

# Plány udržitelné městské mobility



PLÁNY  
UDRŽITELNÉ  
MĚSTSKÉ MOBILITY



## Návod

KE ZPRACOVÁNÍ A REALIZACI PLÁNŮ  
UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

## KONTAKT

### RUPPRECHT CONSULT

Forschung & Beratung GmbH

Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13 - 15

50668 Cologne

GERMANY

Sebastian Bührmann, Email: s.buehrmann@rupprecht-consult.eu

Frank Wefering, Email: f.wefering@rupprecht-consult.eu

Siegfried Rupprecht, Email: s.rupprecht@rupprecht-consult.eu

Tel.: 49.221.60 60 55 -0

www.rupprecht-consult.eu

## INTERNETOVÁ ADRESA

www.mobilityplans.eu

## UPOZORNĚNÍ

Za obsah tohoto dokumentu odpovídá výlučně autor. Obsah nutně neodráží stanovisko Evropské unie. EACI, ani Evropská komise neodpovídají za jakékoliv využití informací obsažených v tomto dokumentu.

Český překlad zajistilo Statutární město Brno.

Projekt	Eltisplus
Smlouva	EACI/IEE/2009/05/S12.558822
Předmět	Návod ke zpracování a realizaci Plánů udržitelné městské mobility (součást výstupů 2.2)
Verze	ze dne 23. září 2011 (pracovní materiál)
Zpracoval	Rupprecht Consult: Sebastian Bührmann, Frank Wefering, Siegfried Rupprecht
Případovými studii a nástroji přispěly:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Město Helsinky: Mette Granberg, Johanna Vilkkumäki, Sakari Saarinen</li> <li>• Edinburgh Napier University: Tom Rye</li> <li>• Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart</li> <li>• Mobiel 21, Leuven: Sarah Martens, Jan Christiaens</li> <li>• Regionální centrum životního prostředí pro střední a východní Evropu: Gábor Heves</li> <li>• Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Siegfried Rupprecht, Rafael Urbanczyk, Patrick Vanegmond (PDU), Frank Wefering</li> <li>• TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Milán: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi</li> </ul>
Návrh	FGM-AMOR
Foto na obálce	Brno (Autor: Květoslav Havlík)



# OBSAH

Nový způsob plánování městské mobility .....	5
Plán udržitelné městské mobility - definice.....	6
Přínosy.....	7
Politické východisko.....	9
Projekt.....	10
O tomto dokumentu .....	11
Cyklus Plánů udržitelné městské mobility přehledně.....	12
<b>Návod – Prvky a aktivity Plánu udržitelné městské mobility.....</b>	<b>13</b>
Výchozí bod: "Chceme zlepšit mobilitu a kvalitu života našich občanů!" .....	14
<b>Prvek 1: Stanovení potenciálu pro úspěšný Plán udržitelné městské mobility.....</b>	<b>15</b>
Aktivita 1.1: Zavázání se k celkovým principům udržitelné mobility.....	15
Aktivita 1.2: Posouzení vlivu regionálního/národního rámce.....	17
Aktivita 1.3: Vedení sebehodnocení.....	19
Aktivita 1.4: Revize dostupnosti zdrojů. ....	23
Aktivita 1.5: Definování základního časového rámce.....	29
Aktivita 1.6: Identifikace klíčových aktérů a partnerů.....	31
<b>Prvek 2: Definování rozvojového procesu a rozsahu plánu.....</b>	<b>35</b>
Aktivita 2.1: Pohled mimo vlastní hranice a odpovědnost.....	35
Aktivita 2.2: Usilování o politickou koordinaci a integrovaný přístup k plánování.....	37
Aktivita 2.3: Plán na zapojení partnerů a občanů.....	42
Aktivita 2.4: Schválení pracovního plánu a řídicích opatření.....	49
<b>Prvek 3: Analýza situace v oblasti mobility a příprava scénářů.....</b>	<b>51</b>
Aktivita 3.1: Příprava analýzy problémů a příležitostí .....	51
Aktivita 3.2.: Příprava scénářů.....	56
<b>Prvek 4: Zpracování společné vize a zapojení občanů .....</b>	<b>62</b>
Aktivita 4.1: Zpracování společné vize mobility a dále .....	62
Aktivita 4.2: Aktivní informování občanů .....	65
<b>Prvek 5: Stanovení priorit a měřitelných cílů. ....</b>	<b>68</b>
Aktivita 5.1: Identifikace priorit pro mobilitu .....	68
Aktivita 5.2: Příprava CHYTRÝCH cílů .....	70
<b>Prvek 6: Příprava účinných balíčků opatření .....</b>	<b>74</b>
Aktivita 6.1: Identifikace nejúčinnějších opatření .....	74
Aktivita 6.2: Poučení ze zkušeností jiných .....	78
Aktivita 6.3: Zvážení hospodárnosti.....	80
Aktivita 6.4: Využití synergií a vytvoření integrovaných balíčků opatření .....	81
<b>Prvek 7: Stanovení jasných odpovědností a přidělení financí .....</b>	<b>84</b>
Aktivita 7.1: Stanovení odpovědností a přidělení prostředků .....	84
Aktivita 7.2: Příprava akčního plánu a rozpočtu .....	85

