veřejnou dopravní, přestože měli doma auto.<sup>29</sup> Konzultováním a spoluprací s veřejností na opatřeních týkajících se udržitelné městské mobility zvýšil Stockholm během pěti let veřejnou podporu poplatků za vjezd do centra z 33 % na 67 %.<sup>30</sup> Pokud nic jiného, zapojení občanů a zúčastněných stran je nástrojem, pomocí něhož mohou komunální politici přesvědčit občany a další zúčastněné strany o ambiciózních opatřeních, pochopit, co by mohlo být přijatelné, a snížit politická rizika spojená s nepřijetím opatření.

### Dobré podmínky pro život, dvojitá výhra pro lidi a podnikání

Udržitelné způsoby dopravy mohou být často také příhodnější než cestování soukromými auty. Síť sdílené mobility zřízená v rámci milánského plánu udržitelné městské mobility zahrnuje elektromobily, skútry a jízdní kola a svou atraktivitu prokázala přilákáním téměř půl milionu předplatitelů.<sup>31</sup>

Zvýšení bezpečnosti ulic pro všechny bez ohledu na způsob cestování zvyšuje dostupnost měst a přispívá k vyšší kvalitě života. Přestože je zapojeno mnoho faktorů, není náhodou, že sedm z deseti měst s nejvyšší životní úrovní v EU jsou města s plány udržitelné městské mobility.<sup>32</sup> Snížení míry používání automobilů činí ulice atraktivnějšími a mění je z pouhých průjezdů na místa představující městský život a společenskou soudržnost.

Posílení smyslu pro místo prostřednictvím různých způsobů mobility zlepšuje image města, pomáhá místním obchodům a podporuje cestovní ruch, místní regeneraci a mezinárodní investice. V Kodani vedla přeměna jedné ulice v pěší zónu ke 30 % nárůstu tržeb za jediný rok.<sup>33</sup> Podobně po dočasném uzavření hlavního dopravního tahu v Madridu pro auta v období vánočních svátků 2018 došlo v porovnání s rokem 2017 k nárůstu maloobchodních tržeb o 9,5 %.<sup>34</sup> Přestože taková opatření mohou krátkodobě dočasně snížit obrát a vzbudit opozici, trvá zhruba rok, než se zisky projeví.

Pokud mají zaměstnanci více možností v oblasti mobility, mají podniky také prospěch z většího počtu kandidátů a méně času ztraceného při dojíždění. U vysoce kvalifikovaných lidí je větší pravděpodobnost, že si budou hledat práci v atraktivních městech. Naopak u skupin lidí se sníženou pohyblivostí nebo nižším příjmem se úspěch hledání práce zvyšuje s odstraněním bariér při dojíždění. To znamená, že zlepšená mobilita vede k větší sociální

spravedlnosti tím, že zvyšuje standardy pro všechny namísto toho, aby prospívala jedné skupině lidí na úkor druhé. Analýza nákladů a přínosů, kterou provedlo město Arad v Rumunsku při rozhodování o opatřeních v rámci vlastního SUMP, ukázala, že za každý investovaný 1 milion eur se vrátí 2,2 milionu eur.<sup>35</sup> Stockholm vypočítal svůj roční socio-ekonomický přebytek v důsledku opatření v oblasti mobility na 60 milionů eur.<sup>36</sup>



obrázek © olaser na istock.com

<sup>29</sup> CERTU, 2013. 30 let plánů udržitelné městské mobility (PDU) ve Francii, [www.cerema.fr/system/attachments/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/attachments/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Centrum dopravních studií, 2017. Švédské poplatky za vjezd: Deset let, str. 21, [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, rozhovor autorů, 8. března 2019.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 [www.eiu.com/public/thankyou\\_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018](http://www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018).

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012. Maloobchodní prostor: Architektura, maloobchod a teritorializace veřejného prostoru, Ashgate: Farnham a Burlington, VT, str. 44.

<sup>34</sup> Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 mil. Transacciones comerciales comerciales a aentoento del gasto en Navidad tras in implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, pp 288–289.

<sup>36</sup> Eliasson, J., 2014. Poplatky za vjezd ve Stockholmu: přehled. Centre for Transport Studies Stockholm, p. 34, [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf).





obrázek © BKK Centrum pro dopravu v Budapešti

Budapešť uvedla tvorbu svého plánu udržitelné městské mobility jako klíč k harmonizovanějšímu myšlení mezi různými zúčastněnými stranami, od obecních úřadů a státních subjektů až po dopravní společnosti.<sup>39</sup> Tato koordinace zajišťuje vzájemnou podporu a návaznost, kterou tato opatření vyžadují. Dopravní předpisy jsou kničemu, pokud je policie nevyvucuje. Pro-sazování pěších zón je úspěšné pouze tehdy, je-li začleněno do širší strategie městské mobility. Antverpy zašly tak daleko, že vyvinou společný plán udržitelné regionální mobility s 33 okolními obcemi a vlámskou správou.<sup>40</sup>

**Připravit, pozor, SUMP!**

Tím, že plánování udržitelné městské mobility vyžaduje nezbytné vazby mezi politickými prioritami, například mezi mobilitou a mírou zaměstnanosti, zajišťuje plán udržitelné městské mobility širší vnímání přispění mobility k politickým cílům. Zapojení a konzultace se zúčastněnými stranami ve vládním sektoru i mimo něj, včetně občanské společnosti a soukromého průmyslu, zvyšuje míru podpory kroků v oblasti mobility. Tím se zvyšuje pravděpodobnost úspěchu a přijetí plánu. Plánování udržitelné městské mobility je nástroj, který účinně řídí změny a povzbuzuje nové způsoby myšlení.

**V jednotě je síla**

Čím rozmanitější a integrovanější možnosti udržitelné mobility jsou, tím větší je účinnost a odolnost dopravního systému jako celku. Od zavedení vlastního nejnovějšího plánu udržitelné městské mobility v roce 2017 zaznamenalo město Gent v Belgii 25 % nárůst cyklistiky v centru města a 35 % nárůst mimo centrum.<sup>37</sup> Od zavedení vlastního SUMP, který byl aktualizován v roce 2015, došlo v Antverpách ke snížení počtu aut ve městě o 25 % (asi o 14 000 aut méně) ve všední den.<sup>38</sup>

Dlouhodobá a integrovaná povaha plánu udržitelné městské mobility je nejúčinnějším způsobem, jak realizovat mnoho potenciálních přínosů. Vzhledem k tomu, že plány udržitelné městské mobility představují dlouhodobý závazek a široce dohodnuté cíle, pomáhají také zvládat nejistotu a definovat jasné metriky pracovního postupu krok za krokem k dosažení cílů. Vzhledem k tomu, že SUMPy vyžadují spolupráci mezi odděleními a úrovněmi správy, pomáhají vytvářet sdílenou vizi a slouží jako způsob, jak spojit instituce, které nebyly (dosud) zvyklé spolupracovat. To vede k významnému posílení v oblasti tvorby politik.

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf).

<sup>38</sup> Marjolein Salens, město Antverpy, rozhovor s autory, 13. března 2019

<sup>39</sup> Máté Lénárt, BKK Centrum pro dopravu v Budapešti, rozhovor autorů, 5. dubna 2019

<sup>40</sup> Marjolein Salens, město Antverpy, rozhovor s autory, 13. března 2019

### 1.3 Jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility?

Tato kapitola stručně popisuje prvky a samotný proces plánování udržitelné městské mobility. Představuje dvanáct kroků „cyklu SUMP“ se zaměřením na roli osob s rozhodovací pravomocí, přičemž podrobnosti určené pro dopravní plánovače jsou uvedeny v oddíle 2.

**Přehled**

Od vydání konceptu SUMP v roce 2013 byl proces zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility aplikován v mnoha městských oblastech napříč Evropou (a po celém světě). „Cyklus SUMP“ koncept představuje pomocí vizuální metafory ciferníku (viz obrázek 2). Jedná se samozřejmě o idealizované a zjednodušené znázornění složitého procesu plánování. V některých případech mohou být kroky prováděny téměř paralelně (nebo dokonce opakovaně), pořadí úloh může být přizpůsobeno konkrétním potřebám nebo může být konkrétní krok částečně vynechán, neboť jsou potřebné výsledky k dispozici z jiného plánování.

Potřeba flexibility je plně chápána a projektanti jsou vyzýváni, aby provedli přiměřené úpravy, pokud to konkrétní situace vyžaduje - za předpokladu, že budou dodrženy celkové zásady plánování udržitelné městské mobility. Kapitola 1.4 tyto body rozebírá podrobněji. Obrázek 2 znázorňuje čtyři fáze plánování udržitelné městské mobility, přičemž každá fáze začíná a končí milníkem a každá je rozdělena do tří kroků (celkem dvanáct kroků v plánovacím cyklu). Tento obrázek představuje přehled pro osoby s rozhodovací pravomocí, zatímco obrázek 9 poskytuje podrobnější popis pro dopravní plánovače.

**Obrázek 2:** 12 kroků plánování udržitelné městské mobility (2. vydání) - Přehled pro osoby s rozhodovací pravomocí



## Fáze 1: Příprava a analýza

Prvním milníkem a výchozím bodem pro proces SUMP je explicitní rozhodnutí politických činitelů připravit plán udržitelné městské mobility. V první fázi se základ pro proces plánování formuje zodpovězením následujících otázek:

### Jaké jsou naše zdroje?

Analýza všech dostupných (lidských, institucionálních, finančních) zdrojů pro plánování a stanovení vhodné pracovní a participační struktury do začátku. V této fázi musí osoby s rozhodovací pravomocí zajistit podporu vývoje SUMP ze strany klíčových institucí a politických činitelů a jejich přispění k vytvoření základního plánovacího týmu.

### Jaký je náš plánovací kontext?

Identifikace faktorů, které budou mít dopad na proces plánování, například stávající plány či právní požadavky. Analýza dopravních toků k určení geografického rozsahu plánu – a zajištění podpory ze strany municipalit a zúčastněných stran. Dohoda o časové ose plánování a zajištění externí podpory dle potřeby. Aktivity v rámci tohoto a předchozího kroku jsou úzce svázány a často probíhají paralelně. Klíčovým úkolem pro osoby s rozhodovací pravomocí je v tomto bodě zajistit, aby „funkční městská oblast“ sloužila jako plánovací oblast pro SUMP. Často se jedná o institucionálně a politicky složitá rozhodnutí.

### Jaké jsou naše hlavní problémy a příležitosti?

Analýza situace v oblasti mobility z pohledu všech druhů dopravy a příslušných aspektů udržitelnosti pomocí vhodného souboru aktuálních dat. Závěrečným milníkem první fáze je dokončená analýza hlavních problémů a příležitostí spojených s mobilitou v celé funkční městské oblasti.

## Fáze 2: Tvorba strategie

Cílem druhé fáze je definovat strategické směřování plánu udržitelné městské mobility ve spolupráci s občany a zúčastněnými stranami. Klíčovými otázkami v této fázi jsou:

### Jaké jsou naše možnosti do budoucna?

Analýza pravděpodobných změn vnějších faktorů důležitých pro městskou mobilitu (např. demografie, informační technologie, klima) a tvorba scénářů zabývajících se alternativními strategickými směry. Scénáře mají za úkol pokusit se zachytit míru nejistoty související s „předpovídáním budoucnosti“ pro zajištění lepšího faktického základu pro strategická rozhodnutí

### Jaké chceme, aby bylo naše město?

Pomocí diskuzí nad vizemi se zúčastněnými stranami a občany se vytvoří sdílené porozumění z hlediska žádoucích aspektů budoucnosti na základě výsledků analýzy mobility a dopadů. Společná vize a cíle jsou základními kameny každého SUMP. Vize je kvalitativním popisem požadované budoucnosti mobility pro město, která je pak specifikována konkrétními cíli, jenž naznačují typ zamýšlené změny. Je nutné zajistit, aby cíle řešily důležité problémy a pokrývaly všechny druhy dopravy ve funkční městské oblasti. Osoby s rozhodovací pravomocí se musí v této fázi aktivně zapojit, neboť se v tomto okamžiku rozhoduje o strategickém směřování pro následující roky.

### Jak určíme úspěch?

Definice sady strategických indikátorů a cílů, které umožní sledovat pokrok ve všech cílech, aniž by byla nutná nereálná míra shromažďování nových údajů. Osoby s rozhodovací pravomocí musí zajistit, aby byly cíle ambiciózní, proveditelné, vzájemně konzistentní, široce podporované zúčastněnými stranami a v souladu s ostatními politickými oblastmi.

Konec druhé fáze představuje dosažení milníku široce podporované vize, strategických a specifických cílů. Pokud je to možné, měly by osoby s rozhodovací pravomocí tyto strategické priority přijmout a zajistit tak stabilní řídicí rámec pro fázi plánování opatření.

## Fáze 3: Plánování opatření

Ve třetí fázi se plánovací proces přesouvá ze strategické úrovně na úroveň provozní. Tato fáze se zaměřuje na opatření k dosažení dohodnutých cílů. V této fázi se plán udržitelné městské mobility finalizuje a připravuje se jeho implementace zodpovězením následujících klíčových otázek:

### Co konkrétně uděláme?

Vypracování dlouhého seznamu opatření a zhodnocení jejich efektivitu a proveditelnosti a výběr těch opatření, která nejlépe přispívají k dosažení požadovaných cílů a výsledků. Spojení opatření do integrovaných balíčků, diskuze nad nimi s občany a zúčastněnými stranami a jejich podrobné zhodnocení. Plánování monitoringu a vyhodnocení každého opatření.

### Co bude zapotřebí a kdo bude co dělat?

Rozdělení balíčků opatření na úlohy, které lze provést (nebo „akce“), a jejich podrobný popis, včetně odhadovaných nákladů, vzájemných závislostí a rizik. Identifikace interních a externích finančních nástrojů a zdrojů financování pro všechny akce. Na základě toho dohoda o jasných povinnostech, prioritách implementace a časových osách pro každou akci. V této fázi je nezbytné o akcích zpravit politické zúčastněné strany a veřejnost. Například konkrétní stavební projekty mohou být kontroverzní, byť jsou jejich související cíle a opatření podporovány většinou. V této chvíli musí osoby s rozhodovací pravomocí získat politickou a veřejnou podporu pro opatření a akce SUMP, v ideálním případě dosáhnout formální dohody o odpovědnosti a harmonogramu mezi osobami s rozhodovací pravomocí a klíčovými zúčastněnými stranami.

### Jsmo připraveni na realizaci?

Na tvorbě plánu udržitelné městské mobility se podílelo mnoho autorů. Nyní je čas dokument finalizovat a ověřit jeho kvalitu. Dle domluvy lze do samotného plánu zahrnout podrobný finanční plán nebo toto může být součástí samotného procesu. V obou případech je před přijetím SUMP nutné dohodnout se o rozpočtu a dlouhodobých opatřeních pro rozdělení nákladů a výnosů mezi všechny zúčastněné organizace.

Fáze plánování opatření je zakončena tím nejdůležitějším milníkem v plánování: Plán udržitelné městské mobility je přijat osobami s rozhodovací pravomocí příslušného politického orgánu.

## Fáze 4: Implementace a monitoring

Čtvrtá fáze se zaměřuje na implementaci opatření a souvisejících kroků v rámci SUMP, spolu se systematickým monitoringem, vyhodnocením a komunikací. Zde se akce uvádějí do praxe odpovědí na následující otázky:

### Jak to zvládnout?

Odpovědná oddělení a organizace by měly naplánovat technické podrobnosti svých aktivit, provést implementaci a v případě potřeby provést obstarání výrobků a služeb. Vzhledem k tomu, že se toto často týká velkého počtu organizací, je nutné klást důraz na celkovou koordinaci procesu implementace.

### Jak se nám daří?

Systematické monitorování objasní, zda se věci vyvíjejí podle plánu, a v případě potřeby umožní nápravná opatření. Inovační programy mobility mohou pro každodenní cestující představovat velké narušení jejich zvyků (a také velký přínos). Porozumění veřejnému mínění díky aktivnímu oboustrannému dialogu je pro úspěšný proces implementace zásadní.

### Co jsme se dozvěděli?

Posledním krokem cyklu SUMP je přezkoumání úspěchů a neúspěchů a komunikace těchto výsledků se zúčastněnými stranami a veřejností. Tento proces přezkumu se zaměřuje také na budoucnost a zvažuje nové výzvy a řešení. V ideálním případě se rozhodující činitelé budou aktivně zajímat o to, co fungovalo (a co ne). Tyto poznatky budou zvažovány v následující aktualizaci SUMP.

Milníkem „Vyhodnocení implementace opatření“ se cyklus SUMP uzavírá.



**Souhrn**

- Politické rozhodnutí iniciuje proces SUMP a poskytuje celkové vedení;
- Řádná analýza poskytuje informace pro vytváření scénářů a podporuje rozhodování;
- Společná vize, strategické a specifické cíle určují strategický směr;
- Jsou definovány integrované balíčky opatření, které mohou plnit cíle;
- Balíčky opatření jsou rozděleny na aktivity (proveditelné úlohy), které jsou dále realizovány, včetně odpovědností a financování;
- Na základě všech předchozích rozhodnutí je přijat SUMP, který kombinuje dlouhodobou vizi a jasný implementační plán;
- Celková koordinace opatření a pravidelné monitorování zajišťují účinnou a flexibilní implementaci;
- Systematické vyhodnocení implementace poskytuje základ pro další plánovací cyklus.

Technický popis plánovacího cyklu a 32 konkrétních aktivit, které mají být provedeny v rámci 12 kroků, je uveden na obrázku 9 a podrobně popsán v oddíle 2.

## 1.4 Jak funguje plánování udržitelné městské mobility v praxi?

Plánování udržitelné městské mobility není teoretickým konceptem. Bylo vyvinuto pomocí přístupu „zdola nahoru“ na základě zkušeností mnoha odborníků a expertů. Zásady, jakož i kroky a činnosti doporučené v tomto druhém vydání pokynů SUMP, jsou založeny na zkušenostech ze širokého spektra měst v Evropě i mimo ni. Záměrem je tedy jít nad rámec pouhého inspiračního materiálu. Stejně tak je však jasné, že specifické rámce státního plánování a financování, různé městské kontexty, konstelace politické moci a vliv zúčastněných stran budou vyžadovat řadu kreativních kompromisů,

musí vést k přizpůsobení koncepce místním požadavkům. Politické rozhodování také vyžaduje pragmatismus a schopnost pracovat s tím, „co člověk má“. Moudří komunální politici přesto přemýšlejí nad rámcem jednoho volebního cyklu a politické většiny dne.

Plánování udržitelné městské mobility také pomáhá vytvořit lepší základ pro řízení budoucích požadavků. Ze strategického politického hlediska je SUMP nástrojem udržitelného a inovativního řízení změn. To znamená, že plánovací cyklus SUMP (jak je uvedeno v kapitole 1.3) by se měl spíše chápat jako spirála: po dokončení jednoho plánovacího cyklu by měl brzy začít další cyklus, čímž vytvoří proces neustálého zdokonalování.

Tato kapitola se zabývá tím, jak plánování udržitelné městské mobility zapadá do provozní reality plánování; jak souvisí se širším kontextem tvorby městské politiky; jak jej integrovat s dalšími plánovacími činnostmi ve městě; jak přizpůsobit koncept SUMP specifickému kontextu městské oblasti; a jak čelit výzvě plánování v době nejistoty a změn.



obrázek © Rupprecht Consult

**Provozní stránka plánování**

Cyklus o dvanácti krocích může naznačovat, že by se měly kroky realizovat jeden po druhém a jasná struktura úloh a kontrolních seznamů se může zdát, že vyžaduje dodržování postupu doslova a do písmene, avšak není tomu tak. Plánování udržitelné městské mobility není knihou receptů, ale jedná se o metodu. Každý ví, jak jsou města různorodá a jak složité je rozhodování, co se týče městských oblastí. Při implementaci SUMP je výzvou přizpůsobit plán místnímu kontextu při zachování ambicióznosti a vyvarování se nepatřičných kompromisů.

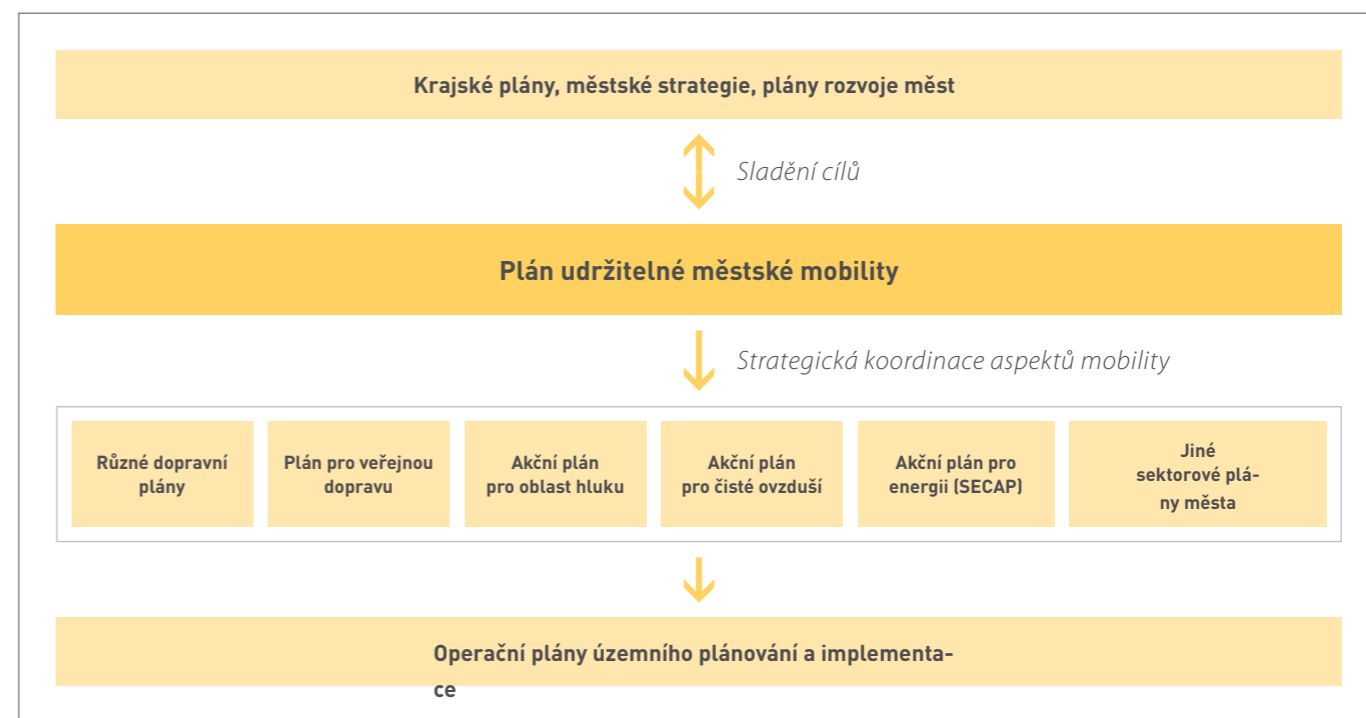
Cyklus SUMP (představený v kapitole 1.1 a podrobněji popsaný v oddíle 2) je zamýšlen jako komunikační nástroj, který ve snadno srozumitelné formě popisuje, co plánování městské mobility obnáší. V plánovací praxi může být někdy obtížné určit, které kroky a aktivity jsou na prvním místě, neboť některé aktivity musí probíhat paralelně. Například stanovení pracovních struktur (viz Krok 1) a stanovení rámce plánování (viz Krok 2) se značně překrývají, pokud jde o načasování a zúčastněné osoby. Někdy je třeba úkol, který se zdál být hotový,

**Obrázek 3:** Struktura vztahů mezi SUMP a dalšími plány (převzato z Ahr

přezkoumat, neboť nemusí být některé výsledky zcela uspokojivé. Vizualní znázornění cyklu SUMP ukazující relativní čas strávený realizací kroků, potenciální zpětné smyčky a návratové šipky je na obrázku 17.

**Požadavky na plánování**

Plánování je důležitým aspektem v mnoha oblastech a na všech úrovních vlády. Místní dopravní plánovači si musí být vědomi požadavků, které mají na SUMP vliv (např. územní plánování, vzdělávání, zaměstnanost), a musí pochopit, kde leží jednotlivé odpovědnosti, aby bylo možné do SUMP zahrnout příslušné instituce. Na evropské úrovni je většina doporučení pro plánování dobrovolná. Patří sem Akční plán pro udržitelnou energii a klima (SECAP), který je v souladu s cíli v oblasti klimatu a energetiky, které jsou obsaženy v Paktu starostů a primátorů.<sup>41</sup> Na vnitrostátní úrovni je plánování investic do infra-struktury společné, zatímco komplexní plánování v oblasti životního prostředí a územního plánování je čas-to regionální odpovědností.



<sup>41</sup> Viz příručka „Jak vytvořit akční plán pro udržitelnou energii a změnu klimatu“ Společného výzkumného střediska; [www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/](http://www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/)

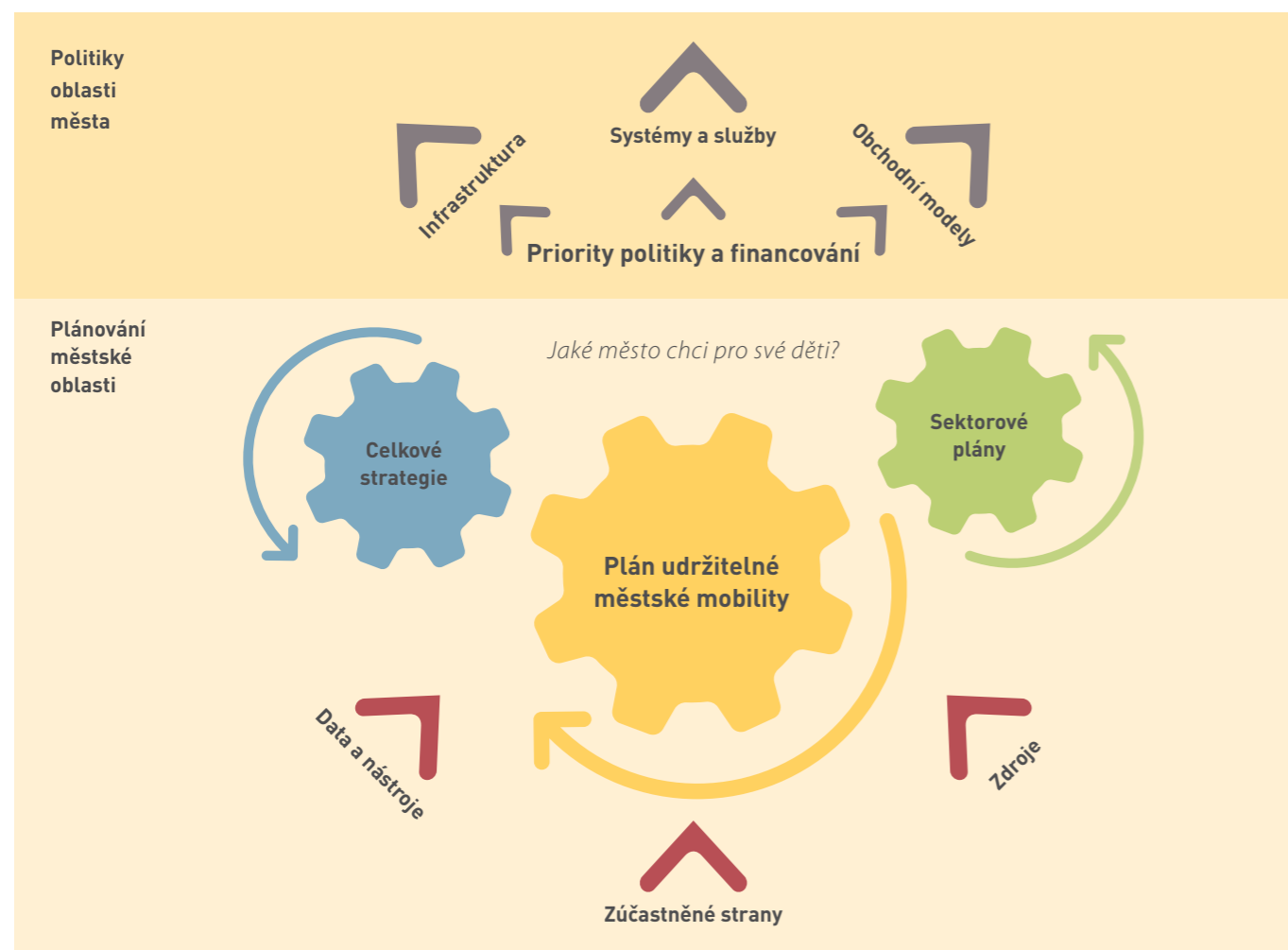
### SUMP jako integrační proces

Ať už konkrétní plánovací portfolio samosprávy zahrnuje cokoli, procesy plánování často využívají stejná data a nástroje, vyžadují účast stejných zúčastněných stran, a někdy jsou dokonce prováděny stejnými lidmi, kteří čerpají ze stejných finančních zdrojů. Tyto procesy však obvykle zahrnují odlišné požadavky na časování, plánování a podávání zpráv a různý geografický rozsah nebo odpovědný orgán. Plánování je nicméně vždy procesem volby mezi různými možnostmi pro budoucnost. Základní otázky jako „Jaké město chci pro své děti?“ čas-to tvoří jádro územního plánování, bez ohledu na konkrétní oblast.

Plánování SUMP lze považovat za jedno kolo ve větším plánovacím stroji (viz obrázek 4).

Často je obtížné určit, které kolo je hnací a která kola jsou poháněna ostatními, neboť to závisí hlavně na časovém horizontu. Celková strategie rozvoje měst může stanovit obecné cíle pro mobilitu, což představuje důležitý údaj plánu SUMP, který zase řídí rozvoj podrobné sektorové strategie. V praxi může být načasování úplně odlišné, avšak koordinace politik je nezbytná k zajištění konzistence a koordinace načasování, územního rozsahu a provádění souvisejících plánovacích procesů a politik. Kromě úspory zdrojů prostřednictvím synergií a vyvarování se neefektivnosti - nebo dokonce konfliktům - mezi politikami, taková koordinace také snižuje narušení způsobené výstavbou infrastruktury a nekoordinovaným zaváděním nových systémů. Důležité je, že také snižuje potenciální problémy zainteresovaných stran.

Obrázek 4: SUMP jako integrační proces



### Přizpůsobení pokynů SUMP místnímu kontextu

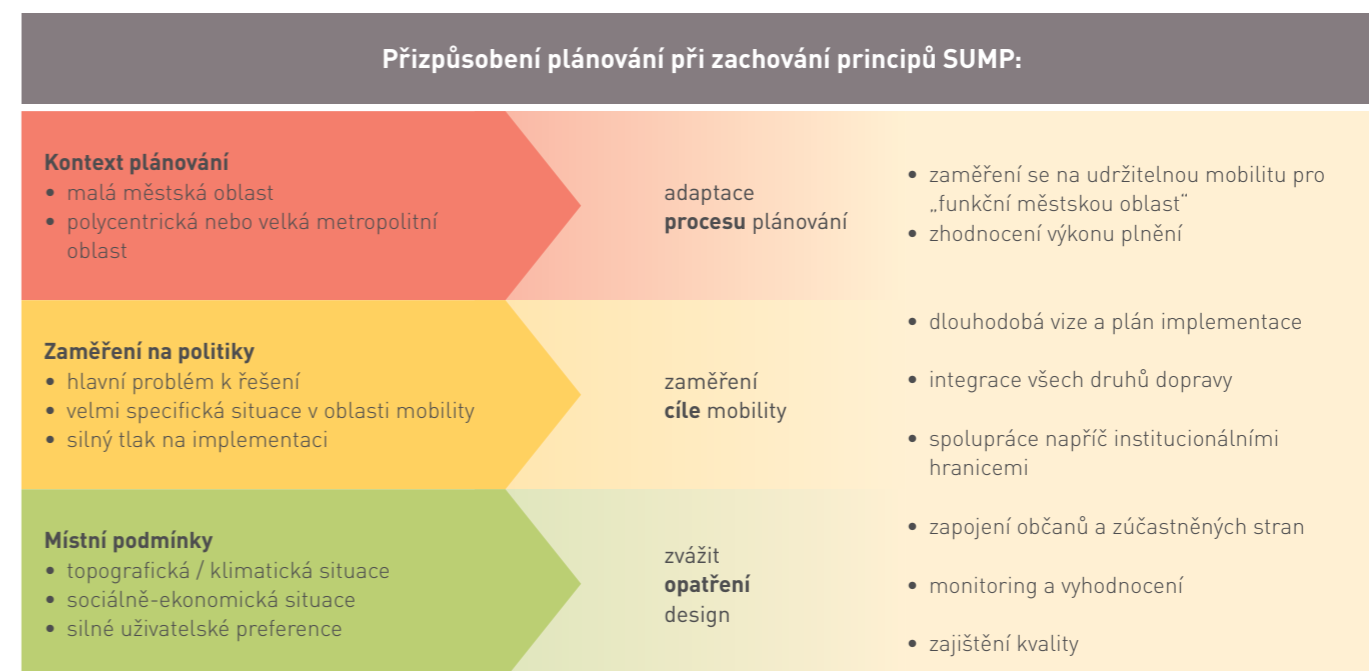
Metoda SUMP musí být přizpůsobena kontextu a specifickým požadavkům každé městské oblasti, ve které je používána, a přitom si musí zachovat vysoké ambice. Osm principů SUMP odlišuje plány udržitelné městské mobility od běžných dopravních plánů. „Adaptace“ však neznamená vynechání některého z principů; přizpůsobit lze spíše intenzitu, například adaptace kapacit malého města, které realizuje svůj první SUMP a přitom si zachovává vysoké dlouhodobé ambice.

Přizpůsobení místním potřebám může mít různé podoby. Potřeba přizpůsobení by například mohla nastat, pokud má městská oblast velmi specifickou funkci, např. přístavní terminál, který vytváří obrovský provoz. Nebo se město může nacházet na ostrově s dopravní situací, která se liší se dle ročních období. V takových konkrétních situacích je samozřejmě důležité zaměřit plánování SUMP na vytvoření souboru cílů, které mají řešit specifické problémy mobility, a přitom stále dodržovat metodiku SUMP, aby se zabránilo vytváření běžného dopravního plánu (viz také obrázek 5).

Přestože pokyny SUMP poskytují prostor pro flexibilitu a přizpůsobení se místnímu kontextu, musí být splněny určité minimální požadavky:

- Klíčových milníků musí být dosahováno věcným a participativním způsobem. Těmito milníky jsou: stručná analýza problémů a příležitostí v rámci funkční městské oblasti; vize a cíle dohodnuté se zúčastněnými stranami; popis aktivit včetně jejich vyhodnocení a financování.
- Proces implementace musí být pečlivě sledován a přizpůsoben podle potřeby, přičemž občané a zúčastněné strany jsou o pokroku informovány.

Obrázek 5: Identifikace adaptačních potřeb plánovacího procesu (příklady)







obrázek © oChesky, W na istock.com

### Plánování v době rychlých změn

Žijeme v době rychlých změn, kdy jsme konfrontováni s obrovskými globálními výzvami, jako je klima, ekonomika a bezpečnost. Kromě toho se neustále vyvíjejí návyky lidí, hodnoty a očekávání a s technologickým pokrokem se objevují nové možnosti a příležitosti. Je velmi nejisté, jak budou tyto nové technologie občané využívat, jak se bude kultura mobility vyvíjet a jak se budou vyvíjet finance města s ohledem na makroekonomické a demografické výzvy.

Skupina odborníků CIVITAS sestavila seznam faktorů, které budou mít v průběhu času největší dopad na městskou mobilitu, a proto by měly být považovány za představitelky zásadních změn v oblasti městské mobility.<sup>42</sup> Přestože se dopad těchto faktorů může v různých oblastech lišit, mohou mít na městskou mobilitu zásadní vliv. Je jasné, že strategický dokument, jako je plán udržitelné městské mobility, musí takové (a další) dlouhodobé změny vzít v úvahu:

- **Elektrifikace:** elektrifikace všech druhů dopravy, inovativní využití elektrické infrastruktury a její propojení s energetickými otázkami (např. místní regenerativní produkce).
- **Automatizace a propojené inteligentní dopravní systémy (C-ITS):** využití technologie v nových dopravních službách a její dopady na městskou formu a funkci.
- **Ekonomika dat:** data jako hnací síla nových podniků a politik, integrační platformy poskytující nové produkty ze stávajících a nových nabídek mobility a zásadnější aspekty, jako jsou algoritmy, které stále více určují pravidla a předpisy.
- **Nové obchodní koncepty pro nákladní a osobní dopravu:** integrační platformy poskytující nové produkty mobility založené na stávajících a nových mobilních službách (např. mobilita jako služba a platformy pro logistiku nákladní dopravy).
- **Sdílená mobilita:** všechny (netechnické) aspekty sdílené mobility, např. bezstaničový car-sharing, sdílení automobilů a sdílení kol.
- **Aktivní mobilita:** vyšší míra chůze, jízda na kole a nové koncepty mikromobility.
- **Měnící se způsoby myšlení a chování:** nové vnímání mobility mezi mladými lidmi, rostoucí očekávání služeb doručování v den objednání, poptávka po snadno použitelných mobilních službách (zjednodušení) a decentralizovaná výroba (např. 3D tisk).
- **Integrovaný management tvorby prostoru:** nové a integrované přístupy k využívání a správě městského prostoru, např. tzv. „placemaking“, regulace vjezdu vozidel do města, správa pouličního parkování a městská letecká mobilita (např. drony).

Koncept SUMP navrhuje analýzu scénářů a vytváření vizí, které jsou založeny na podrobné analýze situace v oblasti mobility, jako základní kroky ve zpracování SUMP (viz kroky 3, 4 a 5).

<sup>42</sup>Viz připravovaný dokument CIVITAS SATELLITE o „přelomových faktorech“.

## 1.5 Jak podporovat plánování udržitelné městské mobility na státní a krajské úrovni?

Městská mobilita je úzce spjata s dalšími oblastmi politiky, jako je životní prostředí, bezpečnost silničního provozu, zdraví, územního plánování a energetika. Tyto oblasti politiky jsou často zpracovávány na místní, krajské a státní úrovni. Mnoho evropských měst proto musí přijímat podporu ze strany vyšších úrovní, zejména v oblasti správy, právních předpisů, financování, monitorování a vyhodnocení, poradenství a metodiky, vzdělávání a výměny znalostí. Ve většině členských států EU takovou podporu poskytuje vláda, zatímco v některých zemích mají regiony více kompetencí a státní úroveň hraje menší roli.

### Přínosy pro národní a krajské úrovně

Zatímco plánování městské mobility je většinou v kompetenci místní samosprávy, města nemohou dosáhnout ambiciózních cílů udržitelné městské mobility těžší i státní a regionální správa, neboť místní zlepšení přispívají k dosažení regionálních a státních cílů. Níže uvádíme několik pobídek pro národní a regionální činitele k podpoře rozvoje plánování SUMP.

#### Lepší soudržnost mezi různými odvětvími politiky a úrovněmi správy:

Městská mobilita je úzce spjata se sektorovými politikami na jiných úrovních správy, avšak takové politiky jsou čas-to vyvíjeny širokou řadou politických a institucionálních činitelů na místní i regionální, národní, nebo dokonce evropské úrovni. Pokud nejsou tyto politiky koordinovány, jsou sestavovány v různých plánovacích dokumentech, které odrážejí rozdíly ve správě a právních rámcích, procesech zpracování a konkrétních cílech. Je třeba se zabývat inherentním rizikem nekonzistence a redundance mezi přístupy a výsledky plánování. Nejvýznamnější příklady se týkají regulace využívání a zdanění půdy, možnosti znevýhodněných osob získat přístup k základním službám a rozvoje in-

**Odstranění překážek při zpracování a implementaci SUMP:**

Některé překážky mají čistě místní povahu a musí je překonat místní samosprávy, zatímco jiné často vyplývají z neúčinných vnitrostátních rámců, které vedou k následujícím překážkám:<sup>43</sup>

- Nedostatečná spolupráce mezi městskými, regionálními a národními úrovněmi vlády;
- Omezená koordinace na vnitrostátní úrovni napříč ministerstvy, vedoucí k rozporům mezi politikami státních vládních resortů;
- Nízká úroveň informovanosti, politické vůle a odhodlání ze strany osob s rozhodovací pravomocí;
- Nedostatek trvalého a koordinovaného financování na celostátní, regionální a místní úrovni;
- Špatná kultura monitoringu a vyhodnocení s omezenou nebo žádnou kontrolou kvality; a
- Nedostatečná odborná podpora (včetně pokynů), školení a nedostatek odborníků, kteří by byli schopni zprostředkovat požadované kompetence.

#### Optimalizace a koordinace evropského, národního a místního financování:

Finanční páka je zásadní součástí převádění politických vizí do konkrétních operací. Financování městské mobility zajišťují různé evropské a národní instituce. Vytvoření koordinovaného národního nebo regionálního rámce financování založeného na společném porozumění právním a technickým aspektům by mohlo podpořit udržitelnou městskou mobilitu. A co je nejdůležitější, jakýkoli rámec pro financování systémů infrastruktury by musel podporovat předcházení vzniku dopravy a podporovat udržitelné druhy dopravy.

<sup>43</sup>Podrobnější popis překážek a potřeb viz „Zpráva o stavu SUMPů-Up (2018)“.

**Podpora inovací a nových trhů:**

Vytvoření národní nebo regionální strategie pro mobilitu může zahrnovat stanovení jasně definovaných priorit pro řešení mobility, včetně inovativních technologií. Například směrnice o čistých vozidlech<sup>44</sup> požaduje, aby veřejné orgány nakupovaly určitý minimální podíl čistých vozidel, a tím usnadnily zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi. Tyto jasně stanovené priority poskytují soukromému sektoru a městským úřadům jasný a stabilní signál, který může usnadnit dlouhodobé investice.

**Vytvoření národního nebo krajského rámce: oboustranně výhodná situace!**

Města mají potenciál být hlavním katalyzátorem změn při provádění nedávných mezinárodních dohod, jako je Pařížská dohoda a Nová městská agenda. Konference UNFCCC v Paříži v roce 2015 (COP 21) uznala rozhodující roli, kterou města musí hrát v účinných opatřeních v oblasti změny klimatu. Například klíčovou strategií, jak lidi motivovat, aby přestali používat soukromé automobily, je zdanění: národní vládní úřady mohou zavést daně z pořízení a provozu auta, zatímco místní opatření mohou vytvořit podmínky pro životní styl nezávislý na vozidle.

Zdroje a kompetence měst jsou však příliš omezené proto, aby města dosáhla posunu k udržitelné mobilitě sama. Státní nebo regionální podpora plánování SUMP může vést ke snížení emisí skleníkových plynů souvisejících s dopravou vytvořením politického, finančního a technického rámce, který zvyšuje informovanost mezi zúčastněnými stranami - od místní po vnitrostátní úroveň a ve veřejném i soukromém sektoru. Tímto způsobem představuje národní nebo regionální politika, která podporuje SUMP, přímý příspěvek k národně určeným příspěvkům (NDC).

To platí také pro evropské požadavky na kvalitu ovzduší. Evropské právní předpisy stanoví emisní limity a normy kvality ovzduší na ochranu lidského zdraví. V roce 2016 šest členských států překročilo limity alespoň jednoho ze svých emisních stropů. Celkově splnily všechny normy kvality ovzduší pouze čtyři země EU, zatímco deset států překročilo limity všech norem kvality ovzduší. Městská mobilita je jednou ze základních oblastí činnosti s cílem snížit emise a zlepšit kvalitu ovzduší. Státní nebo regionální rámec podporující plánování SUMP by umožnil cílenější a operativnější místní plány, což by přispělo ke schopnosti měst splňovat požadavky na kvalitu ovzduší.

Stručně řečeno, státní a krajské vládní orgány nemohou dosáhnout svých cílů souvisejících s klimatem, nemohou splnit evropské požadavky na kvalitu ovzduší ani nemohou dodržovat své mezinárodní závazky bez přispění měst. A města naopak potřebují regionální a státní vládní orgány k tomu, aby je podpořily při dosahování udržitelnější mobility. Jde tedy o oboustranně výhodnou situaci!



obrázek: UNclimatechange on flickr.com

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en).

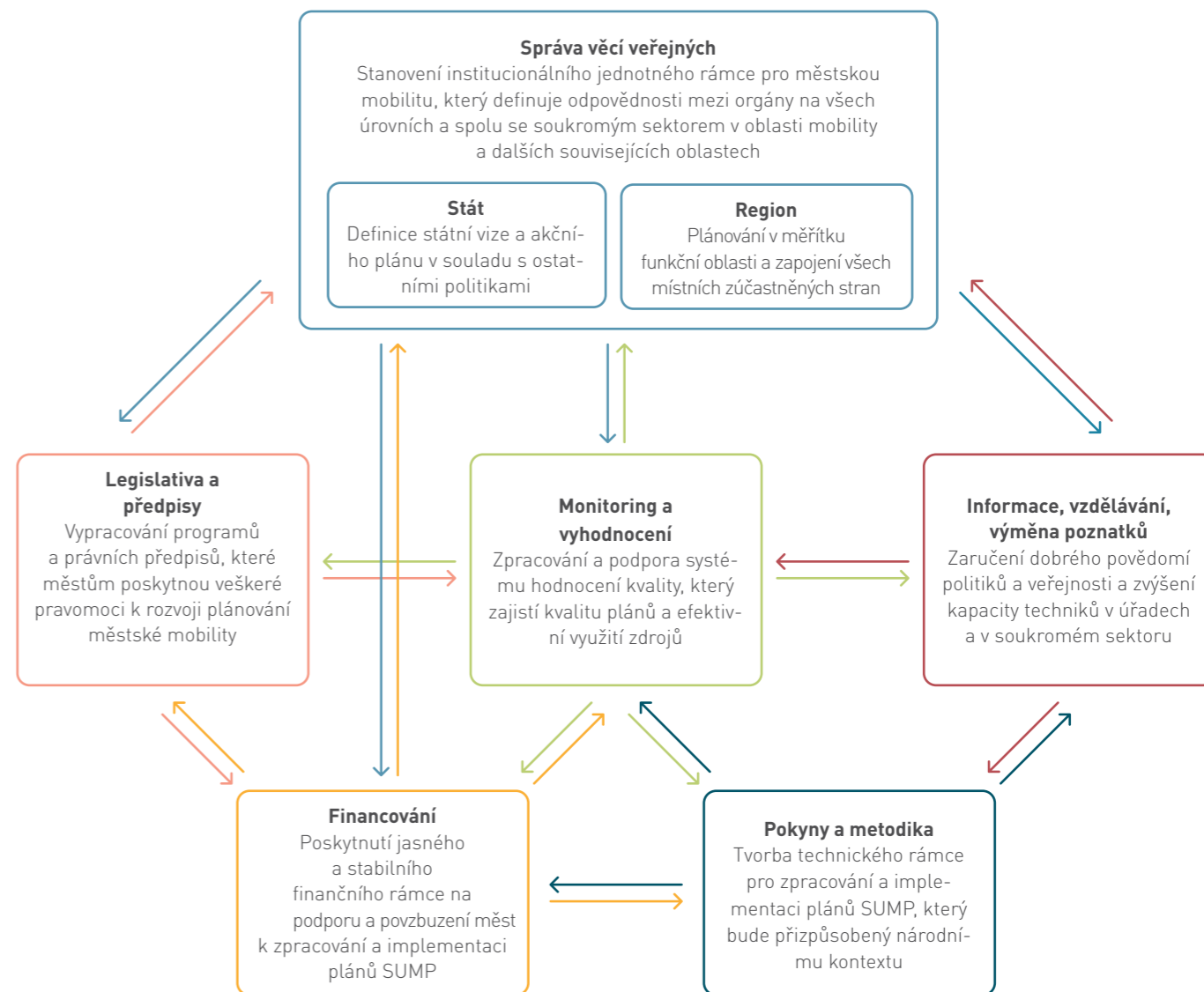
**Opatření a nástroje na podporu zavádění SUMP**

Činitelé státní správy mohou podporovat rozvoj SUMP pomocí široké škály aktivit. Obrázek 6 ukazuje hlavní opatření celostátní úrovně týkající se státní správy, právních předpisů a předpisů, financování, monitorování a vyhodnocení, pokynů a metodiky, vzdělávání a výměny znalostí.

Mezi aktivitami je vysoká míra interakce. Například vypracování národního grantu na podporu kvality zpracování SUMP [Financování] znamená definování toho, co je SUMP a případně jak jej zpracovat [Legislativa a předpisy, směrnice a metodika].

Proces financování musí být koordinován s ostatními vnitrostátními zúčastněnými stranami [správa a řízení] a monitorován po celou dobu jeho trvání [monitoring a vyhodnocení]. Jeho přínosy musí být sděleny v klíčových okamžicích (např. zahájení grantu) a od zúčastněných stran je nutné v průběhu celého procesu získávat zpětnou vazbu [správa, informace, výměna znalostí]. Státní činitelé s rozhodovací pravomocí jsou proto důrazně vybízeni k vypracování komplexního národního programu. To zlepšuje soudržnost, vytváří synergie a zviditelňuje všechny zúčastněné strany, zejména orgány samosprávy, které zpracovávají SUMP.

**Obrázek 6:** Opatření na vnitrostátní úrovni na podporu zavádění SUMP a jejich hlavní vztahy





Vlády mohou podpořit zavádění konceptu SUMP prostřednictvím čtyř úrovní zákroků, z nichž jeden staví na druhém:

**1. Informace:** Vláda poskytuje podrobné informace o konceptu SUMP (a jeho výhodách) ve státním kontextu. Národní platforma může usnadnit výměnu informací mezi městy v rámci konceptu SUMP, poskytovat příklady dobré praxe a informovat o (státních) možnostech financování.

**2. Pobídky:** Mít SUMP je podmínkou pro to, aby města dostala státní financování na projekty městské mobility. Tento přístup se uplatňuje v některých operačních programech evropských strukturálních a investičních fondů.

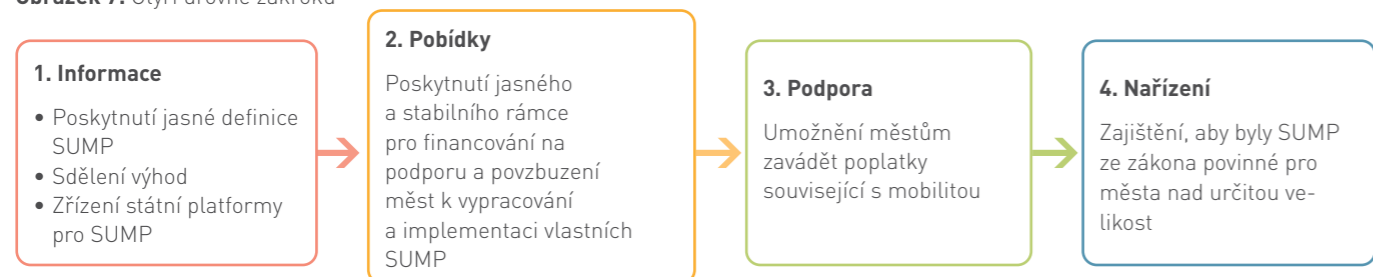
**3. Podpora pro města a regiony:** Vláda uděluje městům zákonnou pravomoc zavádět poplatky a poplatkové systémy nebo zavádí do příslušných právních předpisů experimentální klauzule, které městům umožní testovat nové přístupy k udržitelné mobilitě.

**4. Nařízení:** SUMP je ze zákona povinný pro všechna města nebo pro některá města na základě daných kritérií, např. počet obyvatel nebo důležitost z hlediska místní autority.



obrázek © iStock.com

Obrázek 7: Čtyři úrovně zákroků



**Národní podpůrné programy SUMP** jsou programy probíhající na státní nebo krajské úrovni, jejichž cílem je povzbuzovat, podporovat, vyžadovat a/nebo poskytovat pobídky pro implementaci SUMP. Podrobné pokyny naleznete v Průvodci pro **Národní rámce podpory pro plánování udržitelné městské mobility**.

Jak zdůraznila nedávná analýza státních rámců pro plánování udržitelné městské mobility v Evropě, existuje skutečná potřeba účinných a soudržných národních a/ nebo regionálních programů SUMP na podporu rozvoje a implementaci místního SUMP. Pro různé profily zemí byly identifikovány podrobnější potřeby.<sup>45</sup>

Obrázek 8: Potřeba efektivních a soudržných národních nebo regionálních programů SUMP pro místní rozvoj a implementaci SUMP

Země a regiony bez státního programu SUMP nebo země vyvíjející takový program		Země a regiony s již existujícím státním programem SUMP	
Potřeby	Hlavní oblasti	Potřeby	Hlavní oblasti
Dosažení závazku a ochoty na státní (ministrské) úrovni týkající se centrálního řízení SUMP a vytvoření společné vize pro plánování mobility	Správa věcí veřejných	Neustálé zdokonalování národních programů SUMP a jejich prvků	Správa věcí veřejných Legislativa a předpisy
Institucionální, legislativní a finanční podpora plánů a opatření SUMP	Správa věcí veřejných Legislativa a předpisy Financování	Zajištění nebo restrukturalizace nepřetržitého národního financování pro rozvoj a implementaci SUMP	Financování
Přijetí národních pokynů pro SUMP	Pokyny a metodika	Rozšíření oblasti působnosti plánů SUMP na funkční oblasti s meziměstským nebo krajským plánováním SUMP	Pokyny a metodika Správa věcí veřejných Legislativa a předpisy
Zavedení monitorovacích a hodnotících aktivit a stimulace pravidelného shromažďování údajů o mobilitě	Monitoring a vyhodnocení	Zlepšení monitorovacích a hodnotících aktivit a silnější rozhodovací a politická podpora pro jejich implementaci	Monitoring a vyhodnocení
Budování kapacit (školení, workshopy pro zaměstnance města a odborníky) na podporu vypracování SUMP, expertní konzultace, kontroly kvality a školení národních supervizorů	Informace, vzdělávání, výměna poznatků	Spolupráce s univerzitami při integraci SUMP do příslušných osnov	Informace, vzdělávání, výměna poznatků
Zvyšování povědomí o pozitivních dopadech plánování SUMP a městské mobility obecně na vnitrostátní úrovni, pro místní politiky, zúčastněné strany a veřejnost	Informace, vzdělávání, výměna poznatků	Průběžné komunikační a propagační kampaně představující pozitivní dopady implementace SUMP se zvláštním zaměřením na osoby s rozhodovací pravomocí a širokou veřejnost	Informace, vzdělávání, výměna poznatků

<sup>45</sup> Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. Stav SUMP v členských státech EU, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

# ODDÍL 2: Zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility

Tyto pokyny jsou určeny pro odborníky v oblasti městské dopravy a mobility, jakož i pro další zúčastněné strany, které se podílejí na zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility. Pokyny popisují proces přípravy a implementace SUMP. Tento proces se skládá ze 4 fází s 12 hlavními kroky, které jsou dále členěny do 32 aktivit. Všechny čtyři fáze cyklu začínají a končí jedním milníkem. Milníky jsou spojeny s rozhodnutím nebo výsledkem potřebným pro následující fázi, přičemž každý milník označuje dokončení předchozí fáze. Každý krok, spolu s přidruženými aktivitami, je podrobně popsán v tomto dokumentu, včetně informací o:

- Zdůvodnění aktivity, problémech, které je třeba řešit a otázkách, které je nutné zodpovědět;
- Specifické cíle pro danou aktivitu;
- Hlavní úlohy, které je nutné v rámci aktivity splnit;
- Aktivity nad rámec základních požadavků, pro města, která mají ambice (a zdroje) jít nad rámec základních úloh;
- Požadavky pro načasování a koordinaci s ostatními aktivitami; a
- Kontrolní seznam kroků, které je třeba podniknout.

Je třeba zdůraznit, že pořadí aktivit je spíše logické než posloupné.<sup>46</sup> V praxi mohou aktivity probíhat paralelně nebo obsahovat zpětné smyčky. Oddíl o načasování a koordinaci pro každou aktivitu zdůrazňuje v tomto ohledu klíčové aspekty. Následující stránka uvádí grafický přehled plánovacího cyklu, po kterém následuje podrobný popis všech kroků a aktivit pro zpracování a implementaci SUMP. Pokyny zahrnují příklady osvědčených postupů, definice z glosářů, nástroje a odkazy na podporu uživatelů při zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility. Příklady dobré praxe jsou převzaty ze SUMP z celé Evropy. Některé příklady nemusí nutně splňovat všechny požadavky, ale jsou užitečné pro ilustraci aktivit, které jsou součástí procesu zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility. Cílem je poskytnout portfolio příkladů z různých evropských regionů a ukázat, že

dobré přístupy k plánování jsou možné v různých kontextech. Mnoho příkladů také ilustruje plánovací aktivity myslící na budoucnost.

Další příklady naleznete na [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

## Cyklus SUMP

Cyklus SUMP se skládá ze čtyř fází o dvanácti hlavních krocích, které jsou dále rozděleny do 32 aktivit. Všechny čtyři fáze cyklu začínají a končí jedním milníkem. Milníky souvisí s rozhodnutím nebo výsledkem potřebným pro následující fázi a značí dokončení předchozí fáze. Všechny kroky a aktivity je nutné provádět jako součást běžného plánovacího cyklu ve smyslu procesu neustálého zdokonalování.

<sup>46</sup> Tento aspekt je podrobně popsán v kapitole 1.4 Plánování udržitelné městské mobility v praxi.

Obrázek 9: 12 kroků plánování udržitelné městské mobility [2. vydání] – přehled pro dopravní plánovače





# FÁZE 1: Příprava a analýza



## Výchozí bod: Rozhodnutí o zpracování SUMP

Výchozím bodem pro zpracování plánu udržitelné městské mobility by mělo být rozhodnutí o zlepšení stávající situace v oblasti mobility a silné přesvědčení, že je třeba stávající stav změnit k větší udržitelnosti. Mělo by být hned na začátku jasné, že městská doprava nebo mobilita sama o sobě není cílem, ale měla by přispívat k dosažení vyšších cílů, jako je zvýšení kvality života a pohody. Rozhodnutí připravit SUMP vždy znamená závazek k jeho obecným cílům:

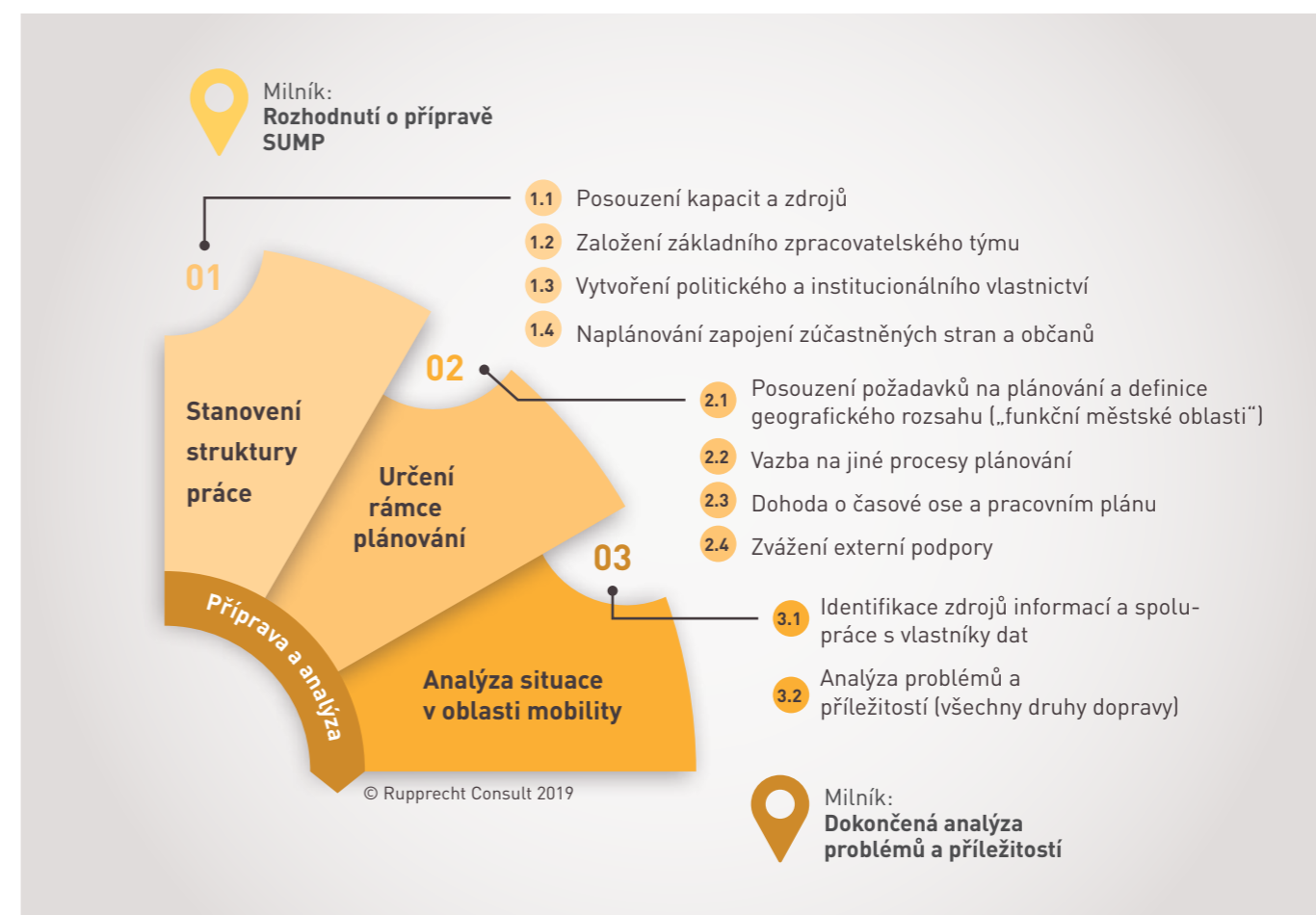
- zlepšení dostupnosti dopravy pro všechny bez ohledu na příjmy a sociální postavení;
- zvyšování kvality života a atraktivity městského prostředí;
- zlepšení bezpečnosti silničního provozu a veřejného zdraví;
- snižování znečištění ovzduší a hluku, emisí skleníkových plynů a spotřeby energie;
- ekonomická proveditelnost, sociální spravedlnost a kvalita životního prostředí.

V závislosti na národním a místním kontextu může být hybnou silou pro zpracování SUMP právní povinnost na vnitrostátní úrovni, oficiální rozhodnutí samosprávy (jako je zastupitelstvo města) nebo závazek místní správy. V každém případě je reálný závazek nutný k tomu, aby se plán stal skutečně udržitelným a účinným. Pokud na lokální úrovni není žádný politický „tahoun“, může přesvědčení ostatních komunálních politiků být těžkou výzvou. Ta vyžaduje přesvědčivé argumenty předložené někým, koho osoby s rozhodovací pravomocí respektují. Spouštěčem procesu SUMP může být také konkrétní projekt nebo samotné opatření. S rozhodnutím o projektu velkého investičního záměru (např. nová tramvajová linka) nebo o velké městské inovaci (např. nízkoemisní zóna) musí být toto opatření začleněno do širšího plánovacího rámce.

SUMP může nabídnout integrovaný přístup pro velký projekt s doplňujícími opatřeními, dlouhodobými cíli a participativním přístupem. SUMP nabízí komplexní participativní strategie, které jsou nezbytné k získání veřejné podpory, zejména pro velké a inovativní projekty s velkým dopadem. Velký infrastrukturní projekt může spustit iniciativu pro zahájení komplexního plánování mobility pro funkční městskou oblast, podporovaného širší plánovací strategií.

Užitečným přístupem je ukázat výzvy a problémy, kterým bude město čelit, pokud se nic nezmění, zdůraznit přínosy plánu udržitelné městské mobility a zdůraznit skutečnost, že dobré výsledky jsou v rukách voličů. Pro zdůraznění naléhavosti může být efektivní simulovat negativní důsledky pokračování dosavadního vývoje (např. z hlediska budoucího dopravního přetížení a výsledných ekonomických ztrát nebo z hlediska ukazatelů, jako jsou úmrtí na silnicích nebo ztracené roky života v důsledku znečištění ovzduší) a prezentovat je politikům pomocí map a čísel. Současné rychlé změny vyvolané digitálními technologiemi kladou důraz na naléhavost vytvoření soudržného strategického přístupu pro budoucí udržitelnou mobilitu. Při prezentaci přínosů se často hodí je navázat na aktuální problémy s vysokou prioritou ve vašem městě - například kvalita ovzduší, doprava, bezpečnost na silnicích, dostupnost bydlení či ekonomický růst - vysvětlit, jak SUMP pomůže tyto problémy vyřešit. Rovněž přesvědčivé může být poukázat na ostatní města, která vlastní plán udržitelné městské mobility úspěšně implementovala (viz kapitola 1.2).

Dosažení politického závazku může být obtížné, neboť se úplné přínosy SUMP projeví až po časovém období delším, než je volební cyklus. Může být užitečné zdůraznit možnost zahrnout do SUMP opatření s větší viditelností, která mohou v krátkodobém horizontu vyvolat veřejnou podporu a vyvolat prvotní rozhodnutí o zpracování SUMP. Například dočasná proměna veřejných pro-stor pomocí „lehkých a levných“ řešení může lidem pomoci si lépe představit požadované pozitivní změny (např. uzavření silnice během letního období, dočasná cyklo-stezka oddělená pomocí květináčů, lavičky místo parko-vacích míst; viz také placemakingový box v Aktivitě 7.2).



Prvním milníkem a výchozím bodem pro počáteční fázi je výslovné rozhodnutí komunálních politiků o přípravě plánu udržitelné městské mobility. Základem pro proces plánování je zodpovězení následujících otázek:

### Jaké jsou naše zdroje?

Analýza všech dostupných (lidských, institucionálních, finančních) zdrojů pro plánování a stanovení vhodné pracovní a participační struktury do začátku. Zajištění podpory klíčových institucí a zúčastněných stran pro zpracování SUMP.

### Jaký je náš plánovací kontext?

Identifikace faktorů, které budou mít dopad na proces plánování, například stávající plány či právní požadavky. Analýza dopravních toků k určení geografického rozsahu plánu – a zajištění podpory ze strany sousedních orgánů a zúčastněných stran. Dohoda o časové ose plánování a zajištění externí podpory dle potřeby.

Aktivity v rámci tohoto a předchozího kroku jsou úzce svázány a často probíhají paralelně. Geografický rozsah je například nutné definovat včas, aby byl zohledněn při stanovení struktury práce.

### Jaké jsou naše hlavní problémy a příležitosti?

Analýza situace v oblasti mobility z pohledu všech druhů dopravy a příslušných aspektů udržitelnosti pomocí vhodného souboru aktuálních dat.

Závěrečným milníkem první fáze je dokončená analýza hlavních problémů a příležitostí spojených s mobilitou v celé funkční městské oblasti.



Na začátku procesu plánování udržitelné městské mobility je nutné analyzovat dostupné kapacity a zdroje, aby bylo možné vytvořit efektivní pracovní strukturu. K dosažení skutečně integrovaného procesu plánování by měl být mezioborový základní zpracovatelský tým zodpovědný za zpracování SUMP dobře napojen na všechny relevantní oblasti. Od začátku by se měly provádět specializované činnosti, aby se zajistilo politické vlastnictví, a brzy od zahájení procesu je také nutné plánovat zapojení zúčastněných stran a občanů. Cílem prvního kroku je vytvořit efektivní pracovní strukturu a získat pro proces širokou podporu.

Aktivity v rámci tohoto a následujícího kroku spolu úzce souvisejí a občas probíhají paralelně. Například geografický rozsah je nutné definovat na začátku proto, aby byl zohledněn při vytváření pracovních a participačních struktur.

## AKTIVITA 1.1: Posouzení kapacit a zdrojů

### Odůvodnění

K tomu, aby byl proces přizpůsoben místnímu kontextu, je třeba na začátku provést sebehodnocení plánovacích postupů, kapacit a zdrojů. To pomůže identifikovat silné a slabé stránky, ale i překážky a hnací síly, které by zpracování úspěšného plánu udržitelné městské mobility mohly ovlivnit. Posouzení aktuálních plánovacích postupů určí, nakolik jsou v souladu se zásadami stanovenými v tomto dokumentu. S tím úzce souvisí otázka dostupné kapacity a zdrojů pro zpracování a implementaci plánu. To se také týká lidských zdrojů (tj. dostupného personálu a kompetencí) a finančních zdrojů. Bez dostatečných zdrojů bude obtížné úspěšný plán realizovat.

### Cíle

- Zajištění pravdivého a jasného vymezení silných a slabých stránek a příležitostí, které aktuální plánovací procesy nabízejí s ohledem na zpracování SUMP ve vašem místním kontextu (např. politický, institucionální a právní rámec).
- Zajištění dostupnosti nezbytné (široké) škály kompetencí pro správu a řízení procesu plánování udržitelné městské mobility.
- Posouzení potvrzených a potenciálních finančních zdrojů pro zahájení procesu plánování a pro implementaci opatření.

### Úlohy

#### Plánovací postupy

- Analýza aktuálních plánovacích činností v oblasti dopravy. Doporučuje se používat on-line nástroj SUMP pro sebehodnocení (viz oddíl nástroje) ke kontrole, do jaké míry vaše procesy již zahrnují zásady plánů udržitelné městské mobility (jsou procesy zvažovány zcela, v omezené míře nebo vůbec?). Tímto způsobem lze identifikovat mezery, které by měly být řešeny v rámci procesu zpracování nového SUMP.
- Identifikace a analýza hnacích sil a překážek v procesu zpracování plánu ve vaší městské aglomeraci, například:
  - Hnací síly, které mohou podpořit zpracování a implementaci SUMP (například političtí tahouni, vyjádření potřeby pro lepší koordinaci městských aktivit, synergie s dalším plánovacím procesem, který právě začal).
  - Institucionální, právní, regulační a finanční překážky, které ovlivňují celý proces plánování. (Je například autobusová společnost soukromá nebo je řízena jinou úrovní samosprávy? Lze příjmy z mobility použít k financování opatření v oblasti mobility? Jste schopni ovlivnit poskytovatele třetích stran (například společnosti typu UBER? Existuje alespoň z principu politická vůle a veřejná podpora?)
  - Procesní bariéry, které mohou nastat v průběhu plánování (například řízení nebo komunikace mezi různými odděleními nebo volby).

- Provedení poctivého sebehodnocení jakožto výchozí bod pro zdokonalení plánovacích procesů a politik. Výsledek nemusí být nutně zveřejněn.

#### Kapacity

- Posouzení kompetencí ve vedoucích organizacích a mezi zúčastněnými stranami. Zajištění zvážení všech základních dovedností pro udržitelné městské plánování (viz seznam v oddíle nástroje).
- Zpracování strategie k pokrytí mezer v kompetencích (např. školení, spolupráce, nábor či subdodávky). Tento krok by měl provádět někdo, kdo je obeznámen s procesem plánování udržitelné městské mobility (pokud možno ve spolupráci s personálním pracovníkem).

#### Zdroje

- Definice požadovaného rozpočtu pro proces vývoje SUMP a zajištění politického přijetí.
- Posouzení pravděpodobného rozpočtového rámce pro implementaci opatření. Zvážení místních, regionálních, státních, evropských a externích možností financování. V této fázi se bude pravděpodobně jednat o hrubý odhad, který ale pomůže, abyste zůstali realističtí.





**Aktivity nad rámec základních požadavků**

- Při hodnocení plánovacích postupů použijte metodu recenzí ve spolupráci s externími odborníky.
- Spolupracujte s jinými odděleními nebo zapojte externí partnery (např. konzultanty, univerzity) pro vyplnění mezer v kompetencích (více viz Aktivitu 2.4).

**Načasování a koordinace**

- Tato aktivita je nezbytná na začátku, přičemž výsledky je třeba zohlednit při vytváření účinných pracovních struktur, zejména u základního zpracovatelského týmu (viz Aktivitu 1.2, 1.3 a 1.4).
- Zásadní poznatky pro navrhování místně přizpůsobeného procesu plánování udržitelné městské mobility a pro rozhodnutí, zda je zapotřebí externí podpora (viz Aktivitu 2.1, 2.2, 2.3 a 2.4).
- Ve třetí fázi plánování opatření je třeba brát v úvahu překážky.

**Kontrolní seznam**

- ✓ Byly identifikovány silné a slabé stránky a překážky s ohledem na zpracování SUMP.
- ✓ Výsledky sebehodnocení byly shrnuty jako výchozí bod pro optimalizaci procesů místního plánování.
- ✓ Byly analyzovány potřebné zdroje pro proces plánování.
- ✓ Byla vyvinuta strategie pro pokrytí mezer v kompetencích.
- ✓ Rozpočet na proces SUMP byl politicky schválen.
- ✓ Byl posouzen pravděpodobný finanční rámec pro implementaci opatření.



**Metody hodnocení plánovacích postupů**

**Interní schůze a revize se sebehodnocením SUMP**

Sebehodnocení může sestávat z diskuze skupiny lidí, kteří se podílejí na procesu plánování, na téma silných a slabých stránek stávajících procesů a jejich zlepšení. Pro vedení diskuze se doporučuje použít online nástroj SUMP pro sebehodnocení, dostupný na stránkách Eltis. Po dokončení sebehodnocení SUMP se na stránce s výsledky zobrazí, nakolik dobře vaše stávající procesy splňují zásady SUMP. Dále se na stránce zobrazí na míru šité rady pro další zdokonalení vašich procesů. Tím, že všichni účastníci schůze vyplní dotazník sami za sebe a poté diskutují o podobnostech a rozdílech v odpovědích v rámci skupiny, lze získat vysoce relevantní poznatky.

Odkaz na sebehodnocení SUMP: [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

**Recenze**

Další metodou zhodnocení plánovacího prostředí pro plánování SUMP jsou recenze. To znamená pozvání jednoho či více zkušených dopravních plánovačů nebo jiných odborníků v oblasti ke zhodnocení situace ve vašem městě. Hodnotitel může posoudit kvalitu stávajícího plánovacího procesu a organizační struktury a porovnat je s těmi nejlepšími. Tito odborníci dále mohou poskytnout užitečnou externí perspektivu a zpětnou vazbu, jak nejlépe zpracování plánu udržitelné městské mobility zorganizovat.

Zdroj: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University



**Obrázek 10:** Požadavky na dovednosti pro plánování udržitelné městské mobility

**Manažerské dovednosti pro koordinaci projektu**

- Projektový management (team building, tvorba procesů, moderování a dokumentace)
- Finanční řízení (rozpočtové plánování)
- Vedení zaměstnanců (včetně vedení multidisciplinárních týmů složených z interních a externích zaměstnanců)

**Technické kompetence členů týmu**

- Územní plánování a plánování dopravy, včetně regulačního rámce
- Odbornost v důležitých sektorových politikách (hospodářské, sociální, environmentální)
- Moderování, zprostředkování dohod
- Metody sběru dat a empirická analýza (průzkumy, rozhovory a modelování)
- Znalost opatření pro mobilitu a posouzení dopadů
- Kompetence pro styk s veřejností
- Ekonomická analýza, financování a investiční expertiza
- Právní poradenství v oblasti veřejných zakázek



**Rozpočtové požadavky na zpracování SUMP**

Náklady na zpracování plánu udržitelné městské mobility se značně liší v závislosti na rozsahu, dostupnosti existujících plánů a studií a dle nutnosti externí pomoci. Nejnákladnějšími prvky jsou shromažďování dat a modelování dopravy, a proto je důležité si ujasnit, kolik dat a jaká úroveň složitosti modelování je ve vašem případě nezbytná před požádáním o schválení rozpočtu. Menší města se často rozhodnou nepoužívat dopravní model z důvodu vysokých nákladů a omezené komplexnosti pro rozhodování v jejich kontextu a zaměřují se spíše na opatření, která se v podobných kontextech ukázala jako úspěšná (rady k tomu, kdy použít model, viz Aktivita 4.1). Dalšími aspekty, které bývají drahé, ale často užitečné, je komplexní proces zapojení veřejnosti a profesionální design a komunikace.

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Koprivnica, Chorvatsko: Včasná externí podpora pro tým SUMP**

V roce 2014 se město Koprivnica rozhodlo vyvinout vlastní SUMP. V rámci první fáze procesu zpracování SUMP město zkoumalo, jaké kroky bude muset podniknout, a jaké zdroje bude potřebovat k vypracování takového dokumentu. Na základě tohoto výzkumu tým města pro SUMP zjistil, že nemá k dispozici dostatek zdrojů, a potřebuje proto zapojit externí odborníky na mobilitu. Tým SUMP hledal v Chorvatsku odborníky na mobilitu s dostatečnými zkušenostmi, který by tým procesem zpracování provedl. S pomocí těchto odborníků město provedlo analýzu stavu a základní dopravní průzkum.

Autor: Nebojsa Kalanj, shromáždila organizace ICLEI  
Obrázek: Město Koprivnica



## AKTIVITA 1.2: Vytvoření základního zpracovatelského týmu

### Odůvodnění

Zpracování a implementace plánu udržitelné městské mobility je složitý proces, který vyžaduje práci napříč různými odvětvími a koordinaci mezi souvisejícími politikami a organizacemi (např. koordinace s územním plánováním, ochranou životního prostředí, se sociálním začleňováním, s rovností pohlaví, hospodářským rozvojem, bezpečností, se zdravím, vzděláváním nebo s informačními technologiemi). Pro koordinaci a řízení tohoto procesu je nutné určit jasného vlastníka projektu s dostatečnými kapacitami a zdroji, jakož i oprávněním v rámci organizací.

### Cíle

- Stanovení efektivní pracovní struktury pro proces plánování, který nejlépe využije dostupné zdroje.
- Dosažení integrovaného SUMP, který zvažuje propojení mezi různými druhy dopravy, neřeší je izolovaně a uznává interakce mezi městskými strukturami (územní plánování, hustota, funkce, sociálně-ekonomické vzorce, ekosystémy) a mobilitou.
- Stanovení plánování mobility a dopravy jako sdílené politické oblasti, nikoli jako cíle samo o sobě.
- Zajištění, aby byly během celého procesu plánování zohledněny základní zásady udržitelnosti.

### Úlohy

- Jmenovat koordinátora projektu s odpovědností, mandátem a prostředky, čímž se usnadní a urychlí proces plánování. V některých městech se osvědčilo jmenování dvou koordinátorů, kteří si mohou vyměňovat nápady a střídát se při absenci (např. při dovolené), aby proces plánování pokračoval nepřetržitě.
- Rovněž je nutné jmenovat vedoucího projektu, např. vedoucího vašeho oddělení, který zajistí nezbytnou podporu pro spolupráci - a který se v případě potřeby za proces SUMP postaví.

- Zřídit základní zpracovatelský tým jakožto vlastníka projektu, který je pravidelně zapojován do celého zpracování SUMP.
- Zajistit, aby členové týmu měli všechny manažerské kompetence potřebné pro vedení procesu plánování. To zahrnuje kompetence v oblasti projektového, politického, technického, finančního a personálního řízení (viz také oddíl nástroje v Aktivitě 1.1).
  - Většinu těchto manažerských dovedností obvykle pokrývá koordinátor projektu, ale v závislosti na vaší situaci mohou některé úkoly převzít další členové týmu.
  - Důležité je spojení s politickou sférou během celého procesu plánování. Může se hodit mít členy týmu s dobrými vztahy se starosty, ostatními předními politiky a klíčovými osobami v plánovacím orgánu. (Více podrobností o tom, jak zajistit politické a institucionální vlastnictví, viz Aktivitu 1.3.)
- Zajistit, aby tým disponoval všemi technickými kompetencemi a politickým zázemím potřebným k přijímání těch správných rozhodnutí v průběhu celého procesu. Doprava a územní plánování jsou sice nejdůležitějšími dovednostmi, ale znalost souvisejících oblastí plánování, jako jsou hospodářské, sociální a environmentální politiky, jsou také zásadní pro dosažení skutečně integrovaného procesu plánování, jehož výsledky zasahují i do jiných odvětví. Pokud je SUMP například vyvíjen přednostně jedním oddělením, měl by tým zahrnovat i členy z ostatních oddělení.
- Při výběru členů je nutné hledět především na provozní kompetence potřebné pro konkrétní plánovací kroky, ale zároveň zachovat tým přiměřeně velký. Základní zpracovatelský tým nemusí disponovat všemi kompetencemi a dovednostmi, neboť do plánovacích kroků lze zapojit ostatní kolegy z vaší organizace. U většiny veřejných orgánů mohou tyto specifické kompetence přesahovat kapacity jejich zaměstnanců, v takovém případě by měly být pro konkrétní technické úlohy zajištěny externí odborné znalosti (viz také Aktivitu 2.4).
- Diskuze nad výsledky vlastního hodnocení plánovacích postupů, optimálně provedeného společně v týmu, za účelem rozvoje společného porozumění tomu, co udržitelná městská mobilita znamená (viz

Aktivitu 1.1). Zdůraznit propojení mezi různými druhy dopravy a také mezi městskými strukturami (hustota, funkce, socioekonomické vzorce, ekosystémy) a mobilitou. Rozšířit pohled nad rámec dopravy a mobility na různé potřeby společnosti - hospodářské, sociální, environmentální - které by měl plán řešit.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Pobídnout oddělení, aby vyčlenila vlastní vedoucí pracovníky jakožto členy základního zpracovatelského týmu, čímž vyjádří je-jich závazek a důležitost SUMP. Často mohou být dva (nebo více) hlavní členové týmu z každého oddělení, přičemž vedoucí pracovníci se účastní pouze schůzek se strategickým významem, aby byla pracovní zátěž pro ně zvládnutelná. Případně zvažte vytvoření samostatné kontrolní skupiny sestávající z osob s rozhodovací pravomocí na vysoké úrovni z vašich a dalších oddělení. Kontrolní skupina bude podporovat základní zpracovatelský tým při přijímání důležitých rozhodnutí v průběhu zpracování SUMP.
- Spolupracujte s jinými odděleními nebo zapojte externí partnery (např. konzultanty, univerzity) pro vyplnění mezer v kompetencích (více viz Aktivitu 2.4).
- Zvažte najmutí osob bez zázemí souvisejících s dopravou pro konkrétní úkoly (např. marketing). To pomáhá přinést novou perspektivu, která je klíčovou součástí plánování udržitelné městské mobility.

Zvažte také kombinaci zdrojů různých zúčastněných stran k financování zaměstnanců.

### Načasování a koordinace

- Začněte od samého počátku a nepřetržitě přizpůsobujte pracovní struktury měnícím se potřebám a okolnostem během celého procesu.
- Zohledněte požadavky na plánování a geografický rozsah vašeho SUMP (Aktivita 2.1).

### Kontrolní seznam

- ✓ Byl určen koordinátor procesu plánování.
- ✓ Byl založen základní zpracovatelský tým se všemi potřebnými kompetencemi, který zahrnuje klíčové osoby z celé oblasti plánování.
- ✓ V týmu bylo dostatečně rozvinuto společné chápání (plánování) udržitelné městské mobility.

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Edinburgh, Velká Británie: Multidisciplinární tým pro územní politiku

Zpracováním edinburského SUMP se zabývá tým Rady pro územní politiku. Jádro týmu tvoří plánovači v oblasti dopravy a mobility, odborníci na kvalitu ovzduší a urbanismus, krajinu a územní plánovači. Širší tým, který může k plánování občas přispět, využívá kompetencí a znalostí odborníků z celé řady dopravních týmů (aktivní mobilita, veřejná doprava, bezpečnost silničního provozu), územních plánovačů, úředníků pro udržitelný rozvoj, ekonomů a odborníků na komunikaci. Tým pracuje a koordinuje tři hlavní vzájemně související projekty: Plán městské mobility (SUMP), strategie transformace centra města a zavedení zóny s nízkými emisemi v Edinburghu.

Autor: Rada města Edinburghu, shromáždila společnost Wuppertal Institute  
Obrázek Rada města Edinburghu





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Bielefeld, Německo: Základní zpracovatelský tým podporovaný širší řídicí skupinou odborníků a zúčastněných stran

V Bielefeldu tvořili pětičlenný základní tým SUMP zástupci z kanceláří mobility, územního plánování a životního prostředí, ale i zástupci z kanceláře vedoucího odboru pro plánování měst a mobility a poskytovatele místní veřejné dopravy. Výběr členů týmu, kteří se také podíleli na relevantních procesech paralelního plánování, zajistil dobrou koordinaci a silné propojení s tvůrci politických rozhodnutí. Tým byl podporován zkušeným externím odborníkem, který provedl analýzu mobility, moderoval a dokumentoval participační proces a vytvořil vizi a cíle založené na několika seminářích s řídicí skupinou zúčastněných stran. Všechny výsledky byly vyvinuty v úzké koordinaci se základním zpracovatelským týmem, který se pravidelně setkával za účelem řízení procesu a přijímání rozhodnutí.

Autor: Olaf Lewald, město Bielefeld, shromážděné Polisem  
Obrázek: Grafikbüro Wilk



## AKTIVITA 1.3: Zajištění politického a institucionálního vlastnictví

### Odůvodnění

Identifikace klíčových zúčastněných stran a zajištění toho, aby věděly, že vlastnictví procesů, je zásadní pro dlouhodobý úspěch plánování udržitelné městské mobility. Dobrá analýza zúčastněných stran může pomoci identifikovat možné konflikty a koalice a jak tyto mohou zase ovlivnit váš proces plánování z hlediska geografického pokrytí, integrace politik, dostupnosti zdrojů a celkové legitimacy. Včasné zapojení politických a institucionálních zúčastněných stran jim dodává větší pocit vlastnictví procesů a zvyšuje pravděpodobnost, že budou výsledky procesu podporovat.

### Cíle

- Vytvořit pevný základ pro dobrou spolupráci mezi všemi skupinami zúčastněných stran.
- Identifikace možných synergií nebo konfliktů mezi zúčastněnými stranami.

- Zvýšení kapacity řízení a přijetí pro zpracování a implementaci vašeho SUMP.

### Úlohy

- Identifikace všech relevantních zúčastněných stran a jejich cílů, síly, kapacit a zdrojů pro plánování (např. pomocí nástroje pro mapování zúčastněných stran, viz tabulku kompetencí a matice zájmů v níže uvedené sekci nástrojů).
- Usilovat o širokou koalici, která podporuje váš SUMP a pocit vlastnictví. Dosažení podpory nejen vládnoucí strany, ale i opozice pomáhá zajistit kontinuitu. Vyhněte se podstatným konfliktům s jedním nebo více silnými aktéry, ale zůstaňte věrní základním principům udržitelné mobility. Navrhněte jednoduchou strategii koordinace zúčastněných stran, která se bude touto úlohou zabývat.

- Seznamte se osobně s klíčovými politiky a odborníky v rané fázi, abyste prodiskutovali jejich názory a zapojení.
- Propagujte myšlenku plánování udržitelné městské mobility pro politiky a kolegy ve všech příslušných odděleních, například pořádáním seminářů na zvyšování povědomí nebo exkurzí do modelového města pro udržitelnou mobilitu.
- Přijměte otevřený a transparentní přístup ke spolupráci aktérů od samého počátku (včetně organizací za hranicemi města) a zajistit zapojení aktérů z různých oblastí politiky (např. z různých správních orgánů).

### Načasování a koordinace

- Od samého počátku – identifikace a analýza zúčastněných stran.
- Pokud dojde ke změnám v koalicích zúčastněných stran, pravidelně načasování a koordinaci přehodnocujte.
- Začněte se zvyšováním povědomí na začátku procesu.

- Politická podpora a angažovanost je nutná neustále, přehled načasování a koordinace politických rozhodnutí viz obrázek 2.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byly identifikovány skupiny zúčastněných stran.
- ✓ Byla provedena analýza konstelací aktérů.
- ✓ Byl vyvinut základní přístup koordinace zúčastněných stran.
- ✓ Byla získána politická podpora.
- ✓ Celkový závazek k zásadám udržitelnosti ze strany klíčových zúčastněných stran.

V závislosti na oblasti aktivit by do plánování udržitelné městské mobility měly být zapojeny různé typy zúčastněných stran. Pokud jde o městskou logistiku, týká se to rozmanité skupiny zúčastněných stran. Proto Průvodce **plánováním udržitelné městské mobility** doporučuje zřídit platformu pro více zúčastněných stran pro plánování městské logistiky. Prostřednictvím platformy by se do procesu měly přímo zapojit tři hlavní skupiny:

- Zainteresané strany z dodavatelského řetězce (např. přepravci, hlavní maloobchodní řetězce, majitelé obchodů)
- Veřejné orgány (např. místní, regionální nebo státní)
- Ostatní zúčastněné strany (např. průmyslová a obchodní sdružení, sdružení spotřebitelů, výzkum a akademická obec)
- Odborníci

Více informací o platformě a o tom, jak integrovat městskou logistiku do plánování udržitelné městské mobility, naleznete v Průvodci.



### Identifikace příslušných zúčastněných stran

Níže uvedená tabulka vám pomůže zapojit zúčastněné strany, které mají všechny potřebné dovednosti a znalosti pro plánování udržitelné městské mobility. Ta vám umožní zkontrolovat vaše představy o tom, koho zapojit, a identifikovat (nové) organizace nebo lidi, kteří mohou nabídnout chybějící kompetence nebo znalosti. Koncept uvádí, že SUMPy jsou úspěšné pouze v případech, kdy mají partneři čtyři funkční schopnosti:

1. Schopnost získat politickou podporu
2. Kompetence v oblasti dopravních sítí a služeb
3. Technická excelence ve zpracování SUMP
4. Schopnost získat podporu veřejnosti nebo porozumět naléhavosti a potřebám veřejnosti

**Obrázek 11:** Kingdonův model aplikovaný na SUMP: funkce a odpovídající relevance, zúčastněné strany a aktiva (na základě Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. Manuál institucionální spolupráce CH4LLENGE: Spolupráce s institucionálními partnery v rámci plánů udržitelné městské mobility. 24., [www.elitis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit](http://www.elitis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit)).

Funkčnost	Relevantnost	Které zúčastněné strany?	Klíčová aktiva
<b>Politická podpora</b>	Kdo může zajistit politickou podporu a zdroje v dopravním sektoru i mimo něj?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starostové měst, která plánují SUMP, a městští radní (většina i opozice)</li> <li>• Starostové a zástupci sousedních měst</li> <li>• Vedoucí metropolitních oblastí, provincií, krajů, regionů</li> <li>• Zástupci radnic městských částí</li> <li>• Politické strany</li> <li>• Politici z různých místních orgánů v rámci partnerství SUMP</li> </ul>	Vize, Vedení, Síla, Zdroje
<b>Kompetence v oblasti dopravních sítí</b>	Kdo řídí příslušné dopravní sítě?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Společnosti v oblasti veřejné dopravy (městské autobusy, tramvaje a metra, regionální autobusy a vlaky)</li> <li>• Vlastníci dopravní infrastruktury (silnice, parkoviště, přestupní stanice atd.)</li> <li>• Státní železniční společnosti</li> <li>• Přístavní orgány (pokud existují)</li> <li>• Letištní úřady (pokud existují)</li> <li>• Poskytovatelé nových služeb v oblasti mobility (např. sdílení kol, sdílení aut)</li> </ul>	Technická proveditelnost
<b>Technická odbornost</b>	Kdo má data a příslušné kompetence k poskytnutí technicky proveditelného plánu?	<p>Techničtí odborníci z různých organizací:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Odbory městského úřadu nebo veřejná správa (doprava a územní plánování, ekonomický rozvoj, životní prostředí, zdraví, cestovní ruch atd.)</li> <li>• Univerzity a další výzkum</li> <li>• Kvalifikované společnosti</li> <li>• Specializované agentury</li> <li>• Kvalifikované nevládní organizace a sdružení</li> </ul> <p>Vládní orgány poskytující přístup občanům, dalším zúčastněným stranám a sdělovacím prostředkům. V městských službách to může být:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunikační oddělení</li> <li>• Policie</li> <li>• Oddělení pro ekonomický rozvoj, školitelé</li> <li>• Ombudsman / mluvčí města</li> <li>• Oddělení vzdělávání</li> <li>• Moderátoři poradních sborů v různých oblastech politiky (doprava a územní plánování, hospodářský rozvoj, obecní rada mládeže atd.)</li> </ul>	Technicky kvalitní plánování
<b>Veřejná podpora</b>	Kdo rozumí názorům veřejnosti a zúčastněných stran?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunikační oddělení</li> <li>• Policie</li> <li>• Oddělení pro ekonomický rozvoj, školitelé</li> <li>• Ombudsman / mluvčí města</li> <li>• Oddělení vzdělávání</li> <li>• Moderátoři poradních sborů v různých oblastech politiky (doprava a územní plánování, hospodářský rozvoj, obecní rada mládeže atd.)</li> </ul>	Hodnoty, Pocit naléhavosti



### Analýza konstelací aktérů

Poté, co byly identifikovány zúčastněné strany, je třeba analyzovat konstelace mezi těmito aktéry. Tato analýza by měla být založena na seznamu různých kritérií nebo atributů, které jsou relevantní pro daný případ, např. zájmu, moci, vlivu na ostatní, koalice atd. Tímto způsobem lze zjistit, jaké jsou cíle jednotlivých zúčastněných stran, jaké jsou jejich skryté plány a zda se v případě realizace daného projektu považují za „ vítěze “ nebo „ poražené “.

Cílem systematické analýzy aktérů je získat jasný obrázek o střetu zájmů nebo potenciálních koalicích a být schopen lépe určit skupiny zúčastněných stran, které mohou v dané problematice vykazovat různé úrovně zájmu, kapacit a znalostí. Toho lze dosáhnout například vytvořením „Matic vlivu“, která seskupuje zúčastněné strany podle úrovně jejich vlivu/důležitosti:

**Obrázek 12:** Matice vlivu (založeno na UN-Habitat, 2001. Nástroje na podporu městského rozhodování, Nairobi, str. 24)

	Nízký vliv	Vysoký vliv
Nízký podíl	nejméně prioritní skupina zúčastněných stran	užitečné pro formulaci rozhodnutí a názorů, zprostředkování
Vysoký podíl	významná skupina zúčastněných stran, jejíž hlas je třeba posílit	nejkritičtější skupina zúčastněných stran

Během procesu identifikace zúčastněných stran je třeba zvážit identifikaci role stávajících „místních tahounů“. Jedná se o klíčové osobnosti v místní síti, které jsou dobře známy díky svým osobním kompetencím, kontaktům a jejich významné úloze při mobilizaci zdrojů, vytváření aliancí atd. V kontextu SUMP je také nutné zvážit včasné strategické posouzení jejich role - takové osoby mohou mít na proces mimořádný vliv a vy možná budete chtít, aby se postavily na vaši stranu.

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Budapešť, Maďarsko: Pravidelná setkání u kulatého stolu pro osoby s rozhodovací pravomocí

Na podporu nové formy institucionálního rozhodování pro plánování opatření SUMP zřídilo Centrum BKK pro budapeštskou dopravu „Výbor SUMP“. Při pravidelných setkáních u kulatého stolu slouží výbor jako fórum k diskuzi a koordinaci opatření a projektů. Výbor může také navrhnout městské radě nová opatření SUMP. Výbor má 21 členů z hlavních zúčastněných institucí, jako jsou město, ministerstva a vládní instituce pro plánování dopravy, státní železniční společnost, krajská rada, hlavní provozovatelé a odborníci z univerzit. Osobní kontakty a profesionální organizace událostí jsou nezbytné pro vytvoření efektivního výboru.

**Autor:** Centrum BKK pro dopravu v Budapešti Transport, shromážděné UBC  
**Image** Centrum BKK pro dopravu v Budapešti





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

Londýn, Brusel, Drážďany, Groningen, Lublaň:  
Silní starostové pro SUMP

V nedávné minulosti několik politiků na vysoké úrovni v evropských městech nabídlo silnou podporu udržitelné mobility a jejich místním SUMP. Starostové se často zaměřují na konkrétní opatření, cíl nebo vizi. Starosta Londýna Sadiq Kahn zaměřil svou strategii na dostupnost a kvalitu ovzduší. V regionu Brusel (BE) bývalý ministr pro mobilitu Pascal Smet podpořil přechod z města zaměřeného na automobily na město určené pro lidi. V Drážďanech (DE) rada Raoul Schmidt-Lamontain hrdě propaguje značku „MOBI“, která se vztahuje na udržitelné způsoby mobility a služby. Náměstek primátora pro mobilitu v Groningenu (NL), Paul de Rook, podporuje dlouholetou tradici města, která je přátelská vůči cyklistům. Místostarosta Lublaně (SI) Dejan Crnek má evropskou propagační roli jakožto předseda Politického poradního výboru CIVITAS. Ve svém městě silně rozvinul multimodalitu.

shromáždila agentura Polis  
Obrázek Polis



## AKTIVITA 1.4: Naplánování zapojení zainteresovaných stran a občanů

### Odůvodnění

Přechod na udržitelnou mobilitu vyžaduje aktivní podporu zúčastněných stran a široké veřejnosti. Práce se zúčastněnými stranami je obecně považována za běžnou praxi – při plánování mají však slovo jen určité skupiny. Je velmi důležité do procesu plánování zapojit všechny relevantní zúčastněné strany a řešit jejich specifické požadavky. To pomáhá SUMP legitimizovat a zvyšovat jeho kvalitu. Pouze plán udržitelné městské mobility, který byl vytvořen ve spolupráci s významnými zúčastněnými stranami a veřejností, bude přijat a bude účinný z praktického i finančního hlediska. Zapojení občanů a zúčastněných stran je proto základním prvkem SUMP.

Je zapotřebí zvláštní strategie pro zapojení zúčastněných stran, která při jednání s úřady, soukromými podniky, organizacemi občanské společnosti nebo se všemi z nich vychází z různých formátů a technik. Zapojení veřejnosti je zásadní pro zajištění legitimacy a kvality rozhodování a je rovněž vyžadováno evropskými a mezinárodními úmluvami.

### Cíle

- Zajistit dobře strukturované zapojení všech zúčastněných stran v klíčových fázích procesu plánování.
- Vytvořit transparentní kulturu plánování založenou na dialogu, pravidelné komunikaci a konzultacích.
- Vybízet občany a umožnit jim zapojit a připojit se do diskuze, zejména v počátečních fázích plánování, kdy jsou procesy stále otevřené a flexibilní.
- Navrhnout udržitelné a podporované přístupy k procesu zapojení občanů s cílem zlepšit kvalitu života obyvatel a vytvořit široké veřejné vlastnictví procesu plánování.
- Posílit vitalitu občanské společnosti a místní politické kultury.
- Zlepšit celkovou kvalitu, účinnost, (nákladovou) efektivitu, transparentnost, přijatelnost a legitimitu plánování udržitelné městské mobility.



### Co jsou to „občané“ a „zúčastněné strany“?

Pojem **občané** se vztahuje na všechny lidi, kteří žijí a/nebo pracují ve funkční městské oblasti, pro kterou se připravuje SUMP. V tomto dokumentu se výraz používá převážně zaměnitelně s pojmy lidé, obyvatelé a veřejnost.

**Zúčastněné strany** jsou všichni jednotlivci, skupiny nebo organizace, které jsou ovlivněny a/nebo mohou ovlivnit plánování SUMP. Přestože občané také patří mezi zúčastněné strany, v tomto dokumentu se pojem zúčastněné strany týká především institucionálních zúčastněných stran, jako jsou veřejné orgány, politické strany, občanské a komunitní skupiny, obchodní organizace, dopravní a výzkumné instituce.

Klíčové zúčastněné strany jsou obvykle do procesu SUMP zapojeny více než široká veřejnost. Je proto třeba zajistit, aby zájmy všech dotčených částí společnosti, včetně typicky nedostatečně zastoupených „těžko dostupných“ skupin, byly řádně zastoupeny mezi zúčastněnými skupinami zúčastněných stran.

### Úlohy

- Stanovit participační aktivity jako součást standardních plánovacích postupů. Identifikace kroků plánování, do kterých budou zapojeny zúčastněné strany a občané (viz doporučení na obrázku 13 o zapojení občanů během procesu SUMP), a metody účasti vhodné pro každou z nich (viz obrázek 14 o metodách a nástrojích zapojení). Projděte si osobní i on-line participační nástroje a vyberte ty nejužitečnější.
- Zřídit stálou „řídící skupinu“ složenou z důležitých politiků a dalších klíčových zúčastněných stran. Tato skupina zajišťuje metodické vedení a poznatky pro strategická rozhodnutí během celého procesu plánování. Pomocí mapování zúčastněných stran provedeného v aktivitě 1.3 definujte, které zúčastněné strany budou zahrnuty. Pravidelně zapojujte „řídící skupinu“ do schůzek nebo briefingů a požádejte o zpětnou vazbu, abyste stanovili rámec pro klíčová rozhodnutí.
- Vypracovat strategii a harmonogram zapojení a časovou osu, včetně celkové strategie pro činnosti v oblasti PR (například zapojení médií).
- Usilovat o co největší interaktivní zapojení (viz oddíl „Činnosti nad rámec základních požadavků“), přičemž je zároveň nutné do strategie zahrnout alespoň proaktivní informace pro veřejnost (tj. my oslovujeme lidi, nikoli naopak).
- Zajistit zapojení všech ovlivněných částí společnosti, mezi které patří lidé se zdravotním postižením, mladí lidé a lidé důchodového věku, etnické menšiny, lidé s nižšími příjmy, rodiče samoživitelé a další obvykle nedostatečně zastoupené a „těžko dostupné“ skupiny. Nepovažujte je pouze za příjemce, ale zapojte je do procesu plánování. Dávejte pozor na lobby skupin, které mohou proces blokovat.

- Plán pro tiskové zprávy oznamující, že bude vytvořen nový SUMP a že všechny skupiny občanů a zúčastněných stran mají příležitost se zapojit. Zvažte použití kombinace nástrojů, včetně konvenčních formátů, jako je tisková reklama v novinách, oznámení na webových stránkách, informační bulletiny nebo dopisy do domácností, ale také novější formáty, jako jsou sociální média, krátká videa nebo vyhrazený web. Viz obrázek 14 pro více informací.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Naplánovat aktivnější zapojení zúčastněných stran a občanů prostřednictvím širší škály participačních nástrojů během celého procesu (např. studijní cesty, akce zúčastněných stran, internetové fórum, občanské panely).
- Zvýšit míru zapojení zúčastněných stran na více skupin, včetně zájmových a lobbistických skupin (je však nutné zajistit dostatečné moderování kritických diskuzí).
- Zajistit maximální transparentnost a umožnit demokratičtější a participativnější rozhodování během procesu plánování (Aarhuská úmluva).
- Pro pokročilá města: Zapojit zúčastněné strany do rozhodování a řízení zpracování SUMP.



### Podrobnosti o úlohách

#### Otázky, které je třeba řešit participační strategií

Existují čtyři hlavní otázky týkající se procesu, který je třeba zvážit při přípravě strategie zapojení občanů.

- **Proč?** Proč probíhá proces zapojení občanů? Jak to ovlivní strategii/schéma?
- **Kdo?** Kdo by měl být zapojen do rozhodovacího procesu? Jak lze takové lidi identifikovat?
- **Jak?** Jak budou občané zapojeni? Jaké nástroje a techniky by měly být použity?
- **Kdy?** Kdy by měly probíhat různé aktivity? Kdy není vhodné občany zapojit?

### Načasování a koordinace

- Dokončete plánování hlavních aktivit zapojení občanů před zahájením procesu plánování.
- Je nutné zřídit „řídící skupinu“ politiků a dalších klíčových zúčastněných stran spolu s (nově zřízeným) základním zpracovatelským týmem (viz Aktivitu 1.2), s přihlédnutím k plánovacím požadavkům a geografickému rozsahu vašeho SUMP (viz Aktivitu 2.1).
- Zapojte zúčastněné strany do celého procesu plánování.
- Nezapomeňte zapojit občany do důležitých rozhodnutí vybraných kroků. Zapojení občanů může být úspěšnější, pokud se provede v dobře vybraných aktivitách, namísto toho, aby se provádělo v příliš mnoha aktivitách a tím se riskovala „únava“ občanů. Následující obrázek doporučuje užitečné kroky pro zapojení občanů.

Obrázek 13: Zapojení občanů do procesu SUMP



obrázek © Orban Alija na istock.com

### Zapojení občanů do procesu SUMP - udělejte to správně!

Zapojení občanů by mělo probíhat v průběhu cyklu SUMP, ale ne v každém z 12 kroků. Obrázek 13 doporučuje, kde je třeba klást důraz na zapojení občanů. Navrhuje kroky a aktivity, během nichž je třeba přijímat důležitá rozhodnutí a kdy by plánovací proces měl prospěch z myšlenek, vizí a angažovanosti místních obyvatel.

Vyplatí se zapojit občany od samého začátku. Již při přijetí rozhodnutí o přípravě SUMP mohou být informováni a může být mobilizována skupina zainteresovaných občanů. Čtyři nejdůležitější plánovací kroky pro zapojení občanů jsou diskuze o scénářích (Aktivita 4.2), rozvoj vizí (Aktivita 5.1), výběr a validace balíčků opatření (Aktivita 7.2) a implementace (Aktivita 11.2). Kromě toho SUMP těží ze zapojení občanů při provádění analýzy problémů v oblasti mobility (Aktivita 3.2), zajištění široké podpory veřejnosti pro plánované akce (Aktivita 8.4) a při hodnocení úspěchů a neúspěchů (viz Aktivitu 12.1).

Vedle těchto aktivit jsou milníky vhodným okamžikem pro informování veřejnosti o výsledcích dokončené fáze. Zejména třetí milník nabízí příležitost potvrdit strategické směřování spolu s občany a čtvrtý milník těží z oslavy přijetí SUMP s občany. Kdykoli plánujete události nebo jiné metody zapojení občanů, mějte na paměti těchto několik pravidel:

- Buďte kreativní, ale také sebekritičtí ohledně navrhovaných nástrojů a formátů zapojení. Například aplikace a on-line průzkumy se nemusí dostat mezi všechny cílové skupiny (např. starší lidé, lidé bez přístupu k počítači). Kromě on-line formátu proto vždy využijte i off-line formát.
- Je důležité vždy sdělit, jak jsou výsledky zapojení občanů použity v procesu, a zdůraznit, že nezmizí u někoho v šuplíku. Slibte účastníkům, že bude zvážen každý příspěvek, a poskytnete zpětnou vazbu, pokud se něco vezme v úvahu pro SUMP.
- Přemýšlejte o jazyce. Použijete-li pouze místní jazyk, můžete tím nechtěně vyloučit osoby, které jím nehovoří. Také se, pokud je to možné, vyvarujte použití technického žargonu.
- Při každém veřejném setkání pečlivě vyberte lokalitu a ujistěte se, že je snadno dostupná, bezbariérová, dosažitelná městskou hromadnou dopravou, a poskytnete vhodné vybavení a dobře osvětlenou místnost s dobrou akustikou. Naplánujte si uspořádání sedadel a uvědomte si různé koncepty sezení, které neznamenají hierarchii.
- Buďte ohleduplní k různým časovým rozvrhům lidí a uspořádejte svou akci nejlépe navečer. Účast na odpolední akci by mohla být obtížná pro zaměstnance, zatímco večerní akce jsou zase obtížné pro rodiče.
- Zajistěte profesionální a ohleduplné moderování.

### Kontrolní seznam

- ✓ Bylo rozhodnuto o načasování a metodách a byly určeny skupiny občanů k zapojení.
- ✓ Dokončeno zapojení a komunikační přístup.
- ✓ Byla vytvořena řídící skupina s klíčovými zúčastněnými stranami.





**Obrázek 14:** Doporučené nástroje a metody zapojení pro zpracování SUMP (důležité jsou ty, které jsou zvýrazněny tučně), založené na čtyřech fázích SUMP a klasifikované podle úrovně zapojení (od nejnižší úrovně zapojení „Informovat“, „Konzultovat“, „Spolupracovat“ a nejvyšší úroveň „Zmocnit“)

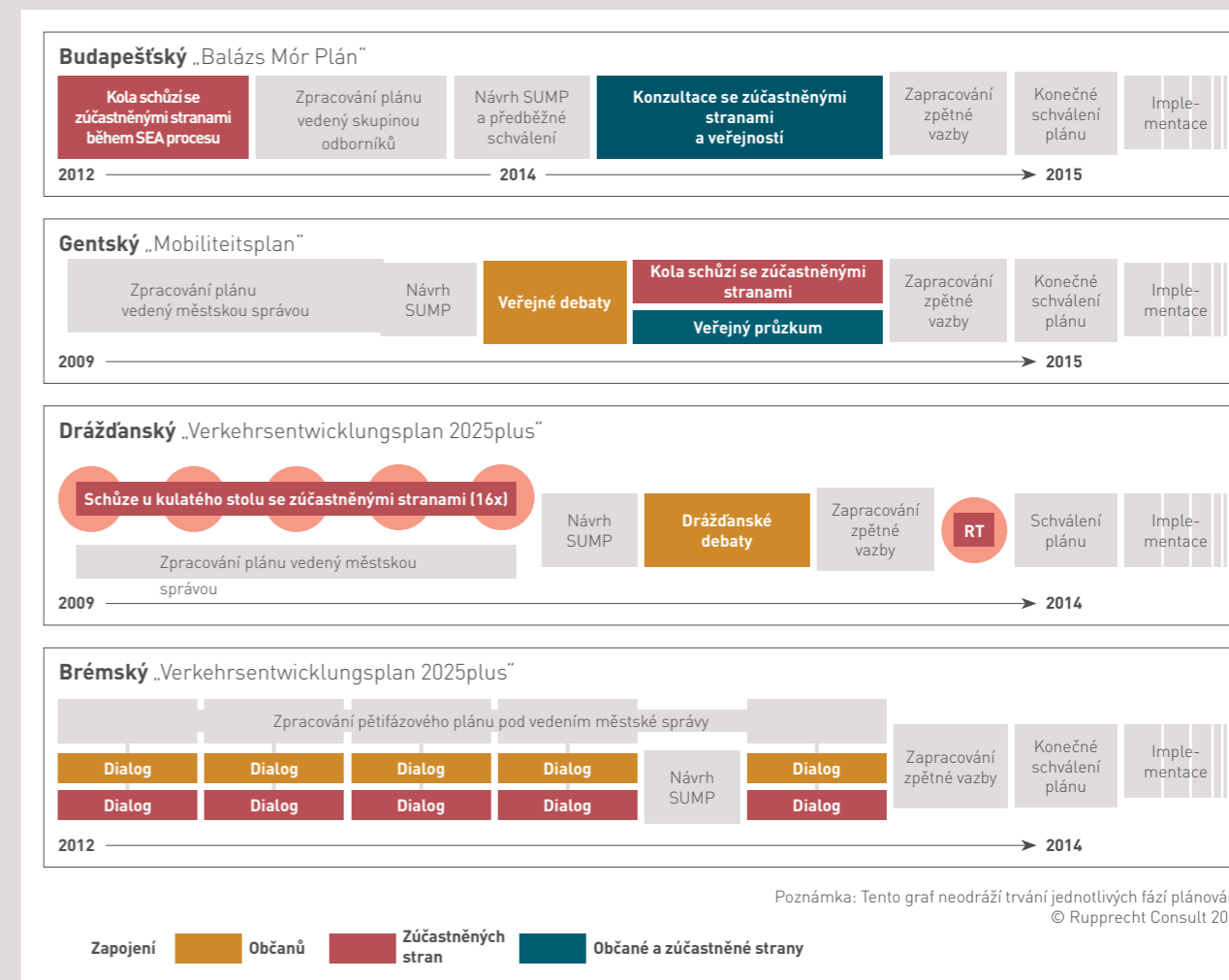
	Příprava a analýza	Tvorba strategie	Plánování opatření	Implementace a monitoring
Informování	<b>Z očí do očí:</b> Informační akce, tisková konference, informační stánek ve veřejných prostorách, výstava ve veřejných prostorách, informační kampaň s „místní celebritou“, místní občané / zúčastněné strany jako komunikátoři a multiplikátoři pro komunitu <b>Tisk:</b> Plakáty, letáky, brožury <b>Online:</b> Příspěvky na sociálních sítích, webové stránky, informační aplikace, vysílání / podcasty, videokanál, newslettery			
Konzultace	<b>Sociální média (průzkumy)</b> , formulář zpětné vazby na webových stránkách, formuláře průzkumu / zpětné vazby prostřednictvím aplikace			
	<b>Dotazníky a průzkumy, rozhovory</b> (telefon, klíčoví lidé...)	Průzkum na výběr opatření Crowdsourcingová data		<b>Hodnotící dotazníky a průzkumy, hodnotící rozhovory</b> (telefon, klíčoví osoby...), <b>Crowdsourcingová data</b> , (Cestovní) deník, Pochůzka po slepu
Spolupráce	<b>Crowdsourcing data, např. online mapový průzkum</b> nebo hlášení problémů přes aplikaci; (Cestovní) deník, <b>Kontrola trasy pěšky</b>	Průzkum dle deltské metody ohledně budoucích trendů		
	<b>Cílové skupiny</b> , „Worldcafé“, tematické události, jednání u kulatého stolu se zúčastněnými stranami, veřejná diskuze			
Zmocnění	<b>Workshop pro analýzu problému</b> , Brainstorming / Brainwalking, Pochůzka po slepu		<b>Hackathon Workshop soustředící se na opatření, Reálné plánování</b>	Exkurze na místo implementace, Společná údržba (programy přijetí) Živá laboratoř
	<b>Workshop pro scénáře, událost pro vytvoření vize, „Future Search“ workshop</b> „Open Space“ událost, participativní geodesign			<b>Společná údržba / společná implementace</b> (programy přijetí, např. přijetí stromů)
	Občanská porota / <b>Občanský poradní výbor</b> , Hlasování			Participativní rozpočtování



**Praktické příklady zapojení občanů a zúčastněných stran do procesu SUMP**

Města Budapešť, Gent, Drážďany a Brémy vyvinula individuální přístupy k integraci zapojení občanů do procesu SUMP - v závislosti na místním kontextu, odborných znalostech plánování, zdrojích a kapacitách. Byly použity smíšené formáty (např. Budapešť, Gent), jakož i oddělené, ale souběžné zapojení zúčastněných stran a občanů (např. Brémy, Gent) a fázované zapojení (Drážďany). Vezměte prosím na vědomí, že tento obrázek představuje vybrané příklady případů, které ukazují širokou škálu možných přístupů. Samozřejmě existují různé další způsoby, jak zapojit zúčastněné strany a občany, v závislosti na individuálním plánovacím kontextu města.