<b>Prvek 8: Zpracování monitorování a hodnocení do plánu .....</b>	<b>88</b>
Aktivita 8.1: Příprava monitorování a hodnocení. ....	88
<b>Prvek 9: Přijetí Plánu udržitelné městské mobility .....</b>	<b>94</b>
Aktivita 9.1: Kontrola kvality plánu .....	94
Aktivita 9.2: Schválení plánu .....	98
Aktivita 9.3: Vlastnictví plánu.....	99
<b>Prvek 10: Zajištění řádného řízení a komunikace (při realizaci plánu) .....</b>	<b>101</b>
Aktivita 10.1: Realizace plánu .....	101
Aktivita 10.2: Informování a zapojení občanů .....	104
Aktivita 10.3: Kontrola pokroku při dosahování cílů .....	109
<b>Prvek 11: Poučení. ....</b>	<b>111</b>
Aktivita 11.1: Pravidelná aktualizace současného plánu .....	111
Aktivita 11.2: Revize úspěchů – pochopení úspěchu a chyb .....	112
Aktivita 11.3: Identifikace nových výzev pro další generaci Plánů udržitelné městské mobility .....	114
<b>Slovník .....</b>	<b>117</b>



# NOVÝ ZPŮSOB PLÁNOVÁNÍ MĚSTSKÉ MOBILITY

**Představíte-li si vaše město za dvacet let, jak byste chtěli, aby vypadalo? Jako místo, kde si děti mohou bezpečně hrát? Místo, kde je čisté ovzduší? Místo, kde se můžete procházet a nakupovat? Místo se spoustou parků a zeleně? Místo, kde prosperuje obchod?**

Ale jakým způsobem tuto vizi uskutečnit? Plánování udržitelné městské mobility je plánováním pro budoucnost vašeho města, které se zaměřuje na své občany. Plány udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) znamenají „plánovat pro lidi“.

Od samého počátku by mělo být jasné, že plánování udržitelné městské mobility je přístup, který posiluje postupy plánování a kulturu, jejichž cílem je skutečný rozvoj udržitelné městské dopravy. Plánování udržitelné městské mobility je o postupu správným směrem. Mělo by se vyvíjet z postupů existujících v evropských městech, které již řadu aspektů udržitelných plánů městské mobility zahrnují.



# PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY – DEFINICE

**Plán udržitelné městské mobility je strategickým plánem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Vychází z existujících postupů plánování a patřičnou pozornost věnuje integraci, participaci a zásadám evaluace.**

## JAKÝ JE ÚČEL PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY?

Cílem Plánu udržitelné městské mobility je vytvoření systému udržitelné městské dopravy s vyřešením alespoň následujících cílů:

- Zajistit, aby dostupnost, kterou dopravní systém nabízí, byla k dispozici všem;
- Zlepšit bezpečnost;
- Snížit znečištění ovzduší, znečištění hlukem, emise skleníkových plynů a spotřebu energie;
- Zlepšit účinnost a hospodárnost přepravy osob a zboží;
- Přispět ke zlepšení atraktivnosti a kvality městského prostředí a městského designu.

## JAKÝ JE ROZSAH PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY?

Politiky a opatření definované v Plánu udržitelné městské mobility pokrývají všechny způsoby a formy dopravy v celé městské aglomeraci, včetně dopravy veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorizované i nemotorizované a dále, včetně pohybu a parkování.