**Obrázek 15:** Praktické příklady zapojení občanů a zúčastněných stran do procesu SUMP, Rupprecht Consult, 2016 (na základě Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. Participační manuál CH4LLENGE: Aktivní zapojení občanů a zainteresovaných stran do zpracování plánů udržitelné městské mobility, str. 17, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)).



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Brno, Česká republika:** Strategie zapojení občanů kombinující tradiční a on-line formáty

Město Brno vypracovalo strategii zapojení do plánování SUMP se zaměřením na komunikaci a participaci, které pomohlo městu vést profesionální a smysluplný participační proces. Strategie zahrnovala tradiční metody, jako jsou veřejné diskuze, kulaté stoly a komunikace prostřednictvím specializované webové stránky, ale také nové přístupy, jako je „Brněnská mobilita - vize 2050 - workshop odborníků“. V rámci participačního procesu bylo od roku 2015 do roku 2018 analyzováno více než 2500 připomínek občanů, více než 500 lidí bylo zapojeno do asi 30 akcí a bylo uspořádáno několik workshopů s občany, odborníky, městskými částmi a obcemi, jakož i s politiky



**Autor:** Iva Rorečková (Machalová) a Lukáš Bača, město Brno, shromážděno agenturou EURO CITIES | **Obrázek:** Marie Schmerková (Magistrát města Brna)

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Vilnius, Litva:** Komplexní zapojení zajišťující široké vlastnictví SUMP

Prvním krokem procesu SUMP ve Vilniusu bylo připravit plán pro řízení projektů, který identifikoval strategie, jak pracovat s příslušnými zúčastněnými stranami a občany. Byly definovány čtyři jasné cíle: vyjasnit očekávání; průběžně informovat o procesu; oslovit konkrétní cílové skupiny a organizovat akce na zvyšování povědomí. Vilnius spolupracoval s behaviorálními vědci a sociology na identifikaci nejefektivnějších způsobů komunikace s různými cílovými skupinami (politiky, zúčastněné strany, občané). Specializovaná osoba koordinující aktivity, dostatečný rozpočet, jasné cíle a KPI pomohla vést úspěšnou kampaň a vyvolat diskusi o SUMP mezi místní komunitou, médií a politiky.



**Autor:** Kristina Gaučė, shromážděno UBC  
**Obrázek:** Saulius Žiūra



Spolu s nastavením pracovních struktur je třeba stanovit plánovací rámec pro přizpůsobení rozvoje plánu udržitelné městské mobility místní situaci. To zahrnuje definici geografického rozsahu, který by se v ideálním případě měl zabývat „funkční městskou oblastí“. Dalším důležitým aspektem je dodržování zákonných požadavků pro plánování a jejich propojení s procesy plánování v souvisejících oborech. Výsledky všech předchozích činností jsou poté shrnuty do dohodnutého časového plánu a pracovního plánu, který by měl být politicky schválen, aby se zajistila spolehlivost zúčastněných aktérů. Pokud byl dříve zjištěn nedostatek kapacit, je třeba přijmout vhodná opatření k získání externí podpory pro zpracování SUMP.

**AKTIVITA 2.1:** Posouzení požadavků na plánování a definice geografického rozsahu (na základě „funkční městské oblasti“)**Odůvodnění**

Plán udržitelné městské mobility je začleněn do širšího regionálního a národního plánovacího rámce. Patří sem například předpisy, finanční toky nebo strategie vyšší úrovně pro územní a dopravní rozvoj (např. národní dopravní plán, pokud existuje). Je nezbytné posoudit dopad regionálního a národního plánovacího rámce, aby se využily příležitosti a aby se později zabránilo střetům s orgány na vyšší úrovni vlády.

Program SUMP by se měl vztahovat na funkční městskou oblast (tj. oblast pro dojíždění do práce), která ve většině případů přesahuje správní hranice města. Pokud neexistují žádné regionální nebo vnitrostátní předpisy pro geografický rozsah SUMP, je třeba, aby příslušné zainteresované strany a příslušný politický orgán schválily nejvhodnější prostorové pokrytí.

Na jedné straně to závisí na oblasti, za kterou jsou příslušné místní nebo krajské orgány odpovědné. Na druhou stranu je však nutné nejvíce sledovat skutečné vzorce mobility. Plán, který pokrývá celou městskou aglomeraci, bude mnohem efektivnější než plán, který pokrývá pouze její část.



## Úlohy

- Zajistěte, aby byly identifikovány příslušné regionální, národní a evropské právní požadavky na SUMP.
- Získejte jasnou perspektivu o tom, jak regionální, národní a evropský rámec ovlivní proces plánování.
- Definujte geografický rozsah vašeho plánu, obvykle pokrývající funkční městskou oblast skutečných vzorců mobility (např. oblast pro dojíždění do práce).
- Určete vhodný orgán/subjekty, které budou v procesu plánování přebírat vedoucí postavení.
- Získejte politické rozhodnutí o schválení geografického rozsahu a vedoucí organizace.
- Zajistěte, aby bylo zváženo připojení k dálkovým dopravním koridorům.

## Cíle

### Požadavky na plánování

- Identifikujte, dokumentujte a vyhodnoťte:
  - Právní předpisy a metodiky, pokyny, jak zpracovat SUMP, včetně potenciálních požadavků na geografický rozsah nebo odpovědnosti různých typů plánovacích orgánů (pokud existují).
  - Relevantní kritéria financování na regionální a celostátní úrovni.
  - Plány, strategie a cíle vyšší úrovně, které může ovlivnit vaše SUMP. Například plány národního silničního úřadu pro nové nebo rozšířené silnice by mohl působit proti cílům SUMP tím, že by povzbudil více jízdy autem do města.
- Vytvořte shrnutí regionálního a národního rámce s návrhy, jak situaci řešit ve vašem SUMP.

### Geografický rozsah

- Analyzujte dopravní vzorce a administrativní hranice. Definujte svou funkční městskou oblast (další pokyny naleznete v sekci nástrojů níže). Zahrňte také odkazy na dálkové dopravní koridory (jako je transevropská dopravní síť, TEN-T, národní železniční síť).

- Zapojte klíčové zúčastněné strany a úřady do plánované oblasti plánování a snažte se o formální dohody o geografickém rozsahu plánovacích činností.
- Přijměte otevřený a transparentní přístup a zajistěte zapojení příslušných orgánů. Zajistěte pravidelnou komunikaci a výměnu informací mezi příslušnými orgány.
- Vyjednejte celkovou odpovědnost za plán.
- Pokud není možné definovat plánovací oblast, která je plně v souladu s funkční oblastí městské mobility, usilujte alespoň o dobrou spolupráci s aktéry v otázkách, které lze řešit pouze na úrovni aglomerace. To může stavět na stávající spolupráci nebo zahrnovat nové postupy (např. formální postupy, jako jsou společné územní plány, nebo neformální postupy, jako jsou pracovní skupiny).
- Zajistěte zastoupení zúčastněných stran z celé oblasti plánování v řídicí skupině.
- Zajistěte zapojení občanů z celé oblasti plánování do účastnických aktivit.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Zajistěte pokrytí oblastí spojených s hlavními socio-ekonomickými a environmentálními dopady na dopravu.

### Načasování a koordinace

- Na začátku identifikujte předpisy a příslušné požadavky na plánování a zvažte je v celém procesu.
- Zohledněte je zvláště při definování zapojení zúčastněných stran a občanů (viz Aktivitu 1.4), geografického rozsahu (tato Aktivita), vazeb na jiné procesy plánování (viz Aktivitu 2.2) a načasování a pracovního plánu (viz Aktivitu 2.3).
- Definujte geografický rozsah včas, aby byl zohledněn při vytváření pracovních a participačních struktur (viz krok 1) – před zahájením oficiálního procesu plánování udržitelné městské mobility (viz Aktivitu 2.3) je nutná jasná dohoda.

## Kontrolní seznam

- ✓ Byly přezkoumány příslušné národní a regionální dokumenty a shrnuty výsledky.
- ✓ Byly identifikovány příležitosti a dopady, které mohou vyplynout z regionálního a národního rámce.
- ✓ Byl definován zeměpisný rozsah (pokud možno funkční městská oblast).
- ✓ Bylo dosaženo politické dohody o zeměpisném rozsahu, základních úlohách a povinnostech úřadů a politiků.
- ✓ Klíčové úřady z oblasti plánování zahrnuté v základním zpracovatelském týmu a/nebo řídicí skupině.
- ✓ Politická dohoda podepsaná a přijatá obecními radami.



### Funkční městské oblasti v členských státech EU

OECD a Evropská komise společně vyvinuly metodiku pro jednotné vymezení funkčních městských oblastí (FUA) napříč zeměmi. Jako klíčovou informaci používá hustotu obyvatelstva a toky práce do zaměstnání jako hustě obydlené město a okolní oblast (oblast dojíždění), jejíž pracovní trh je s městem vysoce integrován.

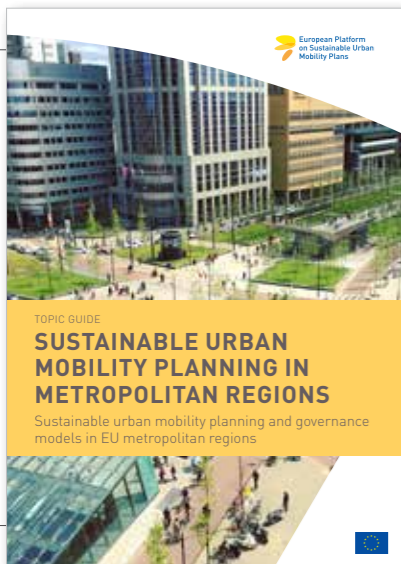
- Městské „jádro“ se skládá z populačního uskupení s hustotou nejméně 1 500 obyvatel na km<sup>2</sup>.
- Obec je součástí městského jádra, pokud alespoň 50 % populace žije v klastru.
- „Zázemí“ je označeno jako „spádová oblast“ trhu práce ve městech mimo hustě osídlené jádro. Všechny obce, které mají alespoň 15 % svých zaměstnaných obyvatel pracujících v určitém městském jádru, jsou definovány jako součást městského zázemí.

Konečným cílem přístupu OECD-EU k funkčním městským oblastem je vytvoření harmonizované definice měst a jejich oblastí vlivu pro mezinárodní srovnání a pro analýzu politiky týkající se témat souvisejících s městským rozvojem.

OECD nabízí profily funkčních městských oblastí každé země EU. Ty zahrnují mapu země se všemi funkčními městskými oblastmi, seznam funkčních městských oblastí podle velikosti populace a populace žijící v těchto funkčních městských oblastech. Pro přístup k profilům navštivte web [www.oecd.org](http://www.oecd.org) a vyhledejte „functional urban area“.

Zdroj: OECD 2019





Na základě společné metodiky OECD-EU jsou metropolitní regiony definovány jako sousední, hustě zastavěné funkční městské oblasti s nejméně 250 000 obyvateli. Mají tendenci vykazovat vysokou ekonomickou přitažlivost, velké toky pro dojíždění a komplexní multimodální dopravní systémy, přičemž obvykle jsou také dopravními uzly národního a evropského významu. Metropolitní regiony mohou být zvláště náročné na plánování udržitelné městské mobility kvůli mnoha souvisejícím obcím a dalším institucím.

Průvodce tématem **Plánování udržitelné městské mobility v metropolitních regionech** přináší metodiku pro SUMP v metropolitní oblasti. Identifikuje čtyři typy metropolitní správy (neformální / měkká koordinace; meziměstské úřady; nadměstské úřady; zvláštní statut metropolitních měst) a doporučuje příklady a zásady plánování pro různá institucionální uspořádání.



Existují různé typy funkčních městských oblastí s různými potřebami rozvoje SUMP. Metodika Poly-SUMP poskytuje návod pro polycentrické regiony s několika obcemi nebo městy, které jsou na sobě úzce závislé. Poskytuje doporučení, jak zahájit nebo rozvíjet regionální dopravní spolupráci v těchto složitých oblastech. Na základě terminologie **průvodce Poly-SUMP** mají polycentrické regiony hlavní město s relativně nízkou populací (méně než 200 000 ve větším regionu nebo méně než 100 000 obyvatel v menším regionu) a obce, menší než hlavní město, ale s více než 5 000 obyvateli.



Plánování udržitelné městské mobility může být stejně účinné pro malá města jako pro metropolitní regiony, přičemž však malá města vykazují odlišné potřeby než větší a obvykle mají velmi omezené kapacity pro strategické plánování. Tematický průvodce **plánování udržitelné městské mobility v menších městech** přizpůsobuje proces SUMP plánovací realitě menších měst. Poskytuje vedení městům, která si přejí rozvinout vlastní SUMP, a také těm, která se chtějí stát součástí regionálního SUMP, které bylo iniciováno nedalekým větším městem. Kromě plánovacích nástrojů a participačních metod, které se v jejich kontextu osvědčily, se příručka zaměřuje zejména na opatření, která vyhovují menším městům se silnou automobilovou závislostí a slabou hromadnou dopravou.



### Stav nařízení o SUMP v členských státech EU

Další informace o regionálních a národních předpisech o tom, jak vytvořit plán udržitelné městské mobility v členských státech EU: CIVITAS SUMP-UP & Prosperity: STAV ZOBRAZENÍ V ČLENSKÝCH STÁTECH EU

[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Basilej, Švýcarsko: Přeshraniční spolupráce v oblasti plánování pro nadnárodní aglomeraci

SUMP kantonu Basilej-Stadt obsahuje různá přeshraniční opatření (napříč Švýcarskem, Francií a Německem) s cílem omezit provoz dojíždějících aut a omezit dopravní zácpy v době dopravních špiček. Například „Penderfonds“ je fond, který shromažďuje příjmy ze správy parkovišť v kantonu. Tento fond se používá k financování projektů, které mají prokazatelně pozitivní vliv na provoz při dojíždění do a z Basileje. Většina financovaných projektů jsou zařízení Bike & Ride a Park & Ride na klíčových stanicích regionální železniční sítě. Od založení fondu v roce 2012 bylo na různých železničních stanicích spolufinancováno celkem 394 míst pro parkování kol a 966 parkovacích míst pro automobily.

**Autor:** Martin Dollesche, kanton Basilej-Stadt, shromážděné EUROCITIES | **Obrázek:** EUROCITY



### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Kassel, Německo: Synchronizovaný rozvoj městských a regionálních SUMP

Vzhledem k hustému propletení regionální dopravní sítě Kassel a okolí byl „SUMP Kassel 2030“ doplněn o plán rozvoje regionální mobility. Zatímco daný SUMP klade důraz na dopravu ve městě a dopravní toky, plán rozvoje regionální mobility se zaměřuje na regionální dopravu a dostupnost. Oba plány byly synchronizovány z hlediska obsahu a územního vymezení a jako základ obou plánů byl vytvořen regionální dopravní model. Společný soubor cílů řídí zpracování opatření a akcí v obou plánech a stanoví standardy pro následné hodnocení. Oba koncepty integrované akce obsahují koordinovaný program opatření k implementaci.

**Autor:** Simone Fedderke, středisko kompetence pro udržitelnou městskou mobilitu - stát Hesensko a město Kassel, shromážděné společností Rupprecht Consult  
**Obrázek:** Město Kassel





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Grand Nancy, Francie: Metropolitní městský plán pro bydlení a rozvoj

Metropole Grand Nancy zpracovává SUMP, který integruje několik sektorových plánů do jednoho. Tento jedinečný dokument, který sdružuje zdroje a dovednosti na úrovni aglomerací, je zaměřen na harmonizaci veřejných politik v oblasti urbanismu, bydlení, mobility, hospodářského a obchodního rozvoje a životního prostředí, aby bylo dosaženo společného, koherentního a jednotného územního projektu. Vypracování plánu provádí trans-disciplinární technický tým, který shromažďuje pracovníky oddělení územního plánování, bydlení, ekonomického rozvoje, udržitelného rozvoje a mobility metropolitní autority Grand Nancy a je podporován regionální agenturou pro rozvoj a územní plánování.

Autor: Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy Metropole, shromážděná EUROCIITIES  
Obrázek: Métropole du Grand Nancy



## AKTIVITA 2.2: Propojení s ostatními procesy plánování

## Odůvodnění

Hlavním nedostatkem plánování městské dopravy je dnes kromě integrace druhů dopravy nedostatečná koordinace s ostatními politikami a organizacemi. Řešení tohoto nedostatku představuje velkou výzvu (např. koordinaci s územním plánováním, ochranou životního prostředí, sociálním začleňováním, rovností pohlaví, hospodářským rozvojem, bezpečností, zdravím, vzděláváním, informačními technologiemi, energetikou, bydlením) pro plánování udržitelné městské mobility, ale je také hlavním zdrojem inovací a zlepšení.

Propojení s jinými procesy plánování a koordinace cílů posiluje plán udržitelné městské mobility - stejně jako plány, se kterými jej spojujete.

## Cíle

- Hlavní informovanost o interakcích mezi změnami městských struktur (hustota, funkce, sociálně-ekonomické vzorce, ekosystémy) a mobilitou v příslušných obecních úřadech a jiných úřadech.

- Definovat, jak lze integrovat plánování udržitelné městské mobility a další politiky na místní a regionální úrovni.
- Usilovat o harmonizaci načasování SUMP s různými technickými a politickými rozhodovacími procesy (např. celkové strategie, sektorové plány, volby).
- Zavést plánování mobility a dopravy jako oblasti společné politiky.

- Identifikujte místní sektorové strategie pro dopravu a mobilitu (např. strategie pro různé druhy dopravy) a místní plány z jiných oblastí politiky, které mohou mít dopad na městskou mobilitu (např. územní plánování, energie, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální začlenění, zdraví a bezpečnost). Určete také příslušné plány místních dopravců, poskytovatelů služeb a dalších obcí v oblasti plánování.

- Proveďte, zda cíle plánů podporují nebo jsou v rozporu s cíli udržitelné městské mobility. Například politika územního plánování využívající brownfields je podpůrná, zatímco politika propagující rozrůstání měst je v rozporu se zásadami. Dalším konfliktem může být například situace, kdy plán na zlepšení zdraví klade důraz na fyzickou aktivitu pouze prostřednictvím organizovaného sportu, na rozdíl od zvýšené míry chůze a cyklistiky pro každodenní cesty, nebo pokud politika vzdělávání podporuje delší cesty do školy.
- Identifikujte požadavky na koordinaci v příslušných oblastech politiky. Příkladem je vztah mezi územním plánováním a dopravou. Dopady na dopravu je třeba zvážit v procesu územního plánování, aby se maximalizovalo využívání udržitelného cestování pro nový rozvoj.
- Vazba na zavedené regionální korporace (např. metropolitní organizace). Patří sem také dálkové dopravní koridory, jako jsou transevropské dopravní sítě - TEN-T.
- Zvažte specifické požadavky strategického posuzování vlivů na životní prostředí, SEA.
- Vytvořte společné akce ve spolupráci s aktéry z příslušných oblastí politiky. Usilujte o změnu sektorových politik a postupů a/nebo vytvořte nové meziresortní oblasti činnosti.
- Zajistěte pravidelnou komunikaci a výměnu mezi příslušnými orgány (a v rámci orgánů, např. pravidelnými schůzkami mezi dopravci a územními plánovači). Zvažte zahrnutí územního plánování do svého základního zpracovatelského týmu nebo řídicí skupiny a dejte jim jasnou roli v procesu plánování k vytvoření vlastnictví.

Jedním z příkladů propojení různých plánovacích procesů je harmonizace plánování udržitelné městské mobility s akčními plány udržitelné energie a klimatu (SECAP). Ta řeší potřebu spojit strategické plánování udržitelné mobility, přizpůsobení se změně klimatu a energie a výsledkem jsou dva harmonizované plány s dobře přizpůsobenými fázemi provádění a monitorování. Podrobné pokyny lze nalézt v tematickém průvodci pro **Harmonizaci energetiky a plánování udržitelné městské mobility**.

- Usilujte o plné začlenění plánování udržitelné městské mobility do harmonogramu tvorby a implementace dalších stávajících politik a strategií

## Aktivity nad rámec základních požadavků

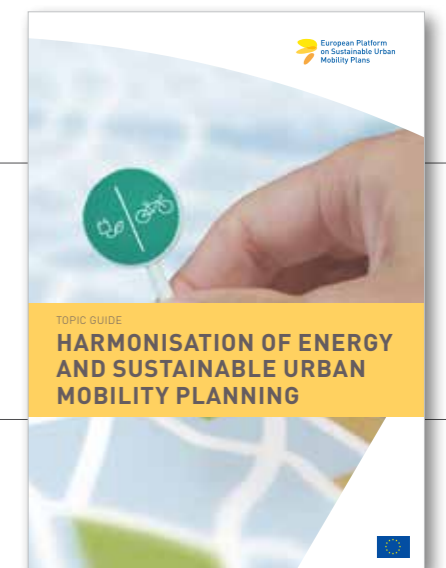
- Usilujte o integraci se širšími dlouhodobými strategiemi. Některá města a regiony mají dlouhodobou strategii nebo vizi místního rozvoje s perspektivou 20–30 let. Pokud je taková strategie k dispozici, může poskytnout vodítko pro definování zastřešujících cílů.

## Načasování a koordinace

- Od počátku je nutné k této oblasti přistupovat jako k nepřetržité činnosti. Prvotní přezkoumání koordinačních požadavků a potenciálu, které mají být dokončeny před definováním časové osy (viz Aktivitu 2.3).

## Kontrolní seznam

- ✓ Byly zjištěny relevantní politické vazby (synergie a konflikty).
- ✓ Byly posouzeny počáteční možnosti pro integraci politik.
- ✓ Byl zahájen dialog se zúčastněnými stranami o možnostech integrace.
- ✓ Bylo rozhodnuto o prvotní prioritizaci integračních variant.



### Strategické posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) a plánování udržitelné městské mobility

V některých opatřeních je povinné provést strategické posouzení vlivů na životní prostředí (SEA). Protože SEA a SUMP sdílejí společné prvky, doporučuje se tyto dva procesy propojit. Provedení analýzy SEA na úrovni SUMP poskytuje jednotný a holistický rámec pro rozhodování. Zahrnutí příslušných informací o životním prostředí a úvah ve fázi plánování přispívá k udržitelnějším a účinnějším řešením. K SEA by nemělo být přistupováno jako k samostatnému cvičení, ale jako k nedílné součásti rozvoje SUMP, prováděné v jednotlivých krocích, které přispívají k plánu:

- Sběr základních informací o životním prostředí;
- Stanovení rozsahu a cíle SEA;
- Posouzení opatření;
- Predikce a hodnocení účinků a dopadů;
- Návrh zmírňujících opatření a monitoring.

Všechno výše uvedené musí být úzce spojeno s různými kroky SUMP. Základními pilíři pro efektivní rozhodování v kontextu SEA pro SUMP jsou jasnost povinností mezi úřady, efektivní informování veřejnosti a konzultace a posouzení vyjádřených názorů před přijetím plánu.

Autor: EIB/JASPERS

Obrázek 16: Odpovídající aktivity v oblasti SUMP a SEA (EIB / JASPERS)

SUMP		Strategické posuzování vlivů na životní prostředí
Aktivita 3.1: Identifikace zdrojů informací a spolupráce s vlastníky dat Aktivita 3.2: Analýza problémů a příležitostí (všechny druhy dopravy)		Metodologie Identifikace dalších příslušných plánů, programů, cílů ochrany životního prostředí Sběr dat Analýza / identifikace environmentálních problémů
Aktivita 5.2: Dohoda o cílech řešících klíčové problémy a všechny druhy dopravy	Křížový odkaz / harmonizace	Cíle SEA
Krok 7: Zvolit balíčky opatření se zúčastněnými stranami (včetně hodnocení opatření, výběru opatření, tvorby balíčku opatření)	koordinace	Posouzení opatření / skupin opatření (alternativy) vs. cíle SEA Veřejná konzultace (vysoce doporučeno)
Aktivita 9.2: Dokončení a zajištění kvality dokumentu „Plán udržitelné městské mobility“		Predikce a vyhodnocení účinků / dopadů plánu Zmírňující opatření Monitorovací opatření
Zapojení veřejnosti (např. Aktivita 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Vyvíjet v případě potřeby společně	Zpráva o životním prostředí (SEA) Veřejná konzultace o SEA

### Propojení SUMP s politikami sociálního začleňování

V několika belgických městech je rozvoj SUMP doplněn politikami, které zvyšují sociální začlenění v oblasti mobility. Pokud jde o přístup k veřejné dopravě, více než 140 vlámských obcí a měst uzavřelo s poskytovatelem veřejné dopravy smlouvu o platbě za autobusovou dopravu. To znamená, že jejich občané mohou využívat veřejnou dopravu za snížený poplatek, často s dalšími slevami pro děti, studenty a/nebo starší občany. Navíc pro lidi, kteří nejsou schopni řídit auto a mají nízký příjem, šestnáct obcí a měst zavedlo sociální poplatek za jízdy taxikem a mnoho dalších obcí má systém dopravy na vyžádání s dobrovolníky. Města a obce navíc stále častěji poskytují školení zranitelným skupinám: Město Antverpy a Leuven mají vlastní cyklistickou školu pro dospělé a město Oostende pomáhá nováčkům získat řidičský průkaz.

Autor: Els Vandenbroeck a Evelien Bossuyt, Mobil 21



obrázek © Roman Babakin na istock.com

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Boloňa, Itálie: Metropolitní SUMP propojující územní plánování, plánování mobility a logistiky

Boloňa zaujala vytvořením plánu mobility inovativním přístupem, který je integrován jak na územní, tak na tematické úrovni: vlastní SUMP byl vytvořen pro celou metropolitní oblast a úzce koordinován se sektorovými plány městské logistiky a cyklistiky. Aby bylo dosaženo společného plánovacího procesu, tým Kanceláře pro plánování mobility plánoval od začátku jejich spojení. Klíčovým poznatkem z Boloni je, že zapojení zúčastněných stran je klíčovým aspektem jakéhokoli rozhodovacího procesu v metropolitní oblasti. Hlavní výzvou bylo najít možné a efektivní způsoby, jak tvůrci politik mohou řídit městskou logistiku, což je trh ovládaný soukromými podniky s často malými zkušenostmi s územním plánováním.

Autor: Catia Chiusaroli, metropolitní město Boloňa, shromáždila agentura Polis  
Obrázek: Metropolitní město Boloňa





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Monzón, Španělsko: Harmonizované zpracování SUMP a SECAP

Na základě harmonizačního průvodce SUMP-SECAP vytvořilo město Monzón integrovaným způsobem vlastní SUMP a akční plán pro udržitelnou energii a klima (SECAP). Mezi hlavní činnosti patřilo (1) vytvoření harmonizačního týmu odpovědného za zpracování plánů a využívání synergií; 2) sdílení přehledu emisí z dopravy mezi oběma plány; 3) použití stejného referenčního roku pro soupis emisí; (4) provedení studie s cílem určit, která opatření mohou být zahrnuta do obou plánů; (5) upřednostnění opatření SUMP podle jejich „dopadu na SECAP“; a (6) zapojení všech odborů městského úřadu, které by mohly být ovlivněny implementací SUMP a SECAP, do společných setkání.

Autor: Andrea Conserva, Circe Foundation, shromážděná EURO CITIES

Obrázek: Tematický průvodce pro Harmonizaci energetiky a Plánování udržitelné městské mobility, 2018



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Lahti, Finsko: Integrace územního plánování a plánování mobility

Město Lahti vyvinulo integrovaný strategický proces „Směr Lahti“ pro kombinované plánování využití půdy a mobility. Cílem nového přístupu, který byl poprvé zaveden v roce 2019, je vybudovat udržitelné město ve spolupráci s občany, zúčastněnými stranami a osobami s rozhodovací pravomocí. Proces je průběžný a cyklický, strategie bude aktualizována každé čtyři roky nebo za každé funkční období zastupitelstva. Zahrnuje územní plán, SUMP, environmentální program a program údržby komunikací. Tento integrovaný přístup se dosud osvědčil. Posiluje spolupráci mezi územními plánovači a plánovači mobility a zlepšuje zapojení občanů do procesu plánování mobility.

Autor: Anna Huttunen, město Lahti, shromážděné UBC

Obrázek: Lassi Häkkinen, Město Lahti



## AKTIVITA 2.3: Dohoda o časové ose a pracovním plánu

## Odůvodnění

Klíčem k úspěchu je zajištění správného načasování a jasného pracovního plánu. Aktivity pro zpracování plánu udržitelné městské mobility částečně závisí jedna na druhé – vzájemné závislosti je třeba pečlivě převést do logického sledu, který bude v souladu s místními podmínkami. Při určování načasování je zásadní zvážit probíhající plánování a činnosti tvorby politik, které mohou tento proces ovlivnit, jako jsou volby, legislativní procesy a další plánovací činnosti.

Zpracování a implementace SUMP je institucionálně komplexní proces. Obvykle vyžaduje revizi plánovacích postupů a práci přesahující hranice. Tato uspořádání managementu vyžadují politický mandát, aby byly široce přijímány. Pracovní plán, který uvádí všechny milníky a jasně definuje, co zúčastněné subjekty dělají, co a kdy by mělo být schváleno.

## Cíle

- Vypracovat na míru šitý proces plánování, který odpovídá místním souvislostem a dobře koordinuje jednotlivé aktivity.
- Usilovat o harmonizaci načasování s různými technickými a politickými rozhodovacími procesy (např. celkové strategie, sektorové plány, volby). Určit časová okna pro koordinaci.
- Objasnit a formalizovat role všech aktérů a jejich zdroje.
- Zajistit spolehlivost a transparentnost procesu plánování.
- Zajistit efektivní proces plánování, který zohledňuje časové vzájemné závislosti mezi aktivitami, minimalizuje rizika spojená s načasováním a optimálně využívá zdroje.

## Úlohy

## Časová osa:

- Vytvořte si dostatek času na přípravu procesu plánování. Čas potřebný k dosažení rozhodnutí vyvinout SUMP, nastavit pracovní struktury a definovat plánovací rámec - to se mezi městy hodně liší. Toto do značné míry závisí na zkušenostech města s procesy strategického plánování, institucionálními strukturami, politickým kontextem a místní „kulturou plánování“.
- Definujte časový rámec pro zpracování SUMP, včetně fází analýzy, tvorby strategie a plánování opatření. Celkově mají města tendenci vyžadovat nejméně jeden rok od oficiálního zahájení plánovacího procesu až po přijetí, obvykle i více.
  - Analýza obvykle trvá asi dva až šest měsíců, ale může trvat déle, pokud je třeba shromáždit řadu dalších údajů;
  - Vypracování strategie (včetně vize a cílů) obvykle trvá dva až pět měsíců;
  - Plánování opatření (od počáteční identifikace potenciálních opatření až po dohodnutou sadu balíčků opatření s definovaným financováním a odpovědnostmi, které jsou zahrnuty v konečném dokumentu SUMP) obvykle trvá asi tři až osm měsíců. To však velmi závisí na úrovni podrobnosti, na jaké jsou opatření připravována v procesu SUMP.
  - Obvykle je potřeba nějaký čas navíc ke schválení SUMP, jakmile bude dopracován. To se hodně liší v závislosti na politických okolnostech, od několika týdnů až po půl rok nebo i více. Správná integrace osob s rozhodovací pravomocí do procesu plánování pomáhá snížit riziko zpoždění při schválení.
- Zohledněte potenciálně náročná období (např. volby nebo období plánování rozpočtu). V měsících před volbami může být obtížné postupovat rychle. To může ovlivnit načasování procesu plánování.

- Vypočítejte si „tichá“ pracovní období, aby bylo plánování flexibilnější a aby se zabránilo větším zpožděním. Nezapomeňte také zahrnout čas potřebný pro komunikaci a zapojení zúčastněných stran a občanů.
- Sdělte předběžný časový rozvrh, aby si zúčastnění akteři mohli naplánovat včas své příspěvky.
- Pokračujte v implementaci opatření s vysokou transparentností během přípravy plánu a zpracování SUMP. To pomáhá vyhnout se dojmu z nečinnosti, což je zvláště důležité pro osoby s rozhodovací pravomocí.
- Vyberte předběžný časový rámec pro implementaci opatření, který bude podrobněji definován ve fázi plánování opatření
- Zaměřte se na další dva až tři roky ve svém podrobném plánování, ale také proveďte hrubé plánování na příštích 10 let a uvědomte si dlouhodobá opatření, která budou realizována v průběhu těchto 10 let a budou dále pokračovat (např. velké projekty jako výstavba tramvajové linky).
- Některá města upřednostňují definování vlastního časového rámce pomocí důležitých milníků a nepoužívají přesné časové rámce. Příkladem může být otevření nové rychlé autobusové linky a opatření, která budou realizována před a po otevření této linky. To může pomoci zachovat si realistický pohled na časový rámec a usnadnit sledování pro město a veřejnost.

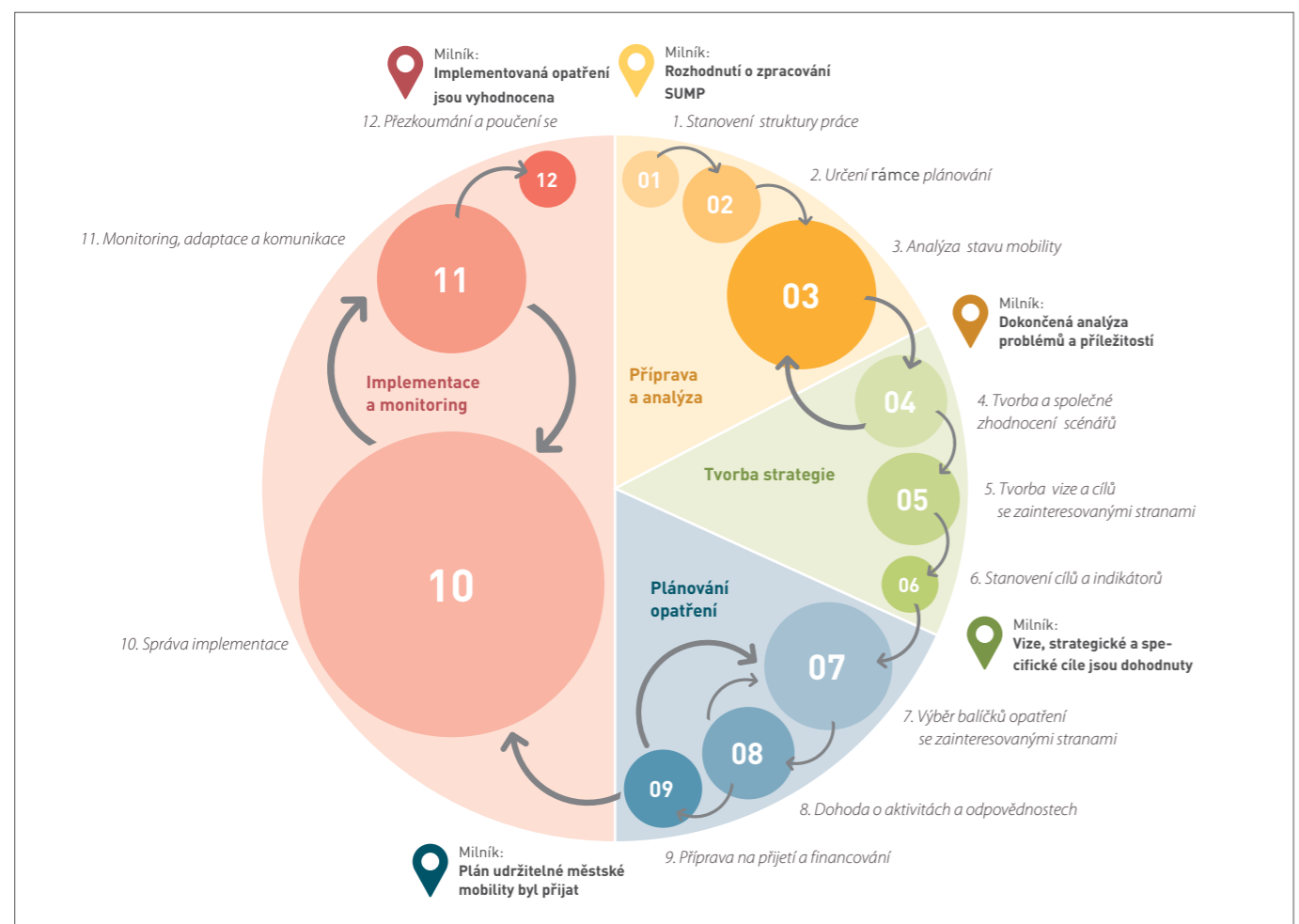
- Je nutné myslet také na vyhrazení času pro monitoring a aktualizaci opatření po přijetí SUMP (viz také Aktivitu 11.1). Četnost přezkoumání a aktualizací závisí na individuální situaci, a to také s ohledem na právní požadavky a volební cykly, ale měly by být prováděny alespoň každý druhý rok.
- Zvažte přezkoumání a aktualizaci celého SUMP, a to každých 5 až 10 let. Po 10 letech je dokument obvykle zastaralý, přičemž opatření by měla být aktualizována mnohem častěji.

práce je třeba si zachovat určitou flexibilitu k úpravě pracovního plánu v případě potřeby.

- Rozvíjet přístupy k překonávání překážek a plně využívat hnací síly pro plánování udržitelné městské mobility (na základě výsledků sebehodnocení z Aktivitu 1.1).
- Dohoda o postupech řízení a úkolech se zúčastněnými stranami odpovědnými za plánování úkolů (také ve vaší vlastní organizaci).
- Posoudit rizika a plánovat související události.
- Sledovat pokrok, prosazovat implementaci pracovního plánu a přizpůsobovat se změnám.

**Obrázek 17:** Relativní časové požadavky kroků SUMP.

Vizualizace 12 kroků představuje relativní množství času potřebného k dokončení příslušného kroku ve vztahu ke všem ostatním krokům v typickém procesu plánování SUMP. Například řízení implementačního procesu obvykle vyžaduje většinu času ve fázi implementace a monitorování a je spojeno s krokem monitorování. Šipky představují typické zpětné smyčky, např. pokud je v kroku 8 zřejmé, že určitá opatření vyžadují příliš velkou kapacitu, může být nutné přenastavit balíčky opatření v kroku 7. (Tento obrázek se nezakládá na přesných opatřeních a jeho povaha je pouze orientační.)



Pracovní plán

- Posílit politický mandát pro rozvoj SUMP. Zajistěte, aby osoby s rozhodovací pravomocí při formálním rozhodnutí o pokračování v procesu plánování do velké míry souhlasily s principy udržitelnosti, které by měly tvořit jádro SUMP. To znamená zaměřit se na environmentální a sociální přínosy mobility, nejen na lepší dopravu.
- Navrhnout celkový pracovní plán pro proces SUMP, který uvádí všechny potřebné milníky. V průběhu

**Aktivity nad rámec základních požadavků**

- Zvažte branding (např. jméno, logo) pro svůj plánovací proces k dosažení profesionální image a viditelnosti ve všech veřejných komunikacích a událostech v průběhu celého procesu.

**Podrobnosti o úkolech**

Proces zpracování plánu udržitelné městské mobility je obvykle nastaven jako místní projekt, kterému je také dán zvláštní název. Doporučuje se použít anglickou terminologii. To však může vyvolat odpor mezi zúčastněnými stranami a veřejností v neanglicky mluvících zemích. Aby se tomu zabránilo, je vhodné zvolit (místní) konkrétní pojmy, se kterými budou zúčastněné strany souhlasit nebo je společně definují. Použití vhodného názvosloví je také důležité pro přijetí účasti a pro proces. Proces je také možné pojmenovat přímo jako finální produkt, pokud již byl vybrán konkrétní název (viz Aktivitu 9.1 „Pojmenování plánu“).

**Načasování a koordinace**

- Časová osa definovaná po nastavení pracovních struktur a analýze požadavků na plánování, avšak před zahájením analýzy mobility.
- Nepřetržité ladění načasování pro konkrétní činnosti (např. tiskové zprávy, kalendář schůzí).
- Přijetí pracovního plánu jakožto milník před zahájením oficiálního zpracování SUMP.

**Kontrolní seznam**

- ✓ Přípravena realistická základní časová osa pro proces plánování udržitelné městské mobility.
- ✓ Byl stvrzen politický mandát pro zpracování SUMP.
- ✓ Byla navržena strategie pro řízení rizik a řízení kvality.
- ✓ Byla vypracována časová osa a pracovní plán, které byly politicky schváleny.



## AKTIVITA 2.4: Zvážení získání externí podpory

### Odůvodnění

U většiny veřejných orgánů přesahují kompetence potřebné pro tvorbu plánu udržitelné městské mobility kapacity jejich zaměstnanců. Cílem je pokrýt okamžité požadavky na kompetence najmutím externích odborníků, je-li to třeba, ale také rozvíjet a udržovat odborné znalosti v oblasti plánování udržitelného rozvoje městské mobility ve vaší vlastní organizaci.

### Cíle

- Je nutné vyvážit krátkodobé požadavky na kompetence a zároveň budovat kapacity v rámci vlastní organizace i širší odborné komunity.
- Zajistit efektivní proces plánování, který co nejlépe využívá zdroje.
- Zajistit přidanou hodnotu pro SUMP spoluprací s odborníky, kteří přispívají novými přístupy nebo novými pohledy na klíčové otázky.

### Úlohy

- Na základě strategie pokrývající mezery v kompetenci (viz Aktivitu 1.1) se rozhodněte, pro které úlohy je nutná externí podpora, pokud je nelze účinně pokrýt budováním interních kapacit (nebo nábořem nových zaměstnanců).
- Zvažte získání externí podpory pro úlohy, u nichž by nedostatek kompetencí ve vaší organizaci snížil kvalitu nebo výrazně prodloužil proces, pokud se o to pokusíte interně.
- Rozhodněte, zda mohou být úlohy zadávány ve formě balíčků (obvykle úlohy, které spolu úzce souvisejí, např. zapojení občanů a komunikace) nebo zda vyžadují velmi specifické dovednosti a je třeba je zadávat samostatně (např. sběr dat nebo konkrétněji průzkum v domácnostech nebo analýza kvality infrastruktury pro cyklisty).
- Zajistěte výběrové řízení pro externí služby pro vybrané úlohy. Používejte jasné zadávací podmínky, které popisují úlohy co nejpřesněji, včetně časové osy

a konkrétních výstupů pro každý úkol. Pro výběr nabídek použijte vhodná kritéria, která musí být uvedena v zadávací dokumentaci. Kromě ceny je nutné také zvážit kvalitu (např. kvalita popsaného konceptu a metod a odbornost nabízených pracovníků). Zkušenost ukázala, že kvalita se vyplácí a nerealisticky nízké nabídky často vedou k výsledkům nízké kvality nebo následným nákladům pro města.

- Při delegování činností v oblasti řízení projektů na konzultanta je nutné zachovat celkovou koordinaci v rámci svého plánovacího orgánu. U všech delegovaných úkolů se vždy snažte předpovědět dostatek času a zdrojů pro řízení kvality vaší organizace. Integrujte budování kapacit do zadávacích podmínek, kdykoli je to možné, aby vaši interní zaměstnanci mohli získat příslušné kompetence pro další proces plánování

### Načasování a koordinace

- Při vypracovávání harmonogramu a pracovního plánu zohledněte načasování plánovaných nabídek.
- Provádějte výběrová řízení a uzavírejte smlouvy pouze po obdržení politického mandátu a schválení pracovního plánu.

### Kontrolní seznam

- ✓ Rozhodnutí o tom, pro jaké úkoly je třeba získat externí podporu.
- ✓ Byly vybrány služby spolu s vhodným dodavatelem, který rozumí principům SUMP.



### Příklady úloh pro externí podporu

Úlohy	Podrobnosti
Příprava, organizace a facilitace akcí, jakož i dokumentace a analýza výsledků diskuze související se zapojením zúčastněných stran a občanů	Nemělo by být podceňováno administrativní úsilí potřebné k provádění dobrých participačních procesů. Přezkum komentářů se obvykle provádí ručně, což vyžaduje hodně času. Zejména on-line zapojení občanů vyžaduje, aby úřady zvládaly velký objem odpovědí (více než 1 000 komentářů není neobvyklé číslo). Zapojení neutrálního facilitátora může také pomoci vyhnout se (starým) konfliktům a pomoci skupině spolupracovat v konstruktivní atmosféře.
Komunikace s veřejností	Komunikační činnosti, jako je psaní atraktivních zpráv pro tisk a on-line, navrhování veřejných zpráv (např. strategie mobility a SUMP), správa sociálních médií (které mohou přijímat velké množství komentářů) a pořizování profesionálních fotografií během akcí.
Analýza situace v oblasti mobility, včetně sběru dat.	Může se jednat o celkovou analýzu nebo o specifické technické dílčí sektory či oblasti, které lze obvykle snadno oddělit (např. analýza kvality cyklistické infrastruktury, sběr údajů o provozu, analýza chodců, provedení průzkumů v domácnostech, nastavení dopravního modelu).
Školení o specifických činnostech	Školení může pomoci místním úřadům provádět větší části procesu SUMP interně. Může se například jednat o školení pro modelování. Pokud by se použil dopravní model, bylo by také důležité, aby město mělo odborné znalosti o tom, jak tento model používat, i když tento model bude spravovat externí konzultant.
Právní poradenství	V zemích, kde existuje závazný právní rámec ke zmírnění rizika napadení SUMP u soudu.



**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Kluž, Rumunsko: Zpracování SUMP vedené externími konzultanty**

Plán městské mobility v Kluži byl vyvinut externí poradenskou firmou pod koordinací a vedením společností Jaspers a EBRD. Konzultanti vedou organizaci a implementaci celého procesu, včetně sběru dat, analýzy stávající situace a tvorby akčního SUMP. Interní zaměstnanci byli rovněž úzce zapojeni do všech kroků, poskytovali cenné poznatky o místním kontextu, a tak podporovali konzultanty při zpracování řešení na míru. Najímání externích konzultantů celkově přineslo technické kompetence i nové myšlení a pomohlo zlepšit efektivitu procesu plánování.



Autor: Město Kluž, shromáždila agentura ICLEI  
Obrázek: Město Kluž

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Soluň, Řecko: Odborná podpora při zřízení střediska pro monitoring mobility**

Pro zpracování SUMP a monitorování opatření místní úřady v Soluni analyzovaly širokou škálu údajů o mobilitě. Město podepsala dohodu o spolupráci (2016 - do teď) s výzkumným ústavem, který využil svých vědeckých kompetencí v oblasti plánování udržitelné mobility i v oblasti informačních technologií, správy velkých dat a modelování dopravy. Spolupráce byla klíčová pro zajištění toho, aby implementace SUMP zahrnovala dobrou kombinaci technické a vědecké práce a aby zvýšila kapacitu a kompetence zaměstnanců místní správy při zapojování zúčastněných stran a shromažďování údajů.



Autor: Maria Zourna, Thessaloniki a Gruzie Aifantopoulou & Maria Morfoulaki, CERTH / Helénský institut dopravy, shromáždila agentura Polis  
Obrázek: Logo soluňského SUMP



Posledním krokem dobré přípravy na plán udržitelné městské mobility je analýza situace v oblasti mobility vašeho města. Jedná se o významný mezník, který poskytuje základ pro racionální a transparentní vypracování strategie. Před provedením analýzy problémů a příležitostí v oblasti městské mobility a před zapojením občanů do analýzy je třeba identifikovat zdroje informací a údajů a navázat spolupráci s vlastníky dat. Cílem je zajistit cílený sběr a analýzu dat, který bude zahrnovat všechny druhy dopravy a důležité cíle a trendy související s mobilitou pro celou funkční městskou oblast.

**AKTIVITA 3.1: Identifikace zdrojů informací a spolupráce s vlastníky dat**

**Odůvodnění**

Před rozhodnutím o budoucích politikách je nezbytné vědět, jakým problémům město aktuálně čelí. V městské dopravě a mobilitě jsou tyto znalosti často velmi roztržité a neúplné. Stejně jako kousky skládačky je třeba data a informace spojit tak, aby se popsala současná situace. Pro provedení dobré analýzy je potřeba nejprve zjistit, která data jsou potřebná (analyzovat všechny aspekty SUMP a zejména politické priority vašeho procesu), jaké informace jsou k dispozici a co ještě chybí. Začínající města by se neměla nechat odradit, ale měla by to vidět jako příležitost zlepšení sběru dat v rámci procesu SUMP. Většina měst čelí té výzvě, že jejich data nejsou harmonizována, pokud jde o časové osy nebo prostorové pokrytí, a že data jsou často distribuována mezi různými vlastníky, držiteli nebo systémy úložišť. V důsledku toho může být problém s nedostatkem informací o existujících

databázích, a to kvůli neochotě sdílet informace - zejména v případě soukromých provozovatelů, kteří za svá data požadují vysoké platby nebo se odvolávají na obchodní tajemství. Důkladný audit dat, dobrá komunikace s vlastníky dat a vzájemné sdílení údajů s nimi mohou pomoci tuto překážku překonat. Zkušenosti ukázaly, že včasné zapojení interních a externích vlastníků údajů a jasné dohody mohou přispět k vyšší ochotě spolupracovat.



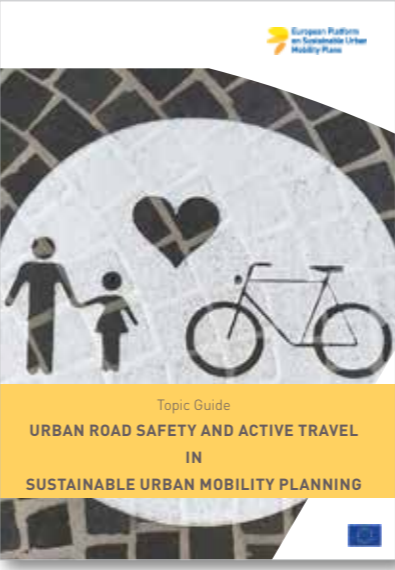
## Cíle

- Identifikace potřeb v oblasti dat z hlediska politických priorit a pravděpodobných cílů.
- Zajistit dobrý přehled dostupných dat, včetně kvality a dostupnosti.
- Identifikace mezer v datech a informacích potřebných pro vlastní analýzu mobility.
- Spolupráce s externími a interními organizacemi na dokončení vlastního souboru dat, ideálně s uzavřením dlouhodobé dohody, která zajistí dobré dodávání dat i v budoucnu.
- Zajistit, aby byly mezery v datech, pokud možno, vyplněny.
- Kombinací dat dostupných v různých částech vaší organizace, v jiných organizacích a (v případě potřeby) shromažďováním nových dat získáte sadu informací o městské mobilitě a souvisejících oblastech, které umožní analýzu současného stavu.

## Úlohy

- Provést audit dat. Získejte přehled o potřebách a zdrojích údajů, identifikujte všechna dostupná data, která jsou relevantní pro váš plán udržitelné městské mobility, a zhodnoťte jeho kvalitu a dostupnost.
- Získat dostupná data, syntetizovat jejich obsah a identifikovat mezery v datech o hlavních problémech v oblasti mobility. Výběr vhodných dat, která popisují stav dopravy a mobility ve vašem městě, se zaměřením na obecné cíle udržitelné městské mobility (viz první milník) a politické priority, které vedly k rozhodnutí o zpracování SUMP. Například pokud je politickou prioritou zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jsou požadovány údaje o úmrtích na silnicích. Data by měla poskytovat informace o stavu a trendech:
- všechny druhy dopravy používané ve vašem městě, včetně nákladní dopravy a úrovně integrace druhů dopravy (multimodalita);
- všechny hlavní aspekty udržitelné mobility týkající se vašeho města (např. znečištění ovzduší, hluk z dopravy, bezpečnost silničního provozu, kvalita veřejných prostranství, spravedlivý přístup ke službám, zaměstnanost a vzdělání).

- Jděte nad rámec jednoduchého popisu stavu a snažte se pochopit základní důvody. Proč například většina lidí stále jezdí do centra a parkuje tam, navzdory dobré dostupnosti systému Park & Ride? Pokuste se získat data vysvětlující motivace k chování v oblasti mobility, které chcete ovlivnit, například zahrnutím kvalitativních otázek souvisejících s chováním do průzkumů mobility. Tyto informace pomohou později zvolit účinná opatření.
- Poradte se se zúčastněnými stranami a širokou veřejností o problémech a otázkách, které by podle jejich názoru měl SUMP řešit. To jim dává povědomí o procesu plánování, zajišťuje, že jejich hlasy jsou slyšet, a způsobí, že veřejnost bude mít pocit vlastnictví SUMP. Jejich kolektivní dojem může být také cenným zdrojem informací, které pomáhají zaplnit mezery v datech.
- Snažte se zajistit sdílení dat s externími vlastníky dat, které potřebujete pro vaši analýzu. Respektujte důvěrnost (v souladu s evropskými a vnitrostátními právními předpisy), anonymizujte osobní údaje a opatrně nakládejte s údaji, abyste se vyhnuli problémům se spoluprací (zvažte vytvoření bezpečnostní strategie pro správu dat). Jasně vysvětlíte, na co jsou data potřeba, a ukažte výhody plynoucí z jejich použití a popište, jak budou data používána a uchovávána vaší organizací. Dohodněte se společně na procesu shromažďování a sdílení dat, aby se všichni partneři mohli spolehnout na jeden společný soubor informací (např. platforma bezpečného sdílení dat).
- Chcete-li zaplnit důležité zbývající mezery v datech, je třeba zkontrolovat dostupnost výchozích hodnot, jako jsou například hodnoty poskytnuté na vnitrostátní úrovni, nebo sbírat další data, která nejsou dostupná od interních nebo externích vlastníků údajů. Data lze sbírat různými způsoby. Například trendy v počtu chodců mohou být stanoveny prováděním manuálního počítání v klíčových bodech města, například instalací počítacích strojů nebo provedením průzkumů v domácnostech. Výběr metody závisí na dostupných zdrojích, velikosti města a úrovni požadované spolehlivosti. Lze rozlišit následující obecné typy údajů:
- Kvantitativní data z automatických měření (např. automatické sčítače, infračervené a další senzory, kamery, satelity) nebo GPS data (např. sledování vozidel,



Pro sběr dat je důležité generovat přesné, konkrétní a úplné soubory dat, ale také stanovit priority a jasné cíle pro jejich účel. Průvodce tématem **Bezpečnost silničního provozu ve městech a aktivní cestování při plánování udržitelné městské mobility** nabízí seznam priorit pro sběr údajů týkajících se bezpečnosti silničního provozu:

- Identifikace hlavních typů havárií jako základu pro vymezení správných cílových skupin pro přístup a opatření, která mají být vypracována;
- Identifikace nebezpečných míst v multimodální síti;
- Stanovení realistických, avšak ambiciózních cílů pro strategii dopravní bezpečnosti;
- Budování povědomí: správné údaje o nehodách mohou pomoci budovat povědomí;

Takto se také definuje minimální soubor údajů potřebných k analýze oblasti bezpečnosti silničního provozu ve městě. A co je nejdůležitější, analýza by měla zvážit:

- Celkový počet zraněných a usmrčených za rok ve městě za dobu nejméně posledních tří let;
- Celkový počet nehod bez zranění, seskupených podle různých druhů dopravy, po dobu nejméně tří let; a
- Místo a typ nehod na (multimodální) síti města

polohy mobilních telefonů shromážděné prostřednictvím aplikací nebo mobilních poskytovatelů),

- Kvantitativní a kvalitativní údaje z průzkumů (domácnosti, na ulici, ve vozidlech) nebo z pozorování na ulici (např. manuální počítání provozu, návštěvy na místě, inventář parkovacích míst),
- Kvalitativní údaje z rozhovorů nebo pracovních skupin,
- Kvalitativní údaje z časopisů, blogů, sociálních médií,
- Modelování dat pro vyplnění mezer v datech.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Použít co nejvíce otevřená data. Díky tomu bude proces transparentnější a umožní občanům a zúčastněným stranám přístup k datům a jejich využívání, což může být přínosem pro vaše plánovací činnosti (např. studenti vysokých škol, kteří podrobně analyzují problém mobility nebo kteří programují aplikaci mobility pro vaše město). Zajistěte, aby byla použita otevřená data dostatečně kvalitní.
- Zřídit centrální městské datové centrum, které bude spravovat data ze všech oddělení. To usnadní interní výměnu dat a integrované plánování, což zase usnadní posouzení dat a politických aspektů jiných oddělení.

### Načasování a koordinace

- Tento krok lze zahájit, jakmile bude vytvořen základní zpracovatelský tým a bude definován geografický rozsah (viz Aktivitu 1.2 a 2.1), nejpozději však po odsouhlasení harmonogramu a pracovního plánu.
- Tento krok přímo přispívá k analýze mobility v rámci Aktivity 3.2.
- Identifikace zdrojů dat a potřeb je spojena s definováním cílů (Aktivita 5.2), strategických indikátorů (Aktivita 6.1) a procesu monitoringu (Aktivita 11.1).

### Kontrolní seznam

- ✓ Byly specifikovány potřeby z hlediska dat a s ohledem na politické priority a pravděpodobné cíle.
- ✓ Dostupná data a zkontrolovaná kvalita.
- ✓ Byly definovány mezery v datech a identifikovány další zdroje dat.
- ✓ Byla zavedena bezpečná správa dat.
- ✓ Bylo dohodnuto sdílení dat s externími vlastníky příslušných dat.
- ✓ Byla shromážděna další data, pokud to bylo potřeba.





### Nástroje pro měření kvality veřejných prostranství

K dispozici je řada nástrojů, které vám pomohou měřit, jak lidé používají veřejné prostory, a porozumět tomu, jak je lze zlepšit pro veřejný život, který se v nich odehrává. Jako jeden z předchůdců v této oblasti nabízí Gehl Institute na svých webových stránkách výběr takových nástrojů, jako například:

- Dvanáct kvalitativních kritérií je nástrojem pro výzkum toho, jak uživatelé využívají veřejné prostory. Konkrétněji se nástroj používá k vyhodnocení toho, zda jsou různé vlastnosti veřejného prostoru pro lidi bezpečné, pohodlné a příjemné.
- Počet pohybujících se lidí měří, kolik lidí se pohybuje prostorem a jakým způsobem. Tato informace vám dá představu o tom, jak je prostor rušný v různých denních dobách a jak je přístupný různými způsoby dopravy.
- Nástroj Stacionární mapování aktivit vám pomůže zmapovat, co lidé dělají v prostoru v daném čase, například sezení na lavičkách, hraní sportů nebo hraní živé hudby. Výsledkem je „snímek“ aktivity ve vaší oblasti průzkumu. Vyhodnocením toho, co se již na místě děje, můžete začít identifikovat potenciální vylepšení veřejného života.
- Aplikace se stále častěji používají pro analýzu veřejného prostoru, což městům usnadňuje sběr dat v terénu a pozdější uspořádání a sdílení dat ve veřejné databázi.

Další informace viz: <https://gehl.institute.org/tools/>



### Poslouchejte a učte se! - Online mapové průzkumy pro sběr dat <sup>47</sup>

Plánování pro lidi vyžaduje (včasné) zapojení občanů do procesu - například prostřednictvím zapojení veřejnosti do sběru dat pomocí GIS (geografický informační systém). On-line průzkumy založené na mapách, které propojují online průzkum s interaktivní mapou, kombinují zapojení veřejnosti a shromažďování údajů pro inteligentní plánování

založené na potřebách, vnímání a nápadech lidí. PPGIS umožňuje sběr dat od velké a rozmanité skupiny lidí a přitom zlepšuje zapojení veřejnosti, pomáhá budovat vlastnictví procesu a také bere v úvahu občanskou perspektivu. Pro dopravní plánovače mohou být shromážděná data zdrojem informací a PPGIS lze také použít k tomu, aby občané měli v tomto procesu rozhodovací pravomoc. Například definováním oblastí intervence s mapováním těch, které potřebují zlepšení (např. vnímání služeb veřejné dopravy, mapování nebezpečných oblastí, nedostatečné cyklistické trasy atd.). Takto město Helsinky vyvinulo svůj hlavní plán společně s občany, a město Stockholm zase shromáždilo nápady pro návrh nové čtvrti. Namísto nahrazování tradičních metod je mohou online mapovací průzkumy spíše doplnit k zapojení širší veřejnosti a zvýšení kvality shromážděných dat. Zejména pro metropolitní oblasti může GIS otevřít dveře k oslovení širšího publika v celém regionu.

#### Jaké druhy dat lze sbírat pomocí on-line mapovacích průzkumů?

Shromažďování dat přímo od občanů a může poskytnout zcela nový pohled na životní prostředí lidí, což lze využít při plánování. Požádáním účastníků, aby ukázali různá místa na mapě (např. místa jejich každodenní aktivity nebo oblasti, kterým dávají přednost / kterým se vyhýbají), aby posoudili kvalitu infrastruktury nebo aby zmapovali své nápady pro budoucí rozvoj města, lze plán udržitelné městské mobility přiblížit pohledu občanů a pochopit, kde je třeba podniknout kroky. Sběrem prostorových dat lze geografické vzorce spojit se socio-demografickými aspekty, postojů a kvalitou životního prostředí. Data z mapovacích on-line průzkumů mohou být například použita k lepšímu porozumění:

- Chování v oblasti mobility (např. mapováním navštívených míst, tras, účelů cesty, četností návštěv, volených druhů dopravy);
- Zajímavých míst a aktivit;
- (Ne)Spokojenosti a vnímání např. sousedství, městského prostoru, dostupnosti, veřejné bezpečnosti, zeleně, mobilních služeb, infrastruktury atd.;
- Identifikaci oblastí, které je třeba zlepšit (např. nedostatečná veřejná doprava);
- Zdravotním důsledkům souvisejícím s mobilitou; a
- Demografickým datům.

#### Jaké on-line nástroje jsou k dispozici?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>



<sup>47</sup> Zdroj a další čtení: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). GIS pro účast veřejnosti na plánování udržitelné městské mobility: metody, aplikace a výzvy. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 35. 9-35.





### Měření dostupnosti - vlámský přístup „Mobiscore“

Plánování městské mobility by se nemělo zaměřovat pouze na mobilitu v užším smyslu (tj. na snadný pohyb po městě), ale také na konečný cíl mobility, kterým je dostupnost míst a aktivit. Dostupnost popisuje skutečný potenciál účasti na aktivitách mimo domov. Jednou z překážek, které je třeba překonat, aby bylo možné v programu SUMP explicitně řešit dostupnost, je obtížnost jej měřit.

#### Vlámský nástroj a jeho použití ve Vlámku

V květnu 2019 ministerstvo životního prostředí, přírody a energie (LNE) vlámské správy spustilo webový nástroj „Mobiscore“, který přiřazuje „skóre dostupnosti“ konkrétnímu domu nebo pozemku. Skóre informuje potenciální kupce nebo nájemce domu o tom, jak dobře je možné udržitelným způsobem dosáhnout různých míst - např. železniční stanice, autobusová zastávka, škola atd.; třeba pěšky nebo na kole. S rozvojem tohoto nástroje chce ministerstvo zvýšit informovanost občanů o dopadu na mobilitu, který vyplývá z volby pobytu. Rozhodnutí o koupi nebo pronájmu konkrétního domova je významným okamžikem, který lze využít k řízení změn v chování v oblasti mobility, například volby způsobu dopravy. Lidé, kteří se chtějí přestěhovat do nového domova, mohou snadno porovnat dostupnost různých míst na webu Mobiscore ([www.mobiscore.be](http://www.mobiscore.be) - pouze v holandštině). Tento nástroj by se také mohl vyvinout v užitečný analytický nástroj pro plánování městské mobility. Když nástroj přiřadí skóre dostupnosti pro každý hektar (100 x 100 m), mapa různých skóre ve funkční městské oblasti odhalí oblasti s vysokou a nízkou dostupností. To může například pomoci při rozhodování, kde naléhavě aktualizovat spojení veřejné dopravy nebo cyklistických tras. Kromě toho může nástroj lépe propojit politiku rozvoje měst s plánováním mobility tím, že ukáže, kde se má rozvíjet bydlení, školy atd., s cílem podpořit udržitelné druhy dopravy.

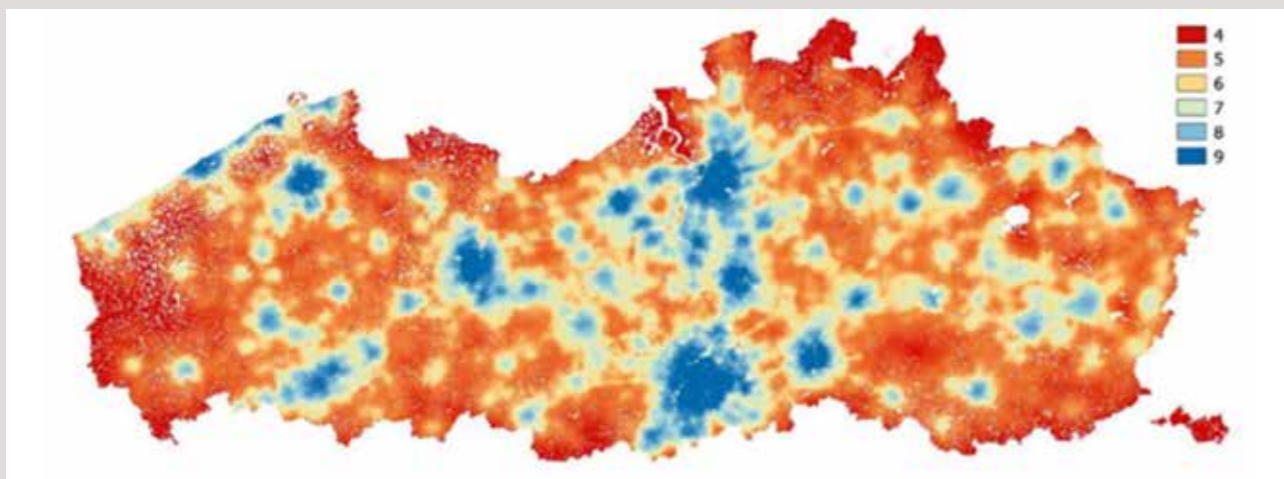
#### Jak může vlámský přístup inspirovat vaše SUMP

Je nepravděpodobné, že ve vašem městě bude k dispozici hotový nástroj k měření přístupnosti ke společným denním cílům. Během Aktivity 3.1 (Identifikace zdrojů informací a spolupráce s vlastníky dat) byste však měli posoudit společně s odborem územního nebo urbanistického plánování nebo výzkumnými ústavy ve vaší oblasti, zda jsou k dispozici data založená na GIS o umístění obchodů, škol atd. Na základě těchto dat lze vytvořit skóre dostupnosti pro různé oblasti ve městě. Kromě toho lze analyzovat hustotu zastávek veřejné dopravy nebo identifikaci oblastí v docházkové vzdálenosti od těchto zastávek (např. 400 metrů u zastávek autobusu a 800 metrů u zastávek vlaků). Ve druhé fázi SUMP týkající se tvorby strategie může mapování indikátorů dostupnosti podněcovat diskuzi s poskytovateli veřejné dopravy, občany a dalšími zúčastněnými stranami. To je zvláště užitečné při spolupráci s odbory rozvoje měst za účelem vypracování takzvané strategie TOD (Transit Oriented Development - tranzitně orientovaný vývoj), tj. rozvoje měst orientovaného na uzly veřejné dopravy, který zároveň odrazuje od rozvoje v oblastech závislých na autech s nízkou dostupností veřejné dopravy. Na úrovni sousedství může mapování dostupnosti povzbudit rozvoj aktivních tras mobility a pomoci při plánování rozvoje smíšeného využití, včetně škol, obchodů a služeb.

Podrobnější informace o metodice použité pro indikátor „skóre mobility“ vytvořené ve Flandrech najdete na: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (pouze v holandštině).

Autor: Dirk Lauwers, Centrum pro mobilitu a územní plánování, Univerzita v Gentu

**Obrázek 18:** Zeměpisné rozložení hodnotícího systému Mobiscore napříč Flandry (bodování za jedno hektarové buňky; červená (4) je nejméně dostupná a modrá (9) nejdostupnější; Transport & Mobility Leuven, 2019). Mobiscore, [www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore](http://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore).



### Další analytické nástroje

- Nástroj ekonomického hodnocení (HEAT) pro pěší a cyklistiku (WHO / Evropa) ekonomicky posuzuje zdravotní přínosy chůze a cyklistiky ve městě, [www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- AirQ + (WHO) provádí výpočty, které umožňují kvantifikaci zdravotních dopadů ze znečištění ovzduší, včetně odhadů snížení průměrné délky života, [www.euro.who.int/cs/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/cs/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution)
- Ministerstvo dopravy Spojeného království nabízí pokyny pro plánování cyklistických a turistických sítí, včetně nástroje pro audit tras pro pěší, [www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools)
- Jako město můžete povzbudit občany, aby na konkrétní platformě sdíleli problémy týkající se bezpečnosti silničního provozu a infrastruktury. Některá města nebo země mají svou vlastní platformu pro taková hlášení, například Radkummerkasten pro město Vídeň v Rakousku ([www.radkummerkasten.at](http://www.radkummerkasten.at)) nebo FixMyStreet pro Spojené království ([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com)).
- Nástroj BYPAD (Bicycle Policy Audit) vám pomůže vyhodnotit cyklistické politiky města, [www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=552&sprache=en](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en)
- Další nástroje pro shromažďování údajů naleznete také v inventáři Nástrojů městské mobility CIVITAS: [https://civitas.eu/tool-inventory?%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?%5B0%5D=field_application_area%3A923)

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Gdyně, Polsko: Partnerství pro sběr dat mezi městem a úřadem veřejné dopravy

V posledních letech Gdyně navázala cenné partnerství s různými aktéry, aby shromažďovala údaje pro plánování mobility. Údaje poskytují podrobné rozhovory s občany o preferencích a chování v oblasti mobility (provozovatelem veřejné dopravy), údaje GPS shromážděné v různých kampaních a projektech, pozorování pro-vozu, jakož i rozhovory na ulici s chodci, řidiči a majiteli obchodů. Využívá se mimo jiné pro tepelné mapy, animace cyklistických toků a statistiky nákladní dopravy, které jsou užitečné pro dopravu a městské plánovače. Rozvíjení důvěryhodného vztahu s vašimi partnery a jejich zařazení do celého procesu vám pomůže přijímat data i udržovat partnerství pro budoucnost.

Zdroj: Město Gdyně, shromáždila agentura UBC



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Brémy, Německo: Účast občanů on-line za účelem posouzení situace v oblasti mobility

Město Brémy k analýze problémů a příležitostí rozvoje mobility ve městě doplnilo tradiční metody sběru dat metodami založenými na crowdsourcingu. Proaktivní participační strategie a inovativní on-line participační moduly umožnily občanům stát se klíčovým zdrojem dat. Občané odpovídali na otázky typu: „Kde něco funguje špatně?“ a „Kde to funguje dobře?“ prostřednictvím on-line platformy, která umožňovala dále označovat konkrétní místa na mapě a přiřazovat jednotlivým položkám barvy dle druhu dopravy. Portál měl více než 100 000 zobrazení, 4 000 příspěvků, 9 000 komentářů a 100 000 hodnocení typu „líbí“ nebo „nelíbí“.

Autor: Michael Glotz-Richter, město Brémy, shromáždila agentura ICLEI  
Obrázek: Město Brémy



## AKTIVITA 3.2: Analýza problémů a příležitosti (všechny druhy dopravy)

## Odůvodnění

Dobrá analýza mobility je rozhodující při definování vhodných politik a poskytuje nezbytnou základní linii, na jejímž základě lze měřit pokrok. Analýza by měla být co nejkompaktnější, ale také musí být zvládnutelná s ohledem na dané zdroje. Je třeba zajistit řádnou analýzu všech dopravních sítí, druhů dopravy a klíčových aspektů udržitelné městské mobility, avšak měli byste se vyvarovat trávení příliš mnoho času a energie analýzou komplexních údajů s malým významem pro klíčové otázky ve vašem městě. Kdykoli je to užitečné, měl by proces plánování vycházet z výsledků již existujících plánů a strategií.

## Cíle

- Zajistit revizi současného stavu vývoje mobility a dopravy v celé funkční městské oblasti na základě údajů a příslušných plánovacích dokumentů pro mobilitu cestujících i nákladní dopravu.

- Připravit seznam problémů a příležitostí v oblasti městské mobility (např. dostupnost služeb, znečištění, sociální nerovnost, bezpečnost silničního provozu, ochrana klimatu, územní plánování).
- Identifikovat a prioritizovat klíčové problémy, kterým SUMP čelí.

## Úlohy

- Podívejte se na klíčové plánovací dokumenty týkající se městské dopravy, které by mohly obsahovat užitečnou analýzu současného stavu, problémů a strategií. Tyto dokumenty mohou zahrnovat sektorové strategie a plány v oblasti mobility (např. plány pro pěší, cyklisty, veřejnou dopravu, silniční dopravu, parkování, nákladní dopravu), ale i plány a dokumenty z jiných příslušných oblastí politiky (např. územní plánování, energie, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální začlenění, zdraví a bezpečnost) od místních dopravců a dalších obcí. (Vychází z Aktivitu 2.2 ve vaší analýze plánovacích dokumentů).

- Podívejte se také na rozpočet obce. Kolik bylo investováno do různých druhů dopravy a do opatření zaměřených na různé aspekty udržitelnosti? Je to v souladu s prioritami vašeho města nebo zde existují rozpory?
- Analyzujte svá data (získaná v rámci Aktivitu 3.1). Nezapomeňte také využít metody prostorové analýzy, například mapování dopravních nehod, znečištění ovzduší a hladiny hluku, oblastí daleko od všech parků, oblastí nepřístupných veřejnou dopravou nebo mezer v síti cyklostezek a chodníků. Na základě stávajících informací a odborných posudků předběžně identifikujte hlavní problémy a strategie.
- Společně s klíčovými zúčastněnými stranami a občany připravte základní analýzu, která určí a upřednostní hlavní problémy, kterými se SUMP zabývá. Po-kud je to možné, pokuste se kvantifikovat současný stav v oblasti mobility a dopravy a vizualizovat jej na mapách. Základem by měl být stav, vývoj a problémo-vé oblasti:
  - všechny druhy dopravy využívané ve vašem městě, včetně nákladní dopravy a úrovně integrace druhů dopravy (multimodalita);
  - všechny hlavní aspekty udržitelné mobility týkající se vašeho města (např. znečištění ovzduší, dopravní hluk, bezpečnost silničního provozu, obyvatelnost veřejných prostranství, spravedlivý přístup ke službám, zaměstnanost a vzdělání).
- Zapojte obyvatele do analýzy problémů a příležitostí (např. nabídkou on-line map, do kterých mohou zaznamenat silné a slabé stránky různých druhů dopravy).
- Posuďte aspekty sociálního vyloučení v rámci dopravní politiky. To znamená brát v úvahu potřeby celé komunity, včetně zranitelných skupin, jako jsou děti, lidé se sníženou pohyblivostí, starší lidé, domácnosti s nízkými příjmy, menšiny atd. Rovněž je třeba brát v úvahu genderové aspekty, tzn. poskytnout ženám a mužům stejné příležitosti. Důležité otázky, které je třeba zvážit, jsou:
  - Zaručuje dopravní systém rovný přístup a finanční dostupnost?
  - Usnadňují opatření související s dopravou zaměstnávání a podporují rozvoj inkluzivního trhu práce?

## Aktivity nad rámec základních požadavků

- Využijte znalosti klíčových aktérů a získejte vhled do sektorových politických dokumentů (např. prostřednictvím rozhovorů, setkání).
- Na základě předběžné identifikace hlavních problémů a příležitostí zvažte využití specializovaných analýz. Například analýza založená na hypotéze k ověření konkrétního problému, na který bylo město upozorněno, diagnostická analýza vedená k pokusu o identifikaci problémů, na které město upozorněno nebylo, nebo analýza založená na vizi k podrobnému prozkoumání budoucích prioritních témat.

## Načasování a koordinace

- Tento úkol přímo staví na shromažďování údajů (viz Aktivitu 3.1) a v menší míře na sebehodnocení (viz Aktivitu 1.1) a hodnocení souvisejících plánů (viz Aktivitu 2.2).
- Závěry tohoto úkolu jsou důležitým základem pro tvorbu scénářů (viz Aktivitu 4.1) a pro celý proces plánování.

## Kontrolní seznam

- ✓ S občany a zúčastněnými stranami byly prodiskutovány a analyzovány problémy a příležitosti.
- ✓ Byla provedena revize a analýza problémů. Byl popsán stav všech druhů dopravy a hlavní aspekty udržitelné městské mobility.
- ✓ Byla stanovena základní mez, podle které lze měřit pokrok.
- ✓ Byly prioritizovány klíčové příležitosti a problémy, které má SUMP řešit.





**Obrázek 19:** Příklad toho, jak lze analytickou tabulku použít k definování stavu dopravního systému (základní analýza) [převzato ze Sundberg, R., 2018. SUMP-ův manuál o integraci opatření a balíčků opatření - Start, str. 10.]

FUNKCE / DRUHY DOPRAVY	MODÁLNÍ SDÍLENÍ	KVALITA INFRASTRUKTURY	BEZPEČNOST A KVALITA ŽIVOTA	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ZDRAVÍ	DOSTUPNOST	STAV REALIZACE OPATŘENÍ	HLAVNÍ DOPORUČENÍ
Pěší	12 %	Špatná	Velký počet nehod na křižovatkách u škol	Čím dál méně žáků, kteří chodí do školy pěšky	V některých oblastech chybí pěší přístup do parků a sportovních zařízení	Nízká aktivita. Nová kampaň „do školy pěšky“.	Jsou nutná bezpečnostní opatření
Cyklistika	7 %	Střední	Cyklisté se často necítí v bezpečí, atraktivní cyklostezky v parcích	Nízké využití přináší málo výhody	Několik pruhů pro cyklisty podél hlavních silnic	Úsilí o mapování probíhající cyklistické sítě. Nízký rozpočet na nová opatření.	Zvýšení rozpočtu správy na opatření v oblasti cyklistiky
Veřejná doprava (autobus, tramvaj, metro, vlak atd.)	16 %	Dobrá	Některé autobusové zastávky potřebují renovovat, neposkytují pocit bezpečí v nočních hodinách	Byl pořízen nový autobusový vozový park, snížení dopadu na kvalitu vzduchu	Snížené jízdné pro nezaměstnané, ale málo autobusů, které jezdí do chudých předměstí	Vysoká aktivita, strategie pro veřejnou dopravu je ve fázi plánování.	Pokrok správným směrem
Sdílení vozidel (auto, kolo, e-skútr atd.)	0.5 %	Střední	E-koloběžky překáží na chodnících	Nízké využití přináší málo výhody	Nabídky pro sdílení jsou k dispozici pouze v centru	Žádná aktivita, čistě soukromě řízené pole	Nutnost řádné regulace a znalostí
Soukromá motorizovaná doprava (auto, motocykl atd.)	64,5 %	Dobrá	Velký počet nehod s chodci nebo cyklisty	Vysoká míra využívání aut má silný dopad na kvalitu vzduchu a hladinu hluku	Silniční síť dobře pokrývá všechny části města	Vysoká aktivita, ve výstavbě je nový obchvat.	Zavést opatření ke snížení automobilové dopravy v centru města po dokončení obchvatu
Multimodalita (vlakové nádraží, přestupní místa)	není	Dobrá	Nová vlaková stanice je atraktivní. Nespolehlivé změny mimo pracovní dobu motivují k používání automobilů	Hlavní autobusové nádraží je mimo docházkovou vzdálenost od hlavního vlakového nádraží.	Žádné nabídky služeb Park&Ride na okraji města. Nedostatek bezpečného parkování pro elektrokola na přestupních místech.	Nízká aktivita	Zohlednit přestupní místa a P+R a B+R do strategie pro veřejnou dopravu
Nákladní doprava	není	Dobrá	Těžká nákladní doprava v centru představuje bezpečnostní riziko	Nákladní automobily v centru znečišťují ovzduší a zvyšují hladinu hluku	Všechny průmyslové oblasti jsou dobře propojené	Nízká aktivita	Výpracovat strategii k odklonu těžké nákladní dopravy z centra
ANALÝZA	Automobilová doprava je dominantním způsobem přepravy	Infrastruktura pro pěší a cyklistiku vyžaduje zlepšení	Je nutné upřednostnit bezpečnost silničního provozu	Největším problémem je znečištění vzduchu osobními a nákladními automobily	Potřeba zlepšit autobusové spoje na okraje města	V několika oblastech je třeba posílit kapacitu	



**Obrázek 20:** Příklad toho, jak ilustrovat soulad mezi prioritami města (s ohledem na druhy dopravy a cíle v tomto příkladu) a do čeho město skutečně investuje (převzato ze Sundberg, R., 2018. SUMP-ův manuál o integraci opatření a balíčků opatření - Step up, p. 11.)

Transport modes	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Walking	High	100	800
Cycling	High	200	1300
Public transport	High	5000	19000
Taxi / transport (e.g. special transport services)	Medium	200	1000
Car-sharing	Medium	100	200
Car	Low	2000	15700
<b>Total</b>		<b>7600</b>	<b>38000</b>

Targets	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Improve safety and security	High	1000	4000
Increase walking a cycling	High	200	1300
Increase quality and use of public transport	High	5000	19000
Effective freight system	Medium	1000	3000
Accessibility private cars	Low	2000	15700
<b>Total</b>		<b>9200</b>	<b>43000</b>

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Malmö, Švédsko: Komplexní přístup včetně manuálního a mechanického sběru dat a sběru pomocí aplikace.**

Město Malmö využívá ke shromažďování dat o situaci v oblasti mobility, hluku a znečištění ovzduší řadu metod. Metoda města zahrnuje manuální a mechanické počítání dopravy dvakrát ročně a průzkumy, které každých pět let měří změny a faktory ovlivňující dopravní návyky. Vedle tradičního způsobu byl poslední průzkum vytvořen pro použití v online aplikaci pro mobilní telefony. Klíčovým faktorem úspěchu je propojení shromážděných dat s dopravním modelem a sledování investic do infrastruktury ve městě. To podporuje činitele s rozhodovací pravomocí v jejich aktivitách pro rozvoj města.

Autor: Andreas Nordin, město Malmö, shromáždila agentura UBC  
Obrázek: Město Malmö



**„Neříkejte mi, kde leží vaše priority.“ Ukažte mi, kde utrácíte své peníze, a já vám řeknu, jaké jsou vaše priority.“ (James W. Frick)**

Úroveň trvalých investic do cyklistické infrastruktury je testem toho, jak hodnotný je rozvoj cyklistiky. Program OSN pro životní prostředí doporučil, aby alespoň 20 % celého rozpočtu na dopravu bylo vyčleněno na nemotorizovanou dopravu. V Nizozemsku, evropské zemi nejvíce nakloněné cyklistice, se každoročně investuje přibližně 35 eur na osobu do rozvoje cyklistiky, přičemž největší podíl těchto investic pochází od místních orgánů. Pro analýzu mobility jsou investice do různých druhů dopravy dobrým indikátorem k pozorování prioritních oblastí činnosti města a k odhalení potenciálních mezer v investicích, například v cyklistice.

Další pokyny o tom, jak úspěšně propagovat využití kol v plánování udržitelné městské mobility, najdete v Praktickém brífingu **Podpora a povzbuzení cyklistiky v rámci plánování udržitelné městské mobility.**

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Deinze, Belgie: Screening dostupnosti dopravy pro děti a starší osoby**

SUMP města Deinze zahrnuje screening dostupnosti veřejných prostor a design komunikací propojujících různá místa ve městě. Screeniny dostupnosti jsou příkladem toho, jak město uplatňuje principy a cíle z hlediska „prioritizace druhů dopravy [STOP [1]]“, „pozornosti vůči zranitelným cílovým skupinám“ a „blízkosti“, které jsou definovány ve vlámském programu SUMP, počínaje analýzou.

Autor: Město Deinze, shromáždila agentura Mobielem 21  
Obrázek: Město Deinze



[1] Holandská zkratka pro prioritizaci druhů dopravy – pěší, cyklistika, veřejná doprava, (sdílení) a na posledním místě osobní automobily jako podproces v plánování SUMP pro všechna vlámská města a obce.

**Milník:**  
**Dokončená analýza problémů a příležitostí**

V tuto chvíli byste měli mít dokončené všechny přípravné kroky a analýzu stavu. Měli byste mít dobrý přehled o situaci v oblasti mobility a plánování, mít vytvořené efektivní pracovní struktury a vědět, co je důležité zvážit pro rozvoj vize, cílů a opatření v rámci SUMP ve vašem městě. Jako základní milník plánování udržitelné městské mobility byste měli dosáhnout společného porozumění hlavním problémům a příležitostem spolu s významnými zúčastněnými stranami. Je možné znovu zapojit klíčové zúčastněné strany a místní politiky na podporu přijetí SUMP a zajistit dobrý základ pro nadcházející tvorbu strategie. Měli byste sdílet shrnuté výsledky své analýzy, včetně všech problémů a příležitostí, a zajistit podporu pro další zapojení do plánování udržitelné městské mobility. Pro snazší proces sdílení výsledků a rozčlenění hlavních problémů a příležitostí je nejlepší shrnout klíčová zjištění analýzy do „základní zprávy“.



obrázek © Rupprecht Consult

## FÁZE 2: Tvorba strategie



Cílem druhé fáze je definovat strategický směr plánu udržitelné městské mobility ve spolupráci s občany a zúčastněnými stranami. Klíčové otázky jsou:

**Jaké jsou naše možnosti do budoucna?**

Analyzujte pravděpodobné změny důležitých vnějších faktorů městské mobility (např. demografie, informační technologie, klima) a vytvořte scénáře, které se budou zabývat alternativními strategickými směry. Scénáře mají za úkol se pokusit zachytit míru nejistoty související s „předpovídáním budoucnosti“ pro zajištění lepšího faktického základu pro strategická rozhodnutí

Je nutno zajistit, aby cíle řešily důležité problémy a pokrývaly všechny druhy dopravy ve funkční městské oblasti.

**Jak změříme úspěch?**

Definujte sadu strategických indikátorů a cílů, které vám umožní sledovat pokrok dosažený při realizaci všech cílů, aniž byste k tomu potřebovali nerealistická množství nových dat. Vyberte si ambiciózní, ale proveditelné cíle, které jsou v souladu s ostatními oblastmi politiky.

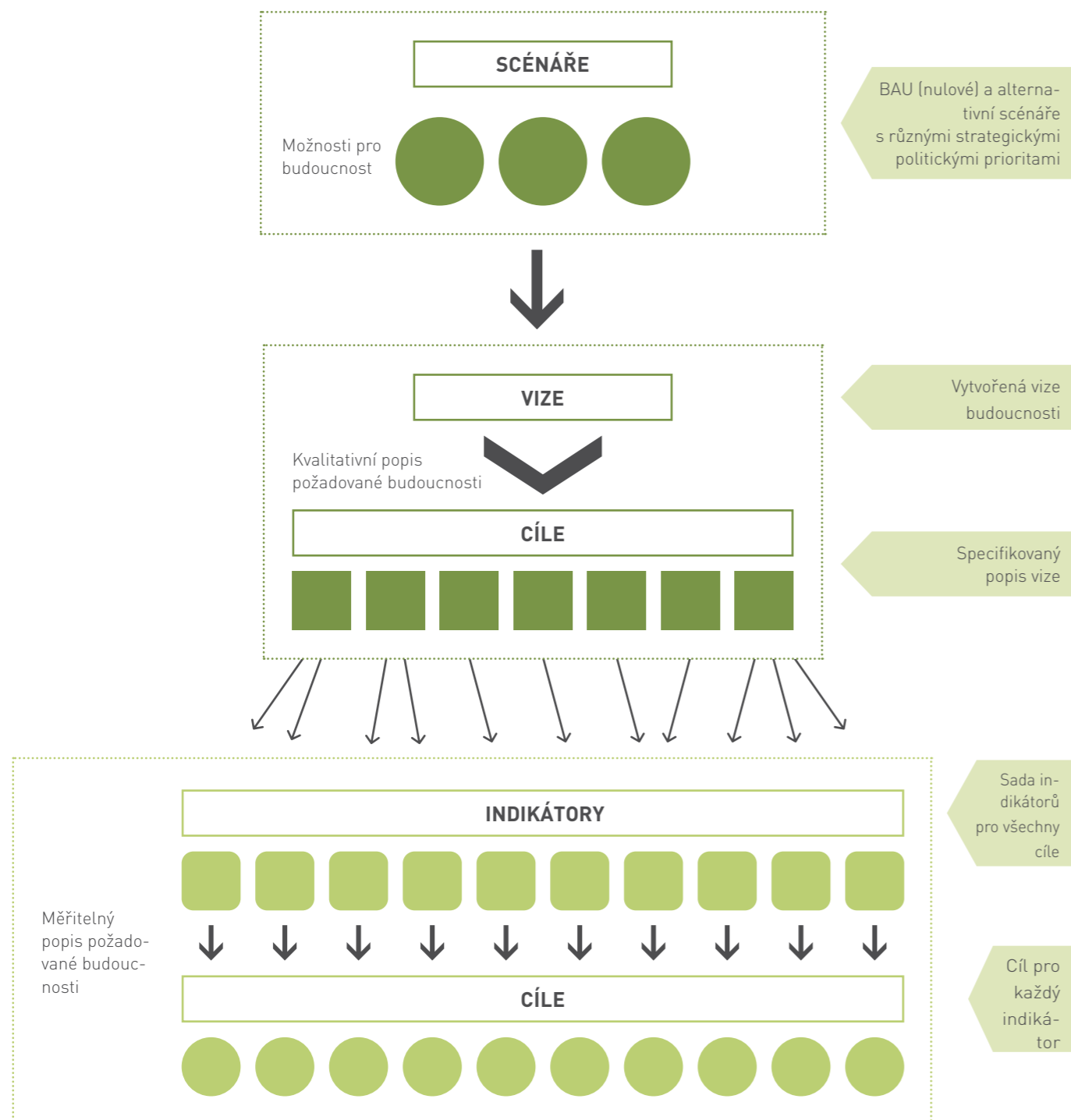
Na konci druhé fáze jste dosáhli dalšího milníku široce podporované vize a cílů.

**Jaké chceme, aby bylo naše město?**

Pomocí diskuzí nad vizemi spolu se zúčastněnými stranami a občany se vytvoří společné porozumění z hlediska žádoucí budoucnosti, a to na základě výsledků analýzy mobility a dopadů. Společná vize a cíle jsou základními kameny každého SUMP.



Obrázek 21: Přehled hlavních kroků [scénáře, vize a cíle] fáze 2



**Tvorba a společné hodnocení scénářů** 04

**KROK 4:**  
Tvorba a společné hodnocení scénářů

- 4.1 Tvorba scénářů pro potenciální budoucnost
- 4.2 Diskuze o scénářích s občany a zainteresovanými stranami

© Rupprecht Consult 2019

Na základě analýzy problémů a příležitostí je nutné vytvořit různé scénáře a projednat je s občany a zainteresovanými stranami. Tyto scénáře pomáhají lépe pochopit, jak by mobilita ve vašem městě mohla v budoucnu vypadat. Tímto způsobem mohou scénáře informovat a inspirovat k dalšímu rozvoji vaší vize.

### AKTIVITA 4.1: Tvorba scénářů pro potenciální budoucnost

#### Odůvodnění

Scénáře pomáhají lépe porozumět pravděpodobným dopadům vnějších faktorů, které ovlivňují městskou mobilitu (jako jsou změny klimatu, informační technologie, finance a bezpečnost), v kombinaci s alternativními přístupy k reakci na ně. Tím, že ilustrují různé možné budoucí situace, umožňují dopravním plánovačům nezávisle posoudit důsledky současných trendů, potenciálních společenských a místních změn a alternativních strategických politických priorit. Zkoumání účinků těchto různých scénářů posiluje faktický základ pro strategická rozhodnutí. Zkoumání účinků může informovat a poskytnout inspiraci pro tvorbu vize a cílů (viz krok 5) a pomůže vám stanovit realistické cíle pro strategické indikátory (viz krok 6).

#### Cíle

- Porozumět rizikům a příležitostem spojeným se současnými trendy a možnými změnami okolností.

- Vytvořit alternativní scénáře, které informují o pravděpodobných dopadech různých strategických politických směrů.

- Vytvořit faktický základ pro další rozvoj vize a cílů.

#### Úlohy

- Zamyslete se nad možným budoucím vývojem nejvýznamnějších vnějších faktorů městské mobility (tj. faktory, které jsou mimo kontrolu města, jako je demografie, cena ropy, hospodářská situace, změna klimatu, technologická změna nebo úroveň politické podpory udržitelné mobility). Zvažte současné trendy a pravděpodobné změny předpokládané v posledních zprávách odborníků. Analyzujte trendy ve městech, která SUMP již zavedla, a zvažte, co by se stalo, kdyby se ve vašem městě objevily digitální inovace v oblasti mobility. Kromě toho zvažte méně pravděpodobné, avšak silné změny, které by výrazně ovlivnily mobilitu ve vašem městě.

- Analyzujte dopady budoucích vnějších okolností na váš místní dopravní systém. To zahrnuje dopady globálních nebo národních změn (např. nové technologie umožňující mobilitu jako službu, automatizované řízení nebo plovoucí dopravní prostředky, sdílenou mobilitu), jakož i místní trendy (např. silně rostoucí nebo klesající populace ovlivňující rozpočet města a možnosti rozvoje města). Zhodnoťte, jaké příležitosti a omezení by to pro vaše město znamenalo. Otevřou se tak nové možnosti? Nebo to naopak některým politikám udržitelnosti uškodí?
- Vypracujte několik scénářů, které popisují alternativní politické priority a jejich dopady na strategické úrovni. Měly by být vypracovány alespoň tři scénáře:
  - Scénář, který popisuje pokračování dosavadního vývoje, pokud bude pokračovat současné politické směřování a pokud budou implementována pouze již naplánovaná opatření.
- Alternativní scénáře, které popisují předpokládaný vývoj vyplývající z různých strategických politických priorit (např. zaměření na veřejnou dopravu vs. zaměření na aktivní mobilitu vs. zaměření na elektromobilitu). Tyto scénáře ukazují přínos různých politických směrů a pomáhají definovat, na co je třeba klást největší důraz. Doporučuje se zahrnout pouze udržitelné politické směry, neboť scénář pro pokračování dosavadního vývoje již tak umožňuje srovnání s méně udržitelným scénářem.
- Použijte vhodné techniky pro tvorbu scénářů, jako je modelování, čistě kvalitativní analýza (na základě odborného úsudku nebo minulých výsledků strategií ve vašem městě nebo v podobných městských kontextech), nebo kombinace obou. V případě modelování se v této fázi doporučují modely strategického plánování a „náčrtu“, neboť jsou tyto metody levné, rychlé a lze je interaktivně používat. Podrobné dopravní modely se v této fázi obvykle používají, pouze pokud jsou snadno dostupné bez vysokých dodatečných nákladů.
- Posuďte vzájemné závislosti mezi vývojem v různých odvětvích: Doprava, územní plánování, životní prostředí, hospodářství atd. Identifikujte synergie na strategické úrovni, potenciál pro integraci a negativní dopady sektorových trendů.
- Posuďte citlivost scénářů na důležité vnější faktory s ohledem na vaši předchozí analýzu těchto faktorů.

(Může být užitečné konkrétně vyhledat okolnosti, za nichž by se věci mohly pokazit, nejhorší scénáře - za účelem identifikace rizik a omezení.) Takové hodnocení pomůže být připraveni na možné změny a jejich účinky a umožní vám pochopit, které scénáře jsou více odolné vzhledem k budoucnosti. Může také pomoci ukázat limity a rizika současného stavu (scénář pro pokračování dosavadního vývoje) a vysvětlit, proč je třeba se připravit na budoucnost, a to i v případech, kdy je v tuto chvíli většina lidí spokojena.

- Zapojte zúčastněné strany do vytváření scénářů, například do diskuze o tom, kolik a jaké scénáře se mají vyvinout. To zvyšuje jejich pocit vlastnictví procesu a přijetí procesu tvorby vize. (Viz také Aktivitu 4.2)



### Co je „scénář“?

Scénář je popis konkrétního budoucího vývoje, který je relevantní pro městskou mobilitu, včetně pravděpodobných dopadů vnějších faktorů (jako jsou demografické a ekonomické okolnosti), jakož i dopadů strategických politických priorit (jako je silné aktivní zaměření na mobilitu nebo elektromobilitu).<sup>48</sup>

Další informace o tomto tématu najdete také v příručce US FHWA Scenario Planning Guide: [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning).

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Zapojte zúčastněné strany již při vytváření scénářů, například do diskuze o tom, kolik a jaké scénáře se mají vyvinout. To zvyšuje jejich pocit vlastnictví procesu a přijetí procesu tvorby strategie.

<sup>48</sup> Aby nedošlo k záměně, je třeba poznamenat, že někteří dopravní plánovači používají scénáře v procesu plánování později, ve smyslu scénářů pro opatření nebo politiky. Tento aspekt, kde se posuzují různé kombinace opatření k určení nejlepšího způsobu dosažení cílů a cílů, se v tomto dokumentu nazývá hodnocení balíčku opatření (viz Aktivitu 7.2).

### Načasování a koordinace

- Postupujte dle analýzy stavu.
- Tvorba scénáře doprovází tvorbu společné vize (viz Aktivitu 5.1), a cílů (viz Aktivitu 5.2).



Při tvorbě scénářů budoucnosti je třeba vzít v úvahu možné trendy a politické směry. Jako jeden ze současných hlavních trendů se v mnoha městech, která již realizovala svůj SUMP, zavádějí různé koncepce sdílené mobility, u nichž lze očekávat, že se v nadcházejících letech rozšíří. Součástí politického směřování scénářů by mohly být možnosti mobility, jako je sdílení veřejných kol, sdílení e-koloběžek, sdílení e-motorek, sdílení (e-)automobilů, sdílení jízdy a spolujízdy a sdílená mobilita nákladu. Více informací o různých formách sdílené mobility a o tom, jak je implementovat v rámci plánování udržitelné městské mobility, lze nalézt v Tematickém průvodci **Integrace přístupů sdílené mobility do plánování udržitelné městské mobility**.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byly prozkoumány dopady potenciálních změn vnějších faktorů.
- ✓ Byly popsány různé alternativní scénáře, včetně scénáře pro pokračování dosavadního vývoje.
- ✓ Na podporu tvorby scénářů a jejich hodnocení byly použity vhodné techniky.
- ✓ Byla posouzena citlivost scénářů na měnící se okolnosti.

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Maia, Portugalsko: Scénáře různých ambicí dosáhnout dohodnuté vize

Město Maia vytvořilo svůj první SUMP v roce 2013. K přiblížení se realizaci městské mobility, která podporuje udržitelné způsoby dopravy, definovalo město Maia tři různé scénáře: pro pokračování dosavadního vývoje, středně pokročilý a proaktivní. Středně pokročilý scénář zahrnoval žádoucí a proveditelná opatření, zatímco opatření v proaktivním scénáři byla ambicióznější. Zatímco posledně jmenovaný dosáhl vyššího výsledku hodnocení z důvodu nezohlednění možných omezení, událost s klíčovými zúčastněnými stranami vedla město Maia k použití středně pokročilého scénáře, jehož výsledků šlo realisticky dosáhnout. Tento proces zdůraznil význam zapojení zúčastněných stran při přípravě a schvalování budoucích scénářů.

**Autor:** Divize energetiky a mobility, město Maia, shromážděno agenturou ICLEI  
**Obrázek:** Město Maia





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Lipsko, Německo: Tvorba scénářů podporovaných modelováním dopravy

Město Lipsko vytvořilo šest scénářů pro různé budoucí možnosti ve vědeckém a otevřeném procesu.

Těchto šest scénářů bylo následujících:

1. Pokračování současné strategie mobility;
2. Pokračování současné strategie mobility se stálým tarifem jízdného;
3. Scénář udržitelnosti;
4. Scénář pro město podporující cyklistiku;
5. Scénář pro upřednostnění veřejné dopravy
6. Komunitní scénář.

Scénáře byly vyhodnoceny pomocí různých kritérií (atraktivita pro uživatele, ekologická atraktivita, ekonomická atraktivita, systémová atraktivita) a kvalitativní hodnocení. Vyhodnocení vedlo k následujícímu pořadí: 1. Scénář pro cyklistiku, 2. Scénář pro udržitelnost a 3. Scénář veřejné dopravy.

**Autor:** Město Lipsko, shromáždily společnosti Marlene Damerau, Rupprecht Consult  
**Obrázek:** Město Lipsko



- Jaké potřeby změny odhaluje scénář pro pokračování dosavadního vývoje?
  - Které z alternativních politických priorit jsou žádoucí?
  - Jaké ambice jsou zapotřebí k dosažení udržitelné mobility v budoucnosti?
- Diskutujte také o vzájemných závislostech mezi změnami v odvětví dopravy a v jiných odvětvích. Jak lze vytvořit synergie a zabránit negativním vedlejším účinkům? Zvažte odolnost stávajícího dopravního systému a různých scénářů proti měnícím se vnějším okolnostem.
- Diskutujte o scénářích s řadou lidí ze všech částí společnosti. Zaměřte se na používání různých participačních metod, které se dostanou také do typicky nedostatečně zastoupených skupin, jako jsou mladí lidé a starší lidé, etnické menšiny, lidé s nízkými příjmy, rodiče samoživitelé a lidé se zdravotním postižením. Tyto metody mohou zahrnovat umístění informačních boxů a schránek na zpětnou vazbu nebo stánků v různých částech města (např. v nákupních centrech, ale i ve čtvrtích, kde žijí lidé s nízkými příjmy), shromažďování zpětné vazby on-line a prostřednictvím

sociálních médií, spolupráce s organizacemi zastupujícími tyto skupiny (např. mateřské školky, školy, univerzity, kulturní sdružení, úřad práce), které budou moci komunikovat v několika jazycích a provádět reprezentativní průzkumy (viz také Aktivitu 1.4). Porovnáním demografického složení na schůzích a účastníků online průzkumů s běžnou populací ve vašem městě lze identifikovat nedostatečně zastoupené skupiny, které byste se měli aktivně snažit oslovit.

- Při pozvání zainteresovaných stran a občanů vždy sdělte jasný postup a plán, aby věděli, co se od nich očekává a kolik úsilí a kapacity je zapotřebí. Dobrým argumentem, jak lidi přesvědčit, aby se účastnili, je, že jejich potřeby nemohou být v plánovacím procesu brány v úvahu bez jejich podnětů.

## Aktivity nad rámec základních požadavků

- Oficiální osobní pozvání jménem starosty (nebo předsedy vaší organizace) vysoce postavených zúčastněných stran (např. starostů sousedních měst, místních zastupitelů nebo ředitelů velkých organizací). Jejich účast může pomoci dosáhnout vysoké politické podpory procesu SUMP.

## Načasování a koordinace

- Následuje nebo doprovází tvorbu scénářů.
- Diskuze o scénářích jde ruku v ruce s tvorbou společné vize a cílů (viz Aktivitu 5.1 a 5.2). Scénáře a vize jsou úzce spjaty a sled jejich tvorby se může mezi městy lišit, nebo dokonce může probíhat paralelně.

## Kontrolní seznam

- ✓ V rámci diskuze o scénáři pokračování dosavadního vývoje byly odhaleny potřeby pro změnu,
- ✓ Diskutovalo se se zúčastněnými stranami a s občany o tom, jaké scénáře nebo prvky scénářů jsou žádoucí.



obrázek © Město Brémy

## AKTIVITA 4.2: Diskuze o scénářích s občany a zainteresovanými stranami

## Odůvodnění

Diskuze o různých scénářích a jejich dopadech na občany a zúčastněné strany je prvním krokem k široce přijímané vizi mobility. Prezentace různé potenciální budoucnosti a její vzájemné reflexe vytvoří společné pochopení možností pro budoucnost. Pomáhá také zvyšovat povědomí o vzájemných závislostech a kompromisech mezi různými politikami a odvětvími, o složitosti strategických rozhodnutí, která mají být přijata, a o rizicích, kterým čelí.

Cílem je diskutovat a usilovat o společné porozumění tomu, jaké scénáře nebo prvky scénářů jsou žádoucí. Zapojení občanů a zúčastněných stran již v této fázi pomůže vytvořit široké vlastnictví procesů a přijetí cílů a opatření, která budou později vybrána.

## Cíle

- Použít alternativní scénáře jako základ pro diskuzi o obecných politických prioritách a strategiích pro budoucí vývoj.
- Dosáhnout širokého vlastnictví a přijetí procesů a vybrat společnou vizi a cíle.

## Úlohy

- Prezentujte scénáře a jejich výsledky klíčovým zúčastněným stranám. Povzbudte diskuzi o alternativách strategické politiky a jejich dopadech. Skupinová práce a další interaktivní formáty vám mohou pomoci vytvořit konstruktivní a poutavou atmosféru na schůzce. Zajistěte, aby každý dostal stejnou šanci vyjádřit svůj názor na otázky jako:

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Praha, Česká republika: Vytvoření scénáře se silnou účastí zainteresovaných stran a občanů

V roce 2015 navrhla Praha tři možné scénáře a uspořádala workshop pro odborníky a sociologický průzkum k výběru toho nejvhodnějšího scénáře. 57 vybraných odborníků se sešlo ve skupinách a diskutovalo o scénářích na půldenním workshopu. Sociologický průzkum pak shromáždil další názory od 2 224 občanů. Na základě názorů zúčastněných stran a občanů vypracovala Praha svou konečnou dopravní strategii. Vytvoření odborného workshopu a sociologického průzkumu se základními, jednoduchými otázkami je snadné, levné a ilustrativní řešení pro výběr scénáře. Poskytuje také silný základ ve vztahu k politickému schválení, a to na základě širokých a vyvážených názorů odborníků.



**Autor:** Václav Novotný, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, shromáždila agentura EURO CITIES | **Obrázek:** Hlavní město Praha

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Antverpy, Belgie: Široké zapojení občanů, komunálních politiků a odborníků do diskuzí o scénářích

Město Antverpy zavedlo inovativní metody správy k získání široké podpory ze strany veřejnosti pro svou vizi města. Po prozkoumání možných scénářů si řídicí skupina vybrala scénář, který nejlépe odpovídal ambicím Antverp a zahrnoval také odpovídající a relevantní projekty pro region. Tento přístup vedl k dohodnuté ambici rozvíjet inovativní nápady společně s občany a zúčastněnými stranami. Bylo uspořádáno celkem 100 pracovních zasedání, kterých se zúčastnilo přibližně 3 500 odborníků a tvůrců politik a přibližně 3 000 občanů a organizací. Byla vytvořena aliance a byla vyvinuta struktura pro řízení tohoto procesu. Multidisciplinární týmy využívaly nástroje účasti a spoluvytváření k utváření informací získaných od občanů.



**Autor:** Annelies Heijns, shromáždila agentura ICLEI | **Obrázek:** Město Antverpy



Nyní jste připraveni začít s hlavními kroky zpracování plánu udržitelné městské mobility. Vytvoření společné vize a cílů jsou základními kameny každého SUMP. Vize je důležitým kvalitativním popisem požadované budoucnosti města a jeho mobility, která je pak specifikována konkrétními cíli, které označují typ zamýšlené změny. Vize a cíle poskytují základ pro všechny následné kroky definování strategických indikátorů a cílů a výběru opatření. Scénáře a vize jsou úzce spjaty a sled jejich tvorby se může lišit v různých kontextech, nebo dokonce může probíhat paralelně. Vize a cíle mohou být vodíci prvky, pouze pokud jsou široce přijímány mezi zúčastněnými stranami a občany; proto je zásadní je společně vytvořit a vybudovat společné vlastnictví.