## JAK FUNGUJE?

Plán udržitelné městské mobility je způsob, jakým lze účinněji řešit problémy související s dopravou v městských oblastech. Na základě současných praktických postupů a regulačních rámců v členských státech lze uvést jeho základní charakteristiku:

- Participativní přístup: zapojení občanů a partnerů od samého počátku procesu a po celý rozhodovací proces, implementaci a evaluaci, budování místní kapacity pro řešení komplexních otázek plánování a řešení genderové rovnosti;
- Závazek k udržitelnosti: vyváženost hospodářského rozvoje, sociální rovnosti a kvality životního prostředí;
- Integrovaný přístup: k praktickým postupům a politikám mezi strategickými sektory (např. doprava, využití území, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální inkluze, genderová rovnost, zdraví, bezpečnost), mezi úrovněmi správy (např. okres, město, aglomerace, region, národ, Evropská unie) a mezi sousedními úřady (vyváženost meziměstská, meziregionální, mezinárodní apod.);
- Zaměření se na dosažení měřitelných cílů odvozených z krátkodobých cílů, spojených s vizí dopravy, a zapracovaných do celkové strategie udržitelného rozvoje;
- Revize nákladů a přínosů v dopravě, zohlednění širších společenských nákladů a přínosů, rovněž napříč strategickými sektory;
- Metoda zahrnující následující úkoly:
  1. analýzu stavu a základní scénář;
  2. definování vize, cílů a úkolů;
  3. výběr politik a opatření;
  4. stanovení odpovědností a přidělení zdrojů;
  5. přípravu pro monitorování a evaluaci.

Zdroj: Převzato z projektu PILOT – Plány udržitelné městské dopravy – Manuál k Plánům udržitelné městské dopravy, Návod pro partnery (2007)

# PŘÍNOSY

Po celé Evropě existují k plánování udržitelné městské mobility různé přístupy. Zatímco některé země, jako je například Velká Británie (místní dopravní plány) nebo Francie (plány městské dopravy), lze považovat za „předskokany“, v jiných částech Evropské unie je přístup k plánování udržitelné městské mobility nový nebo vůbec neexistuje.

O přínosech a přidané hodnotě Plánu udržitelné městské mobility je třeba informovat politické představitele, pracovníky v oblasti plánování a další partnery z oblasti městské mobility s cílem přesvědčit je o výhodách využití tohoto přístupu v jejich vlastním městském kontextu. Města mohou o Plánu udržitelné městské mobility uvažovat jako dalším plánu v městské agendě. Proto je důležité zdůraznit, že plánování udržitelné městské mobility není zcela nový přístup k plánování, ale že spíše staví na již existujících aktivitách v plánování.

S plánováním udržitelné městské mobility je spojena široká řada výhod. Ty zahrnují:

## LEPŠÍ KVALITA ŽIVOTA

Existuje široká shoda, že plánování udržitelné městské mobility přispívá k lepší kvalitě života v městských oblastech. To lze vyjádřit řadou menších i větších zlepšení, jako jsou například atraktivnější veřejné plochy, zlepšení bezpečnosti na silnicích, lepší kvalita ovzduší, méně emisí a méně hluku. Vzhledem k tomuto rozsahu má plánování udržitelné městské mobility emocionální poslání (dobré veřejné plochy, bezpečnost dětí), kterého by se mělo obecně při propagaci koncepce využít.

## PŘÍNOS PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ZDRAVÍ

S pozitivními environmentálními účinky a zlepšením kvality ovzduší a snížením hlučnosti úzce souvisí i pozitivní dopad na zdraví občanů. Společnost tak v krátkodobém i dlouhodobém horizontu ušetří značné náklady související se zdravím. Dále plánování udržitelné městské mobility nabízí příležitost řešit i otázky klimatických změn.

## ZLEPŠENÁ MOBILITA A DOSTUPNOST

Plánování udržitelné městské mobility, které jasně vyústí v realizaci projektů a opatření v oblasti udržitelné mobility, zlepšuje situaci občanů v oblasti mobility a usnadňuje dostupnost městských oblastí a jejich služeb.

## ZLEPŠENÍ IMAGE MĚSTA

Město zapojené do plánování udržitelné městské mobility si může budovat image inovativního města a města hledícího dopředu.

## POTENCIÁL OSLOVIT VÍCE LIDÍ

Pracovníci v oblasti plánování mají potenciál oslovit více lidí a lépe reagovat na potřeby různých skupin uživatelů. Samozřejmě to může být náročné - zavádět plány udržitelné městské mobility mezi pracovníky plánování, kteří jsou tradičně zaměřeni na rozvoj infrastruktury. Plánování udržitelné městské mobility nabízí těmto pracovníkům k plánování mobility integrovaný a mezioborový přístup.



Zdroj: Rupprecht Consult

## ROZHODNUTÍ PODPOROVANÁ OBČANY A PARTNERY

Zapojení partnerů a občanů je základním principem plánování udržitelné městské mobility. Prostřednictvím tohoto zapojení mohou rozhodnutí pro či proti konkrétním opatřením v rámci městské mobility získat důležitou úroveň „veřejné legitimacy“.