### AKTIVITA 5.1: Tvorba společné vize s občany a zainteresovanými stranami

#### Odůvodnění

V jakém městě chceme žít? Jak se bude lišit od ostatních měst? To jsou hlavní otázky, na které je třeba odpovědět tvorbou vizí za účasti všech zúčastněných stran a občanů. Vize poskytuje kvalitativní popis požadované budoucnosti v oblasti městské mobility a slouží jako vodítko při zpracování vhodných plánovacích opatření. Je třeba vrátit dopravu zpět do širších souvislostí městského a společenského rozvoje. Jinými slovy, jak může doprava přispět k pozitivní budoucnosti města?

Vize by měla být připravena s přihlédnutím ke všem politickým perspektivám, které se vize snaží řešit, zejména k těm stávajícím obecným vizím nebo strategickým plánům měst, územnímu plánování, hospodářskému rozvoji, životnímu prostředí, sociálnímu začlenění, rovnosti pohlaví, zdraví a bezpečnosti.

Aby se zajistilo široké povědomí a přijetí, měla by se veřejnost aktivně zapojit do procesu vytváření vizí a jeho výsledků. Občané by se měli zapojit do rozvoje vize, např. prostřednictvím specializovaného workshopu. Plánování udržitelné městské mobility může být úspěšné, pouze pokud občané pochopí vizi a pokud podporují její širší cíle.

#### Cíle

- Dohodnout se na široce podporované společné vizi, která vychází z výsledků diskuzí o scénářích - dlouhodobý cíl rozvoje mobility slouží jako vodítko pro proces plánování.



- Rozšíření perspektivy nad rámec dopravy a mobility, např. na kvalitu života, zdraví a využití území.
- Posílit identitu místní komunity a kolektivní vlastnictví vize ve veřejnosti.
- Zdůraznit politickou hodnotu SUMP a zajistit odhodlání klíčových aktérů a osob s rozhodovací pravomocí.

### Úlohy

- Zřídit reprezentativní skupinu klíčových zúčastněných stran, která bude odpovědná za rozvoj vize. Může to být „řídící skupina“ SUMP vytvořená v Aktivitě 1.4.
- Připravit, uspořádat a navázat na schůzky se zúčastněnými stranami. Různé formáty mohou být užitečné pro dosažení otevřeného, ohleduplného a plodného dialogu (viz vizionářské metody níže a Aktivitu 1.4 pro přehled formátů). Na prvním setkání poskytněte zúčastněným stranám základní informace, abyste zajistili společnou úroveň znalostí. To by mělo zahrnovat informace o všech existujících vizích, jakož i výsledky analýzy mobility (krok 3) a scénáře (krok 4). Diskuzi lze povzbudit použitím map, vizualizací a konkrétními příklady z jiných měst.
- Vyvarujte se zatajování a korporativismu: pořádejte veřejná slyšení a zveřejňujte poznámky ze schůzek se zúčastněnými stranami pro zajištění transparentnosti.
- Zvažte zapojení občanů přímo do rozvoje vize, např. prostřednictvím schůzek nebo workshopů podobných schůzkám zúčastněných stran. Minimálně byste měli občany aktivně informovat o procesu vytváření vize (např. v kampani na styk s veřejností) a dát jim možnost poskytnout zpětnou vazbu k návrhu vize. V potaz berte všechny příspěvky, avšak dejte předem jasné najevo, že ne všech doporučení se lze držet a že rozhodnutí bude třeba přijmout na základě názorů, které si často vzájemně odporují.
- Vypracujte návrh vize, která pokryje celou městskou aglomeraci a všechny relevantní aspekty udržitelnosti, jako je bezpečnost silničního provozu, dostupnost, obyvatelnost, hluk a kvalita ovzduší. Měli byste také zohlednit všechny druhy a formy dopravy, zejména veřejné a soukromé; osobní a nákladní; motorizované a nemotorizované; v pohybu a v klidu. Při přípravě vize vezměte v úvahu výsledky a diskuze

o scénářích, např. zahrnutím scénáře nebo prvků scénářů, které vykázaly nejlepší výsledky a byly nejvíce podporovány.

- Neustále informujte osoby s rozhodovací pravomocí. Zvažte diskuzi o návrhu vize s předními politiky ze všech politických stran, k níž může dojít i na neformálních setkáních, pro dosažení široké odpovědnosti za vizi. Může být užitečné provádět jednoduché průzkumy veřejného mínění; trendy, které tyto průzkumy odhalí, mohou sloužit jako argumenty pro přesvědčení osob s rozhodovací pravomocí.
- Diskutujte se zúčastněnými stranami o návrhu vize a zpětné vazbě od občanů a osob s rozhodovací pravomocí a dohodněte se na konečné verzi.
- Zveřejněte vizi ve formátu, který je snadno pochopitelný, a použijte vizualizaci. Šířte vizi i pomocí médií (místní tisk, rozhlas, televize, sociální média).

### Načasování a koordinace

- Vychází z analýzy mobility (krok 3) a scénářů (krok 4).
- Scénáře a vize jsou spolu úzce spjaty a sled jejich tvorby se může v různých kontextech lišit, nebo dokonce může probíhat paralelně.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byla vytvořena skupina zainteresovaných stran pro tvorbu vize.

### Co je „Vize“?

Vize je kvalitativním popisem požadované budoucnosti města, jenž slouží k tvorbě cílů, strategických indikátorů a výběru vhodných opatření v průběhu procesu plánování SUMP. Obvykle má dlouhodobý horizont – který může dokonce přesáhnout časový rámec SUMP a předvídat situace za 20 - 30 let.

- ✓ Občané se aktivně zapojili do procesu tvorby vizí.
- ✓ S občany a s osobami s rozhodovací pravomocí byl vyvinut a projednán první návrh vize.
- ✓ Dohoda se zúčastněnými stranami o konečném návrhu vize.
- ✓ Byly zdokumentovány výstupy vize.



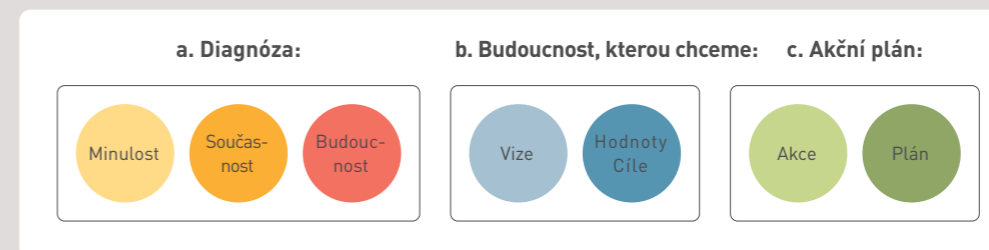
### Workshop pro hledání budoucnosti

Existuje mnoho formátů, jak zapojit zúčastněné strany a občany do procesu tvorby vizí. Jedním z nich je workshop pro hledání budoucnosti. Třídenní workshop je navržen tak, aby shromáždil všechny důležité zúčastněné strany a vytvořil společný základ. Během 17hodinového procesu účastníci většinou pracují v malých skupinách k vytvoření společné vize. V ideálním případě byste měli shromáždít rozmanitou skupinu přibližně 50 až 60 zúčastněných stran, včetně osob s rozhodovací pravomocí, plánovačů, výzkumných pracovníků a zástupců všech důležitých skupin.

Workshop pro předpovídání budoucnosti je obvykle postaven na třech tématech:

- Diagnóza:** Ohlédněte se zpět v čase a analyzujte, jak se vyvíjí současná situace v oblasti mobility. Poté nahlédněte do budoucnosti zamyšlením se nad strukturálními trendy, které pravděpodobně ovlivní vzorce mobility v budoucnosti.
- Budoucnost, kterou chceme:** Definujte ideální budoucí situaci a podělte se o ni s ostatními účastníky. Hledá se společný základ a jsou nastíněny principy opatření k dosažení požadované budoucnosti. Rovněž se shromažďují případné rozdíly a neshody.
- Akční plán:** V posledním kroku procesu je kladen důraz na formulaci konkrétních projektů a akcí na základě vizí vyvinutých v předchozí fázi.

**Obrázek 22:** Tři témata semináře pro předpovídání budoucnosti [Zdroj: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, str. 21]



Další informace naleznete v pokynech Poly-SUMP a praktické příručce pro pořádání workshopu pro předpovídání budoucnosti: [www.poly-sump.eu/tools](http://www.poly-sump.eu/tools)



### Města orientovaná na místa

Projekt CREATE zkoumal politické perspektivy městských úřadů v posledních 50 až 60 letech. Historicky identifikoval tři odlišné vize. Ve většině západoevropských měst tyto perspektivy široce sledovaly třístupňový postupný proces: to, co začíná jako město zaměřené na auta, se stává městem udržitelné mobility a později městem zaměřeným na místa. V praxi je posun mnohem méně jasný, s přesahy a někdy krátkodobými změnami politiky po volbách. Tyto tři fáze obvykle také existují ve stejný čas, ale v různých částech městské oblasti. Politika zaměřená na místa má tendenci začínat v centrálních oblastech a poté se rozprostírat směrem na předměstí, kde déle dominují přístupy zaměřené na auta. Přesná časová osa může být složitá a liší se město od města, je však zřejmé, že existuje obecný trend k vizím zaměřeným na místa.



Obrázek 23: Vize městské mobility s typickými druhy politických opatření



Typickými cíli vizí zaměřených na místa, které mohou inspirovat budování vizí ve vašem městě, jsou:

- služby mobility, které umožňují každému volně a bezpečně se pohybovat bez zbytečného zpoždění, zejména pomocí udržitelných druhů dopravy.
- vzorce využití území, které podporují vysokofrekvenční a vysoce kvalitní služby veřejné dopravy na hlavních koridorech a nabízejí dostatečnou místní rozmanitost, aby obyvatelé mohli chodit nebo jezdit na kole pro přístup ke službám, které splňují jejich každodenní potřeby.
- města, která jsou obyvatelná a poskytují bezpečná a atraktivní místa (ulice, křižovatky atd.), kde se lidé mohou účastnit ekonomických, sociálních a komunitních aktivit.
- úspěšné dosažení širších cílů městské politiky, jako je regenerace, dobré veřejné zdraví a dobré životní podmínky a soudržnost společnosti.
- opatření místní správy, která zprostředkovávají nebo podporují změnu, jako jsou znalosti a odborné dovednosti, mechanismy vymáhání, integrované plánování dopravy, obchodní modely atd.

Zdroj: Peter Jones et al., 2018, CREATE shrnutí projektu a doporučení pro města: <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Lovaň, Belgie: Široce přijímaná lovaňská vize pro klima

S vyjádřením důležitosti práce na klimatické neutralitě, podpisem Paktu starostů lovaňským starostou a zahájením konzultačního procesu vytvořilo město Lovan sdržení Leuven Climate Neutral 2030 (neboli Leuven 2030). Toto sdržení poskytuje rámec pro definování obecné dlouhodobé vize města. Členství v asociaci představuje všechny sektory společnosti, do tohoto procesu je zapojena i obec. Cíl snížení emisí skleníkových plynů se odráží také v místním SUMP. Stanovuje cíle pro zdvojnásobení podílu cyklistické dopravy a veřejné dopravy a snížení používání automobilů v Lovani o 20 % do roku 2030.

Autor: Tim Asperges, město Lovan, shromáždila agentura Polis  
Obrázek: KarlBruninx



### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Göteborg, Švédsko: Přístup „Vize nula“ pro bezpečnost silničního provozu

Göteborg, město s 570 000 obyvateli, přijalo spolu se zbytkem Švédska dlouhodobý přístup „Vision Zero“ k úmrtím na silnicích a vážným nehodám. Dílčími cíli města je snížit roční počet úmrtí na silnicích z 9 na 3 a počet vážných a středně těžkých zranění z 227 na 75 v období 2010–2020. V roce 1978 měl Göteborg jeden zpomalovací práh. V roce 2019 bylo ve městě kolem 2500 opatření na zklidnění provozu a občané žádají více. Zklidnění provozu a oddělení aktivních druhů dopravy od motorizovaného provozu přispěly k tomu, že 80 % zranění utrpěných na silnicích města nezpůsobil auto.

Autor: Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, shromážděná společnost Rupprecht Consult  
Obrázek: Město Göteborg, 2007

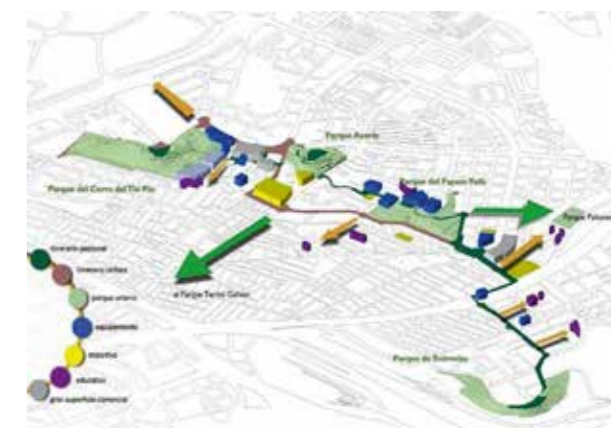


### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Madrid, Španělsko: Definování cílů pro okrajové oblasti

Nový SUMP Madridu se silně zaměřuje na regeneraci nejzranitelnějších předměstí města. Cíle plánu byly stanoveny na základě souboru participativních aktivit se sousedy s cílem shromáždit potřeby nebo problémy v různých okrajových oblastech. Dále byl uspořádán celý den strukturovaného dialogu s techniky, odborníky, sdruženími a skupinami občanů, aby během něj představili pracovní strategické linie plánu mobility, analyzovali konkrétní problémy a navrhli možné přístupy nebo řešení. Nový SUMP vyvine pilotní akce, aby zviditelnil akční linie plánu ve městě, vyhodnotil je a snadno je reprodukoval v jiných částech města.

Autor: Cristina Moliner Hormigos, městská rada v Madridu, shromážděná EUROCITIES  
Obrázek: Rada města Madridu





## AKTIVITA 5.2: Dohoda o cílech řešících klíčové problémy a všechny druhy dopravy

### Odůvodnění

K zajištění strategického vedení musí být vize specifikována konkrétními cíli, které označují požadovaný typ změny. Definování cílů znamená upřesnit, na která sociální, environmentální nebo ekonomická zlepšení se zaměřuje, a přesně uvést, co je třeba „snížit“, „zvýšit“ nebo „udržet“. Cíle jsou vyššími úrovněmi záměrů plánu udržitelné městské mobility (např. snížení dopravních zácp), zatímco opatření (např. výstavba tramvajové linky) jsou prostředky k jejich dosažení. Tento přístup zaměřený na cíle je v kontrastu s plánovacím přístupem, který se zaměřuje na poskytování systémů a infrastruktury bez odkazu na cíle vyšší úrovně. Pokračující zapojení zúčastněných stran je nutností k zajištění přijetí stanovených priorit mobility.

### Cíle

- Určit, čeho by měl SUMP dosáhnout, s přihlédnutím ke všem aspektům společné vize.
- Formulovat jasné cíle a strategické priority, které stanoví směry pro zlepšení.

### Úlohy

- Navažte na vizi analýzou těch vylepšení, která analýza nastiňuje. Dále je třeba brát v úvahu výsledky z tvorby scénářů, zejména při definování strategických priorit a oblastí, na které je třeba se zaměřit k tomu, aby se situace zlepšila.
- Zohledněte příslušné cíle na regionální, národní a evropské úrovni.
- Posuďte a definujte požadovaná zlepšení společně se zúčastněnými stranami. Připravte se a sledujte pořádáním seminářů a setkání zúčastněných stran. Dohodněte se na souboru strategických cílů pro celková témata, která odrážejí potřeby zúčastněných stran a občanů městské aglomerace. Ne všechny cíle mohou být snadno dosažitelné, a proto může být nutné definovat nejdůležitější cíle.

- Definujte jasné cíle, které pomáhají zaměřit výběr a návrh opatření. Určete, čeho by mělo být dosaženo a kdy. Cíle obvykle také zahrnují strategické priority a oblasti, na které je třeba se zaměřit, aby se situace zlepšila. Například město může nejen stanovit cíl ke zlepšení kvality ovzduší a kvality života, ale již se může rozhodnout snížit používání automobilů nebo se stát „městem krátkých vzdáleností“, aby toho dosáhlo. Tyto priority poskytují pouze strategické směřování (cílově orientované plánování) a neměly by být příliš podrobné, protože přesné prostředky jsou definovány pouze během plánování opatření (Aktivita 7.1 a následující). Cíle by měly zahrnovat integrovaný přístup ke všem druhům dopravy a zároveň sledovat posun k udržitelnějším druhům dopravy.

### Aktivita nad rámec základních požadavků

- Diskutujte o návrzích cílů s občany a při definování konečných cílů zvažte jejich zpětnou vazbu.
- Zvažte sladění svých cílů s cíli externích finančních zdrojů, aby byla opatření obsažena v plánu udržitelné městské mobility atraktivní pro financování. Například národní agentury pro životní prostředí mohou být ochotny financovat opatření, pokud se klade velký důraz na úsporu energie nebo na snížení emisí skleníkových plynů.
- Během tvorby vize a cílů a během celého procesu plánování buďte při hledání společných dohod citliví na konflikty. V případě potřeby zvažte opatření k předcházení konfliktům, aby se snížilo riziko sporu a snížilo napětí mezi různými zúčastněnými stranami.



#### Co je „Cíl“?

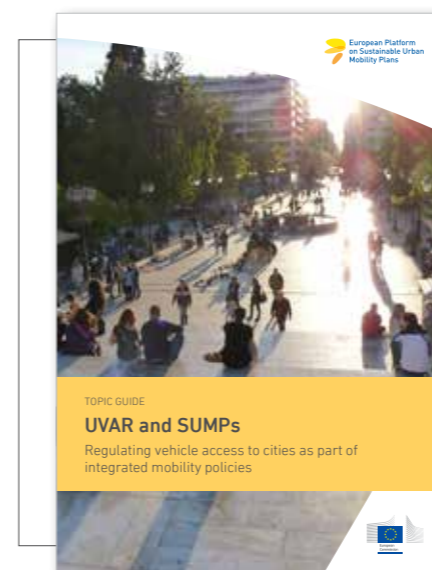
Jasně prohlášené popisující zlepšení, kterého chce město dosáhnout. Cíle specifikují směry pro zlepšení a priority, ale ne prostředky pro jejich dosažení.

### Načasování a koordinace

- Staví na vizi (Aktivita 5.1) a vede k indikátorům a cílům (krok 6).

### Kontrolní seznam

- ✓ Vize byla přezkoumána za účelem tvorby cílů.
- ✓ Byly vytvořeny návrhy cílů.
- ✓ Návrhy cílů byly projednány s klíčovými zúčastněnými stranami.
- ✓ Byla vybrána finální sada cílů.



Nařízení o přístupu městských vozidel (anglická zkratka UVAR) mohou vykazovat největší dopad, když jsou do plánu mobility začleněny. Nařízení UVAR často kombinují různá opatření (např. nízkoemisní zóna, poplatky za vjezd, Superbloky), aby sloužila kombinaci důležitých cílů. Některé cíle, kterých lze dosáhnout implementací nařízení UVAR, jsou:

- Zlepšení kvality ovzduší
- Omezení dopravních zácp
- Přerozdělení prostoru na silnici
- Zvýšená atraktivita a přitažlivost veřejných prostor
- Zachování historických městských center
- Redukce hluku

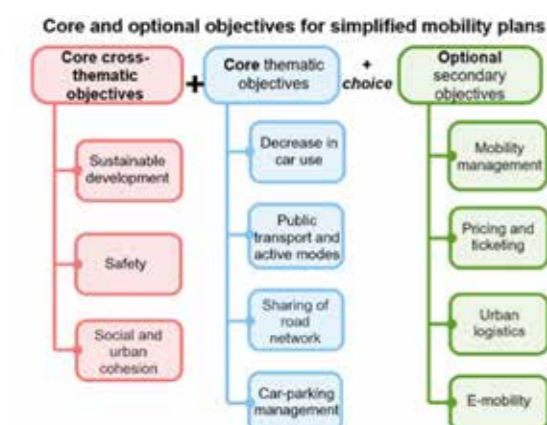
Další cíle, kterých lze dosáhnout, a související opatření UVAR lze nalézt v Průvodci tématem **pro přístup pro městská vozidla a plán udržitelné městské mobility**.

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Francie: Povinné cíle přizpůsobené městům různé velikosti

Ve Francii jsou SUMP (PDU - Plan de déplacements urbains) povinné pro městské oblasti s více než 100 000 obyvateli. Těmto SUMP je přiřazeno jedenáct povinných cílů. Mnoho menších měst dobrovolně vytvoří buď kompletní PDU, nebo zjednodušený plán. Proto byly vyvinuty specializované pokyny, které rozlišují mezi základními cíli, které mají být integrovány všemi (povinnými nebo dobrovolnými) SUMP, a volitelnými cíli, které by se menší město mohlo rozhodnout integrovat, v závislosti na svých vlastních ambicích, při zpracování zjednodušeného plánu. Probíhající diskuze ve Francii pravděpodobně povedou k právní, avšak flexibilní definici zjednodušeného plánu mobility po roce 2020.

Autor: Thomas Durlin, Cerema, shromáždila společnost Rupprecht Consult  
Obrázek: Cerema



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Londýn, Velká Británie: Cíle pro zdravé ulice

Přístup tzv. zdravé ulice staví lidi a jejich zdraví do centra rozhodování. Přístup zdravé ulice používá 10 indikátorů založených na důkazech o tom, co činí ulice atraktivními místy. To jejich úsilí pomůže vytvořit zdravější město, ve kterém budou všichni lidé zahrnuti a budou dobře žít a ve kterých bude snížena nerovnost. Pro zajištění úspěchu přístupu je důležité, aby byl začleněn do zastřešujících strategií a aby byl založen na důkazech. Je také nutné zapojit komunitu a zúčastněné strany, aby byla získána politická, komunitní a organizační podpora.



Autor: Chris Billington, Transport for London, shromáždila společnost Walk 21  
Obrázek: Transport for London

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Mnichov, Německo: Rozsáhlé workshopy se zúčastněnými stranami pro formování cílů

Pro vyhodnocení a projednání mnichovského plánu rozvoje dopravy a jeho cílů dostaly zúčastněné strany příležitost zapojit se do četných veřejných akcí. To zahrnovalo workshop na téma mobility, který přilákal asi 100 účastníků, jenž se podělili o nápady v oblasti mobility budoucnosti. Nápady byly začleněny do plánu, a tak stanovily směr pro plánování dopravy. Rovněž byl rozeslán návrh dokumentu, který zúčastněným stranám umožnil předkládat návrhy a upozornit na problémy. Zapojení zúčastněných stran do procesu nejen umožnilo Mnichovu najít řešení mobility pro všechny, ale také později tato řešení realizovat. Cílem města je zvýšit podíl pěší dopravy, cyklistiky a veřejné dopravy a dosáhnout tiššího provozu v obytných čtvrtích ve městě.



Autor: : Město Mnichov, shromáždila agentura ICLEI  
Obrázek: Evisco / LHM



Vize a cíle poskytují důležitý kvalitativní popis požadované budoucnosti a zamýšleného typu změny. To samo o sobě však nestačí. Aby byly tyto změny měřitelné, musí být zvolen vhodný soubor strategických indikátorů a cílů. Hlavním cílem je definovat soubor, který je proveditelný, ambiciózní a vzájemně konzistentní a který umožní zúčastněným osobám sledovat pokrok při dosahování všech cílů, aniž by vyžadovaly nerealistická množství sběru nových údajů.

## AKTIVITA 6.1: Identifikace indikátorů pro všechny cíle

## Odůvodnění

Výběr a definice strategických indikátorů pro všechny cíle je nezbytným krokem pro další proces stanovování cílů a sledování pokroku. Je důležité nejprve určit indikátory, aby bylo zajištěno, že budou vybrány cíle, které budete moci monitorovat s přiměřeným úsilím. Systematický přístup pomáhá identifikovat zvládnutelnou sadu základních indikátorů, které dobře odrážejí cíle. Práce s několika indikátory na strategické úrovni se může ukázat jako účinnější, zejména pro „nová města“, která mají při přípravě plánu udržitelné městské mobility omezené zdroje, data nebo zkušenosti. Zatímco indikátory pro monitoring opatření budou vyvinuty později (viz Aktivitu 7.3), budou zde vybrány strategické indikátory pro měření celkového plnění SUMP, spolu s příslušnými metodami měření a odpovídajícími zdroji dat, které byly identifikovány během přípravné fáze (viz Aktivitu 3.1).

## Cíle

- Definovat soubor strategických indikátorů, které umožňují sledovat pokrok dosažený při plnění každého z cílů.
- Zvolit snadno měřitelné a srozumitelné ukazatele s ohledem na stávající zdroje dat (viz Aktivitu 3.1) a standardní indikátory.

## Úlohy

- Specifikujte své cíle a určete, které hlavní aspekty je třeba monitorovat.
- Vypracujte malý počet kvantitativních a kvalitativních „základních“ indikátorů, které jsou snadno měřitelné, srozumitelné a jasně spojené s každým z cílů





obrázek © anyaberkut na istock.com

- Používejte standardní indikátory, které jsou již dobře definované a existují znalosti o tom, jak je měřit a analyzovat. To umožňuje srovnávání s jinými městy nebo srovnání s vnitrostátními / mezinárodními statistikami.
- Zaměřte se na indikátory dopadu (nazývané také indikátory výsledku), které přímo měří dosažení vašich cílů udržitelnosti. Zvažte také indikátory ze souvisejících oblastí, jako je ekonomika, životní prostředí, zdraví a sociální sféra, nejen indikátory dopravy.
- Uvedte několik indikátorů, které jsou zvláště užitečné pro komunikaci s tvůrci rozhodnutí a veřejností. Tyto indikátory by měly být snadno srozumitelné a zajímavé pro širokou veřejnost (např. počet osob vážně zraněných nebo usmrčených v provozu; počet míst překračujících limity znečištění ovzduší nebo vytvořená pracovní místa).



**Co je „indikátor“?**

Indikátor je jasně definovaná sada dat, která se používá ke sledování pokroku při dosahování konkrétního cíle nebo záměru.

Strategické indikátory umožňují měřit celkové plnění SUMP, a proto poskytují základ pro jeho hodnocení. Na podrobnější úrovni umožňují indikátory sledovat plnění jednotlivých opatření.

- Vyhodnotit již dostupné údaje a identifikované zdroje dat (viz Aktivitu 3.1 a 3.2), identifikovat mezery ve schopnosti měřit zamýšlené výstupy a v případě potřeby vyvinout nebo identifikovat nové zdroje dat (např. údaje z průzkumů, kvantitativní údaje z automatických měření).
- Než začnete vyvíjet své vlastní strategické indikátory, prodiskutujte je s klíčovými zainteresovanými stranami a dalšími organizacemi ve vaší oblasti, protože již některé přijaly. Sledování pokroku je mnohem snazší, pokud jsou použity indikátory, které již byly implementovány a přijaty.
- Vypracujte jasnou definici pro každý indikátor, formát plnění a přehled toho, jak jsou data měřena a jak je z údajů vypočten indikátor.

**Aktivita nad rámec základních požadavků**

- Koordinujte krajské a regionální indikátory s příslušnými místními a krajskými zúčastněnými stranami.
- Zpřístupněte data on-line, aby externí lidé pochopili závažnost problémů.

**Načasování a koordinace**

- Založené přímo na cílech definovaných v Aktivitě 5.2, vedoucí k stanovení cílů v Aktivitě 6.2.
- Jde ruku v ruce s krokem 3, během nějž jsou data a zdroje dat identifikovány a analyzovány a je stanovena základní úroveň dostupnosti dat pro identifikaci indikátorů.
- Vypracovaný soubor strategických indikátorů a monitorovací opatření, která je třeba vzít v úvahu při plánování monitorování jednotlivých opatření (viz Aktivitu 7.3).

**Kontrolní seznam**

- ✓ Byly stanoveny kvantitativní a kvalitativní výstupní indikátory pro všechny cíle, včetně indikátorů používaných jinými organizacemi ve vaší oblasti.
- ✓ Byly vyhodnoceny stávající a nové zdroje dat.
- ✓ Byla definována sada strategických základních indikátorů, včetně formátu hlášení a metody měření.



**Obrázek 24:** Přehled důležitých kvantifikovatelných indikátorů strategického dopadu založených na sadě indikátorů evropské udržitelné městské mobility (SUMI) a mezinárodního standardu (MobiliseYourCity)

Cíl	Indikátor	Definice
Bezpečnost na silnicích	Smrtelné dopravní nehody, ke kterým v městské oblasti dojde za rok.	Počet úmrtí v důsledku dopravní nehody do 30 dnů od její události za rok způsobených městskou dopravou na 100 000 obyvatel městské oblasti.
Dostupnost služeb v oblasti mobility	Podíl obyvatel s dobrým přístupem ke službám v oblasti mobility (veřejná doprava).	Procento populace s dobrým přístupem k veřejné dopravě (autobus, tramvaj, metro, vlak).
Emise skleníkových plynů (GHG)	Emise skleníkových plynů od všech druhů osobní a nákladní dopravy v městské oblasti.	Emise skleníkových plynů [tuny CO <sub>2</sub> (eq.) na obyvatele za rok].
Kvalita vzduchu	Emise látek znečišťujících ovzduší ze všech druhů osobní a nákladní dopravy (výfukové a nevýfukové emise pro PM <sub>2,5</sub> ) v městské oblasti.	Emisní index (kg PM <sub>2,5</sub> eq. na obyvatele za rok).

**Další indikátory městské mobility:**

- Dostupnost veřejné dopravy pro nejnižší příjmovou skupinu
- Dostupnost pro skupiny se sníženou pohyblivostí
- Snížení hluku
- Dopravní zácpy a zpoždění
- Energetická účinnost
- Příležitost pro aktivní mobilitu
- Multimodální integrace
- Spokojenost s veřejnou dopravou
- Bezpečnost provozu u aktivních druhů dopravy

Zdroj: Sada indikátorů evropské udržitelné městské mobility (SUMI) [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

V nástroji CIVITAS Tool Inventory najdete další nástroje, které vám pomohou při výběru indikátorů: <https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Obecnější informace o monitorování naleznete v Příručce pro monitorování a vyhodnocení CHALLENGE: <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Milton Keynes, Velká Británie: Snadno měřitelný a dostupný soubor strategických indikátorů

Pro posouzení celkových výsledků plánu udržitelné městské mobility vybrala rada města řadu indikátorů, včetně např. stavu silniční sítě, průměrné doby jízdy, kvality ovzduší a bezpečnosti silničního provozu. Rozhodnutí o výběru těchto indikátorů bylo učiněno tak, aby umožnily správné posouzení dopadu SUMP a byly zároveň snadno měřitelné a snadno dostupné. Rada města Milton Keynes doporučuje definovat jasný soubor SMART (konkrétních, měřitelných, dosažitelných, relevantních, časově vymezených) cílů pro SUMP, což pomáhá později vybrat indikátory sladěné s cíli SUMP. Na základě zkušeností tým pro plánování SUMP doporučuje používat nové technologie a metodiky indikátorů, které byly použity v jiných městech.

**Autor:** James Povey, Milton Keynes Council, shromáždila agentura Polis  
**Obrázek:** Rada města Milton Keynes

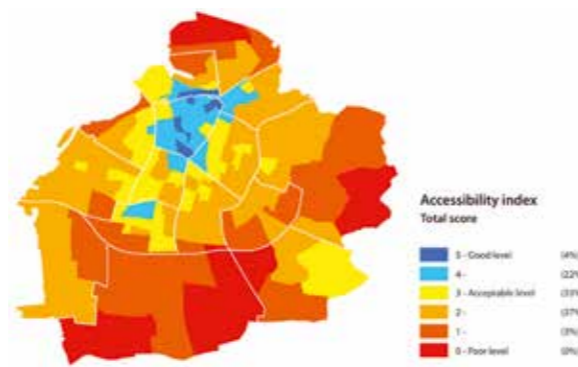


## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Malmö, Švédsko: Index dostupnosti jako příklad indikátoru

Malmö vyvinulo na základě příslušných měření normativní index dostupnosti, který dokáže posoudit dopad přijatých opatření a použití map k ilustraci udržitelné dostupnosti. Index dostupnosti může sloužit jako podpora pro rozhodnutí při plánování a zvažování různých investic a akcí. Umožňuje také srovnání mezi různými oblastmi a skupinami obyvatel. Index dostupnosti může představovat podporu pro sledování toho, jak se dostupnost v dopravním systému v průběhu času vyvíjí, a může tak sloužit jako jeden z několika indikátorů toho, jak je cíl SUMP dosahováno.

**Autor:** Andreas Nordin, město Malmö, shromáždila společnost Rupprecht Consult  
**Obrázek:** Plán udržitelné městské mobility Malmö



## AKTIVITA 6.2: Dohoda o měřitelných cílech

## Odůvodnění

Cíle představují konkrétní formu závazku v plánu udržitelné městské mobility a uvádějí, čeho chcete dosáhnout a do kdy. Stanovení jasných cílů má dva hlavní účely. Za prvé, zajišťuje transparentnost a jasné vodítko pro to, jak chcete změnit dopravu a mobilitu ve městě. Za druhé, umožňuje městům pochopit, do jaké míry má být cíl dosaženo. Pokud budou strategické základní indikátory a cíle dobře definovány, pak ti, kdo rozhodují, a veřejnost je snadno pochopí a mohou být pobídkou k dosažení lepších výsledků.

## Cíle

- Rozhodnout o souboru měřitelných cílů pro každý z dohodnutých strategických indikátorů (viz Aktivitu 6.1), pokrývající všechny cíle.
- Zajistit, aby dohodnuté cíle umožnily posoudit dosažení požadovaných výsledků.
- Prezentovat proveditelné, avšak ambiciózní cíle.
- Zajistit, aby byly cíle vzájemně kompatibilní.



## Cíle SMART

- **Konkrétní** – přesně popsané pomocí kvantitativních a/nebo kvalitativních pojmů, kterým rozumějí všechny zúčastněné strany.
- **Měřitelné** – aktuální situace byla posouzena a je známa. Zdroje jsou také k dispozici pro měření změn (kvalitativní a kvantitativní), k nimž dochází.
- **Dosažitelné** – na základě dostupných technických, provozních a finančních kompetencí a přijatých dohod/závazků zúčastněných stran.
- **Relevantní** – důraz na důležitost výběru smysluplných cílů, posouvá městskou mobilitu vpřed a podporuje nebo je v souladu s jinými cíli.
- **Časově vázané** – klíčová data pro dosažení cíle jsou jasně definována.

## Úlohy

- Stanovit cíle pro každý ze strategických základních indikátorů (vybraných v Aktivitě 6.1), aby bylo možné sledovat pokrok směrem k dosažení cílů. Cíle by měly být specifické, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově vymezené. Důležité je si zachovat ambice i realismus a zhodnotit, čeho lze dosáhnout.
  - systém zlepšil (např. podíl udržitelných druhů dopravy nad 70 % během 10 let nebo počet kilometrů kvalitních autobusových pruhů implementovaných v příštích 10 letech).
  - Cílem je vyhnout se nesrovnalostem mezi indikátory.
- Do stanovování cílů zapojte klíčové zúčastněné strany, neboť se tak zajistí širší podpora a realnost. Dbejte však, abyste nenechali lobbistické skupiny blokovat ambiciózní změnu, která slouží většině lidí. Připravte, uspořádejte a navažte na schůzky pracovní skupiny.
- Vytvořte cíle jako součást dokumentu SUMP, aby bylo možné jejich formální přijetí (viz Aktivitu 9.1).
- Poté stanovte cíle pro indikátory hlavní dopravní činnosti, které měří, do jaké míry se dopravní





### Podrobnosti o úkolech

#### Bud'te ambiciózní, ale realističtí!

V mnoha městech odrážejí cíle v oblasti městské dopravy a mobility spíše přání než něco, čeho lze realisticky dosáhnout. Takový přístup je kontraproduktivní. I když je dobré být ambiciózní, je nutné také upřímně posoudit, čeho lze dosáhnout s ohledem na dané zdroje a odborné znalosti.



### Dělbá přepravní práce (Modal Split)

**Definice:** Dělbá přepravní práce (anglicky „modal split“) lze definovat jako podíl lidí využívajících určitý druh dopravy na celkovém využití dopravy v městské oblasti. Rozdělení využití každého z různých způsobů dopravy se obvykle udává jako procentuální hodnota. Lze jej vypočítat pro osobní a nákladní dopravu na základě různých jednotek (např. počet cest, objem, hmotnost, osobokilometr nebo tunokilometr), ale lze jej také vypočítat pro různé zeměpisné oblasti (např. funkční městskou oblast, centrum města, městskou část atd.)<sup>49</sup>

Věta „Ukažte mi Váš Modal Split a já budu vědět o vašem městě všechno“ může znít přehnaně, ale v určitém smyslu je pravdivá. Města chtějí vědět, jak se lidé ve městě pohybují, nechtějí jen získat obraz samotného dopravního systému. Prvním krokem je proto shromáždění dat a poté výpočet a pohled na dělbá přepravní práce ve městě. Tak to dělají četná města po celém světě, přičemž mít globální cíl pro rozložení dopravy je vysoce cenné pro posun směrem k udržitelným druhům dopravy. Rozložení dopravy nemusí být jasně definováno nebo důsledně měřeno v každém městě, ale i tak funguje jako globálně srozumitelná hodnota, která má velký význam. Na jedné straně hraje důležitou roli při definování základu dopravního systému města. Na straně druhé rozložení dopravy podporuje sta-novení ambiciózních cílů pro změnu a pro srovnání s ostatními městy. Například Londýn si stanovil ambiciózní cíl, aby do roku 2041 bylo 80 % všech cest obyvatelů uskutečněno pomocí udržitelných druhů dopravy (chůze, cyklistika a veřejná doprava).

V souvislosti s plánováním udržitelné městské mobility může být Modal Split součástí analýzy aktuální situace v oblasti mobility, ale může také představovat jeden z hlavních cílů použitých k hodnocení pokroku při dosahování udržitelné mobility. Například pokud vidíte nárůst dojíždění pomocí cyklistiky, nepřiblížili jste se pouze k dosažení celkové vize města přátelského k jízdám na kole, ale můžete také měřit postup dosahování vašeho cíle mít vyšší podíl cyklistů o 10 %. Modal Split lze chápat jako zastřešující cíl, který se doporučuje integrovat do plánování SUMP. Modal Split nejen umožňuje srovnávat změny v dopravním systému v průběhu času, ale také umožňuje měřit konkrétní účely dané cesty, nebo se dokonce zaměřit na různé skupiny občanů, díky čemuž lze sledovat chování z hlediska mobility na základě pohlaví, věku atd.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Použijte lokalizované cíle v městské aglomeraci (např. pro centrum města, průmyslové nebo obchodní oblasti, jednotlivá sousedství atd.), abyste zohlednili lokálně odlišné vzorce chování a příležitosti

### Kontrolní seznam

- ✓ Klíčové zúčastněné strany byly zapojeny do stanovování cílů.
- ✓ Byla vyvinuta vhodná sada místně dosažitelných cílů.

### Načasování a koordinace

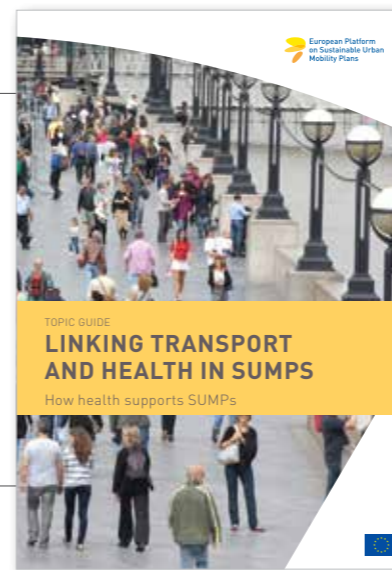
- Přímo na základě strategických indikátorů uvedených v Aktivitě 6.1.
- Cíle vám pomohou definovat a dosáhnout požadovaného plnění SUMP (viz Aktivita 11.1 a 12.1).



### Co je „cíl“?

Cíle jsou vyjádřením cílové hodnoty strategického indikátoru. Konkrétněji definují, čeho by se mělo ve srovnání se současnou situací dosáhnout do konkrétního roku. Cíle by měly být „SMART“ (specifické, měřitelné, dosažitelné, relevantní, časově omezené).

<sup>49</sup> Eltis SUMP glosář, 2015, [www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)



Dobrý SUMP často zahrnuje cíle související s veřejným zdravím, které mohou být úzce spojeny s cíli týkajícími se bezpečnosti silničního provozu, znečištění ovzduší a hluku nebo zvýšeného využívání aktivních druhů dopravy. Jeden příklad cílů souvisejících se zdravím pochází ze SUMP ve Vídni (STEP2025):

„Podíl vídeňské populace, která vykonává 30minutovou fyzickou aktivitu v rámci svého denního dojíždění, se zvýší z 23 % z roku 2013 na 30 % do roku 2025.“

Další informace o tom, jak veřejné zdraví zapadá do plánování udržitelné městské mobility, lze nalézt v průvodci tématem o **propojení dopravy a zdraví v rámci plánování udržitelné městské mobility**.

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Drážďany, Německo: Strategické cíle vyvinuté intenzivním procesem u kulatého stolu

Cíle na rok 2025 pro mobilitu a dopravu v Drážďanech byly stanoveny zúčastněnými stranami v rámci intenzivního procesu u kulatého stolu. SUMP schůze u kulatého stolu přinesla konsenzuální dokument o cílech rozvoje dopravy, schválený všemi zúčastněnými stranami a přijatý s malou úpravou městskou radou v březnu 2011. Vybrané cíle tvořily základ pro zpracování SUMP. Pro zpracování a implementaci SUMP bylo zásadní mít politicky přijaté cíle, aby bylo možné s jistotou plánovat a zajistit vysokou úroveň akceptace. Počáteční vyhodnocení SUMP v roce 2018 ukázalo, že pro další zlepšení v budoucnu by měl SUMP zahrnovat více cílů.

**Autor:** Kerstin Burggraf, město Drážďany, shromáždila agentura EUROCITIES  
**Obrázek:** Joe Breuer, pixabay.com



**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Örebro, Švédsko: Tři klíčové cíle pro rozvoj provozu**

Během procesu SUMP stanovilo město Örebro tři cíle rozvoje dopravy, které by měly být splněny do roku 2020: (1) zvýšit podíl cyklistické, pěší a veřejné dopravy na 60 % (ze 44 % v roce 2011), (2) snížit absolutní počet automobilů na fosilní paliva a (3) zlepšit srovnání cestovního času mezi autem, autobusem a jízdou na kole. Při stanovování cílů bylo jedním z kroků přemýšlet o tom, jak je sledovat. Město Örebro zvažovalo, které indikátory již každoročně měří a které ukazatele by mohl poskytnout národní statistický úřad. Podle poučení je klíčovým faktorem úspěchu výběr cílů, které lze relativně snadno vyhodnotit a/nebo vyhodnotit v určitém intervalu podle běžného sledování dopravních indikátorů.



Autor: : Lovisa Blomér, město Örebro, shromáždila agentura UBC  
Obrázek: Örebro Municipality

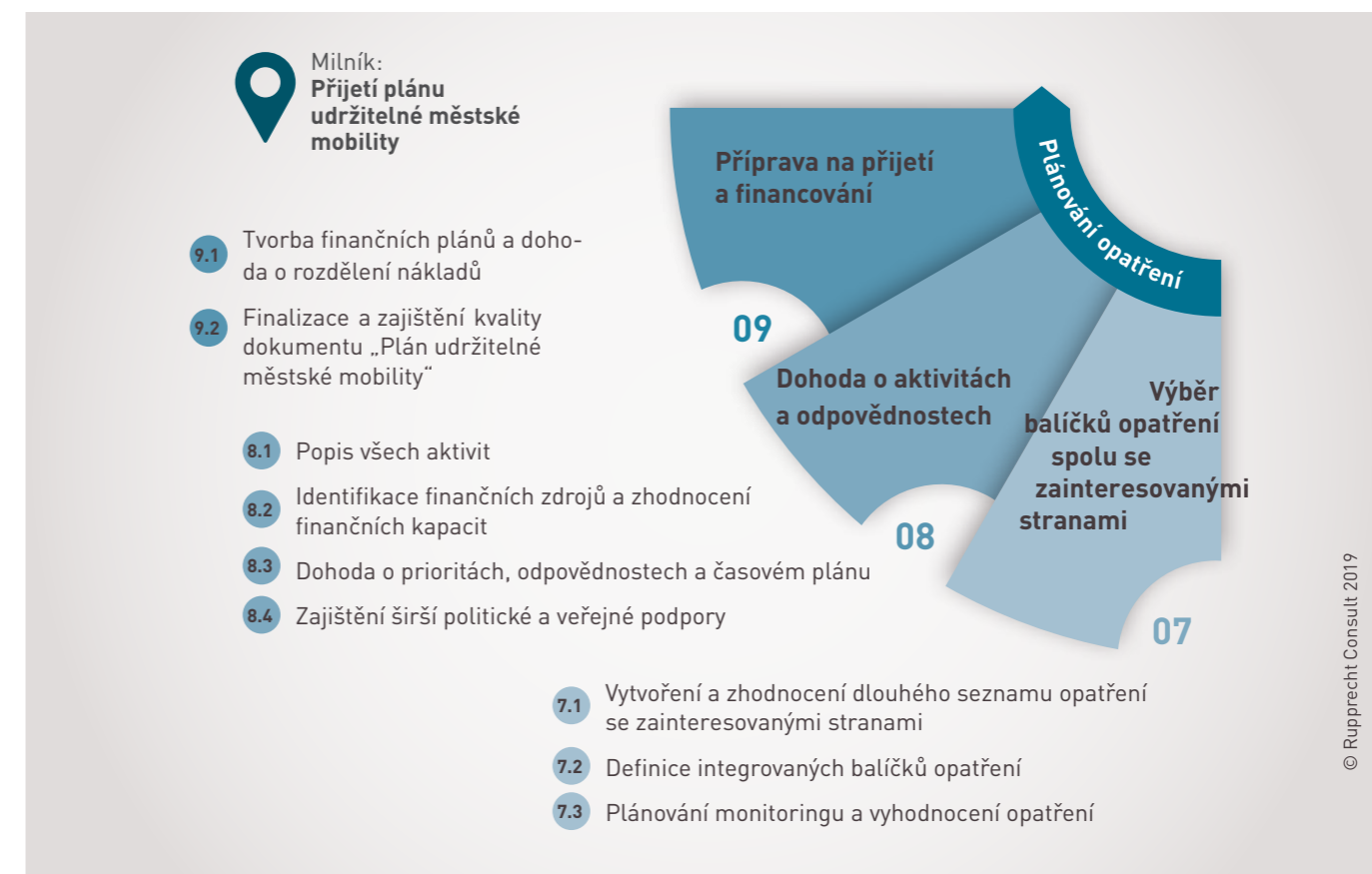
**Milník: Vize, strategické a specifické cíle jsou dohodnuty**

Dosažením třetího milníku - v polovině plánovacího cyklu - jste dokončili strategickou fázi plánu udržitelné městské mobility. Byla přijata řada důležitých rozhodnutí ohledně budoucí vize, cílů města a strategických indikátorů a cílů, které společně tvoří strategické priority SUMP. Tyto výsledky lze nyní shrnout do souhrnného dokumentu, který poskytne stabilní pracovní rámec pro fázi plánování opatření. Před vstupem do další fáze byste měli zvážit získání zpětné vazby od občanů o vašich strategických prioritách, kteří již poskytli důležité podněty při diskusi o scénářích, tvorbě vize a někdy i při definici cílů. To potvrzuje vaše strategické priority a zajišťuje veřejnou podporu a přijetí. Pokud je to možné, měli byste také zajistit přijetí strategických priorit osobami s rozhodovací pravomocí (např. v městských radách a zastupitelstvech), abyste vytvořili ještě pevnější základnu pro fázi opatření.



obrázek © Pavlína na istock.com

# FÁZE 3: Plánování opatření



Ve třetí fázi se proces plánování přesouvá ze strategické úrovně na úroveň operační. Tato fáze se zaměřuje na opatření k dosažení dohodnutých cílů. Zde je dokončen plán udržitelné městské mobility a jeho implementace je připravena zodpovězením následujících otázek:

**Co konkrétně uděláme?**

Vytvořte dlouhý seznam opatření a zhodnoťte jejich účinnost a proveditelnost a vyberte ta opatření, která nejlépe přispějí k dosažení vašich cílů. Spojte opatření do integrovaných balíčků, prodiskutujte je s občany a zúčastněnými stranami a podrobně je zhodnoťte. Naplánujte monitoring a vyhodnocení každého opatření.

**Co bude zapotřebí a kdo bude co dělat?**

Rozdělení balíčků opatření na úlohy, které lze provést (nebo „akce“) a jejich podrobný popis, včetně odhadovaných nákladů, vzájemných závislostí a rizik. Identifikace interních a externích finančních nástrojů a zdrojů financování pro všechny akce. Na tomto základě se dohodnou jasné odpovědnosti, priority implementace a harmonogramy pro každou akci.

V této fázi je nezbytné získat na akce politickou a veřejnou podporu, protože například projekty v oblasti stavebnictví mohou být kontroverzní, i když jejich související cíle a opatření jsou podporovány většinou.

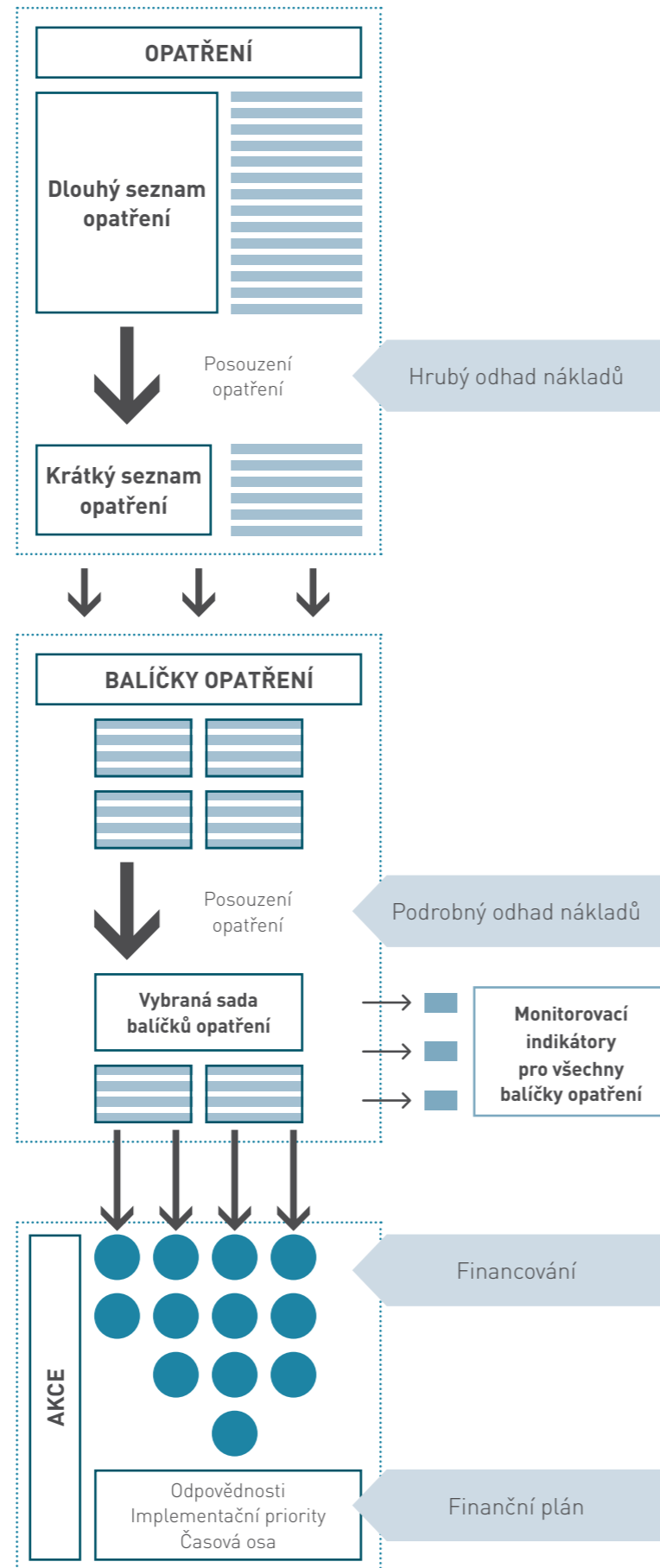
**Jsmo připraveni realizovat?**

Na tvorbě plánu udržitelné městské mobility se podílelo mnoho autorů. Nyní je čas dokument finalizovat a ověřit jeho kvalitu. Dle domluvy lze do samotného plánu zahrnout podrobný finanční plán nebo toto může být součástí samotného procesu. V každém případě byste se měli před přijetím SUMP dohodnout na rozpočtu pro každou prioritní akci a dlouhodobém uspořádání rozdělení nákladů a výnosů mezi všechny zúčastněné organizace.



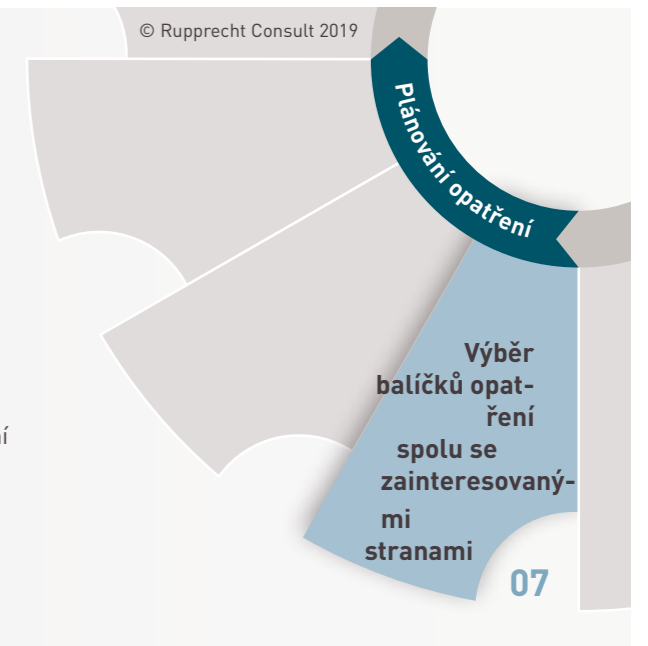
Fáze plánování opatření je zakončena tím nejdůležitějším milníkem v plánování: Přijetí plánu udržitelné městské mobility ze strany osob s rozhodovací pravomocí z příslušného politického orgánu.

**Obrázek 25:** Přehled hlavních kroků (hodnocení opatření, plánování akcí) fáze 3



## KROK 7: Výběr balíčků opatření spolu se zainteresovanými stranami

- 7.1 Vypracování a zhodnocení dlouhého seznamu opatření se zúčastněnými stranami
- 7.2 Definice integrovaných balíčků opatření
- 7.3 Plánování monitoringu a vyhodnocení opatření



Vytvoření účinných balíčků opatření je jádrem plánování udržitelné městské mobility. Pouze dobře zvolená opatření zajistí splnění stanovených cílů. Výběr by měl vycházet z diskuze s klíčovými zúčastněnými stranami, transparentně posuzovat opatření ohledně proveditelnosti a přispění k cílům a zohlednit zkušenosti z jiných míst s podobnými politikami. Za účelem maximalizace synergie a překonání překážek by měly být definovány integrované balíčky opatření. Vyhodnocení plánování a monitorování každého opatření (nebo balíčku opatření) včas zajistí, že bude vzato v úvahu při pozdějším projednávání odpovědnosti a rozpočtů.

### AKTIVITA 7.1: Vytvoření a zhodnocení dlouhého seznamu opatření se zainteresovanými stranami

#### Odůvodnění

Cílem hodnocení a výběru opatření je identifikovat nejvhodnější a nákladově nejefektivnější opatření k dosažení vaší vize a cílů. Abychom nezapomněli na relevantní možnosti, je třeba vytvořit komplexní dlouhý seznam založený na vašich vlastních odborných znalostech, nápadech zúčastněných stran a veřejnosti, zkušenostech odborníků v jiných městech a databázích opatření a typů opatření.

Pro zajištění souboru účinných opatření, která realisticky odpovídají dostupným zdrojům a místním okolnostem, je třeba provést transparentní posouzení všech možností na dlouhém seznamu. Hodnocení se bude řídit nejen efektivitou, pokud jde o přínos k cílům, ale také přijatelností a hodnotou získanou za peníze. Zejména v časech škrťů v rozpočtech na městskou dopravu a mobilitu je zásadní co nejvíce vynakládat vynaložené prostředky.

#### Cíle

- Identifikovat širokou škálu možností opatření, která by přispěla k vaší vizi a cílům. Učte se od zkušených měst a odborníků, abyste zvážili všechny relevantní možnosti.
- Vybrat nejvhodnější opatření pro místní kontext.
- Zajistit účinné využívání dostupných zdrojů a vyhnout se výběru finančně nerealistických opatření.
- Provést transparentní proces, který předkládá přesvědčivé důkazy o účinnosti a proveditelnosti vybraných opatření.



**Co je „opatření“?**

Opatření je širokým typem akcí, které jsou implementovány s cílem přispět k dosažení jednoho nebo více politických cílů v SUMP

nebo k překonání jednoho nebo více identifikovaných problémů. Příklady sahají od využití území, infrastruktury, regulace, managementu a služeb až po behaviorální, informační a cenová opatření.

**Úlohy**

Identifikace opatření (generování možností)

- Vytvořit systematický přehled opatření, která jsou již plánována nebo implementována na základě sektorových plánů mobility (např. chůze, jízda na kole, veřejná doprava, silniční doprava, parkování, nákladní doprava) a plánů z jiných příslušných oblastí politiky (např. využití území, energie, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální začlenění, zdraví a bezpečnost).
- Vytvořte dlouhý seznam nových potenciálních opatření, která souvisejí s vašimi cíli a vizí. Zvažte nové a inovativní nápady. Zahrňte také opatření, která by byla realizována soukromým sektorem. K identifikaci mezer v opatřeních a inspiraci použijte databáze měřítek a seznamy typů měřítek (viz část Nástroje níže).
- Zapojte zúčastněné strany do vypracování dlouhého seznamu opatření.
- Nezapomeňte do dlouhého seznamu zahrnout kombinaci investičních, provozních a organizačních opatření pro všechny relevantní druhy dopravy. Zaměřte se také na kombinaci opatření s krátkodobými, střednědobými a dlouhodobými účinky.
- Poučte se ze zkušeností ostatních. Identifikujte opatření, která již byla úspěšně implementována jinde, a spojte se s jejich plánovači. Tím se zabrání „znovobjevení kola“ a udělání nákladných chyb, z nichž se ostatní už možná poučili.

**Databáze opatření pro městskou mobilitu**

Existuje celá řada možných opatření. To znamená, že určení toho, která opatření jsou pro váš místní kontext nejlepší, vyžaduje práci v kanceláři a rozhovory s členy projektového týmu i se zúčastněnými stranami.

Dobré může být i nahlédnout do on-line databází a dokumentů, které poskytují přehled možných opatření, která mohou odpovídat vašim cílům:

- SUMP-UP příručky o integraci opatření a balíčků opatření do SUMP (tři verze pro začátečníky, střední a pokročilá města), včetně dlouhého seznamu více než 100 opatření pro 25 kategorií: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- CH4ALLENGE manuál pro výběr opatření - výběr nejúčinnějších balíčků opatření pro plány udržitelné městské mobility: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)
- Web EPOMM s podrobnostmi o managementu mobility, např. MaxExplorer vám pomůže určit nejvhodnější „měkká opatření“: [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745)
- Sada nástrojů Vital Nodes s rámcem hodnocení, mapováním a prostorovým designem, správnými postupy: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Doplňující pokyny k SUMP, příloha D: Různé příručky obsahují řadu doporučených opatření pro konkrétní témata nebo kontexty.

Na evropské úrovni existují dva nejobsáhlejší zdroje pro implementaci opatření v oblasti městské mobility (a balíčků opatření): výběrové případové studie společnosti Eltis ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)), tj. portál městské mobility Evropské komise, a webová stránka CiViTAS Iniciativy za čistší a lepší dopravu ve městech ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).

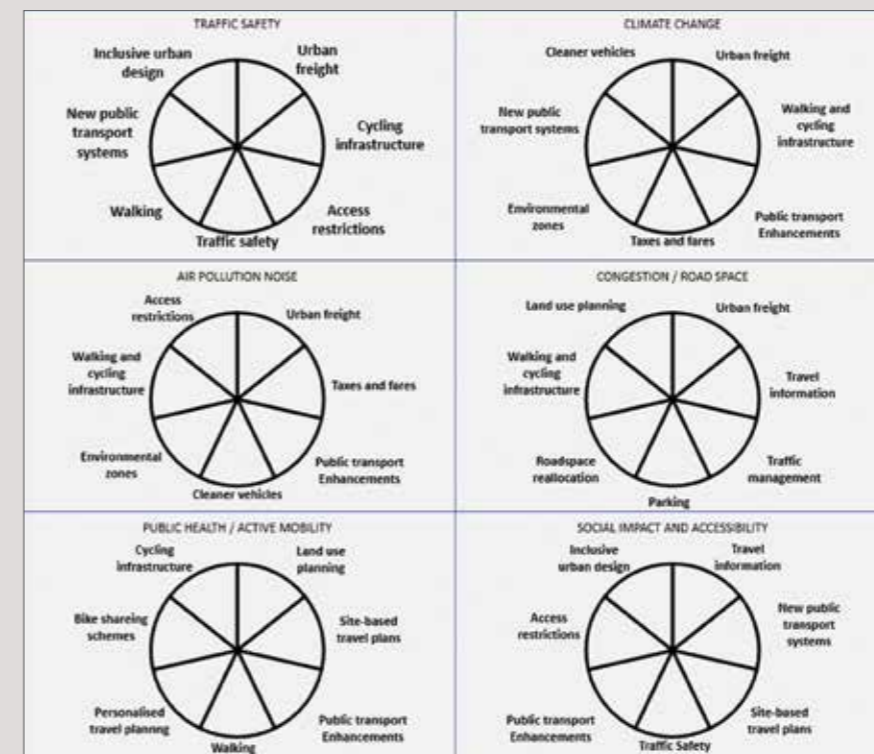


obrázek © Ralf Brand

**Nástroje pro identifikaci opatření**



**Obrázek 26:** Příklady oblastí opatření k řešení různých obecných problémů společných při plánování městské mobility. Výzva může být vyřešena celou řadou různých opatření. Různé oblasti opatření zobrazené ve výšeových grafech mohou být použity jako kontrola, zda město používá všechny relevantní oblasti k vyřešení určité výzvy (Sundberg, R., 2018. SUMP-UP manuál o integraci opatření a balíčků opatření - Step up, p. 9).







**Obrázek 27:** Příklad struktury pro získání přehledu o pokrytí různých typů opatření SUMP a rovnováze interních a externích opatření (Sundberg, R., 2018. SUMP-UP manuál o integraci opatření a balíčků opatření - Step up, str. 13.)

Measure types	Internal measures (inward the organisation)	External measures (outward to the citizens)
	Strategic policy-related measures	What has the city's administration realised? • Bicycle plan (measures, guidance, objectives) • ... • ...
Communicative measures and mobility management	What has the city's administration realised? • Travel policy for the city • ...	What has the city implemented? • Information campaign • ...
Physical / infrastructural measures including maintenance	What has the city's administration realised? • Allocate budget and responsibility for maintenance • ...	What has the city implemented? • New infrastructure for cycle traffic • ...
Regulation, service provision and legislation including land-use planning	What has the city's administration realised? • Reallocation of collected parking fees • ...	What has the city implemented? • Low emission zone in city centre • ...



### On-line nástroje podporující identifikaci a hodnocení opatření

#### Urban Transport Roadmaps

Nástroj Urban Transport Roadmaps umožňuje uživatelům zkoumat a identifikovat vhodná opatření udržitelné dopravní politiky a kvantifikovat dopravní, environmentální a ekonomické dopady těchto opatření: [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

#### KonSULT Measure Option Generator

Tento on-line nástroj umožňuje uživatelům rychle identifikovat ta politická opatření, která odpovídají jejich situaci. Uživatelé specifikují své cíle nebo problémy a generátor možností nabízí seřazený seznam 64 opatření s odkazy na podrobné popisy opatření: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)

### Posouzení opatření (posouzení možnosti)

- Proveďte posouzení všech opatření na dlouhém seznamu a určete nejvhodnější a neúčinnější opatření pro SUMP.
- Zvažte pravděpodobný dopad opatření na výkon dopravního systému (změnou poptávky po cestování, změnou nabídky dopravních zařízení nebo změnou nákladů na zajištění a provoz dopravního systému).
- Pro každé opatření posuďte pravděpodobný výkon ve vztahu k jednotlivým cílům města (efekt), pravděpodobnost schválení (přijatelnost) a důsledky pro rozpočet města (hodnota za peníze). Zvažte různé metody hodnocení a rozhodněte se, kterou použít. Výběr závisí na vašich zkušenostech a dostupných zdrojích a může zahrnovat jak kvalitativní, tak kvantitativní přístupy.
  - Poměrně rychlý přístup, který používá mnoho měst, je expertní hodnocení více kritérií (zjednodušená multikritériální analýza), například v řadě workshopů. Aby se tento přístup aplikoval, měla by se shromáždit skupina kvalifikovaných odborníků (např. „řídící skupina“ SUMP nebo „základní zpracovatelský tým“). Po představení opatření každý odborník hodnotí jednotlivě, skóre jsou diskutována jako skupina, odborníci mohou měnit své hodnocení, ale nemusí se shodovat na společném skóre, a nakonec jsou vypočítány průměry pro porovnání a stanovení prioritních opatření (viz část Nástroje níže pro příklad, jak zorganizovat takovou metodu hodnocení). Pro kvalifikovanější průměr může být užitečné zvážit hodnocení odborníků v závislosti na jejich odbornosti (např. odborníci na životní prostředí získají vyšší váhu v hodnocení kvality ovzduší, finanční odborníci v hodnocení nákladů atd.).
  - Mezi on-line nástroje, které to mohou podpořit, patří například generátor možností KonSULT a plán městské dopravy, které mohou informovat o posouzení dopadů pomocí nestranných odhadů očekávané účinnosti (viz část Nástroje níže).
- Posuďte navrhovaná opatření s ohledem na jejich realistické a včasné provedení s danými zdroji (kontrola před proveditelností). Zajistěte, aby byly brány v úvahu všechny náklady a přínosy - nejen ty, které lze snadno měřit nebo ocenit.
- Na základě výsledků vašeho hodnocení zužte svůj dlouhý seznam opatření na krátký seznam s nejslibnějšími opatřeními.
  - Zajistěte, aby byly zohledněny toky osobní i nákladní dopravy.
  - Zajistěte, aby byly při posuzování nákladů a přínosů zohledněny a porovnány všechny druhy dopravy.
- Uveďte podrobnější specifikaci opatření na vašem užším seznamu. Zvažte, kde a kdy by mělo být opatření provedeno a kdo ho použije nebo jím bude ovlivněn.
- Připravte podrobné odhady nákladů na užší výběr opatření, která zahrnují odhady pro všechny příslušné kategorie: stavební práce / stavba; průzkum, místní šetření, návrh a mapování; institucionální rozvoj / rozvoj kapacit; zapojení zúčastněných stran a komunikace; vybavení, vozidla a materiály; poradenské služby; provoz a údržba; získání půdy; přírůstkové administrativní náklady; počáteční pracovní kapitál a daně a cla. Nedostatečné odhady nákladů jsou čas-to považovány za významné riziko při hodnocení investic do infrastruktury.
- Zapojte včas jiná oddělení (včetně finančního oddělení) a nabídněte benefity za účast. To vám později pomůže definovat odpovědnosti a sdílení nákladů (viz Aktivitu 8.3, 9.2).
- Určete, která opatření vyžadují dodatečnou nebo externí technickou podporu pro studie proveditelnosti, technické nebo tržní studie.



### Nástroje pro hodnocení opatření

Příklad tabulky ukazující, jak lze strukturovat hodnocení uvedených opatření. Hodnocení mohou provádět například odborníci města v rámci workshopu:

**Obrázek 28:** Příklad posouzení dopadů opatření. Stupnice hodnocení efektivity od -2 do 2; -2 = opatření představuje jednoznačné riziko pro dosažení cíle, 0 = opatření má neutrální účinek, 2 = opatření jasně pozitivně přispívá. Měřítko hodnocení přijatelnosti a hodnoty cena-výkon od 0 do 3 (na základě Mattson, C., 2018. SUMP-UP Standards pro tvorbu akčního plánu SUMP, str. 9).

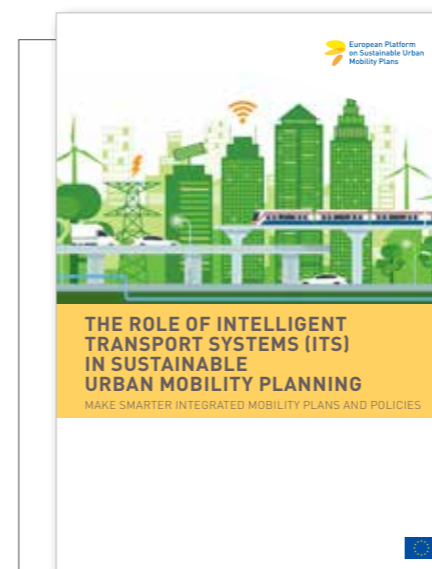
OPATŘENÍ / BALÍČEK OPATŘENÍ	VIZE A CÍLE SUMP			ÚROVEŇ PRIORITY (SHRnutí VIZE SUMP)	OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK	
	Zvýšení bezpečnosti provozu	Zvýšení využívání pěší, cyklistické a veřejné dopravy	Snížení automobilové dopravy		... pokud je opatření implementováno	... pokud opatření není implementováno
Segregovaná cyklistická infrastruktura	2	2	1	5 (2 + 2 + 1)	Lepší infrastruktura pro cyklisty. Více lidí dojíždí na kole.	Žádná zlepšení pro cyklisty. V nejlepším případě to znamená, že nedojde ke snížení počtu lidí, kteří jezdí na kole.
Vypracovat plán managementu mobility	0	2	2	4 (0 + 2 + 2)	Posun směrem k většímu využívání udržitelné dopravy pro každodenní dojíždění. Zvýšené využívání stávající infrastruktury pro udržitelné druhy dopravy.	Žádná změna v rozložení dopravy. Žádné zvýšení udržitelných druhů dopravy.
Zlepšit přechody pro chodce na prioritních trasách	2	2	0	4 (2 + 2 + 0)	Zvýšená bezpečnost a ochrana chodců. Více lidí chodí pěšky.	Status quo v počtu zranění chodců. Nízká vnímaná bezpečnost může vést k tomu, že se méně lidí bude pohybovat pěšky.
...						

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Společná identifikace opatření s klíčovými zúčastněnými stranami a úzce je zapojit do vytváření a hodnocení možností.
- Požádejte veřejnost o nápady na opatření, například v on-line formátu pro doplnění vašeho dlouhého seznamu.
- Hledejte dobré příklady mimo své vlastní město a zemi.
- Pozvěte odborníky z jiných míst do vašeho města, aby vám poradili.
- Vezměte své místní činitele s rozhodovací pravomocí na návštěvu města, které úspěšně provedlo jedno z vašich klíčových opatření.

### Načasování a koordinace

- Po vizi byly definovány cíle.
- Nejprve identifikace, poté posouzení opatření.



**Intelligentní dopravní systémy (ITS)** nabízejí řadu opatření pro vaše SUMP. Implementace takových technologií by však neměla být považována za samotný cíl, ale spíše za prostředek, který jasně přispěje k dosažení jednoho nebo několika vašich cílů SUMP. V mnoha případech je ITS technologií umožňující zavedení další opatření, která je zprovozňují nebo zefektivňují (např. elektronické monitorování přístupových omezení u některých vozidel v rámci implementace zón s omezeným vjezdem). Mezi další příklady použití ITS patří: systémy, které poskytují multimodální informace v reálném čase pro usnadnění multimodálního cestování; ekologická kontrola dopravy a křižovatek nebo správa koridorů (např. priorita veřejné dopravy na řízených křižovatkách); multimodální integrované platby a rezervace a elektronické předávání jízdenek; automatické zpoplatnění účastníků silničního provozu; inteligentní správa parkovacích míst a informace; reaktivní a prediktivní řízení a řízení dopravy, včetně použití údajů z plovoucích vozidel; systémy pro správu vozového parku.

Více o propojení ITS a SUMP lze nalézt v brífinku pro **role inteligentních dopravních systémů (ITS) v plánování udržitelné městské mobility**.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byla provedena analýza implementovaných a plánovaných opatření.
- ✓ Byl vytvořen dlouhý seznam možných opatření.
- ✓ Proběhla výměna poznatků s dopravními plánovači, kteří implementovali zajímavá opatření v jiných městech nebo regionech.
- ✓ Byla posouzena vhodná opatření s ohledem na účinnost (z hlediska příspěvku k cílům), přijatelnost a hodnotu za peníze.
- ✓ Nejslibnější opatření vybraná do užšího výběru.
- ✓ K dispozici jsou podrobné specifikace a odhady nákladů pro užší výběr.



**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Porto, Portugalsko: Klasifikace opatření pro výběr opatření v různých obcích**

Akční plán udržitelné městské mobility (PAMUS) pro metropolitní oblast Porto (AMP) zahrnuje 17 obcí. Pro rozhodnutí, která opatření provést v jednotlivých obcích a metropolitní oblasti jako celku, byla opatření rozdělena do devíti typologií. Pro vyhodnocení dlouhého seznamu opatření podle typologií byla provedena křížová analýza typologií a cílů. Protože byl akční plán vypracován v období šesti měsíců, nebyl čas zapojit občany do výběru opatření. PAMUS však integroval vstup pracovní skupiny složené z politiků a techniků z obcí. Tato pracovní skupina pomohla zúžit původní dlouhý seznam opatření.

Autor: Město Porto, shromážděné Ana Dragutescu, ICLEI  
Obrázek: PAMUS - akční plán udržitelné městské mobility

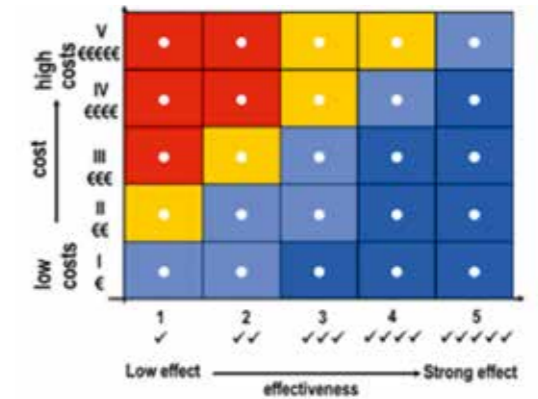
Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integración multimodal (bici+car)	Interfases	Corredores BDA, BDT e LRT	Sistemas de información con usuarios	Sistemas de gestión de tráfico	Soluciones (HT)	Multi tipología
1	///	///	///	///	///	///	///	///
2	///	///	///	///	///	///	///	///
3	///	///	///	///	///	///	///	///
4	///	///	///	///	///	///	///	///
5	///	///	///	///	///	///	///	///
6	///	///	///	///	///	///	///	///
7	///	///	///	///	///	///	///	///
8	///	///	///	///	///	///	///	///
9	///	///	///	///	///	///	///	///
10	///	///	///	///	///	///	///	///
11	///	///	///	///	///	///	///	///
12	///	///	///	///	///	///	///	///
13	///	///	///	///	///	///	///	///
14	///	///	///	///	///	///	///	///
15	///	///	///	///	///	///	///	///

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Brémy, Německo: Multikriteriální hodnocení se strukturovanými odbornými semináři**

Město Brémy použilo několik nástrojů pro výběr opatření SUMP. Matice nákladů a přínosů pomohla určit úroveň dosažení cílů každého jednotlivého opatření. Metoda zahrnovala expertní hodnocení účinnosti opatření s ohledem na cíle pomocí kvalitativní stupnice pro každý indikátor k dosažení cílů. Za druhé, bylo provedeno vyhodnocení prostorového efektu, a nakonec hodnocení účinků. Klasifikace nákladů na opatření byla založena na pěti nákladových skupinách. Po klasifikaci a žebříčku byla dokončena matice nákladů a efektů, která ukazuje, do jaké míry je cílů dosahováno pro každé opatření.

Autor: Město Brémy, shromáždila organizace EUROCITIES  
Obrázek: Město Brémy



**AKTIVITA 7.2: Definice integrovaných balíčků opatření**

**Odůvodnění**

Zkušenosti ukazují, že izolovaná opatření mohou mít jen omezený dopad, zatímco balíčky opatření se mohou navzájem pozitivně posilovat a pomáhat překonávat překážky při implementaci. Balíček opatření kombinuje různá opatření, aby účinněji přispíval k cílům a zvýšil jejich akceptovatelnost. Pro identifikaci nejužitečnějších balíčků opatření by měly být prozkoumány a vyzkoušeny různé způsoby jejich seskupení.

V této fázi je třeba podrobně posoudit dopad hlavních opatření a balíčků opatření, aby se zabránilo nereálným projektům, potvrdily inovativní nápady a zajistila nákladová efektivita, často za použití standardizovaných metod, jako je multikriteriální (MCA) nebo analýza nákladů a přínosů (CBA).

Konečné balíčky vybrané s pomocí občanů a zúčastněných stran by měly nejen maximalizovat přínos ke splnění cílů, ale také usilovat o integraci druhů dopravy (intermodalita) s územním plánováním a dalšími sektorovými plánovacími činnostmi (např. životní prostředí, zdravotní nebo ekonomická opatření), viz Aktivitu 2.2).

**Cíle**

- Využít balíčků vybraných opatření k překonání překážek při implementaci konkrétních opatření a k využívání synergií.
- Zajistit integraci druhů dopravy (intermodalita).
- Usilovat o integraci s územním plánováním a dalšími sektorovými plánovacími činnostmi.
- Zajistit odpovědnost a vysokou míru přijetí vašich balíčků opatření mezi osobami s rozhodovací pravomocí, občany a dalšími zúčastněnými stranami.



**Co je „balíček opatření“?**

Balíček opatření je kombinací doplňujících se opatření, často z různých kategorií, která jsou dobře koordinována, aby účinněji řešila konkrétní rozměry problému a překonala překážky při implementaci. Příkladem by mohla být kombinace opatření, která odrazují od používání automobilů, jako jsou parkovací kontroly, s opatřeními na podporu alternativ, jako jsou lepší autobusové služby a jízdní pruhy pro cyklisty.

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Granollers, Španělsko: Participativní hodnocení opatření na základě vyhodnocení předchozího SUMP**

Při přípravě druhého SUMP (PUMS) se město Granollers zaměřilo na zapojení zúčastněných stran do přehodnocení a prioritizace opatření v oblasti mobility. Toho bylo dosaženo prostřednictvím konkrétních aktivit a debat. Uskutečnila se zasedání s městskou radou pro mobilitu a zdraví, ekonomickými a sociálními činiteli a technickým personálem městské rady. Během těchto zasedání účastníci poskytli zpětnou vazbu k technickým návrhům a navrhli, jak by se mohly zlepšit konkrétní prvky a opatření v rámci SUMP.

Autor: Laura Llavina Jurado, město Granollers, shromáždila agentura ICLEI  
Obrázek: Město Granollers



Váš balíček opatření by měl podporovat a povzbuzovat různá pole aktivit, včetně chůze pěšky. Balíček opatření pro chůzi pěšky by mohl být vytvořen například kolem projektu nebo klíčového záměru, jako je pěší zóna nebo „superblok“ (viz také příklad dobré praxe Vitoria Gasteiz níže). Takový balíček přepracování městské oblasti na pěší zónu by měl zahrnovat různé typy opatření, která se vzájemně podporují. Kromě základního opatření spočívajícího v omezení přístupu autům a změně uličního prostoru se zaměřením na atraktivitu a dostupnost (např. více zeleně a stromů, sezení a toalety, čisté a dobře osvětlené ulice) by takový balíček mohl zahrnovat:

- Dočasnou přeměnu oblasti na pěší zónu ve vybraných letních dnech nebo v neděli v předchozích měsících, optimálně kombinovaná s veřejnými událostmi
- Vybudování míst pro parkování kol na okrajích oblasti a zlepšení cyklotras v okolních ulicích
- Vytvoření parkování mimo veřejné komunikace (např. parkovací dům s nízkými poplatky pro obyvatele)
- Zlepšení autobusových spojení v okolí
- Řešení pro dodání zboží do obchodů (např. časové sloty pro přístup pro vozidla ráno/večer, nebo vytvoření nedalekého mikrouzlu s nákladními koly pro převoz zboží na poslední kilometr)
- Proaktivní komunikace směrem k majitelům obchodů a veřejnosti (např. pomocí průzkumů spokojenosti zákazníků a statistik obrátů před a po přeměně na pěší zónu)
- Snížení rychlostních limitů a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích

Další pokyny, jak vytvořit zdravé, efektivní a udržitelné komunity pro pěší v rámci plánování udržitelné městské mobility, lze nalézt v brífingu pro **podporu a povzbuzení chůze při plánování udržitelné městské mobility**.



### Úlohy

- Identifikujte možnosti pro balíčky opatření. Například existují různé metody seskupení opatření
  - podle typu opatření (snaha o kombinaci využití území, infrastruktury, regulace, správy a služeb, chování, poskytování informací a stanovení cen v balíčku),
  - podle přijatelnosti (seskupování populárních a méně populárních, ale účinných opatření do balíčků, např. pobídek a omezení),
  - podle cíle nebo výzvy (přidání opatření, která přispívají ke stejnému cíli nebo řeší stejný problém v balíčku),
  - podle geografie (kombinace opatření ve stejné oblasti do jednoho balíčku),
  - podle nákladů (kombinace účinného, ale nákladného klíčového opatření s opatřeními, která vytvářejí příjmy k dosažení nižších čistých nákladů),
- podle vytváření balíčků pro externí financování (seskupování opatření, která vyžadují externí financování, která:
  - i) podporují jeden jasně definovaný cíl; ii) jsou prováděna ve stejné oblasti dopadu; iii) sdílejí stejného vlastníka projektu; a iv) mají podobná implementační období), nebo
- kolem větších projektů (jako je například nová cyklistická síť, hledání opatření, která tento projekt doplňují a posilují).
- Seskupujte opatření do balíčků, abyste mohli těžit ze synergií a zvýšit jejich účinnost. Klíčem k rozhodnutí, která opatření sloučit do balíčku, je zjistit, která z nich budou dobře spolupracovat, nebo může být zapotřebí, aby byla jiná opatření životaschopná. Opatření v balíčku by se měla vzájemně ovlivňovat a zároveň dosahovat většího efektu, než by bylo dosaženo samostatně (synergie), nebo by měla usnadnit jiná opatření v balíčku překonáním překážek, které brání jejich implementaci.

- Zajistěte, aby byla zohledněna intermodalita. To může zahrnovat propojení na dálkové dopravní sítě, jako je síť TEN-T.
  - Zkontrolujte navrhovaná opatření v oblasti dopravy a mobility týkající se integrace s územním plánováním.
  - Pokud je to možné, integrujte opatření s dalšími sektorovými plánovacími činnostmi (např. životní prostředí, zdravotní nebo ekonomická opatření).
  - Ujistěte se, že řešíte všechny cíle, včetně externí, jako jsou emise skleníkových plynů, hluk a místní znečištění ovzduší.
  - Zajistěte rovnováhu mezi krátkodobými a dlouhodobými opatřeními.
  - Ujistěte se, že máte kombinaci investičních, provozních a organizačních opatření.
  - Ujistěte se, zda jsou řešeny všechny příslušné druhy dopravy, včetně nákladní.
- Podrobně otestujte a posuďte alternativní balíčky a jejich klíčová opatření. Upravte je na základě výsledků, abyste se vyhnuli nerealistickým projektům a zajistili nákladovou efektivitu. Pokud se například u podrobného posouzení možností ukáže, že některá klíčová opatření mohou být nerealizovatelná, vraťte se k Aktivitě 7.1 a upravte svůj krátký seznam opatření tak, aby i tak bylo zajištěno, že dosáhnete svých cílů. Zvažte různé metody hodnocení a na základě vašich zkušeností, dostupných zdrojů a typů opatření k posouzení rozhodněte, který z nich použít.
  - Protože dopady opatření jsou složité a těžko předvídatelné, používají se k tomuto účelu modely. Dobře kalibrované modely vám umožní testovat opatření samostatně nebo v balíčcích, předpovídat a porovnávat jejich dopady s aktuální situací a se sadou již plánovaných opatření („pokračování dosavadního vývoje“). Vysoce kvalitní model je výkonný nástroj pro plánování, ale vyžaduje značné množství dat a kapacit, aby zůstal aktuální. Dalším omezením, které má zvláštní význam pro plánování udržitelné městské mobility, je neschopnost mnoha modelů reprezentovat určité typy opatření (zejména nákladní, pěší a cyklistická, intermodalita a některá opatření týkající se dopravního chování, tj. volby druhu dopravy) a předpovídat velké změny (viz také níže uvedený přehled nástrojů pro modelování).
- Analýzy nákladů a přínosů (anglická zkratka CBA) jsou široce využívány k hodnocení hodnoty peněz u větších individuálních opatření, obvykle u projektů v oblasti infrastruktury, a mohou také brát v úvahu mnoho společenských, ekonomických a environmentálních dopadů projektů. CBA analýza však obvykle vyžaduje rozsáhlá data a ve většině měst chybí standardizovaný CBA přístup pro opatření mimo infrastrukturu.
  - S cílem pokrýt kritéria, která nejsou převeditelná na peníze, jsou CBA analýzy často doplněny analýzami s více kritérii (MCA), zejména pokud je zpeněžení určitých kritérií považováno za příliš komplikované. MCA umožňují uživatelům kombinovat kvantitativní a kvalitativní hodnocení v závislosti na dostupnosti dat pro různá kritéria. Standardizované CBA nebo MCA analýzy jsou v mnoha zemích požadovány na získání finančních prostředků na větší opatření v oblasti infrastruktury.
  - Na mnoha místech může být úplná analýza nákladů a přínosů nebo dopravní model pro simulaci politik příliš nákladná, zejména pro menší opatření a města. V takových případech lze místo experimentu použít zaměření na nejdůležitější opatření, odhady a/nebo „modelování skutečného světa“.
- Proveďte posouzení rizik vybraných balíčků opatření. Ve své nejjednodušší podobě to může být myšlenkové cvičení, které předpokládá účinnost opatření a závisí na tom, co by se stalo, kdyby se tato změna udála, a jak tato rizika zmírnit. Pokud je to možné, použijte také kvantitativní metody, například provedením testů citlivosti. To znamená, že hodnocení (nebo model) je znovu spuštěno s řadou předpokladů. Pokud preferovaný balíček funguje dobře na základě řady předpokladů, byl ověřen. Pokud je jeho výkon variabilní, pak je méně robustní a méně zjevně stojí za to ho sledovat. To může vést k tomu, že se pokusí jej přepracovat, aby se zlepšil jeho plnění.
- Diskutujte o vybraných balíčcích opatření se zúčastněnými stranami a zapojte je do procesu výběru, například na setkání „řídící skupiny“ SUMP. Komunikujte balíčky opatření transparentním a profesionálním způsobem.
- Aktivně zapojte občany a získejte zpětnou vazbu ohledně opatření a balíčků opatření. Měly by být zapojeni do validace a konečného výběru balíčků.
- Proveďte konečný výběr opatření a balíčků opatření.



### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Spolupracujte s ostatními místními organizacemi na sdíleném dopravním modelu. To snižuje náklady a usnadňuje udržování aktuálnosti modelu. Organizace, které mají zájem o sdílený model, mohou být například místní univerzity, sousední obce nebo (regionální) provozovatelé veřejné dopravy nebo úřady.

### Načasování a koordinace

- Jakmile bude vypracován seznam opatření.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byly identifikovány potenciální balíčky opatření, u nichž se očekává, že budou realizovat synergie a překonávat bariéry při implementaci.
- ✓ Balíčky opatření byly zkontrolovány s ohledem na integraci s územním plánováním a dalšími sektorovými plánovacími činnostmi.
- ✓ Balíčky v užším výběru byly otestovány a ohodnoceny na základě všech cílů s cílem identifikovat nákladově nejvýhodnější kombinace.
- ✓ Vybrané balíčky byly projednány a zkontrolovány se zúčastněnými stranami a veřejností.
- ✓ Byla vybrána konečná sada balíčků opatření.

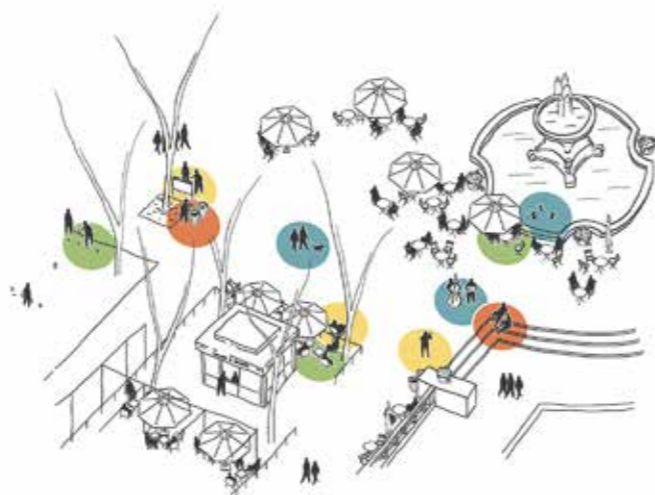
### Placemaking

Druhem opatření, kterému se v posledních letech věnuje zvýšená pozornost, je tzv. placemaking, tj. tvorba prostoru. Ten může začít pomocí „lehkých a levných“ řešení a silné spolupráce s obyvateli za účelem přeměny ulic a veřejných prostranství pro větší obyvatelnost a ve vazbě k místu. Toto opatření městům umožňuje provádět rychlá vylepšení, může být užitečnou součástí balíčků opatření k znázornění požadovaných změn a získání další podpory pro další opatření SUMP.

Projekt pro veřejné prostory nabízí širokou škálu zdrojů o vytváření míst: [www.pps.org](http://www.pps.org)

On-line platforma URB-I: Platforma URBAN IDEAS hostí inspirativní databázi projektů umístování, včetně obrázků, které porovnávají situaci „Před a po“: [www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

Zdroj: Projekt pro veřejné prostory



Obrázek 29: Placemaking



### Nástroje pro tvorbu balíčků opatření

Osvědčeným přístupem k systematické a účinné tvorbě balíčků opatření je čtyřkrokový princip. Tento přístup využívají švédské vnitrostátní orgány jak pro plánování udržitelné městské mobility ve městech, tak pro plánování dopravy na vnitrostátní a regionální úrovni. Kroky čtyřkrokového principu lze popsat takto:

- **Krok 1: Přehodnocení** Řešení ovlivňující cestovní poptávku a výběr způsobu dopravy (územní plánování, řízení poptávky / management mobility).
- **Krok 2: Optimalizace** Řešení pro efektivnější využití stávajícího dopravního systému (infrastruktura, vozidla atd.).
- **Krok 3: Rekonstrukce** Rekonstrukce stávající infrastruktury.
- **Krok 4: Novostavba** Investice do infrastruktury a větších rekonstrukcí.

Přestože pojmenování přístupu předpokládá posloupnost kroků, měl by být tento přístup správně chápán jako „způsob myšlení“ při plánování udržitelné mobility. Výzkum podporující čtyřkrokový princip zdůrazňuje význam neustálého snižování závislosti na motorové dopravě, upřednostňování udržitelnějších druhů dopravy a účinného využívání stávajícího dopravního systému, aby se snížila potřeba velkých rekonstrukcí nebo budování nové silniční infrastruktury. Princip čtyř kroků zajišťuje kombinaci vhodných opatření do balíčků opatření ke zvýšení nákladové efektivnosti v plánování udržitelné městské mobility.

Zdroj: Sundberg, R., 2018. SUMP-Up manuál pro integraci opatření a balíčků opatření - Step up, str. 15-16

Obrázek 30: Typy opatření v různých krocích v principu čtyř kroků [Zdroj: Swedish Transport Administration et al., 2014]



### Generátor měřicích balíčků KonSULT

Při tvorbě balíčků může také pomoci online nástroj KonSULT. Na základě seznamu opatření vyplývajících z fáze generování možností poskytuje nástroj návrhy, která opatření by se mohla vzájemně doplňovat na základě metodiky obvykle účinných kombinací: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



### Další informace o CBA a MCA

- DG Regio, 2015. Průvodce analýzou nákladů a přínosů investičních projektů; Nástroj ekonomického hodnocení pro politiku soudržnosti 2014–2020, [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf)
- Projekt Evidence, 2014. Zabývá se určováním proveditelnosti projektu; role hodnocení projektů (nejčastěji CBA) při rozhodování na městské úrovni; a roli SUMP, které hrají v prioritizaci projektu, [www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf)
- Projekt TIDE, 2012. Průvodce analýzou nákladů a přínosů v inovacích městské dopravy, který poskytuje snadno použitelný nástroj pro hodnocení projektů městské dopravy, který zahrnuje prvky CBA a MCA, [www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf)



### Modelovací nástroje v procesu SUMP

Dopravní model je zjednodušená reprezentace reálného světa, která umožňuje testování a vyhodnocení teoretických scénářů („co kdyby?“). Úlohou dopravních modelů je podporovat veřejné orgány v procesu navrhování budoucí dopravní infrastruktury (včetně nových zařízení pro chodce a cyklisty) a nových nebo změněných provozních konceptů (např. inteligentní systémy řízení signálu). Jsou průběžně vyvíjeny a přizpůsobovány současným trendům mobility, sociodemografickým změnám a udržitelným environmentálním cílům. Mezi typické výsledky patří celková doba trvání cesty pro různé druhy dopravy a skupiny uživatelů, objemy v sítích individuální a veřejné dopravy, emise znečišťujících ovzduší atd. Výstupy dopravních modelů se tak často promítají do dalších ekonomických výpočtů nebo jsou základem politické diskuze, včetně zapojení veřejnosti.

Dopravní model lze použít ke generování spolehlivých a konzistentních vstupů do procesu SUMP, konkrétně v určitých fázích plánování, jako je tvorba scénářů, hodnocení a výběr opatření a monitoring. Výsledky modelování pomáhají předpovídat dopad různých kombinací politik a opatření s přihlédnutím ke složitým interakcím a potenciálním posilovacím nebo odrazovým účinkům, čímž pomáhají definovat nejučinnější integrované balíčky. Kromě toho, že slouží k definování základního scénáře, umožňují také pravidelné sledování změn v dopravním systému během implementační fáze s cílem posoudit, zda jste na správné cestě nebo potřebujete reagovat a přizpůsobit své kroky.

Rozhodnutí o tom, zda použít dopravní modely pro SUMP, musí být přijato na začátku procesu SUMP. To závisí na časovém horizontu SUMP a na povaze projednávaných opatření: čím více se očekává, že tato opatření budou mít dopad na poptávku po dopravě (např. výstavba nové linky veřejné dopravy, zavedení nové udržitelné dopravy) nebo služby atd.), tím více se doporučuje předpovědět tyto dopady pomocí dopravního modelování. Dostupný rozpočet, čas, data a rozsah otázek určuje, který model se použije.

Dopravní modely se dělí do tří kategorií: makroskopické, mikroskopické a mezoskopické, přičemž nejčastěji se používají první dva druhy. Makroskopické modelování se obvykle používá pro strategické plánování, zatímco mikroskopické modelování se obvykle používá pro operační plánování. Makroskopické modely se zaměřují na velkoplošná rozhodnutí, jako je místo určení, druh dopravy a volba trasy, zatímco mikroskopické simulace se většinou zaměřují na model dopravního proudu. Proto musí být vybrána vhodná úroveň modelování pro analýzu různých dopadů opatření měst, protože se mohou lišit podle jejich rozsahu.

Až do posledních let dostupné nástroje pro modelování plně nezohledňovaly cyklistiku a chůzi. Projekt CIVITAS FLOW financovaný EU (<http://h2020-flow.eu>) pracoval na zdokonalení softwaru pro modelování mikro a makroskopické úrovně, aby bylo možné přesněji modelovat existující infrastrukturu pro cyklistiku a chůzi, jakož i pro chování chodců a cyklistů. Vývoj obsahuje i rozšíření makroskopického modelu poptávky po dopravě (včetně zavedení systémů sdílení vozidel a zdokonaleného stochastického přiřazení pro výběr cyklistické trasy) a zlepšení vlastností softwaru pro simulaci mikroskopické úrovně (včetně vylepšeného modelování interakce mezi vozidly a chodci).

Dalším typem modelu jsou integrované modely dopravy a využití území (Land Use Transport Interaction - LUTI), které mají schopnost simulovat širokou škálu zásahů, od infrastrukturních projektů, cen, regulace, komodality až po plánování městského prostoru. Mohou také zahrnovat dopady „jojo“ efektů v důsledku přemístění nebo nově vzniklé poptávky. Je však důležité zdůraznit, že integrované modely dopravy a využití území jsou složité a náročné na data: jejich nastavení vyžaduje značné množství času a úsilí, ale i technické znalosti.

### Modelovací nástroje v procesu SUMP

Je důležité si uvědomit limity modelů ve všech bodech procesu plánování. Dopravní plánovači a modeláři musí použít svůj vlastní úsudek, neboť dopravní modelování není exaktní věda a všechny modely mají systematické předpojatosti. Každá tvorba modelu se zakládá na mnoha předpokladech a výpočtech a každý z nich zvyšuje míru nejistoty. Míru nejistoty je obtížné pochopit, zejména pokud jsou konkrétní čísla uvedeny na pěkně navržené mapě. Existuje také silné pokušení uvěřit prognózám, i když přesahují možnosti modelu. Nejistota také roste, když se začne pracovat v menším měřítku. Za tímto účelem je nezbytné kalibrovat váš model do místního kontextu, a ne použít jen výchozí nastavení.

Odpovědností dopravních plánovačů proto v průběhu procesu je:

- Zadat test citlivosti
- Předložit model spolu s výsledky
- Použít řadu výstupů a kvalitativních výstupů, nikoli odhady
- Nepracovat v příliš malém měřítku

Agregované modely nazývané skicové plánovací modely nejsou dopravními modely ve výše uvedeném smyslu, ale mohou být zajímavou možností pro počáteční monitorování politik v procesu SUMP. Mohou být sestaveny s výrazně méně zdroji a umožňují uživatelům prozkoumat a identifikovat vhodná opatření udržitelné dopravní politiky, kvantifikovat jejich dopady v jednotném rámci a stanovit cestu implementace budoucích scénářů. Typickým příkladem této kategorie je model Urban Roadmap 2030 ([www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu) vytvořený jménem DG MOVE). Agregované modely však nemohou nahradit podrobnější posouzení při použití více členěných modelů.

Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Krakov, Polsko: Kombinace managementu parkování s omezením dopravy a opatřeními veřejné dopravy

Město Krakov považuje politiku správy parkovacích zařízení za způsob, jak přispět k některým širším cílům - například ke zlepšení kvality ovzduší a snížení dopravních zácp, než jen k řešení problémů s parkováním automobilů. Krakov kombinuje provádění parkovacích opatření (např. odstraňování parkovacích míst), s opatřeními na omezení dopravy (např. implementace zón s dopravním omezením) a opatřeními veřejné dopravy (např. integrace služeb veřejné dopravy), čímž snižuje počet vozidel a zlepšuje kvalitu ovzduší a dopravní tok. Poskytnutí alternativ k automobilům a postupný přístup pomáhají veřejnosti nařizovat o parkování přijímat.

Autor: Tomasz Zwoliński, město Krakov, shromáždila agentura Polis  
Obrázek: Eltis, Harry Schiffer





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Tampere, Finsko: Management mobility na podporu tramvajového projektu

V roce 2016 se město Tampere rozhodlo vystavět svou první tramvajovou linku. Roky významných narušení provozu automobilové dopravy v centru města jsou vhodnou dobou k povzbuzení lidí ke změně návyků v oblasti mobility. Lidé jsou otevření ke změně svých rutin, protože během výstavby potřebují najít nové druhy dopravy a trasy. Město Tampere zavedlo několik akcí pro management mobility zaměřených zejména na řidiče automobilů, včetně nových zařízení Park & Ride, propagovalo veřejnou dopravu a jízdu na kole a poskytlo více prostoru pro jízdu na kole a chůzi. Velké investice do dopravní infrastruktury by se neměly uskutečňovat bez inteligentního managementu mobility a širší komunikace s občany a zúčastněnými stranami.

Autor: Sanna Ovaska, město Tampere, shromáždila agentura UBC  
Obrázek: Veli-Matti Lahdenniemi



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Vitoria Gasteiz, Španělsko: Integrace opatření mobility v modelu superbloku

Plán udržitelné mobility a veřejného prostoru pro město Vitoria Gasteiz byl navržen tak, aby veřejnému prostoru vrátil lidi zavedením nového systému nazvaného model superbloku. Superblock je geografický prostor, který pokrývá několik městských bloků, které mohou využívat pouze chodci, cyklisté, služby a auta obyvatel, zatímco ostatní osobní automobily a veřejná doprava mají povolen vjezd jen do ulic, které bloky ohraničují. Kromě přepracování městského prostoru je zapotřebí integrace opatření pro mobilitu ke zlepšení celkové kvality prostoru, jako je nová síť veřejné dopravy, semaforey, komunikací pro chodce / cyklistické pruhy, logistika městské nákladní dopravy nebo rozšíření regulovaných parkovacích míst.

Autor: Juan Carlos Escudero, město Vitoria-Gasteiz, shromážděno společností Rupprecht Consult  
Obrázek: Agencia de Ecología Urbana



## AKTIVITA 7.3: Plánování monitorování a vyhodnocení opatření

### Odůvodnění

Monitoring a vyhodnocení procesu plánování i implementace opatření jsou pro účinnost plánu udržitelné městské mobility zásadní.

Rozsáhlé procesy monitoringu a vyhodnocení vám pomohou se systematicky učit ze svých zkušeností, přizpůsobovat se a zlepšovat své plánovací činnosti. Pravidelné monitorování vám pomůže zajistit, potřebný pokrok. Vyhodnocení po implementaci pomáhá prokázat účinnost SUMP a jeho opatření, která jsou nezbytná pro dlouhodobý úspěch, protože umožňuje osobám s rozhodovací pravomocí zdůvodnit, kde byly peníze použity, a vyhnout se chybám v budoucnosti. Transparentní podávání zpráv by mělo zajistit, aby se výsledky vyhodnocení odrazily ve veřejné diskusi.

Přestože strategické indikátory a cíle již byly definovány dříve (viz Aktivitu 6.1 a 6.2), zde se vytvářejí indikátory na úrovni opatření a monitorovací a hodnotící aktivity jsou dohodnuty podrobněji. Cílem včasného vymezení monitorovacích opatření je, aby se staly nedílnou součástí implementace opatření.

### Cíle

- Definice sady indikátorů, které umožní monitoring a vyhodnocení všech hlavních opatření s přiměřeným úsilím.
- Dohoda o vhodných monitorovacích opatřeních (včetně povinností a rozpočtu) k posouzení stavu implementace opatření a dosažení cílů, což umožní včasné a účinné reakce.
- Zajistit, aby opatření pro monitoring a vyhodnocení byla nedílnou součástí dalšího procesu.

### Úlohy

- Určete, jaké informace jsou potřebné k monitorování a vyhodnocení vašich opatření.

- **Výsledek** Jaké dopady se očekávají od opatření? Definujte vhodný indikátor výsledku nebo dopravní aktivity pro každé hlavní opatření nebo balíček opatření, aby bylo možné vyhodnotit jeho úspěch. V rámci Aktivitu 6.1 byly již zvoleny strategické indikátory výsledků obecného pokroku směrem k udržitelné mobilitě. Zde se definují konkrétnější indikátory cílů jednotlivých balíčků opatření, např. emise z autobusů, nákladních vozidel a automobilů, počet nehod nebo počet cyklistů v určité části města.

- **Výsledek:** Jaká politika, infrastruktura nebo služba je přímo implementována v rámci opatření? Definujte vhodný výstupní indikátor pro každé opatření, aby bylo možné sledovat rozsah, v jakém bylo provedeno, např. km nových jízdních pruhů pro autobusy nebo počtu nových autobusů v provozu.

- **Výsledek:** Jaké prostředky utratíte? Sledujte investiční a udržovací náklady (včetně mzdových nákladů) každého opatření, abyste včas reagovali, pokud se náklady vymknou z rukou, a byli jste schopni vyhodnotit hodnotu za peníze.

- Zhodnoťte stávající zdroje dat s přihlédnutím k výsledkům předchozích auditů údajů (viz Aktivitu 3.1 a 6.1). Najděte mezery a v případě potřeby vytvořte nebo identifikujte nové zdroje dat (např. data z průzkumu, kvantitativní data z automatických měření).

- Než začnete vyvíjet své vlastní indikátory opatření, prodiskutujte toto téma s klíčovými zúčastněnými stranami a dalšími organizacemi ve vaší oblasti, neboť některé zúčastněné strany mohou takové indikátory již používat. Sledování pokroku je mnohem snazší, pokud se již používají implementované a přijaté indikátory.

- Definujte sadu kvantitativních a kvalitativních indikátorů, které poskytují dostatečné informace s přiměřeným úsilím. Při výběru indikátorů vezměte v úvahu dostupná data a omezené zdroje pro shromažďování nových dat. Pokud je to možné, použijte standardní indikátory, které jsou již dobře definované a u kterých lidé vědí, jak je měřit a analyzovat.

- Vypracujte návrh opatření pro monitoring a vyhodnocení všech vybraných indikátorů souvisejících se strategií i opatřeními. Pro každý z indikátorů:
  - Vypracujte jasnou definici, formát hlášení, jak se měří data, jak se vypočítává hodnota indikátoru z údajů a jak často se měří.
  - Stanovte základní hodnotu, tj. počáteční hodnotu a očekávaný vývoj bez opatření SUMP, jakož i cílovou hodnotu požadované změny
- Dohodněte se na jasných odpovědích a rozpočtu na monitoring a vyhodnocení. Odpovědní by měli být kvalifikovaní zaměstnanci nebo externí partner -v ideálním případě nezávislý orgán. Rozpočet na monitoring a vyhodnocení by obvykle měl být alespoň 5 % z celkového rozpočtu na zpracování SUMP.

**Aktivity nad rámec základních požadavků**

- Zvažte přizpůsobení indikátorů indikátorům externích finančních institucí, aby byla opatření atraktivní z hlediska financování. Například může být požadováno měření snížení emisí CO<sub>2</sub>, aby bylo možné získat financování od národních agentur pro životní prostředí.
- Integrujte hodnocení nákladů a přínosů procesu zpracování SUMP.
- Plán zapojení zúčastněných stran do monitoringu a vyhodnocení.
- Koordinujte lokální a krajské indikátory s příslušnými místními a krajskými zúčastněnými stranami.

**Načasování a koordinace**

- Jakmile jsou definována opatření a balíčky opatření.
- V případě potřeby bude načasování aktualizováno po odsouhlasení konečné sady aktivit (Aktivita 8.3).
- Zajistěte, aby opatření pro monitoring a hodnocení, včetně odpovědností a rozpočtu, byla součástí dokumentace k SUMP (Aktivita 9.1), viz také obrázek 32 níže.

**Kontrolní seznam**

- ✓ Byla vybrána vhodná sada indikátorů opatření.
- ✓ Byla vytvořena opatření pro monitoring a vyhodnocení všech navržených indikátorů.
- ✓ Byly dohodnuty odpovědnosti a rozpočet na monitoring a vyhodnocení.



**Podrobnosti o úkolech**

**Obrázek 31:** Kategorie indikátorů s příklady (květen, T., 2016. CH4LLENGE manuál pro výběr opatření - výběr nejúčinnějších balíčků opatření pro plány udržitelné městské mobility, s. 2. 28.)

Prvek SUMP		Měřeno pomocí	
		Příklad →	Typ ukazatele
<b>Cíl</b>	Omezení místního znečištění ovzduší z dopravy	Počet dní překračujících kritické úrovně znečištění ovzduší	Indikátor výsledku
<b>Cíl v oblasti dopravy</b>	Zvýšená míra používání nemotorizovaných druhů dopravy	Podíl chodců a cyklistů	Indikátor dopravní činnosti
<b>Opatření</b>	Vytvoření jízdních pruhů pro cyklisty	Kilometry jízdních pruhů pro cyklisty	Výstupní indikátor
	Přeměna ulice v centru města na pěší zónu	Procento pěších zón v centru města	
<b>Zdroje</b>	Náklady na investice a údržbu	Náklady na dopravu a údržbu nové / vylepšené infrastruktury	Vstupní indikátor

**Obrázek 32:** Monitoring a vyhodnocení v procesu SUMP







Obrázek 33: Přehledová tabulka pro plánování monitorovacích a hodnotících činností s ukázkovými indikátory

Indikátory SUMP	Definice	Základní hodnota	Cíl	Měřená oblast	Metoda sběru dat	Četnost měření
Dopravní nehody	Počet úmrtí do 30 dnů po dopravní nehodě jako důsledek nehody ročně způsobené dopravou ve městě na 100 000 obyvatel.		pokles	Rozloha obce 1, 2 a 3 (pokrývající většinu funkční městské oblasti)	Policejní zprávy o nehodách	Neustále (hodnota indikátoru vypočtená z policejní databáze jednou za rok)
...						
Indikátory opatření		Základní hodnota	Cíl	Měřená oblast	Data metoda sběru	Četnost měření
Lidé zranění v provozu v blízkosti škol [opatření: vytvoření zón s klidným provozem před školami]	Počet osob zraněných při dopravních nehodách do 300 metrů od škol za rok na 100 000 obyvatel		pokles	Poloměr 300 metrů od všech škol v obci #1, #2 a #3	Policejní zprávy o nehodách	Neustále (hodnota indikátoru vypočtená z policejní databáze jednou za rok)
...						

PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Toulouse, Francie:** Ambiciózní monitorovací proces vedený napříč institucionálními výbory Odůvodnění

SUMP města Toulouse obsahuje ambiciózní plán pro monitoring a vyhodnocení. Několik výborů pravidelně monitoruje SUMP i opatření a schází se nejméně jednou ročně. Výbory jsou složeny z různých institucionálních, technických, občanských společností a výzkumných organizací. Výbory mají různé nástroje:

- Observatoř SUMP (pro každé opatření: počáteční cíle, přidělené zdroje, očekávané výsledky a indikátory, které jsou aktualizovány pravidelnými průzkumy).
- Nástroj pro náklady na cestu (pro jednotlivé druhy dopravy, pro uživatele i pro společnost)
- Ovládací panel mobility (monitoring jednotlivých opatření)

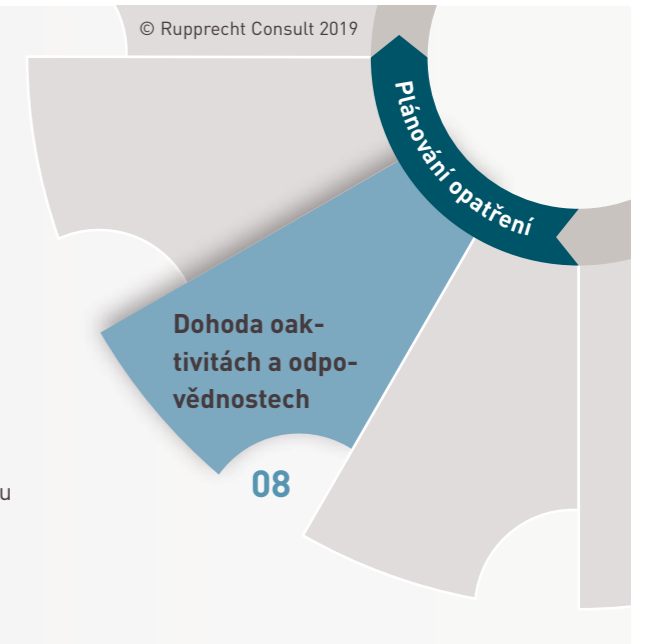
Zapojení partnerů do monitorovacích činností se bere jako faktor úspěchu.