## ÚČINNÉ PLNĚNÍ PRÁVNÍCH ZÁVAZKŮ

Plány udržitelné městské mobility nabízejí účinný způsob, jak řešit plnění právních závazků jako je například Nařízení Evropské komise týkající se kvality ovzduší (viz [http://ec.europa.eu/environment/air/quality/legislation/existing\\_leg.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/quality/legislation/existing_leg.htm)) nebo národní nařízení týkající se hluku.

## NOVÁ POLITICKÁ VIZE

Plánování udržitelné městské mobility nabízí městu příležitost k rozvoji další politické vize. Pracovníkům místních úřadů poskytuje dlouhodobou agendu a jasný program k jejímu naplnění. Je-li plánování prováděno správně, má Plán udržitelné městské mobility potenciál přinést lepší výsledky s menším počtem konfliktních situací.

## POTENCIÁL PRO INTEGRACI

Plánování udržitelné městské mobility povzbuzuje účinnou a integrovanou kulturu plánování městské mobility v Evropě. Je to přístup, jehož cílem je integrace sektorů a institucí. Ve většině případů je Plán udržitelné městské mobility poháněn mobilitou města anebo odbohem dopravy. Jedním z jeho principů je však do procesu plánování zapojit další městské či regionální útvary (například územní plánování, hospodářský rozvoj, sociální inkluze, zdraví, bezpečnost). Proto se politická relevance Plánu udržitelné městské mobility neomezuje na mobilitu a dopravu, ale tento přístup plánování přispívá k dosažení i jiných místních cílů (ekonomických, environmentálních a sociálních).

## ZLEPŠENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI MĚSTA A PŘÍSTUP K FINANCOVÁNÍ

Plány udržitelné městské mobility mohou pracovníkům v oblasti plánování pomoci získat přístup k určitým finančním zdrojům, které jsou k dispozici pro inovativní řešení nebo integrované přístupy k plánování. V některých případech existence plánu udržitelné městské mobility (nebo práce na jeho přijetí) mohou zlepšit konkurenceschopnost města při žádosti o financování.



# POLITICKÉ VÝCHODISKO

Potřeba udržitelnějších a integračních procesů plánování – i v sektorech souvisejících s městskou mobilitou – je obecně široce uznávána. Na evropské úrovni se Plánům udržitelné městské mobility rovněž dostalo širokého uznání a získaly na významu.

Cílem akčních plánů městské mobility Evropské komise je urychlení přijetí plánování udržitelné městské mobility tím, že budou poskytnuty prováděcí materiály, podporována výměna nejlepších praktických postupů, identifikovány srovnávací měřítka a podporovány vzdě-

lávací aktivity pro odborníky v oblasti městské mobility. Plánování udržitelné městské mobility bylo dále významně podpořeno, když ministři dopravy v Evropské unii přijali 24. června 2010 v Lucemburku závěry k Akčnímu plánu městské mobility. Rada Evropské unie „podporuje rozvoj Plánů udržitelné městské mobility v městech a metropolitních oblastech (...) a podporuje rozvoj iniciativ pro přípravu těchto plánů, například pomoc odborníkům a výměnu informací“.

## Akční plán městské mobility – Aktivita 1



### URYCHLENÍ PŘIJETÍ PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

- Evropská komise bude podporovat místní úřady při rozvoji Plánů udržitelné městské mobility, které pokrývají nákladní a osobní dopravu v městských a příměstských oblastech.
- Poskytne prováděcí materiály, bude podporovat výměnu nejlepších praktických postupů, zajistí identifikaci srovnávacích měřítek a bude podporovat vzdělávací aktivity pro odborníky v oblasti městské mobility.
- Další kroky by Evropská komise mohla přijmout například formou pobídek a doporučení.

- Kdykoliv to bude možné, Komise bude podporovat členské státy formou platform pro sdílení vzájemných poznatků, zkušeností a nejlepších praktických příkladů, které by posílily rozvoj koncepcí Plánů udržitelné městské mobility.
- Komise rovněž zapracuje dimenzi městské mobility do Úmluvy starostů s cílem podpořit integrovaný přístup propojující energii a klimatické změny s dopravou. Podpoří zapracování otázek dopravy a mobility do akčních plánů v oblasti udržitelné energie, které budou připravovat města zapojená do Úmluvy.

[Akční plány městské mobility KOM (2009) 490/5] jsou k dispozici na internetové adrese:  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/urban\\_mobility/action\\_plan\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm)

# PROJEKT

Evropská komise iniciovala tříletý projekt, který bude probíhat od května 2010 do dubna 2013. Cílem projektu je ve velkém urychlit v Evropě přijetí Plánů udržitelné městské mobility, a to s pomocí návodů, aktivit vedoucích ke zvyšování povědomí a školicích workshopů.