Autor: Mary Malicet and Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, shromáždila agentura Polis |Obrázek: Tisséo Collectivités

**KROK 8:**  
Dohoda o aktivitách a odpovědnostech

- 8.1 Popis všech aktivit
- 8.2 Identifikace finančních zdrojů a zhodnocení finanční kapacity
- 8.3 Dohoda o prioritách, odpovědnostech a časovém plánu
- 8.4 Zajištění širší politické a veřejné podpory



Po dohodě o „balíčcích opatření“ musí operační plánování rozdělit balíčky na úkoly (neboli „akce“) pro oddělení a instituce odpovědné za jejich implementaci. Na základě podrobných popisů akcí a odhadů nákladů je třeba dohodnout jasné odpovědnosti, priority implementace a časové harmonogramy. V této fázi je také nezbytné sdělit konkrétní („akční“) obsah co nejvíce dotčeným zúčastněným stranám (které často představují širokou veřejnost) a komunálním politikům s rozhodovací pravomocí. Hlavním cílem tohoto kroku je dohodnout se na široce podporovaném souboru jasně definovaných akcí, které pomáhají dosáhnout vize a cílů.

**AKTIVITA 8.1: Popis všech aktivit**

Informace již byly shromážděny v předchozím kroku výběru opatření, kde byla opatření a balíčky opatření definovány, vybrány a popsány obecně a projednány a validovány s občany a zúčastněnými stranami (viz Aktivitu 7.1 a 7.2). Nyní je čas zajít do podrobností a rozdělit opatření na konkrétní akce. Definujete, co bude provedeno jak, kde a kdy během implementační fáze.

Zadáním akcí definujete, jak přesně chcete dosáhnout stanovených cílů. Podrobný popis akcí připravuje fázi implementace a pomůže vám určit vztahy mezi akcemi a poté rozhodnout o pořadí jejich implementace.

**Cíle**

- Podrobná definice opatření v rámci SUMP a jejich rozdělení na aktivity.
- Identifikace vazeb mezi aktivitami a nalezení nejlepšího pořadí implementace.
- Zvážení a omezení významných rizik implementace.

**Úlohy**

- Rozdělte opatření na několik aktivit, například před výstavbou cyklostezky by studie měla zjistit, kde dojíždějící pravidelně jezdí na kole a kde jsou potřeba cyklostezky.

- Popište všechny aktivity co nejpodrobněji. Následující čtyři otázky lze použít pro specifikaci:
  - Kde by akce měla probíhat?
  - Kdy by měla akce probíhat??
  - Kdo to bude používat?
  - Jak intenzivně by mělo být používáno? např. km nových jízdních pruhů pro autobusy nebo počet nových autobusů v provozu.

- Identifikujte vazby mezi různými aktivitami za účelem stanovení nejefektivnějšího pořadí implementace. Při určování vztahů mezi aktivitami můžete také zjistit jejich vzájemné závislosti a jak mohou ze sebe navzájem těžit při skutečné implementaci.

- Prezentujte aktivity v přehledové tabulce (viz tabulku šablon v Aktivitě 8.3), včetně podrobných popisů akcí, zákonných požadavků, očekávaného přínosu k cílům, jakož i navrhovaných priorit, odpovědností a časového plánu. Tabulka může být dále aktualizována o odhady nákladů a zdroje financování v Aktivitě 8.2

**Aktivity nad rámec základních požadavků**


- Připravte informační přehledy aktivit, které strukturovaným způsobem poskytnou všechny klíčové informace o aktivitě (viz přehled údajů v sekci nástrojů níže). Informační přehledy mohou usnadnit předávání a komunikaci s implementačními jednotkami ve fázi implementace (viz Aktivitu 10.1).

**Načasování a koordinace**

- Aktivity vycházejí z opatření a balíčků opatření definovaných v rámci Aktivity 7.2.
- Podrobný popis aktivit poskytuje základ pro dohodu o prioritách, povinnostech a časových osách v Aktivitě 8.3.
- Popis aktivit je přípravou na fázi provádění.

**Kontrolní seznam**

- ✓ Všechny aktivity byly identifikovány, definovány a popsány.
- ✓ Byly určeny vztahy mezi aktivitami.



**Co je „Aktivita“?**

Aktivita je konkrétní úkol, který je třeba podniknout při implementaci opatření. Zahrnuje informace o prioritách, načasování, odpovědnosti, rozpočtech a zdrojích financování, rizicích a nepředvídaných událostech a závislostech mezi nimi.


**Pro více informací**

*SUMPs-UP - standardy pro tvorbu akčního plánu SUMP, [http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)*

CH4LLENGE příručka pro výběr opatření - výběr nejúčinnějších balíčků opatření pro plány udržitelné městské mobility, [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)



obrázek © Katja Engel-Zepernick



**Obrázek 34:** Příklad informačního přehledu pro různé aktivity opatření „Vyznačení a prodloužení cyklostezek a cyklopruhů“

Opatření: R 2	Vyznačení a prodloužení cyklostezek a cyklopruhů		
<b>Akce:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R 2.1 Otevření pěších zón a jednosměrných ulic pro cyklisty</li> <li>• R 2.2 Dopravní značení implementace ulice č. 1 - ulice č. 10</li> <li>• R 2.3 Zklidnění provozu na ulici č. 1 - na ulici č. 10</li> <li>• R 2.4 Další trasy podle cyklistického plánu [2018-2022]</li> </ul>			
<b>Zahrnuté typy provozu:</b> Cyklistický provoz	<b>Stav plánování:</b> Plánování/implementace	<b>Priorita:</b> velmi vysoká	<b>Realizační období:</b> krátké až střednědobé
<b>Přínosné pro:</b> Cyklistický provoz			
<b>Akce:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vytvoření soudržné sítě cyklostezek ve městě</li> <li>• Realizace tras naplánovaných v rámci cyklistického programu na spojení důležitých destinací ve městě (obytné oblasti, centrum města, nákupní centra, univerzity, školy, podniky).</li> <li>• Podpora cyklistiky zvyšováním bezpečnosti silničního provozu pro cyklisty</li> <li>• Zvýšení vnímání cyklistů jako rovnocenných účastníků silničního provozu</li> <li>• Zvýšení podílu cyklistiky ve městě</li> </ul>			
<b>Účinnost opatření</b>			
Příspěvek k dosažení cílů:		Velmi vysoký	
Příspěvek ke zlepšení environmentální kompatibility:		Velmi vysoký	
Příspěvek ke zlepšení environmentální kompatibility:		Nízký	
<b>Náklady a financování</b>			
Investiční náklady:		Střední	
Roční provozní náklady:		Nízký	
Financováno z:		Rozpočet města č. 1	
Způsobilost financování:		bude stanoveno	
<b>Implementace opatření</b>			
Závislost na dalších opatřeních:		R 1: program pro cyklisty	
<b>Požadavky na další opatření:</b>			
Vlastník/ odpovědnost/kontroluje		Odbor bydlení a městské ekonomiky, odpovědný za cyklistický provoz	
Plánování:		Stavební firma	
Realizace:			
Zapojené třetí strany:		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komise pro bezpečnost silničního provozu a udržitelnou mobilitu</li> <li>• Cyklistická nevládní organizace</li> </ul>	



**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Birmingham, UK: Program aktivit s jasnými prioritami**

Akční plán mobility v Birminghamu stanovuje vizi městské dopravní sítě na 20 let. Kromě toho funguje Birmingham Connected (SUMP města) jako plán zastřešující všechny činnosti při plánování dopravy. Nastihuje požadovaný směr; klíčové iniciativy k dosažení vize; a pětiletou strategii. Při přeměně své vize na konkrétní schémata a iniciativy Birmingham dodržuje čtyři klíčové zásady: umožnit různé druhy dopravy; vytvořit spravedlivý dopravní systém; využívat přístup koridoru, který vyvažuje konkurenční potřeby; a koordinovat realizaci projektu, aby se minimalizovalo narušení dopravního systému. Odhady ukazují, že na předpokládané změny je třeba v příštích 20 letech dosáhnout až 4 miliard GBP.



**Autor:** Helen Jenkins, město Birmingham, shromáždila Ana Dragutescu, ICLEI  
**Obrázek:** Birmingham Connected White Paper

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Turín, Itálie: Souhrnné informační přehledy pro opatření**

Turínský plán SUMP se skládá ze sedmi základních principů, rozdělených do cílů a opatření. Každé opatření je velmi podrobně popsáno spolu se souvisejícími aktivitami; návaznost na základní principy; návaznost na cíl; druh aspektu udržitelnosti; obecný popis a cíl opatření; odpovědný subjekt; způsob implementace; cíl opatření a odpovídající indikátor; implementační období a potřebné ekonomické zdroje. Každé jednotlivé opatření je posuzováno z hlediska ekonomické, sociální a environmentální udržitelnosti. Opatření byla definována v úzké spolupráci s deseti správními obvody, profesními sdruženími a různými zúčastněnými stranami.

LINEA D'INDIRIZZO 3 a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promozione forme alternative di mobilità sostenibile		
Misure operative: 3.a.3.1. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO III - Tavola 3a		
<b>Descrizione e obiettivi</b>	<b>Progetti previsti</b>	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a gestione automatizzata); il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di aumentare l'attrattività delle aree urbane (biciclette a 75%), biciclette a sistema prevede un ampio raggio di servizio (biciclette a 150%) e un numero di 300 biciclette); disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata consultazione, qualità e sicurezza dell'infrastruttura necessaria esistente	10 colonnati	
<b>Benefici attesi</b>	<b>Tempi di attuazione</b>	
Diminuzione dell'inquinamento atmosferico	10 colonnati entro la primavera 2010; completamento del servizio negli anni successivi con l'adozione di biciclette a sistema	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 150 colonnati: Euro 1.872.000,00 (di cui Euro 1.079.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 792.500,00 Regione Piemonte)	

**Autor:** Město Turín, shromáždila agentura EUROCITIES  
**Obrázek:** Comune di Torino

**AKTIVITA 8.2: Identifikace finančních zdrojů a zhodnocení finančních kapacit**

**Odůvodnění**

Je třeba vypracovat důkladný finanční plán, který zajistí, aby dříve určená opatření a aktivity byly ekonomicky zdravé a finančně proveditelné. Začíná se identifikací všech dostupných fondů a finančních toků a posouzením schopností organizací zapojených do vašeho SUMP je získat nebo je zachytit. Je důležité doplnit prověřování zdrojů financování a financování organizací, protože finanční závazky a kapacity různých organizací se liší a mají různá zákonná práva a povinnosti související s financováním.

Při určování potenciálních zdrojů financování a financování opatření v oblasti mobility by měla být posouzena široká škála možností. Vedle dostupných zdrojů - jako jsou místní rozpočty a daně, státní dotace a dotace EU a stávající toky příjmů z prodeje jízdenek, parkovacích poplatků a dalších oblastí - by měly být posouzeny také potenciálně nové zdroje financování, jako jsou dluhopisy, zachycení hodnoty půdy, poplatky za development a soukromý sektor. V této fázi je důležité také přemýšlet o zdrojích financování pro další podrobné studie proveditelnosti a tržních studiích pro větší investice.

**Cíle**

- Identifikovat možné finanční nástroje a zdroje financování pro všechny akce.
- Posoudit finanční proveditelnost jednotlivých akcí v rámci opatření k vyloučení života neschopných akcí a dosáhnout nákladově efektivních návrhů opatření, přičemž se stále zvažuje, jak by se toky financování mohly v budoucnu případně vyvíjet.
- Posoudit schopnost různých organizací zapojených do SUMP získat přístup k finančním tokům.

**Úlohy**

- Posoudit akce uvedené v předchozí Aktivitě 8.1 na základě jejich finančních potřeb a příjmů z krátkodobého, střednědobého a dlouhodobého hlediska, včetně provozu, vymáhání a údržby, a identifikovat případné nedostatky financování (celkové náklady na vlastnictví).
- Odhadnout přímé finanční příjmy z akcí, například z jízdného a předplatného veřejné dopravy, koncesí, pronájmu reklamního prostoru, poplatků za parkování nebo jiných služeb městské správy a definování očekávané míry návratnosti nákladů.
- Posoudit dodatečnou peněžní hodnotu generovanou prostřednictvím akcí (např. zvýšená hodnota pozemků a nemovitostí v blízkosti nových stanic veřejné dopravy) a možné mechanismy pro sběr hodnoty.<sup>50</sup>
- Identifikujte finanční nástroje a zdroje financování pro vybrané akce. Zhodnoťte všechny následující možnosti a určete nejhodnější. Prozkoumejte zejména možnosti nad rámec místního rozpočtu.
  - Místní daně: zvláštní daň z místní dopravy pro veřejnou dopravu placená veřejnými nebo soukromými podniky, developery;
  - Financování příjmů: jízdenky, parkovací poplatky, ceny v centru města, zpoplatnění dopravních zácp, reklamy;



**Dotování a finanční krytí implementace SUMP - jaký je rozdíl?**

**Dotování** se obvykle týká peněz, které jsou potřebné z externích zdrojů na počáteční investici na začátku projektu, které musí být nakonec vráceny. Finanční nástroje se obecně týkají dluhu nebo vlastního kapitálu nebo kombinace těchto produktů. Daňoví poplatníci mohou také nepřímo přispívat na počáteční náklady prostřednictvím investičních grantů a dotací.

**Financování** projektu se obecně týká toho, kdo platí za aktivum dlouhodobě. Mohou to být přímí uživatelé služeb (jízdenky, parkovací poplatky, ceny v centru města), zákazníci služeb souvisejících s mobilitou (reklama) nebo daňoví poplatníci prostřednictvím obecných státních rozpočtů nebo zvláštních daní souvisejících s dopravou.

Je dobré si uvědomit, že implementace finančně udržitelného SUMP vyžaduje jak dotování, tak financování. Například využití půjček k dotování infrastruktury veřejné dopravy může být omezeno schopností zdrojů financování tyto půjčky splácet.

<sup>50</sup> Další informace viz například Transport for London, 2017. Zachycení hodnoty půdy, závěrečná zpráva. [www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](http://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

- Zapojení soukromého sektoru, např. prostřednictvím ujednání o partnerství veřejného a soukromého sektoru;
- Činnosti na získávání finančních prostředků zapojující vhodné sponzory (zvažte však jejich kompatibilitu s marketingovou strategií);
- Místní rozpočty: z různých obcí a různých oblastí politiky;
- Národní/regionální dotace a financování EU;
- Externí půjčky, komunální a zelené dluhopisy.
- U opatření, která vyžadují externí financování, určete právně vhodný výpůjční subjekt a posuďte jeho bonitu.
- Identifikujte zdroje financování z hlediska proveditelnosti a proveďte studie trhu pro větší investice.

#### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Posuďte finanční proveditelnost a příjmy u klíčových akcí za různých kontextových podmínek (vývoj počtu obyvatel, objem dopravy a rozložení dopravy), jak je definováno v Aktivitě 4.1.

#### Načasování a koordinace

- Staví se na aktivitách všech balíčků opatření, jak je definováno v Aktivitě 8.1.
- Výsledky budou předmětem závěrečné diskuse o aktivitách v rámci Aktivity 8.3 a přispějí k vypracování finančních plánů v rámci Aktivity 9.1.

#### Kontrolní seznam

- ✓ Byly připraveny předpovědi na výdaje, výnosy, peněžní toky a další finanční položky.
- ✓ Byla provedena finanční analýza a posouzení možných zdrojů financování.
- ✓ K dispozici je předběžné posouzení, které organizace potřebují k získání externího financování.
- ✓ Výsledky byly shrnuty pro diskusi o konečném výběru akcí.



#### Cenová opatření

Cenová opatření, jako jsou jízdné, parkovací poplatky a silniční poplatky, jsou součástí mnoha balíčků opatření. Změna struktury nákladů na možnosti mobility může být měřítkem řízení poptávky a může generovat místní příjem. Některé režimy zpoplatnění, jako je správa parkovacích míst, lze implementovat relativně snadno, jiné vyžadují sofistikovanější technologii a investice a mohou zvýšit obavy o přijatelnost nebo soukromí (např. systém zpoplatnění vjezdu dopravy založený na registraci vozidel).

Před zavedením opatření pro řízení poptávky by mělo být pečlivě zváženo, zda by vytvořený příjem měl zmizet v obecném rozpočtu nebo lépe vyčleněn za posílení možností udržitelné městské mobility. Aby bylo možné posoudit možnost, je třeba podrobně analyzovat konkrétní místní a vnitrostátní předpisy.

Vysvětlení, že příjmy budou použity ke zvýšení úrovně služeb veřejné dopravy a na podporu alternativ k používání osobních automobilů, obecně zvyšuje přijatelnost cenových opatření. Díky dodatečnému příjmu je financování veřejné dopravy odolnější vůči konkurenčním rozpočtovým požadavkům z jiných oblastí veřejné politiky.



obrázek © TKurikawa na istock.com



Evropská komise nabízí velké množství iniciativ a programů, které lze použít pro (spolu) financování opatření udržitelné mobility. Evropské programy financování většinou přispívají na investice, ale jen zřídka na provozní náklady na infrastrukturu a služby. Mezi ně patří:

- Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF), včetně evropských regionálních Rozvojový fond (ERFR) s programem „Interreg“
- Evropský fond pro strategické investice (EFSI)
- Nástroj pro propojení Evropy (CEF)
- Program LIFE
- Horizont 2020 / Horizon Europe
- ELENA (součást Horizontu 2020)
- Městské inovativní akce
- URBACT
- Znalostní a inovační komunity v oblasti klimatu a městské mobility

Přehled současných evropských zdrojů financování měst je k dispozici na adrese [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en)

Další rady ohledně evropských možností financování jsou k dispozici na:

- Portálu evropských investičních projektů
- Evropském investičním poradenském centru
- JASPERS
- fi-compass

Výběr evropských i jiných zdrojů financování a nástrojů financování je popsán v průvodci tématem **Financování a financování opatření udržitelné městské mobility**.

#### Významné infrastrukturní projekty v rámci plánování udržitelné městské mobility

V ideálním případě by každá investice na zlepšení městské mobility měla být založena na preferencích stanovených v SUMP nebo v předchozí (robustní) strategii/plánu městské mobility. Je nezbytné, aby projekt nebyl definován jako výsledek strategií jednotlivých druhů dopravy (např. silniční nebo veřejná doprava izolovaná) a aby byl hodnocen v kontextu širšího souboru zásahů (jak do systému mobility / dopravy, tak do referenčního využití území). V mnoha případech mají velké infrastrukturní projekty velmi dlouhou přípravnou fázi, a proto již existují v době zahájení nového komplexního plánu městské dopravy – včetně již vyčleněného rozpočtu na jejich výstavbu. Toto je častá situace, se kterou se setkává řada dopravních plánovačů. V závislosti na stavu realizace těchto předdefinovaných projektů pak může SUMP buď vzít v úvahu novou realitu, ověřit předchozí analýzu možností – na strategické i technologické úrovni – a vyvodit závěr ze souvisejícího rizika, nebo projekt prošetřit jako jedno z opatření hodnocených v procesu SUMP. Předdefinované projekty již možná prošly důkladnou analýzou možností a/nebo nepředstavují „žádné riziko“ z jiných důvodů (např. jejich rozvoj byl předvídan v souvislosti s dobře koncipovaným územním plánem). SUMP pak může být vyvíjen paralelně a může přispět k doladění rozsahu a návrhu projektu (viz příklad dobré praxe níže v Bratislavě). Identifikace doplňujících opatření, včetně „měkkých“ opatření k omezení používání osobních automobilů, jako je politika parkování jízdného atd., může dále zvýšit jeho proveditelnost. Když je riziko považováno za vysoké – např. pokud se zdá, že první analýzy provedené v rámci SUMP ukazují na neproveditelnost projektu – a pokud ještě projekt nebyl fyzicky zahájen, je nutné zastavit jeho přípravu do doby, než SUMP nestvrdí proveditelnost projektu nebo ne-navrhne jeho úpravy. Proces SUMP zaujatý ve prospěch předem vybraného rizikového projektu by byl v zásadě závadný. Bylo by to v rozporu s hlavními cíli SUMP a v rozporu s ustanoveními těchto pokynů.

Zdroj: EIB/JASPERS



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Bratislava, Slovensko:** Paralelní tvorba velkého tramvajového projektu a SUMP

Bratislavský SUMP byl připraven a schválen v letech 2014 až 2016. Zakládá se na jasném propojení mezi analýzou, cíli a opatřeními. Zahrnoval přípravu ověřeného čtyřfázového provozního modelu. Kromě otázek v oblasti infrastruktury byl kladen velký důraz na udržitelné druhy dopravy, organizační a provozní oblasti. Souběžně se zpracováním SUMP byl také realizován hlavní nový dopravní projekt pro město – nová tramvajová trasa do Petržalky, což podpořily předchozí strategické dokumenty a studie. Projekt je realizován v několika fázích a čerpá zejména z ESIF (evropských strukturálních a investičních fondů). Nový SUMP potvrdil strategický význam nové tramvajové trasy a potvrdil, že modernizace tramvajového systému – včetně vozového parku – je jedním z hlavních opatření pro budoucnost města.

**Autor:** Neri di Volo, EIB / JASPERS, shromážděno společností Rupprecht Consult  
**Obrázek:** Dopravní podnik Bratislava



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Birmingham, UK:** Zachycení přidané hodnoty rozvoje půdy prostřednictvím vyjednávání nebo odvodů

Udělení plánovacích povolení obvykle zvyšuje hodnotu dotčené půdy a zvyšuje tlak na dopravní infrastrukturu. Města mohou za předpokladu, že k tomu mají zákonnou pravomoc, zavést nástroje pro sběr hodnot, jejichž příjmy jsou účelově vázány na zlepšení dopravní sítě a systému městské mobility. Birmingham zavedl kombinaci plánovacích povinností, jejichž cílem je zmírnit nebo kompenzovat místní dopady v blízkosti nového rozvoje, a poplatek za komunitní infrastrukturu, který se většinou používá k financování projektů strategické infrastruktury uvedených v plánu rozvoje města.

**Autor:** Helen Jenkins, město Birmingham, shromáždila společnost Wuppertal Institute  
**Obrázek:** Rada města Birmingham



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Vídeň, Rakousko:** Zaměstnavatelská daň na financování metra

Každý podnik s alespoň jedním zaměstnancem ve Vídni je povinen zaplatit „daň z metra“ (Dienstgeberabgabe). Daň slouží jako finanční podpůrná akce na provoz a rozšíření městské sítě metra. Činí 2 eura na zaměstnance za týden, s výjimkami udělovanými určitým skupinám, jako jsou senioři, zdravotně postižení nebo zaměstnanci na částečný úvazek. V roce 2016 takto Vídeň vybrala téměř 67 milionů eur. Daň byla zavedena v roce 1970 při přípravě plánování, výstavby a realizace sítě metra. V současné době příjmy plynou také z ročních jízdenek do veřejné dopravy spolufinancovaných fondem (= 1 euro za den).

**Autor:** Wuppertal Institute



**Obrázek:** Wiener Linien

**AKTIVITA 8.3:** Dohoda o prioritách, odpovědnostech a časové ose**Odůvodnění**

Po výběru a popisu konečného souboru aktivit je čas určit odpovědnosti, priority a harmonogram implementace. Jasný obrázek prioritních aktivit a harmonogramů a kdo je za ně odpovídá, je základním kamenem každého plánu udržitelné městské mobility. To vyžaduje úzkou koordinaci a diskusi mezi všemi aktéry, kteří budou hrát roli při zpracování a implementaci akcí.

**Cíle**

- Určit vhodné priority a odpovědnosti za implementaci vybraných aktivit.
- Zajistit, aby všechny aktivity měly jasně stanovenou prioritu a byly realizovatelné.
- Zajistit efektivitu a efektivní alokaci zdrojů (lidé, znalosti, čas).
- Formalizovat odpovědnost všech aktérů a příspěvky za zdroje s příslušnými partnery.

- Určit jasný časový horizont pro aktivity.
- Dosáhnout formální dohody o odpovědnostech a harmonogramu mezi osobami s rozhodovací pravomocí a klíčovými zúčastněnými stranami.

**Úlohy**

- Diskutujte o navrhovaných aktivitách a jejich prioritách se zúčastněnými stranami, které by mohly hrát roli při jejich financování, navrhování a implementaci. Nezapomeňte do diskuzí zapojit i další městské úřady.
- Identifikujte možnosti, kdo se může ujmout vedení při implementaci dané aktivity. Zvažte schopnosti, sílu a kompetence zúčastněných stran. Někdy může být jasným krokem vpřed to, že za jednu aktivitu převzme odpovědnost jedna strana. V jiných případech může být chytřejším řešením spolupráce s různými zúčastněnými stranami.

- Dohodněte se na jasné odpovědnosti za každou aktivitu v balíčku opatření. Aktivita bez odpovědné strany není s velkou pravděpodobností možné provést.
- Dohodněte se na obecném časovém plánu aktivit, ve kterém bude stanoven přibližný začátek a konec implementace aktivity. Zaměřte se na další 2-3 roky v podrobném plánování, ale také nastiňte plánování na příštích 10 let a uvědomte si aktivity, které vyžadují ještě dlouhodobější implementaci. (Podrobné plánování aktivit na příští roky by mělo být pravidelně revidováno a aktualizováno, nejméně každých 5 let.)
- Zvažte aktivity, které by se mohly navzájem ovlivnit (viz Aktivitu 8.1). Například nová linka rychlé autobusové dopravy by měla být zavedena po dokončení nezbytné infrastruktury (např. autobusové zastávky, jízdní pruhy); a kontroverzní kroky (např. zpoplatnění dopravních zácp) by měly být implementovány v balíčku s populárními opatřeními (například levnějšími lístky na veřejnou dopravu) nebo jim musí předcházet, aby se zvýšila jejich přijatelnost.
- Zvažte velké projekty, které pravděpodobně ovlivní systém mobility ve městě, např. stavební práce jako otevření nové tramvajové linky nebo zavedení zpoplatnění za vjezd do města. Tyto projekty mají často implementační čas delší než SUMP, spojují plánovací kapacity tím, že vyžadují složitý proces implementace včetně strategického posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), a proto silně ovlivňují všechny ostatní aktivity. Do-konce i „jednoduché“ cyklistické projekty mohou zahrnovat mnoho let právních problémů a procesů.
- Aktualizujte akční tabulku a informační přehledy (připravené v Aktivitě 8.1) o nově dohodnuté informacemi.
- Zveřejněte časový harmonogram, odpovědnosti a přidělování zdrojů, aby byla zajištěna transparentnost a informovanost občanů.

**Aktivity nad rámec základních požadavků**

- Určete programového manažera odpovědného za koordinaci implementace aktivity, následná opatření a vyhodnocení opatření a celkového balíčku (což by mohla být stejná osoba jako koordinátor SUMP nebo další osoba zvyšující kapacity). Určení koordinátora pro aktivity pomáhá přizpůsobit nebo revidovat akce a vyvinout nové během implementační fáze.

Koordinátor má komplexní přístup k realizovaným akcím a jejich nákladové efektivnosti a výsledkům, což poskytuje cenné informace pro další rozvoj systému mobility ve vašem městě.

**Načasování a koordinace**

- Staví na aktivitách definovaných v Aktivitě 8.1 a 8.2. Poskytuje základ pro všechny následující aktivity a je klíčovou součástí finálního SUMP.

**Kontrolní seznam**

- ✓ Byli určeni odpovědní vedoucí implementátoři všech aktivit.
- ✓ Se zúčastněnými stranami byl dohodnut časový harmonogram a priority.
- ✓ Dohodnuté aktivity byly zveřejněny za účelem informování široké veřejnosti.



obrázek © Susanne Böhrer



**Obrázek 35:** Příklad, jak popsat opatření a balíčky opatření v tabulce aktivit (dle Mattson, C., 2018. SUMP-UP standardy pro tvorbu akčního plánu SUMP, str. 23.)

Opatření	Popis opatření	Připojení k cílům SUMP	Odpovědnost	Aktivity v rámci opatření	Implementační období	Potřebné zdroje	Náklady	Zdroj financování	Zúčastněné strany
Segregovaná cyklistická infrastruktura	Značené pruhy podél hlavních městských ulic	Velmi vysoká (zlepšení dostupnosti, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, podpora aktivního cestování, snížení znečištění vzduchu a hluku)	Majitel silnice	Potřebná analýza cyklistických pruhů	Rok 1: led-kvě	Dva dopravní a městští plánovači	30 000 eur + 20% plný úvazek dopravního plánovače	Rozpočet města	Cyklistická sdružení
				Vytvoření plánu cyklistické sítě	Rok 1: kvě-pro	Čtyři dopravní a městští plánovači	40.000 eur	Rozpočet města	Cyklistická sdružení, sousední obce
				Plánování a realizace jízdních pruhů pro cyklisty	Rok 2-5	Dopravní plánovači, developeři	500 eur/m	Rozpočet města + státní financování	Stavební firmy
Vypracovat plán managementu mobility	Naplánujte si, co, kdy a jak pracovat s managementem mobility	Vysoká (zlepšení dostupnosti, podpora aktivního cestování, podpora veřejné dopravy)	Správa města	Vypracovat plán managementu mobility	Rok 1: dub-zář	Expert na změnu chování, dopravní projektant	30.000 eur	Rozpočet města + výzkumný projekt	Školy, univerzity, velcí zaměstnavatelé, provozovatel veřejné dopravy
Zlepšit přechody pro chodce na prioritních trasách	...								

**PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE**

**Soluň, Řecko: Fórum mobility pro dohodu o odpovědnostech za aktivity**

Po přijetí SUMP v roce 2014 se zúčastněné strany zapojené do implementace setkaly na fóru mobility, které fungovalo jako shromáždění SUMP. Fórum mobility se sešlo poprvé v roce 2016 s cílem představit pokrok v jednotlivých opatřeních a diskutovat a identifikovat další cestu se všemi účastníky. Odpovědnosti byly přidělovány jednak podle jurisdikce a zákonů a jednak podle schopností a kapacity organizací. Úspěch tohoto neformálního fóra mobility se opíral o dobrou vůli účastníků. Soluňské úřady proto doporučují použít závaznější rámec pro zachování rozhodnutí pro plánování akcí.

**Autor:** Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, shromáždila agentura Polis  
**Obrázek:** Costas Vetsikas [JIC], pixabay.com





## AKTIVITA 8 4: Zajištění široké politické a veřejné podpory

### Odůvodnění

Aktivity jsou nejkonkrétnější součástí plánu udržitelné městské mobility. Přímo ovlivňují místní obyvatele, a proto jsou obvykle nejkontroverznějšími aspekty procesu. Například když lze snadno dohodnout, že aktivní cyklistická politika je pro město dobrá (tj. na strategické úrovni) a cyklistická infrastruktura v určitém koridoru je podporována většinou (tj. na úrovni opatření), konkrétní akce plánované odborem odpovědným za výstavbu (např. přeměna parkování na silnici v určité ulici za účelem vytvoření cyklistického pruhu) mohou vést ke sporům. Pro usnadnění účinné implementace aktivit později je proto důležité zajistit širokou politickou a veřejnou podporu v rámci plánování opatření a akcí - a ještě před přijetím SUMP. Po zapojení občanů do tvorby opatření a balíčků opatření (viz Aktivitu 7.1 a 7.2) by měla být plánovaná opatření veřejně sdělována na minimum a měla by být občanům a zúčastněným stranám poskytnuta možnost poskytnout zpětnou vazbu před přijetím konečných rozhodnutí. V ideálním případě se aktivně zapojují do dohody o aktivitách a cítí, že je to „jejich“ SUMP s „jejich“ opatřeními a činy, a že rozumí jeho úloze při zlepšování mobility a kvality života pro všechny.

### Cíle

- Zajistit odpovědnost a vysoké míry přijetí vašich plánovaných aktivit u osob s rozhodovací pravomocí, občanů a dalších zúčastněných stran.
- Zajistit transparentnost plánovaných aktivit
- Zajistit přijetí SUMP a účinné implementace aktivit později.

### Úlohy

- Transparentním a profesionálním způsobem komunikujte hlavní prvky SUMP, zejména plánované aktivity.
- Aktivně informujte a získejte zpětnou vazbu od osob s rozhodovací pravomocí. Zvažte uspořádání vyhrazené informační relace v radě města v dostatečném předstihu před oficiálním procesem přijetí SUMP. Přímé rozhovory s klíčovými činiteli s rozhodovacími

pravomocemi, jako jsou starostové a vedoucí větších politických stran, vám také mohou poskytnout důležité informace o tom, jak rozšířit politickou podporu a usnadnit přijetí.

- Aktivně zapojte a získejte zpětnou vazbu od důležitých zúčastněných stran, například na setkání „řídící skupiny“ SUMP.
- Aktivně zapojte a získejte zpětnou vazbu od občanů o aktivitách, například ve formě veřejné debaty (viz obrázek 14 o nástrojích a metodách zapojení občanů).
- Udělejte z hlavních prvků SUMP a nejdůležitějších aktivit téma v místních médiích. Při zveřejňování aktivit zdůrazněte pozitivní změnu, ke které přispívají, a jejich roli v SUMP. Pokud je to možné, použijte kvantifikovatelné důkazy o očekávaných přínosech a atraktivních vizuálních prvcích, jako jsou předběžné obrázky z jiných měst. Společným rizikem je, že aktivní budou pouze negativně ovlivněni občané. Doporučuje se proto vynaložit zvláštní úsilí v oblasti komunikace, aby se také hovořilo o opatřeních, která jsou pro širokou veřejnost přínosem.
- Vždy musí být jasné, co může městský úřad realisticky udělat a co nemůže (management očekávání).

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Když čelíte silným politickým námitkám, například v případě změny zastupitelstva během zpracování SUMP, zdůrazněte výhody a čas i zdroje, které již byly do SUMP investovány. Lze použít přirovnání k mostu: Stejně jako most, jehož stavbu zahájila jedna vláda a na jehož do-končení obvykle pokračuje vláda následující, mělo by tak být zacházeno se SUMP, neboť se jedná o dlouhodobý nákladný projekt, který bude sloužit celému městu.



obrázek © Susanne Böhtler

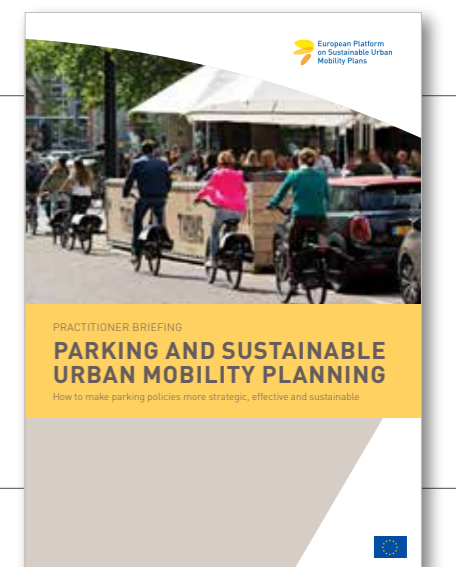
### Načasování a koordinace

- Nejpozději před dokončením a přijetím SUMP, ale ideálně paralelně ke všem aktivitám v kroku 8.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byly naplánovány a provedeny všechny činnosti v oblasti komunikace s veřejností a jejího zapojení.
- ✓ Osobám s rozhodovací pravomocí, občanům a dalším zúčastněným stranám byly poskytnuty informace a příležitost podat zpětnou vazbu.

Pro některé typy aktivit může být získání široké veřejné přijatelnosti obzvláště náročné. Například parkování je téma, na které mají různí účastníci silničního provozu obvykle vyhraněné názory (např. obyvatelé, návštěvníci, logistické společnosti). Výzva pro městské úřady se zvyšuje, protože tyto skupiny uživatelů nesdílejí stejná očekávání a potřeby ohledně parkovacího systému, pokud jde o náklady, dostupnost a kapacitu. Veřejné přijetí je proto hlavní výzvou a jediným proveditelným způsobem, jak přimět lidi, aby přijali nová opatření pro řízení parkování, je ukázat jim, že „to se zlepšilo“. Mějte jasno v tom, jak opatření fungují a kolik - pokud vůbec - budou muset lidé platit a vysvětlíte, k čemu budou nové příjmy z parkování použity. Užitečné nástroje a další pokyny lze nalézt v brífingu **Parkování a plánování udržitelného rozvoje městské mobility**.



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Gent, Belgie:** Večerní veřejné debaty, setkání zúčastněných stran a veřejné konzultace

Město Gent využilo v rámci svého SUMP tři různé formáty zapojení občanů: (1) večery veřejných debat, kde občané diskutovali o návrhu SUMP; (2) rozsáhlé konzultační kolo se zúčastněnými stranami; (3) jednodenní proces veřejného dotazování umožňující každému občanovi a organizaci předkládat připomínky k SUMP. Jednalo se o nejrozsáhlejší participační proces, který město Gent provedlo při plánování mobility. Použití více formátů zapojení umožnilo týmu SUMP oslovit lidi z různého prostředí a věkových skupin a posílit veřejnou podporu plánu a jeho opatření. Pro informování občanů a jejich spojení vytvořilo město také speciální noviny „de wijze gazet“.

Autor: Merijn Gouweloose, město Gent, shromáždila agentura EUROCIITIES  
Obrázek: Město Gent



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Lille, Francie:** Dvouletý politický výbor pro management parkovací politiky na metropolitní úrovni

Métropole Européenne de Lille zřídila výbor pro parkování, aby političtí a techničtí zástupci metropolitní úrovně (MEL) a městské úrovně (tj. 95 obcí) mohli dosáhnout dohody o parkovacích politikách. Hlavním cílem tohoto výboru je „přijmout společnou vizi o parkovací politice v metropolitním měřítku [...], aby bylo možné regulovat používání automobilů a vrátit veřejný prostor lidem.“ Účast všech veřejných orgánů v institucionálním rámci umožňuje dosažení politického konsenzu. Transparentnost a neutralita rámce je hlavním faktorem úspěchu. Výbor plánuje vytvořit bílou knihu o parkování, která bude definovat zásady politiky parkování, které mají být začleněny do SUMP.

Autor: Ellie Deloffre and Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, shromáždila agentura Polis | Obrázek: Alexandre Traisnel, MEL

**KROK 9:**  
Příprava na přijetí  
a financování

- 9.1 Tvorba finančních plánů a dohoda na rozdělení nákladů
- 9.2 Finalizace a zajištění kvality dokumentu „Plán udržitelné městské mobility“

Příprava na přijetí  
a financování

09

Plánování opatření

© Rupprecht Consult 2019

Po prvním odhadu nákladů, je nyní také čas na vytvoření konkrétních finančních plánů pro všechny akce. Na základě konvencí vaší organizace může být podrobný finanční plán zahrnut do samotného SUMP nebo být součástí samostatného procesu. Plán udržitelné městské mobility shrnuje výsledky všech předchozích činností. Po zahrnutí úprav na základě zpětné vazby zúčastněných stran a občanů a po závěrečné kontrole kvality musí dokument formálně přijmout političtí zástupci.

**AKTIVITA 9.1:** Tvorba finančních plánů a dohoda o sdílení nákladů**Odůvodnění**

Realizace aktivit udržitelné městské mobility vyžaduje spolehlivý finanční plán, který definuje, jak financovat aktivity SUMP, včetně podrobných odhadů nákladů, které byly připraveny v rámci Aktivit 7.2, a zdrojů financování, které byly identifikovány v Aktivitě 8.2. S ohledem na funkční městskou oblast musí dotování a financování pocházet z různých obecních, regionálních, národních, soukromých a mnohostranných zdrojů. Zajištění dlouhodobé udržitelnosti opatření SUMP vyžaduje strategické sladění potřeb financování s veřejnými rozpočty a rozmanitostí finančních nástrojů, obecních půjček, půjček na veřejné služby a někdy i kapitálu soukromého sektoru. Vzhledem k dlouhodobému horizontu SUMP je často užitečné plánovat financování ve fázích, s dostatečnými podrobnostmi pro opatření první fáze, aby bylo možné přilákat financování z veřejných a soukromých zdrojů.

Řádné fázování projektů je nezbytné pro efektivní přechod k realizaci a zajištění dlouhodobé udržitelnosti financování. Při uvažování o možnosti získávání soukromého kapitálu pro počáteční investice je důležité mít na paměti, že náklady na peníze nebo úroková sazba, kterou obvykle platí soukromý sektor, jsou vyšší než náklady placené veřejným sektorem. To znamená, že soukromý sektor bude vyžadovat vyšší kontrolní toky (např. z dražších cen jízdenek), aby tyto náklady kompenzoval. Úspěšné zapojení soukromého sektoru také vyžaduje, aby veřejný sektor přesvědčivě a smluvně převzal vhodná rizika, zejména rizika spojená s politikou. Soukromý sektor má obecně také kratší časový horizont investic než veřejný sektor a obecně vyžaduje rychlejší návratnost investic.



## Cíle

- Tvorbou finančního plánu pro všechna opatření SUMP s orientačními zdroji financování.
- Tvorbou podrobného finančního plánu pro prioritní aktivity, který zahrnuje všechny plánované výdaje, včetně daní a nepředvídaných událostí, jakož i příjmy na roční bázi po dobu trvání finančního plánu.
- Zajištění finanční proveditelnosti aktivit i po počátečním období dotování.
- Vytvoření plánu pro nepředvídané události pro zajištění odolnosti vůči možným změnám v příjmových tocích.
- Identifikace příležitostí pro zapojení soukromého sektoru.
- Dohoda o rozdělení nákladů a výnosů mezi všechny zúčastněné organizace.
- Dohodněte se na způsobech úhrady nákladů (poměry, způsoby) pro sdílené systémy a služby, jako je příspěvek na provozní náklady služeb veřejné dopravy.
- Dohodněte se na rozdělení nákladů a výnosů mezi obce, regionální úřady, vnitrostátní úroveň a veřejné a soukromé subjekty.
- Připravte podrobný finanční plán od finančníka pro první fázi investice.
- Zahajte přístup k zařízením technické pomoci, jako je JASPERS/ELENA, pro komplexní opatření, která vyžadují následné studie k zajištění životaschopnosti a přístupu k finančním prostředkům.

## Načasování a koordinace

- Po Aktivitě 8.3, stavte na dohodnutých aktivitách s jejich odpovědnostmi a časovým plánem.

- Stavte na a prohlubujte odhadované přímé finanční náklady na akce a identifikované zdroje financování (Aktivita 8.2).

## Kontrolní seznam

- ✓ V první fázi implementace SUMP byly připraveny a odsouhlaseny podrobné finanční plány pro aktivity vyžadující financování.
- ✓ Byl obdržen závazek od příslušných veřejných subjektů přidělit dostatečný veřejný rozpočet na zaplnění získaných mezer ve financování.
- ✓ V případě potřeby byla dokončena prvotní studie pro žádost o financování zdrojů na proveditelnost, tržní nebo jiné studie k přípravě projektu.
- ✓ Byla zajištěna finanční udržitelnost projektů.
- ✓ Bylo dohodnuto rozdělení nákladů a přínosů mezi příslušné subjekty.

## Úlohy

- Koordinujte s ostatními obcemi, regionálními institucemi (opatření pro sdílení nákladů na přeshraniční služby veřejné dopravy) na vnitrostátní úrovni. Prozkoumejte možnosti společného financování opatření.
- Posuďte potenciál zapojení investorů ze soukromého sektoru do kapitálu, investic, operací nebo jejich kombinace.
- Připravte finanční projekce pro aktivity první fáze, které zahrnují kapitálové výdaje (počáteční investice), jakož i náklady na provoz a údržbu a související toky příjmů za rok.
- Diskutujte o opatřeních s potenciálními finančními partnery a zdroji financování, abyste zajistili, že vybraná opatření jsou dobře připravena.
- Alokujte zdroje dotování a financování pro všechny aktivity, včetně potenciálních změn v příjmových tocích každoročně; Zvažte politický závazek k vyřešení vznikajících mezer ve financování.

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Barcelona, Španělsko: Evropské dotování a financování obnovy veřejné dopravy v Barceloně

Městský úřad a provozovatel veřejné dopravy (TMB) v Barceloně se může spolehnout na řádný plán financování a financování obnovy své autobusové flotily. Provozovatel místní dopravy obdržel finanční podporu od ELENA (European Local Energy Assistance), která poskytla grant ve výši téměř 1,5 milionu eur na pokrytí přípravných studií (2011 – 2015) na rozsáhlou modernizaci dieselových a CNG autobusů na hybridy. V roce 2019 poskytla Evropská investiční banka (EIB) společnosti TMB půjčku ve výši 73,5 milionu eur na nákup 254 čistých autobusů (plně elektrických, hybridních a CNG). Obnova vozového parku veřejné dopravy přispívá ke zlepšení kvality ovzduší v Barceloně.

Autor: Vila Josep Maria Armengol, TMB, shromážděno společností POLIS  
Obrázek: TMB



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Bukurešť / Ilfov, Rumunsko: Implementace SUMP na základě komplexního ročního rozpočtového plánování

Na základě důkladné analýzy dat a problémů byl definován seznam prioritních oblastí pro SUMP. To vedlo k řadě organizačních, provozních a infrastrukturních opatření zahrnutých v konečném SUMP. Pro každé opatření byl proveden odhad nákladů, čímž bylo určeno měřítko celkových investic potřebných k provedení plánu, které mají být uvedeny ve vztahu k dostupným zdrojům financování. SUMP sloužil jako hlavní nástroj k určení priorit programování fondů EU do roku 2030. Je třeba je zvážit souběžně se státním financováním, kapitálovými výdaji správy Bukurešti a Ilfova, půjčováním od mezinárodních finančních institucí (EIB / EBRD) a dodatečných příjmů z navrhované strategie parkování. Mezitím bylo možné definovat požadovaný rozpočet na dotace na provoz veřejné dopravy a také na údržbu sítě ve stejném období.

Autor: Alan O'Brien, EIB / JASPERS, shromážděno společností Rupprecht Consult  
Obrázek: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



## AKTIVITA 9.2: Dokončení a zajištění kvality dokumentu „Plán udržitelné městské mobility“

### Odůvodnění

Projektový tým bude mít za úkol sestavit konečnou verzi dokumentu Plán udržitelné městské mobility. Aby bylo zajištěno, že předchozí dohody budou dobře zohledněny, musí být návrhy dokumentu přezkoumány interně i ze strany důležitých zúčastněných stran. Před přijetím a zveřejněním plánu udržitelné městské mobility je kladen důraz na zajištění vysoké kvality a dokončení dokumentu pro jeho další implementaci a šíření. V tomto kroku by poslední zdokonalení a vylepšení mělo předcházet finálnímu publikovatelnému dokumentu.

### Cíle

- Zajistit vysokou kvalitu dokumentu SUMP.
- Zajistit, aby v dokumentu byly dostatečně zohledněny názory klíčových zúčastněných stran a širší veřejnosti.
- Dokončit dokument SUMP tak, aby byl připraven k přijetí politickými orgány a zveřejněn.

### Úlohy

- Sestavte úplný koncept SUMP. Navrhované aspekty k zahrnutí do dokumentu jsou následující:
  - Souvislosti, místní kontext a krátký přehled o procesu tvorby (včetně zapojení zúčastněných stran a občanů)
  - Výsledky z analýzy mobility a tvorby scénářů
  - Vize, strategické a specifické cíle
- Balíčky opatření s jednotlivými aktivitami (včetně časové osy, odpovědností a případně financování)
- Systém monitoringu a vyhodnocení
- Podívejte se na celý dokument a zkontrolujte jeho kvalitu a potenciál pro užitečné výstupy. Pro zajištění dobré kvality zvažte využití online SUMP nástroje pro

sebehodnocení (viz Nástroje níže) nebo recenzí od kolegů.

- Zkontrolujte, zda jsou do dokumentu zapracovány podněty a výsledky ze zapojení zúčastněných stran a občanů.
- SUMP musí být také zhodnocen z hlediska procedurálních požadavků (např. pokud existují na státní úrovni) a dosažení souladu se směrnicí ES o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí (SEA). V některých zemích je v této fázi vyžadována veřejná konzultace.
- Proveďte závěrečné úpravy ve spolupráci s klíčovými zúčastněnými stranami. Snažte se dosáhnout vytvoření dokumentu, který si získá širokou politickou a veřejnou podporu, například úpravou citlivých aspektů, které by jinak znamenaly nepodpoření plánu ze strany klíčových osob s rozhodovací pravomocí. Dbejte však, abyste plán nezměnili příliš a aby zůstal dostatečně ambiciózní na to, aby dosáhl svých cílů v oblasti udržitelnosti.

- Finalizujte dokument SUMP.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Zajistěte recenzi a kontrolu dokumentu od odborníků se zkušenostmi v oblasti plánování udržitelné městské mobility.
- Vytvořte pro svůj SUMP značku, která bude představovat jeho základní myšlenku, zviditelní jej a pomůže občanům a zúčastněným stranám si jej zapamatovat. Vytvoření značky může znamenat vymyšlení chytlavého názvu, tvorba vizuální identity, tematického a barevného schématu a návrh loga (viz příklady níže).
- Vypracujte zkrácenou verzi dokumentu.
- Přidejte své město do databáze Eltis s městy s plány udržitelné městské mobility: [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

### Načasování a koordinace

- Kontrola kvality se provádí, když je k dispozici pokročilý návrh dokumentu SUMP.

### Kontrolní seznam

- ✓ Byl zpracován konečný návrh plánu udržitelné městské mobility.
- ✓ Byla dokončena interní recenze a recenze od zúčastněných stran.
- ✓ Bylo dokončeno posouzení kvality.
- ✓ Byly dokončeny poslední úpravy.



### SUMP nástroj pro sebehodnocení.

Pro kontrolu kvality procesu plánování na vývoj finálního plánu udržitelné městské mobility se doporučuje použít online SUMP nástroj pro sebehodnocení. Nástroj lze použít ve všech fázích plánovacího cyklu - jak pro zhodnocení a zdokonalení procesu plánování mobility na začátku a během procesu, ale také pro zhodnocení kvality plánu SUMP před jeho finalizací. Sebehodnocení sestává z přizpůsobených sad otázek v závislosti na vašem plánovacím kontextu a zájmech. Po vyplnění dotazníku se na stránce s výsledky zobrazí, jak dobře váš dokument splňuje zásady SUMP, což vám umožní identifikovat silné a slabé stránky vašeho přístupu. Nástroj vám poskytne na míru šité rady pro další zlepšení, příklady dobré praxe a odkazy na pokyny pro vaši konkrétní situaci. Aby byla zajištěna různorodá zpětná vazba k vašemu závěrečnému dokumentu, mělo by sebehodnocení SUMP provést více lidí ze základního týmu pro SUMP.

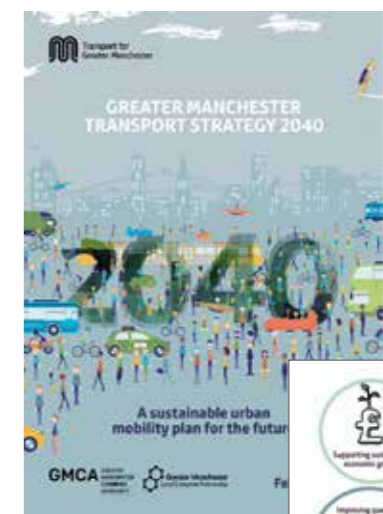
Odkaz na sebehodnocení SUMP:  
[www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Velký Manchester, Malmö, Budapešť, Vídeň: Oceňované SUMPy s vynikajícím designem

Jedním z oceněných SUMP s vynikajícím designem je plán z Velkého Manchesteru. Plán Transport for Greater Manchester (TfGM) využil kombinaci interních odborných znalostí a externí podpory pro vytvoření poutavých snímků, přičemž si zachoval flexibilitu pro rychlé provádění nezbytných aktualizací. Samostatný materiál, včetně titulní stránky SUMP, byl vypracován konzultantem v oblasti designu. Autorem grafiky pro vyvíjející se obsah SUMP, včetně map, infografik a obrázků byl vlastní tým pro projekt TfGM. To projektu TfGM umožnilo rychle vyladit obsah dokumentu a pokračovat ve stejném formátování ve všech aktualizacích a při odkazování na SUMP udržovat stálý styl v dokumentech TfGM. Informace o koncepčních přístupech měst Malmö, Budapešti a Vídně lze nalézt v příloze.

Autor: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, shromáždila agentura Polis





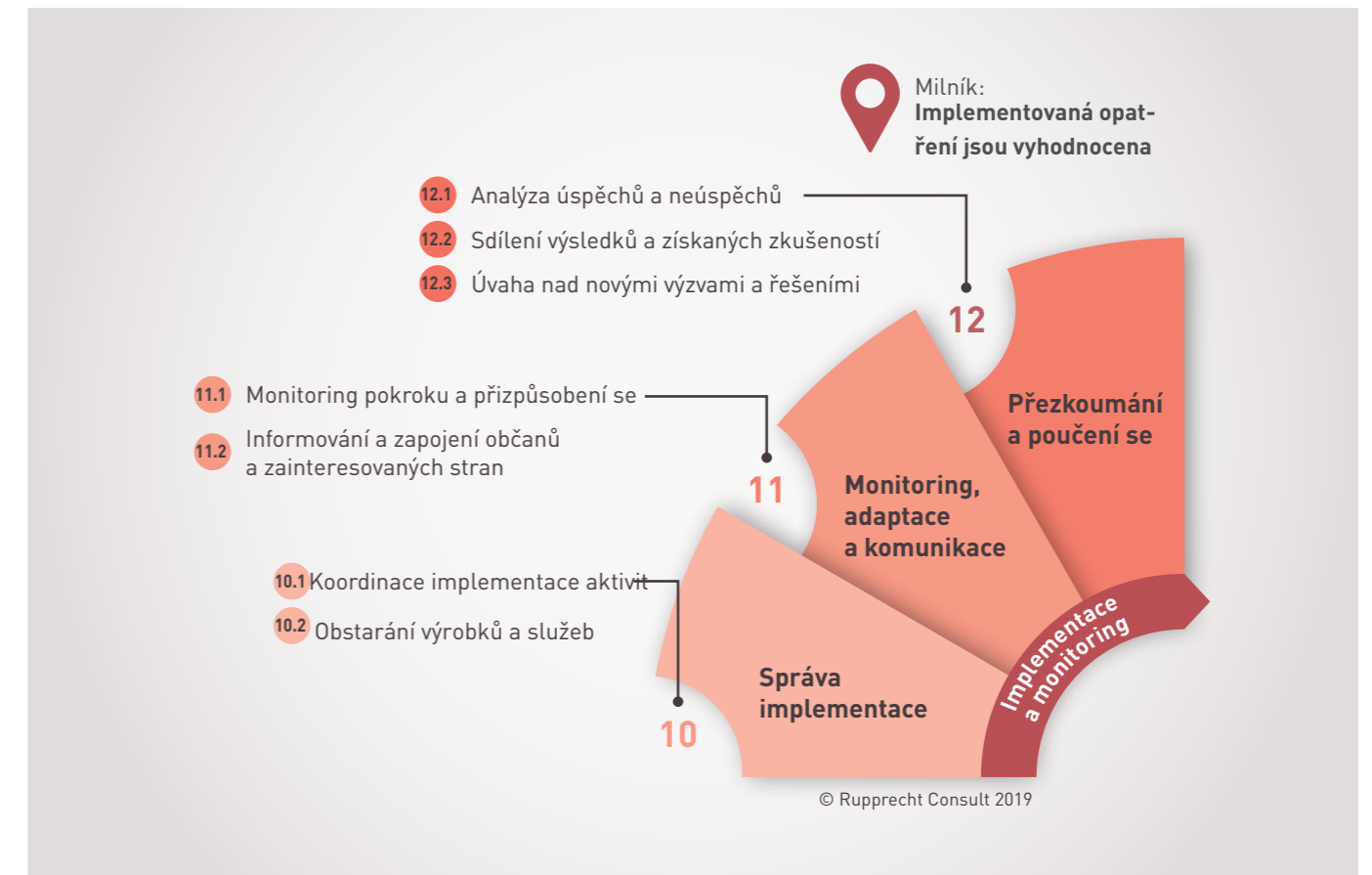
## Milník: Přijetí plánu udržitelné městské mobility

Nejdůležitějším milníkem v procesu plánování je přijetí plánu udržitelné městské mobility ze strany co nejširší politické koalice. SUMP musí být legitimizován zvolenými politickými představiteli orgánu/orgánů zodpovědných za jeho zpracování (např. městská rada, sousední administrativa, krajská rada). Jedná se o klíčový krok pro podporu přijetí plánu, zajištění odpovědnosti a poskytnutí dohodnutého rámce pro implementaci opatření. Proces přijetí plánu může trvat několik měsíců a závisí na státním regulačním rámci a administrativní struktuře. Jakmile je plán přijat, zaslouží si oslavu s místní komunitou. Můžete zorganizovat akci, na níž budou pozvány zúčastněné strany, širší veřejnost a (místní) média a kde bude plán veřejně představen.



obrázek © LucVf na istock.com

## FÁZE 4: Implementace a monitoring



Čtvrtá fáze se zaměřuje na implementaci opatření a souvisejících kroků v rámci SUMP, spolu se systematickým monitoringem, vyhodnocením a komunikací. Během této fáze jsou kroky převáděny do praxe zodpovězením následujících otázek:

### Jak to správně zvládnout?

Odpovědná oddělení a organizace naplánují technické podrobnosti svých kroků, zahájí realizaci a zajistí dle potřeby výrobky a služby. Vzhledem k tomu, že se toto často týká velkého počtu organizací, je nutno klást důraz na celkovou koordinaci procesu implementace.

### Jak se nám daří?

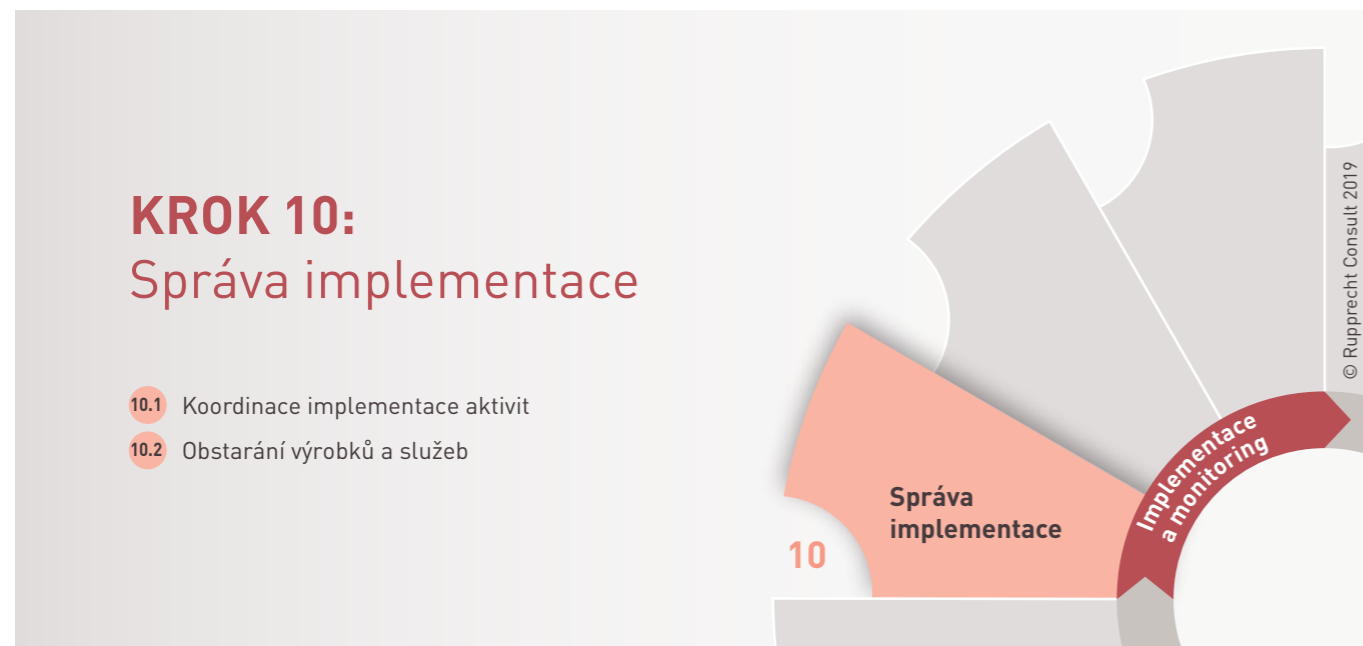
Systematické monitorování objasní, zda se věci vyvíjejí podle plánu, a v případě potřeby umožní nápravná opatření. Inovační programy mobility mohou pro každodenní cestující představovat velké narušení zvyků (a také velký přínos). Porozumění veřejnému mínění díky aktivnímu

oboustranném dialogu je pro úspěšný proces implementace zásadní.

### Co jsme se dozvěděli?

Posledním krokem cyklu SUMP je vyhodnocení úspěchů a neúspěchů, sdělení těchto výsledků zúčastněným stranám a veřejnosti a zvážení nových výzev a řešení.

Cyklus SUMP se uzavírá milníkem s názvem „Vyhodnocení implementace opatření“ - zároveň se jedná o ponaučení pro následující proces SUMP.



## KROK 10: Správa implementace

- 10.1 Koordinace implementace aktivit
- 10.2 Obstarání výrobků a služeb

Po přijetí SUMP začíná fáze implementace. Vzhledem k tomu, že je plán udržitelné městské mobility strategickým dokumentem, poskytuje pro implementaci dobrý základ, ale nespécifikuje podrobně, jak bude který krok realizován a co je třeba zařídit. Tyto často komplexní implementační úlohy neplní základní zpracovatelský „SUMP tým“, ale odpovědná technická oddělení. Dobré předání technickým realizátorům a efektivní koordinace všech implementačních aktivit ze strany základního zpracovatelského týmu je nezbytná pro zajištění soudržného přístupu. Zatímco obstarání výrobků a služeb je například standardním procesem v jakékoli veřejné správě, výběrové řízení na inovativní produkty nebo „zelené zadávání zakázek“ často vyžaduje pozornost základního zpracovatelského týmu, aby se tak zajistilo úspěšné zavedení těchto nových produktů a přístupy k zadávání veřejných zakázek.

### AKTIVITA 10.1: Koordinace implementace aktivit

#### Odůvodnění

Dobrý plán udržitelné městské mobility nevede automaticky k dobrým výsledkům; toho lze dosáhnout jen pomocí úspěšné implementace schválených balíčků opatření a kroků. Pro efektivní realizaci cílů je potřebný dobrý management k dohlížení na implementaci a řízení rizik. To vyžaduje dohody se všemi aktéry zapojenými do implementace plánu, ale i spolupráci a pravidelnou komunikaci ze strany základního zpracovatelského týmu SUMP směrem k technickému personálu.

#### Cíle

- Formalizace rolí aktérů zapojených do implementace opatření.

- Zajištění dobré koordinace mezi zúčastněnými stranami.
- Zajištění efektivního procesu implementace.
- Řešení potenciálních rizik.
- Zajištění transparentnosti implementace.

#### Úlohy

- Základní zpracovatelský tým SUMP musí zůstat aktivní k zajištění návaznosti mezi zpracováním návrhů a implementací. Pokračujte v pravidelném setkávání (např. měsíčně) v průběhu implementační fáze, abyste si udrželi dobrý přehled o pokroku a naplánovali rychlá řešení v případě, že implementace není na dobré cestě.

- Předajte informační přehledy popisující klíčové aspekty každé akce útvarem a institucím pověřeným jejich realizací. Pokud takové informační přehledy nebyly vypracovány dříve, udělejte to nyní. (Informace o tom, co je třeba zahrnout do těchto přehledů, najdete v oddílu Aktivita 8.1 a 8.3.)
- Dohodněte se na postupech a odpovědnosti. Každá akce by měla mít jednu hlavní osobu odpovědnou za vedení (management) její realizace. Zajistěte, aby každý vedoucí akce shrnul dohody v pracovním plánu, který slouží jako společný rámec pro všechny zúčastněné strany zapojené do implementace akce.
- Posuďte rizika a plán pro nepředvídané události (pokračování analýzy v Aktivitě 8.3). U kterých kroků hrozí, že by mohly zpozdít jiné kroky a představují tak riziko pro úspěch celého SUMP? Jak reagovat, pokud se kroky zpozdí?
- Udržujte pravidelný osobní kontakt s manažery. Dohodněte se, v jakém formátu a jak často mají podávat zprávy o pokroku (např. krátké neformální telefonní hovory pouze s koordinátorem SUMP, aby se zabránilo byrokratickému přetížení). V případě potíží zintenzivněte komunikaci, zajistěte potřebnou podporu.
- Uspořádejte pravidelné schůzky za účelem ověření obecného stavu implementace akce. Setkání se skupinou všech manažerů pro jednotlivé kroky by se měla organizovat každoročně.

#### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Propojte řízení implementace aktivit s širšími systémy řízení naplňování SUMP v rámci administrativy.

#### Načasování a koordinace

- Během fáze implementace.



obrázek © BKK Centrum pro dopravu v Budapešti

#### Kontrolní seznam

- ✓ Implementátorům aktivit byly předány informační přehledy.
- ✓ Pro každou akci byly dohodnuty implementační a koordinační kroky.
- ✓ Byla zhodnocena rizika a byl naplánován postup pro případ nouze.
- ✓ Byly stanoveny postupy pravidelného podávání zpráv o pokroku.



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**West Yorkshire, Velká Británie:** Projektové řízení k zajištění nepřetržitého dialogu

V hrabství West Yorkshire (WYCA) je struktura pro přípravu a implementaci SUMP definována v organogramu: Správní orgán připravuje SUMP a implementační programy. Rozhodnutí provádějí politici. Výbor pro dopravu působí jako projektová rada; dohlíží na přípravu a implementaci SUMP. O financování implementace projektů SUMP rozhoduje samostatný investiční výbor. Za implementaci zodpovídá management projektu (WYCA), přičemž vedoucí pro jednotlivé oblasti mají na starost zpracování prvků SUMP. Koordinace probíhá na základě měsíčních pohovorů a čtrnáctidenních meetingů s politickou radou a konzultací s veřejností a zúčastněnými stranami.

Autor: Steve Heckley, WYCA, shromáždila agentura Polis  
Obrázek: West Yorkshire Transport Strategy 2040



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Brno, Česká republika:** Monitorovací nástroj SUMP pro implementaci aktivit

Monitorovací nástroj SUMP je prostorová databáze (GIS) pro odborníky i laiky. Obsahuje informace o všech investicích v rámci akčního plánu (rozpočet, roky realizace atd.) a umožňuje detailní analýzu těchto údajů. Odborníci (většinou ze zúčastněných stran) tento nástroj využívají k řízení implementace SUMP. Nástroj umožňuje současnou spolupráci všech zúčastněných stran v rámci jedné platformy a značně tak šetří čas a zlepšuje koordinaci implementace. Občané aplikaci mohou používat jako zdroj informací o implementaci SUMP. Využití nástroje pro účast veřejnosti se aktuálně vyvíjí.

Autor: Lukáš Báča, město Brno, shromáždila společnost Rupprecht Consult  
Obrázek: Kateřina Nedvědová, město Brno



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

**Groningen, Nizozemsko:** Regionální partnerství veřejného a soukromého sektoru pro koordinaci aktivit a spolupráci

SUMP v Groningenu má základy v dlouholeté tradici udržitelného plánování pro město a region. Pro koordinaci a implementaci kroků město Groningen formálně zřídilo podpůrný orgán s názvem Groningen Bereikbaar: Partnerství veřejného a soukromého sektoru pro udržitelné a dostupné město Groningen. Tento orgán zajišťuje, aby všechny strany účinně spolupracovaly a koordinovaly svou práci na různých projektech souvisejících s dopravou. Orgánu se podařilo získat politickou podporu, zvýšit odhodlání a shromáždit nejlepší dostupné know-how z veřejného i soukromého sektoru, od akademické obce, občanů a různých skupin zúčastněných stran.

Autor: UBC, na základě GroningenBereikbaar.nl



Obrázek: Jeroen van Kooten

**AKTIVITA 10.2: Obstarání výrobků a služeb****Odůvodnění**

Důležitou součástí implementace je obstarání výrobků a služeb potřebných pro realizaci opatření a kroků plánu SUMP. Zadávání veřejných zakázek je standardní postup v jakékoli veřejné správě, obvykle podporovaný specializovanými pracovníky, avšak zadávání veřejných zakázek na inovativní produkty nebo „zelené zadávání zakázek“ vyžaduje pozornost základního zpracovatelského týmu SUMP. Vzhledem k velkým částkám, které na tuto oblast města v Evropě utrácejí, se jedná o mocnou páku na podporu proměny městské mobility. Kupní síla měst a regionů může vytvořit velký zájem o inovativní a „zelené“ produkty, služby a obchodní modely, například o nízkoemisní vozidla či řešení sdílené mobility. Při správném provedení může zadávání zakázek zajistit přidanou hodnotu pomocí minimalizace negativních sociálních a environmentálních dopadů a umožnění proniknutí inovativních produktů a služeb na trh.

**Cíle**

- Zajistit efektivní a včasný nákup výrobků a služeb potřebných pro implementaci aktivit.
- Minimalizovat negativní společenské a ekologické dopady rozhodnutí o nákupech.

- Usnadnit šíření a propagaci nových udržitelných technologií a služeb.

**Úlohy**

- Posoudit a definovat skutečné potřeby města, které by měly být východiskem jakéhokoli nákupu. Zadavatelé budou muset úzce spolupracovat s technickými odděleními.
- Zajistit důkladnou znalost vnitrostátního a evropského právního rámce pro udržitelné zadávání veřejných zakázek, aby se zabránilo jakémukoli porušení zákona, které by mohlo komplikovat a zpoždit proces implementace.
- Rozhodnout o způsobu zadání zakázky a časových rámcích pro každý produkt nebo službu, definovat, jak by co mělo být provedeno a jaký druh smlouvy bude potřeba. Zvažte společné zadávání zakázek s jinými orgány, které by mohlo vést k nižším cenám díky úsporám na rozsahu.
- Nastavte technické specifikace pomocí kritérií založených na plnění, která popisují konkrétní potřebnou

funkci namísto konkrétních produktů. Zvažte přidání aspektů udržitelnosti, a to buď jako minimální požadavky, nebo jako kritéria, která umožní dodavatelům dosáhnout vyššího skóre. Jako kritérium nákladů použijte místo pořizovací ceny kalkulaci životního cyklu. Ta lépe popisuje skutečné náklady pro vás jako kupujícího a zároveň často zvýhodňuje udržitelné varianty, např. vozidla s nízkou spotřebou (a tedy s nízkými emisemi).

- Zveřejněte tendr a proveďte výběrové řízení.
- Zajistěte transparentnost procesu zadávání zakázek pro zvýšení míry veřejné a politické podpory.

**Aktivity nad rámec základních požadavků**

- Zvažte použití inovativních metod zadávání zakázek pro vysoce inovativní produkty a služby, které nejsou na trhu snadno dostupné. Mezi vhodné metody patří:
  - Žádost o informace - metoda shromažďování informací o možných řešeních před zahájením formálního procesu zadávání zakázek.
  - Předobchodní nákup - výzva pro průmysl k vývoji nových řešení, která ještě neexistují pro potřeby veřejného sektoru.

- Veřejné zakázky na inovativní řešení - v případě, že město funguje jako brzký uživatel inovativních řešení, která ještě nejsou dostupná ve velkém měřítku, čímž se usnadní jejich rozšíření na masový trh.

**Načasování a koordinace**

- Zadávání zakázek je obvykle jednou z dřívějších částí implementace, ale relevantní během celé fáze implementace v závislosti na načasování různých kroků.

**Kontrolní seznam**

- ✓ Byly jasně definovány a odsouhlaseny potřeby města z hlediska zadávání veřejných zakázek.
- ✓ Byl vypracován seznam osob a jejich kompetencí pro řízení procesu zadávání zakázek.
- ✓ Byly definovány specifikace pro výběrové řízení.
- ✓ Byla provedena výběrová řízení, bylo dokončeno hodnocení nabídek a výběr dodavatelů.



**Šablony kritérií pro ekologické veřejné zakázky**

Kritéria EU pro ekologické veřejné zakázky byla vyvinuta tak, aby usnadnila zahrnutí ekologických požadavků do zadávací dokumentace. Přestože cílem těchto kritérií je zajistit dobrou rovnováhu mezi ekologickým plněním, náklady, dostupností na trhu a snadným ověřováním, mohou se zadavatelské orgány rozhodovat podle svých potřeb a ambicí, zda do svých zadávacích podkladů zahrnou všechny nebo jen některé požadavky.

Pro městskou mobilitu existují šablony kritérií pro následující oblasti. Každá z nich se skládá z několika podkategorií, například zadávání zakázek na autobusy, automobily, jiná vozidla atd. v dokumentu o silniční dopravě. Všechny jsou k dispozici ve všech jazycích EU.

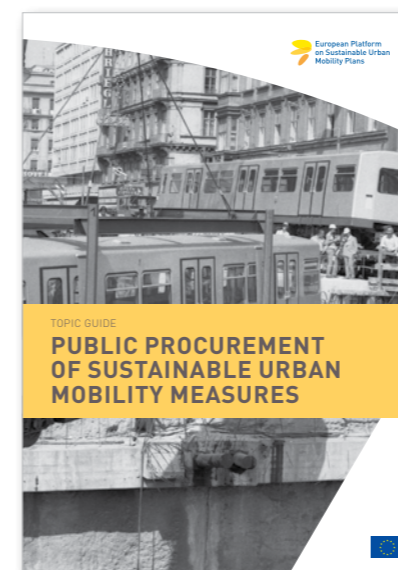
- Projektování, výstavba a údržba silnic
- Osvětlení silnic a dopravní signalizace
- Silniční doprava

Pro více informací viz: [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

**Přístupy k udržitelnému zadávání veřejných zakázek**

**Obrázek 36:** Přehled přístupů k udržitelnému zadávání veřejných zakázek ([Rudolph, F., Werland, S., 2019. Zadávání veřejných zakázek pro opatření udržitelné městské mobility].)

Přístup	Cíl	Příklady	Poznámky
<b>Přesměrovat investice na udržitelné způsoby mobility</b>	Přeměna dopravního systému na udržitelné druhy dopravy	Zaměření investic na veřejnou dopravu a aktivní druhy dopravy než na motorizovanou individuální mobilitu	Může se jednat o politické rozhodnutí s omezeným nebo žádným vlivem ze strany agentur pro zadávání zakázek
<b>Zajistěte služby namísto produktů (na základě výsledků, funkční zadávání veřejných zakázek)</b>	Snížení přímých nákladů; úspora městského prostoru	Používání sdíleného vozového parku namísto vlastních aut ve veřejné správě	K popisu specifikací použijte funkční a výkonnostní požadavky
<b>Zajištění udržitelnějších produktů a služeb</b>	Zvýšení účinnosti produktů a upřednostnění produktů šetrných k životnímu prostředí	Použití CO <sub>2</sub> , hlukových, PM a NOx emisí vozidel jako kritérií pro zadání zakázky  Dodatečné vybavení stávajících tramvají nebo autobusů pro zvýšení energetické účinnosti  Použití recyklovaných materiálů pro stavbu silnic a cyklotras	Evropské právní předpisy umožňují použití dodatečných kritérií pro zadání zakázky nad nejnižší cenu
<b>Zvýšení kvality produktů a služeb</b>	Zvýšení atraktivity veřejné dopravy	Kritéria kvality pro veřejnou dopravu (tichá vozidla, informace pro cestující ve vozech, Wi-Fi atd.)	
<b>Zajištění inovativních produktů a služeb</b>	Zavedení inovací na trh	Nákup elektrobusů  Smluvní poskytovatelé sdílených kol v rámci systému veřejné dopravy	Města mají tržní sílu v mnoha oblastech, například ve veřejné dopravě  Nákup může vyžadovat řízení rizik



Další pokyny krok za krokem k udržitelnému zadávání veřejných zakázek lze nalézt v průvodci tématem **Zadávání veřejných zakázek pro opatření udržitelné městské mobility**.



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Region Piedmont, Itálie: Společné zadání zakázky na 19 městských elektrobusů

Region Piedmont využil společného postupu při zadávání veřejných zakázek k zavedení elektrobusů do vozového parku regionálních dopravců. Bylo podniknuto pět kroků:

- Od provozovatelů veřejné dopravy byly vyžádány nabídky na projekt;
- Byl proveden průzkum trhu se zaměřením na dodavatele;
- Předkvalifikační fáze s výzvou k podání nabídek od dodavatelů;
- Výběr dodavatelů;
- Vyžádání návrhů od vybraných dodavatelů.

Výběrové řízení bylo zadáno firmě BYD EUROPE B.V., která podepsala nezávislé smlouvy s každou ze zúčastněných společností v oblasti veřejné dopravy. Region financoval 90% nákladů na nákup autobusů a provozovatelé 10%. Očekávané úspory v regionu jsou cca. 50 000 eur za období 10 let a 769 tun CO<sub>2</sub>/rok.

**Autor:** Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, shromáždila agentura ICLEI  
**Obrázek:** Region Piedmont



## KROK 11: Monitoring, adaptace a komunikace

- 11.1 Monitoring pokroku a přizpůsobení se
- 11.2 Informování a zapojení občanů a zúčastněných stran

11 Monitoring,  
adaptace  
a komunikace

Implementace  
a monitoring

© Rupprecht Consult 2019

Nepřetržitý monitoring je základním kamenem plánování udržitelné městské mobility, který zvyšuje efektivitu procesu a přispívá k vyšší kvalitě implementace. Aby byla zajištěna úspěšná fáze implementace, je nutné nastavit výchozí hodnoty předem a začít s včasným monitorováním, aby bylo možné správně reagovat na změny. Výsledky monitoringu musí přispívat k procesu optimalizace další implementace a měly by být sděleny občanům a zúčastněným stranám. Během tohoto kroku je širší veřejnost obvykle napřímo poprvé vystavena implementaci, a proto o ni projevuje velký zájem. Proto místní komunita potřebuje pravidelné zapojení a informace.

### AKTIVITA 11.1: Monitoring pokroku a adaptace

#### Odůvodnění

Před přijetím plánu udržitelné městské mobility byla stanovena širší opatření pro monitoring a vyhodnocení a byl proveden sběr dat (viz aktivity 3.1, 6.1 a 7.3). Při implementaci aktivit je načas pravidelně používat vybrané nástroje pro monitoring a kontrolovat, jakého pokroku bylo dosaženo při dosahování cílů. Pravidelným monitoringem a reflexí lze včas nalézt problémy a provést úpravy. Jaký druh adaptace se použije, to závisí na konkrétní situaci a místním kontextu každého města a jeho SUMP. Během procesu SUMP je nezbytná flexibilita, aby bylo zaručeno, že bude zohledněn nový vývoj a poznatky. Mohou být k dispozici nová a lepší opatření nebo aktivity, které by mohly řešit konkrétní výzvy, nebo by nové informace mohly učinit dané opatření zastaralým. Důvody pro adaptaci implementace opatření mohou zahrnovat interní faktory související s plánováním (např. čas nebo rozpočet) nebo různé druhy vnějších

faktorů (např. nesouhlas veřejnosti s krokem, změna legislativy, regulační procesy nebo plánovací činnosti, které mohou ovlivnit proces, nové technologie atd.).

#### Cíle

- Identifikace problémů, překážek a jiných výzev pro včasnou implementaci.
- Sledovat pokrok v dosahování cílů.
- Přizpůsobit se novému technologickému, právnímu, finančnímu či politickému vývoji.
- Adaptovat a optimalizovat proces implementace.

## Úlohy

- Sledovat implementaci prostřednictvím pravidelného osobního kontaktu s příslušnými vedoucími (viz Aktivitu 12.1).
- Pravidelně měřit indikátory pomocí metod sběru dat a četnosti, jak je popsáno v Aktivitě 7.3. Ke sledování pokroku v rámci jednotlivých opatření či balíčků opatření využijte indikátory na úrovni opatření (každých 1-5 let, v závislosti na typu opatření). Použijte strategické indikátory ke sledování pokroku směrem k obecným cílům SUMP (obvykle každé 1-2 roky). V obou případech porovnejte opatření s výchozími hodnotami před implementací - zároveň přihlídněte k ostatním přispívajícím faktorům - pro odhad dopadu vašich opatření.
- Držet krok s vývojem v oblasti státních předpisů, technologií, financování či v oblasti komunální politiky. Pravidelně přemýšlejte o tom, co aktuální trendy znamenají pro vaše aktivity.
- Být flexibilní při aktualizaci opatření a provádění úprav implementovaných aktivit. Ty může být nutné upravovat v důsledku:
  - Potíží s implementací aktivit. Pokud se například opatření setká se silnou opozicí, zvažte jeho přeměnu na dočasný experiment, který bude řádně vyhodnocen po určitém čase (např. po roce) a buď se opatření v závislosti na výsledcích zachová, nebo zruší. Opozice slábne s tím, jak si lidé na změnu zvykají a vidí její výhody (jako tomu bylo například u zpoplatnění silnic ve Stockholmu).
  - Nedostatečné dosahování důležitých cílů u opatření nebo celého SUMP. Pokud se ukáže, že jsou jednotlivá opatření celé sady opatření SUMP méně účinná, než se předpokládalo, prozkoumejte důvody a včas reagujte. Pokud se například nové jízdní pruhy pro cyklisty nepoužívají tolik, jak bylo zamýšleno, zjistěte, zda s nimi není něco špatně nebo zda k nim nechybí důležitá spojení, a podle toho reagujte. Pokud znečištění ovzduší ve městě přes vaše snahy stagnuje, například pokud ekonomický růst dovoluje více lidem si pořídit auto, zvažte zpřísnění nebo přidání opatření na kvalitu vzduchu, například zdražením parkování či silničních poplatků v kombinaci s poskytnutím moderních elektrobuses.
- Technologický, právní či politický vývoj, kvůli kterému jsou vaše opatření zastaralá nebo kvůli kterému je možné zavést efektivnější opatření. Nové druhy elektrických vozidel mohou například vyžadovat přepracování plánované infrastruktury, nebo výsledky místních voleb umožnily reorganizaci silničního prostoru, což by dříve nebylo možné.
- Přizpůsobte se vždy, když to bude nutné, ve spolupráci s vedoucími jednotlivých akcí. Mějte odvahu zastavit opatření, pokud nefunguje! Implementační program je třeba během doby implementace upravovat dle výsledků z monitoringu.
- Jasně uveďte změny v opatřeních SUMP, které vyplývají z monitoringu, a získejte formální souhlas s nejdůležitějšími změnami na politické úrovni.

### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Zahrnout do monitoringu „kontrolu proveditelnosti“, která spočívá ve zpětné vazbě od zúčastněných stran a veřejnosti na to, jak se implementace daří v porovnání se záměry a cíli SUMP.
- Nechat provádět monitoring a vyhodnocení transparentním způsobem, ideálně ze strany nezávislé agentury pro zajištění nestrannosti, a použít stejné sady indikátorů, která byla použita v předchozích krocích. Pokud se toto zdá nerealistické (např. vzhledem k rozpočtovým omezením), je platnou alternativou vlastní monitorování a vyhodnocení ze strany úřadů.
- Zveřejnit výsledky vyhodnocení, zejména výsledky nových opatření, aby se ostatní mohli poučit z vašich zkušeností (viz Aktivitu 12.2).

### Načasování a koordinace

- Paralelní proces během fáze implementace.

## Kontrolní seznam

- ✓ Stav implementace aktivit je průběžně sledován. ✓

Pokrok směrem k cílům opatření a strategickým cílům SUMP je pravidelně vyhodnocován.

- ✓ Byly určeny nezbytné úpravy implementace opatření.
- ✓ S příslušnými aktéry byly projednány a odsouhlaseny úpravy.

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Lund, Švédsko: Výroční monitorovací zprávy shrnující stav dosahování cílů

Město Lund monitoruje kroky v rámci vlastního SUMP podrobně a vyhodnocuje je s porovnáním k cílům stanoveným politiky během procesu plánování. Počet chodců, cyklistů, motorových vozidel a veřejné dopravy se měří ročně. Každé čtyři roky se mezi občany provádí průzkum ke shromáždění informací o dopravním chování. Pokud není dosaženo stanovených cílů, jsou kroky zintenzivněny nebo jsou navrženy změny pro příští rok.

Pro vizualizaci a komunikaci výsledků monitoringu používá město Lund „semaforový“ systém: akce probíhají dobře a dosahují cílů (zelená), akce potřebují upravit (oranžová), akce je nutné je znovu naplánovat/změnit/nahradit (červená).

Autor: Anders Söderberg, město Lund, shromáždila agentura UBC  
Obrázek: Město Lund



### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## San Sebastian, Španělsko Interaktivní monitorovací platforma pro SUMP

Město San Sebastian využívá ke sledování progresu opatření SUMP monitorovací platformu. Tento digitální nástroj má základ v datech ze stávajících systémů pro sběr dat, ze kterých získává velmi přesné a spolehlivé odhady. Osoby s rozhodovací pravomocí tak mají k dispozici přehled o obecném stavu opatření, přičemž jim aplikace umožňuje získat i podrobnější informace, když je potřebují. Progres se zobrazuje ve zjednodušené podobě pomocí barev semaforu, které znázorňují, zda je město na správné cestě k dosažení cílů SUMP nebo jiných městských strategií v dané oblasti.

Autor: Město Donostia/San Sebastian, shromáždila agentura UBC  
Obrázek: Město Donostia/San Sebastian





## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Funchal, Portugalsko: Systematické monitorování opatření ke zvýšení míry přijetí

Proces monitorování pro přeměnu ulic na pěší zónu zahrnoval územní hodnocení zaměřené na dostupnost s cílem identifikovat oblasti, které by mohly těžit ze zlepšení podmínek pro chůzi. Kromě toho byly analyzovány průzkumy dopravy za účelem identifikace dopravních toků a odhadu emisí znečišťujících ovzduší. Rovněž byl rozeslán dotazník, který dále posoudil míru přijetí opatření a jejich potenciální dopad. K přijetí nápravných opatření bylo nutné posoudit provedená opatření. Strategie se ukázala jako úspěšná při prokazování výhod opatření a zvyšování míry jejich přijetí. Strategie se proto doporučuje používat i na jiných místech, která by mohla těžit z přeměny na pěší zónu.

**Autor:** Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, shromáždila agentura Polis

**Obrázek:** Město Funchal; Oddělení mobility a dopravy



## AKTIVITA 11.2: Informování a zapojení občanů a zainteresovaných stran

## Odůvodnění

Komunikace a zapojení místních obyvatel by nemělo končit ve fázi plánování. Jedná se o nezbytný prvek všech fází procesu SUMP. Během implementace je nutné zveřejňovat pokrok v implementovaných aktivitách, zdůraznit jejich přínos vzhledem k dohodnuté vizi a cílům. Občané a zúčastněné strany, kterých se určité kroky přímo týkají, je nutné v rámci procesu oslovit. Takto si občané uvědomí vztah mezi jejich dřívějšími podněty na strategické a podrobné úrovni a skutečnými výzvami v jejich městě či městské části. Nezbytná je upřímná, průběžná a zdvořilá komunikace ze strany města směrem k veřejnosti - ale i naopak: občané, jakožto skuteční odborníci na skutečný dopad opatření v reálném životě, by měli být vybízeni a mít vhodné příležitosti ke sdílení konstruktivních názorů o způsobech, jak opatření zdokonalit a vyladit. Upřímné přijetí takových názorů a reagování na ně posiluje pocit důvěry a poskytuje příležitosti ke zlepšení procesu implementace a finálních výsledků.

## Cíle

- Efektivně využívat zdroje - využívat jak odborné znalosti odborníků, tak místní znalosti občanů - k dosažení nejlepších možných výsledků.
- Zvýšení pocitu vlastnictví opatření co největším zapojením občanů v rámci procesu monitoringu a implementace.
- Zajistit, aby si byli obyvatelé vědomi důsledků změn, které jejich město čeká, popsat jejich výhody a nabídnout různé varianty tam, kde budou změny v každodenním dojíždění nutné.

## Úlohy

- Před zahájením implementace promluvte s občany nebo zainteresovanými stranami, kteří jsou přímo (pozitivně nebo negativně) ovlivněni plánovaným opatřením, a reagujte na jejich obavy. Mějte na paměti, že ti, kdo se bojí, že budou negativně ovlivněni, budou přirozeně více „slyšet“ než ti, kteří mají z opatření prospěch - a to i když budou v menšině.

- Zmírněte negativní dopady, které provázejí implementaci (např. nabídněte podporu podnikům postiženým dlouhodobou výstavbou nové tramvajové trasy).
- Hledejte kreativní způsoby, jak zapojit zúčastněné strany, kdykoli je to možné (např. nechat děti malovat stopy po zemi označující bezpečné cesty do školy).
- Informujte širokou veřejnost o pokroku v implementaci opatření. Zveřejňujte výsledky hodnocení zaměřené na občany a politiky. Představte vybraný soubor indikátorů (emocionální základní indikátory - viz Aktivitu 6.1) ve formě vysoce kvalitních údajů, které jsou pro laiky snadno srozumitelné. Informujte obecně o stavu implementace radu města každý jeden nebo dva roky, aby SUMP zůstal na pořadu dne (např. ve formě zprávy o stavu nebo prezentace na schůzi rady).
- Zdůrazněte milníky implementace opatření a oslavte úspěchy s komunitou (např. pouliční festival v pěší zóně).

## Aktivity nad rámec základních požadavků

- Zvažte možnosti pro společnou implementaci opatření spolu s občanskými subjekty (např. obyvatelé, firmy, umělci, sportovní kluby, školy, senioři, obchodní školy, náboženské skupiny, muzea atd). V závislosti na kontextu mohou tyto subjekty převzít úkoly údržby, poskytnout nějakou lehkou práci, poskytnout přístup k jejich vlastním komunikačním kanálům, zapojit se do školení a mentorských aktivit, hlásit problémy, pořádat události, poskytovat údaje, know-how a nápady

Úspěch implementace opatření úzce souvisí s dobrou komunikací se zúčastněnými stranami a občany, kterých se opatření týká. Co se týče elektrifikačních opatření, jako je nabíjecí infrastruktura či zóny s nulovými emisemi, je nutné zapojit občany a vyzvat je, aby byli součástí změny. Přesvědčit lidi, aby vyměnili svá osobní auta za jiné varianty, není jednoduché, neboť to není v plné moci plánovacího orgánu a je nutné toho dosáhnout pomocí řady komunikačních opatření a pobídek. V rámci komunikační kampaně se doporučuje použít zapamatovatelnou značku a různé kanály pro dosažení různých skupin. Sdělení by se měla soustředit na přímé výhody pro uživatele (např. náklady na životní cyklus, přístup k nabíjecí infrastruktuře atd.) spíše než na výhody pro společnost. Je nutné zajistit široké povědomí o výhodách a pobídkách, jako jsou finanční příspěvky a praktické výhody elektrických vozidel (např. přístup do zón s nulovými emisemi, parkování zdarma, nabíjení zdarma atd.).

Více informací, jak úspěšně elektrifikovat dopravu v rámci plánu udržitelné městské mobility, je v průvodci tématem **Elektrifikace v rámci plánování udržitelné městské mobility**.

nebo dokonce poskytovat finanční příspěvky (crowd-funding/crowd-investment). Viz pokyny SUNRISE pro společnou implementaci, inspiraci a řadu konkrétních příkladů (např. občany vystavěné pruhy pro cyklisty, placemakingové iniciativy s občany, autobusy pro občany, společenský úklid a další).

## Načasování a koordinace

- Různé formy zapojení občanů a zúčastněných stran jsou během celého procesu SUMP nezbytné, jakož i během fáze implementace a monitorování.

## Kontrolní seznam

- ✓ Do procesu implementace byli zapojeni občané a zúčastněné strany, které jsou implementací opatření přímo zasaženi.
- ✓ Byly určeny a je usilováno o řešení na zmírnění negativních důsledků implementace.
- ✓ Veřejnost byla informována o pokroku implementace opatření.





### Pro více informací

**Projekt SUNRISE, 2019.** Co-Implementation Guidelines, [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

**Projekt CHALLENGE, 2016.** Participační manuál - aktivní zapojení občanů a zainteresovaných stran ve zpracování plánů udržitelné městské mobility, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)

**CIVITAS DYN@MO, 2016.** Participace 2.0 v procesu plánování udržitelné městské mobility - poznatky z CIVITAS DYN@MO Project, [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf)

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Lublaň, Slovinsko: Dočasné uzavření ulice vedoucí k trvalé změně městského prostoru

Město Lublaň využilo Evropský týden mobility v roce 2013 k zahájení čtyřměsíčního dočasného uzavření centrální ulice Slovenska pro všechna motorizovaná vozidla. Jednalo se o krok směrem k přeměně městského prostoru na novou veřejnou pěší zónu, která je dostupná pouze veřejnou dopravou, na kole a pěšky. Změna zahrnovala také nový mobiliář a zeleň. O čtyři měsíce později, na konci ledna 2014, klesla úroveň CO<sub>2</sub> o 70%, spolu s tím se zvýšila kvalita života, ovzduší a snížila se hladina hluku. Na základě pozitivních výsledků a zpětné vazby od veřejnosti Lublaň ulici zavřela v září 2015 natrvalo.



**Autor:** Matic Sopotnik, město Lublaň, shromáždila agentura EUROCITIES  
**Obrázek:** Město Lublaň

### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Boloňa, Itálie: Nové a interaktivní formáty zapojení občanů

Na základě víceúrovňového přístupu bylo zapojení občanů klíčovým přínosem při tvorbě SUMP pro italskou Boloňu. V rámci „Fóra udržitelné mobility“ byly různé zúčastněné strany vyzvány k práci na cílech, strategiích, politikách a akcích. Veřejných prezentací SUMP se celkem účastnilo na 55 různých obcí a jejich občanů; šest městských částí Boloni se účastnilo workshopů. Spolu se zpracováním SUMP se projekt „PUMS Bologna Metropolitana“ zaměřil také na zapojení všech aktérů a občanů v rámci participačních, informačních a komunikačních akcí (společná implementace).

**Autor:** Catia Chiusaroli, metropolitní město Boloňa, shromáždila agentura Polis  
**Obrázek:** Metropolitní město Boloňa



## KROK 12: Přezkoumání a poučení se

- 12.1 Analýza úspěchů a neúspěchů
- 12.2 Sdílení výsledků a získaných zkušeností
- 12.3 Úvaha nad novými výzvami a řešeními

12

Přezkoumání  
a poučení seImplementace  
a monitorování

© Rupprecht Consult 2019

Proces SUMP je cyklus, který představuje nepřetržitý vývoj. Konec procesu je také začátkem. Svět - a vaše město - se neustále mění a vyvíjí. I po dokončení cyklu je důležité se podívat na to, co se podařilo a co ne, sdílet expertizu s občany a zvážit nové problémy a výzvy a případná nová řešení. Během tohoto kroku se můžete dozvědět, co se podařilo a co ne, a poučit se pro další plánování udržitelné městské mobility.

### AKTIVITA 12.1: Analýza úspěchů a neúspěchů

#### Odůvodnění

Ne vše se vždy vyvine dle plánu - někdy je to špatně, někdy dobře. Je důležité se pečlivě podívat na to, co se podařilo a co nevyšlo, neboť z každé zkušenosti si lze vzít nějaké ponaučení. Takové zhodnocení zahrnuje jak dopad vašeho snažení na městskou mobilitu i mimo ni (míra dosažení vize, a cílů), tak efektivitu samotného procesu plánování. Je možné, že jeden záměr se zdařil a druhý ne.

Pro identifikaci a porozumění těmto úspěchům a neúspěchům je nutné zapojit občany, kterých se změna týkala, a aktivně naslouchat jejich názorům na proces a jeho výsledky. Tyto aspekty jsou nezbytné pro ponaučení se a zdokonalení vlastních kompetencí a znalostí, což vám pomůže vytvořit solidní základ pro následující plánovací cyklus.

#### Cíle

- Zhodnotit proces plánování, samotný SUMP a jeho implementaci se zaměřením na to, co vedlo k úspěchům a neúspěchům.
- Posílení porozumění procesu plánování udržitelné městské mobility a celkový dopad opatření s pomocí občanů a zúčastněných stran.
- Shromáždění poznatků pro přípravu další generace SUMP.

#### Úlohy

- Zhodnotit úspěchy a neúspěchy SUMP pomocí analýzy silných a slabých stránek všech fází a kroků, jakož i jejich konečných výsledků.



- Analýza procesů s ohlédnutím na celý cyklus. To může zahrnovat například navštěvování zájmových skupin, které byly do procesu zapojeny, nebo rozhovory. Tyto procesy využijte ke kritickému zhodnocení účinnosti zapojení zúčastněných stran a občanů ke zlepšení participačních aktivit v pozdějších fázích projektu a v budoucích plánech.
- Aktivně zapojte klíčové zúčastněné strany a občany pro identifikaci úspěchů a kroků, které by šly z jejich pohledu zlepšit. Po letech plánování udržitelné městské mobility mohou lidé, kteří do procesu neviděli, poskytnout řadu odlišných pohledů a mohli si všimnout aspektů, které jste před tím sami neviděli.
- Pro posouzení dopadů můžete zhodnotit širší dopady implementovaných opatření, jakmile bude k dispozici dostatek výsledků. Analyzujte, co se podařilo a co ne. Vypracujte seznam záměrů a strategických cílů, kterých nebylo možné dosáhnout, ale jsou stále v plánu.
- Předejte „ponaučení“ základnímu zpracovatelskému týmu a klíčovými zúčastněnými stranám (např. řídicí skupině).
- Zdůrazněte úspěchy a zajistěte, abyste se poučili z vlastních chyb v dalším kole plánování.

#### Načasování a koordinace

- Prověřte účinnost procesu plánování a zapojení občanů během implementační fáze.
- Zhodnoťte celkový dopad (např. přiblížili jsme se k vizi?) po implementaci dostatečného počtu opatření.

#### Kontrolní seznam

- ✓ Byly zhodnoceny úspěchy a neúspěchy plánu udržitelné městské mobility.
- ✓ Bylo provedeno zhodnocení implementace opatření.
- ✓ Byly zapojeny klíčové zúčastněné strany a občané pro získání odlišných pohledů na věc.
- ✓ Bylo formulováno a sděleno ponaučení.

#### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

### Nantes Métropole, Francie: Komplexní zhodnocení předchozích SUMP před zahájením zpracování plánu

Město Nantes vyhodnotilo hlavní úspěchy a neúspěchy předchozího plánu (2010 - 2015) s cílem zdokonalit nový SUMP. Pro takové zhodnocení tento metropolitní region provedl kvalitativní a kvantitativní průzkumy (s oslovením až 20 000 a 1 000 lidí), aby mohl pochopit, jak se změnilo chování lidí z hlediska mobility a jak se k různým opatřením implementovaným od roku 2010 veřejnost stavěla. Kromě toho provedla skupina odborníků kvalitativní analýzu, ze které vyvodila závěry a doporučení pro zpracování dalšího SUMP. V tomto procesu byly pro dobrou přípravu nového SUMP klíčové konzultace s obyvatelstvem a účast odborníků a zúčastněných stran.

**Autor:** Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, shromáždila agentura Polis  
**Obrázek:** Christine Blanchard



## AKTIVITA 12.2: Sdílení výsledků a získaných poznatků

#### Odůvodnění

Všechna města mají své silné a slabé stránky a mohou se navzájem od sebe učit v různých oblastech a aspektech procesu SUMP. Sdílení znalostí a zkušeností především pomáhá městům v celé Evropě k tomu, aby se společně zdokonalovala. Dále je to příležitost k ohlédnutí se za vlastní zkušenosti a učení se od ostatních. Co se rozhodnete sdílet, je také důležité. Lidé se obecně rádi dělí o své úspěchy, avšak s veřejným mluvením o tom, co se nepovedlo, je to horší. To se dá pochopit, avšak to nejlepší ponaučení si lze vzít právě z věcí, které nevyšly dle plánu (ať už v pozitivním či negativním smyslu).

#### Cíle

- Najít příležitosti ke sdílení vlastních poznatků s ostatními městy ve vaší zemi, regionu či jazykové oblasti (a pokud možno i dále).
- Poučit se ze zkušeností ostatních ve vaší zemi, regionu či jazykové oblasti (a pokud možno i dále). Může se to týkat obsahu SUMP, procesů či opatření.
- Buďte ochotní otevřeně sdílet i jiné, méně pozitivní zkušenosti a co jste se z nich naučili a jak byste postupovali příště jinak.

#### Úlohy

- Zamyslete se a zdokumentujte vlastní „ponaučení“.
- Podělte se o výsledky vaší analýzy úspěchů a neúspěchů tak, aby se z vaší zkušenosti mohla ponaučit i ostatní města.
- Kontaktujte ostatní města ve vaší zemi či regionu, se kterými již máte společné vazby, a vyzvěte je k výměně zkušeností. Výměna zkušeností může probíhat formou jednoduchého, půldenního workshopu s akterými z dalších měst.



obrázek © Gehl

#### Aktivity nad rámec základních požadavků

- Vypracujte případovou studii a popište zkušenost vašeho města se SUMP pro společnost Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Zaregistrujte se do portálu CiViTAS a podělte se o své zkušenosti s ostatními městy, které rovněž pracují na udržitelné mobilitě: <https://civitas.eu>

#### Načasování a koordinace

- Začněte se sdílením vlastních „ponaučení“ poté, co se zamyslíte a pochopíte vlastní úspěchy a neúspěchy.

#### Kontrolní seznam

- ✓ Byla zdokumentována ponaučení a poskytnuta ostatním.

## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

## Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Sdílení poznatků v rámci evropského programu pro města

Výukový program CIVITAS SUMP-UP 3 umožnil menším a středně velkým městům dělit se o znalosti a zkušenosti v rámci různých aktivit. Díky takovým výměnám poznatků se město Rivas-Vaciamadrid dozvědělo o krocích pro výběr, prioritizaci a popis opatření, dle kterých postupovalo pro reorganizaci vlastního systému veřejné dopravy. Pracovní skupina pro SUMP ve městě Kilkis zase čerpala z informací o zapojení zúčastněných stran, výběru opatření, monitoringu a vyhodnocení pro tvorbu efektivní implementační metodologie. Město Ginosa plánuje založení vlastní pracovní skupiny pro SUMP, která poznatky z programu zahrne do dlouhodobých strategií města a pomůže tak městu být udržitelnější.

**Autor:** Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality, Eleftheria Spanou, Kilkis Municipality, shromáždila agentura ICLEI  
**Obrázek:** Ana Dragutescu



## AKTIVITA 12.3: Zvážení nových výzev a řešení

## Odůvodnění

Před zahájením prací na další generaci vlastního plánu udržitelné městské mobility je nutné zvážit nové výzvy a řešení pro městskou dopravu a mobilitu ve vašem městě. Proces jste již přizpůsobili a hodnotili během jeho implementace, nyní máte příležitost se ohlédnout a zaujmout strategičtější úhel pohledu na to, jak se změnilly podmínky a očekávání, a to, aby bylo možné optimalizovat proces plánování a výběr opatření do budoucna.

Po zhodnocení, jak na tom jste (Aktivita 12.1), se musíte rozhodnout, jakým směrem se chcete vydat a jaká ponaučení, řešení a poznatky si chcete vzít s sebou do dalšího cyklu. Zkušenosti ukazují, že každý plánovací cyklus pomáhá zlepšovat odbornost a zvyšovat účinnost dalšího plánovacího kola. První analýza výzev může ovlivnit návrh nového procesu plánování a uzavřít kruh mezi současným a novým SUMP.

## Cíle

- Připravit se na další kolo plánování
- Ohlédnout se za zkušenostmi v aktuálním plánovacím cyklu s ohledem na nové výzvy.

## Úlohy

- Zamyslete se nad novými výzvami do budoucna (společnost, technologie, dopravní systém), které by mohly mít dopad na plánovací cyklus a implementaci SUMP. Zvláště pak nový vývoj v oblasti technologií a využívání dat mohou vést k významným změnám v blízké budoucnosti (např. mobilita jako služba, automatizované řízení, velká data, sdílená mobilita).
- Zjistěte, jak politiky v jiných oblastech mohou souviset s politikami v oblasti mobility (územní plánování, energetika, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální zařazení, zdraví a bezpečnost).
- Připravte se na tvorbu další generace plánu udržitelné městské mobility.

- Zvažte, které aktivity v krocích 1 a 2 cyklu nebude třeba opakovat.

## Aktivity nad rámec základních požadavků

- Identifikace nových výzev, které vznikly během fáze implementace (např. díky diskusi s klíčovými zúčastněnými stranami, analýze dat, vámi zjištěným úspěchům a neúspěchům v rámci Aktivit 12.1).

## Načasování a koordinace

- Před zahájením zpracování nového SUMP (stále během implementace aktuálního plánu).
- Zvažte přezkoumání a aktualizaci celého plánu udržitelné městské mobility každých 5-10 let. Po 10 letech může být celý dokument zastaralý, přičemž opatření by měla být monitorována a aktualizována častěji, aby se zvýšila pravděpodobnost, že budou implementována ta nejvhodnější opatření.

## Kontrolní seznam

- ✓ Byly identifikovány nové výzvy stojící před městskou dopravou a mobilitou.
- ✓ Poučení z aktuálního plánovacího cyklu je připraveno k použití pro další integrované procesy plánování.
- ✓ Byla dokončena aktualizace SUMP

Jednou z největších výzev budoucnosti, která většinu lidí napadne, je **automatizace**. Výrobci již začali do svých vozidel zavádět čím dál propojenější a automatizované funkce. Avšak přestože pokrok směrem k nasazení propojených a automatizovaných vozidel je rapidní, bude úspěch přechodu na taková vozidla záviset především na dobré integraci této nové technologie do stávajícího systému městské mobility v rámci procesů SUMP. Existuje jasná potřeba zvážit propojenou a automatizovanou jízdu do SUMP, avšak toto by nemělo být chápáno jako nekritická podpora technologií okolo automatizovaných vozidel a jejich dopadů, ale spíše jako zmocnění městských úřadů ke kritickému zhodnocení očekávaných technologických změn a utváření budoucnosti dle jejich očekávání. Je nezbytné, aby města hrála proaktivní roli prostřednictvím jasné a populární vize – a zajistit, že o technologii vědí, ale nejsou na ní závislá.

Více pokynů, jak se postavit k budoucím výzvám v oblasti automatizace vozidel, je v brífingu **Automatizace silničních vozidel v plánování udržitelné městské mobility**.

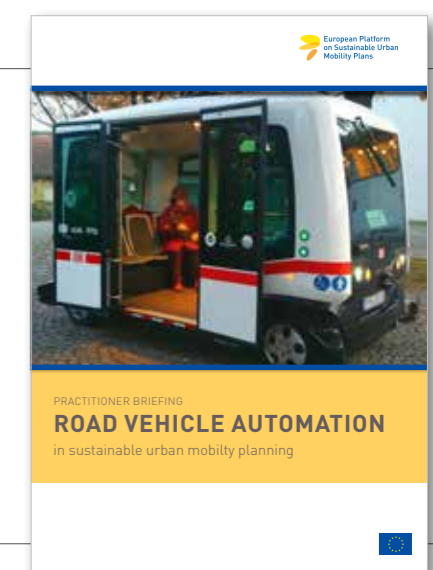


## Pro více informací

SUMPs-UP manuál pro pokročilá města s doporučením, jak hodnotit nové technologie, podporovat nová inovativní opatření a vytvářet strategii pro inovace: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



obrázek © Gehl







Kromě automatizace je jedním z dalších významných trendů budoucnosti tzv. mobilita jako služba. Mobilita jako služba může seskupit některé nové možnosti v oblasti mobility (systémy pro sdílení, mikromobilita, automatizace) a přispět tak k multimodálnímu systému městské dopravy.

Brífing **Mobilita jako služba a plánování udržitelné městské dopravy** popisuje, co mobilita jako služba znamená, a pomáhá tak zhodnotit připravenost města a zamyslet se nad různými operačními a správními modely pro mobilitu jako službu v rámci plánování udržitelné městské mobility.

#### PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

### Velký Manchester, Velká Británie: Průběžně aktualizovaná online databáze důkazů

Dopravní strategie 2040 pro Velký Manchester a nový Plán realizace pro Velký Manchester (2020-2025) mají základ v komplexní databázi důkazů se šesti společenskými trendy a problémy, které zvyšují poptávku po dopravě ve Velkém Manchesteru.

Tato databáze s důkazy je průběžně aktualizována tak, aby zachytila budoucí výzvy a trendy, ale aby zároveň zajistila, že se záměry v SUMP zakládají na trendech a datech, které jsou relevantní z hlediska místa a času. Pro města je důležité, aby měla dostatek zdrojů k zajištění pravidelných a systematických aktualizací dat/informací a i tím i trvalého významu shromážděných důkazů.

**Autor:** Ben Brisbourne, Orgán pro dopravu ve Velkém Manchesteru, shromáždila agentura EUROCITIES | **Obrázek:** Velký Manchester



## Milník: Implementovaná opatření jsou vyhodnocena

### Gratulujeme, úspěšně jste dosáhli posledního milníku cyklu.

Tento bod v cyklu značí dokončení implementace opatření a její zhodnocení, konec celého cyklu a zároveň začátek nového procesu SUMP. Tento milník představuje bod, kdy se ohlédnete za opatřeními, která jste naplánovali a implementovali, za znalostmi a dovednostmi, které jste si osvojili, a za výzvami, kterým jste čelili. Na základě toho se odvážíte nahlédnout do budoucna. Co můžete očekávat od příštího plánovacího cyklu a na jaká zlepšení a myšlenky se budete chtít zaměřit v budoucnu? Podělte se o výsledky hodnocení, a pokud o tom již bylo rozhodnuto, sdělte své rozhodnutí v procesu pokračovat a připravit další plán udržitelné městské mobility. Můžete tak učinit v rámci veřejné akce, na niž budou pozváni občané, zúčastněné strany a (místní) média.

Dokončený cyklus a jeho úspěchy si zaslouží oslavu s místní komunitou. Můžete zde kreativně představit a prezentovat zkušenosti z procesu plánování v interaktivních a rozmanitých formách (např. procházka městem, prezentace před a po atd.). Ukažte lidem, čeho jste společně dosáhli, na co můžete být pyšní a co by mohla přinést budoucnost při pokračování v přístupu SUMP.







[www.eltis.org](http://www.eltis.org)