Návod, který zde prezentujeme, byl připraven s pomocí řady zdrojů a vstupů ze strany odborníků:

- Sekundární výzkum předchozího výzkumu a návodu (např. zpráva expertní skupiny SUTP z roku 2004, projekty PILOT a BUSTRIP)
- Průzkum stavu a přístupu k Plánům udržitelné městské mobility v 31 evropských zemích, tj. 27 členských státech Evropské unie, stejně jako i v Chorvatsku, na Islandu, v Lichtenštejnsku a v Norsku.
- Posouzení potřeb uživatelů prováděné formou interview s partnery a odborníky

- Čtyři odborné workshopy na téma Plány udržitelné městské mobility konané v letech 2010/2011
- Návod ke zpracování místních dopravních plánů ve Velké Británii (druhé a třetí vydání)
- Návod na zpracování a posouzení městských plánů dopravy ve Francii (PDU).

Tento dokument informuje o aktivitách vedoucích ke zvýšení povědomí a o školicích workshopech k plánování udržitelné městské mobility po celé Evropě.

Návod je pracovním materiálem, který bude dále v průběhu roku 2011 a 2012 upravován (aktualizace bude provedena na internetové adrese [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)). Úpravy budou prováděny opět se zapojením partnerů a odborníků z oblasti plánování udržitelné městské mobility.



## O TOMTO DOKUMENTU

Akční plán městské mobility Evropské komise volá po větším přijímání Plánů udržitelné městské mobility v Evropě. Tento dokument představuje koncept Plánů udržitelné městské mobility a stanovuje kroky nutné pro přípravu takovýchto plánů. Tento dokument je určen jak pro praktiky zabývající se městskou dopravou a mobilitou, tak i pro další partnery, kteří budou do přípravy a realizace Plánů udržitelné městské mobility zapojeni.

Návod představený v tomto pracovním dokumentu se zaměřuje na základní popis hlavních požadavků pro přípravu Plánů udržitelné městské mobility. Zahrnuje příklady dobrých praktických postupů, nástroje a odkazy, které dále ilustrují rozvoj a implementaci Plánů udržitelné městské mobility.

V mnoha případech dobré praktické postupy zahrnují příklady z plánů městské mobility, které lze považovat za ty, jež splňují požadavky na Plány udržitelné městské mobility. V jiných případech dobré praktické příklady popisují procesy a aktivity, které nejsou přímo zapracovány do kontextu Plánů udržitelné městské mobility, ale poskytují cenné tipy pro podobné aktivity (například zapojení občanů při přípravě konkrétních opatření) v rámci procesu plánování udržitelné městské mobility. Cílem je poskytnout portfolio příkladů z různých evropských regionů, abychom ukázali, že dobré přístupy k plánování jsou možné v různých kontextech.

Informace o „Aktivitách mimo základní požadavky“ poskytují další návod pro města a regiony, které v plánování městské mobility již dosáhly určitého pokroku a úrovně. Mnoho příkladů dobrých praktických postupů dokládá i rozvinuté aktivity v plánování.

Současný návod byl sestaven s pomocí přispění řady odborníků z oblasti plánování městské dopravy a mobility z celé Evropy. Odrážejí širokou řadu zkušeností. Návod však vyžaduje interpretaci v místním kontextu, což může vést k přístupům, které se poněkud liší od přístupů popsaných v tomto dokumentu. Návod neposkytuje podrobný technický návod, ale zaměřuje se na proces rozvoje a implementace Plánů udržitelné městské mobility.

Jak již bylo uvedeno, tento návod je pracovním materiálem. Projekt Plán udržitelné městské mobility vítá připomínky a podněcuje k předkládání dalších příkladů z oblasti praktických postupů plánování (zejména z měst střední a východní Evropy). Připomínky a příspěvky prosím posílejte na kontaktní adresu uvedenou na straně 2 tohoto dokumentu.

# CYKLUS PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY PŘEHLEDNĚ

Třemi prvky Plánu udržitelné městské mobility, které byly prezentovány a schváleny v rámci konzultačních workshopů, jsou

- Plánování (proces): jádro metodiky
- Plán (obsah dokumentu): kromě zajištění nástinu plánu, také skutečné příklady účinných opatření
- Politika (proces implementace plánu a jeho závěrečné zhodnocení): nový prvek k usnadnění implementace

Rozvoj a implementace Plánu udržitelné městské mobility by měly být chápány jako inovační cyklus, který se opakuje ve smyslu strategie neustálého zlepšování.

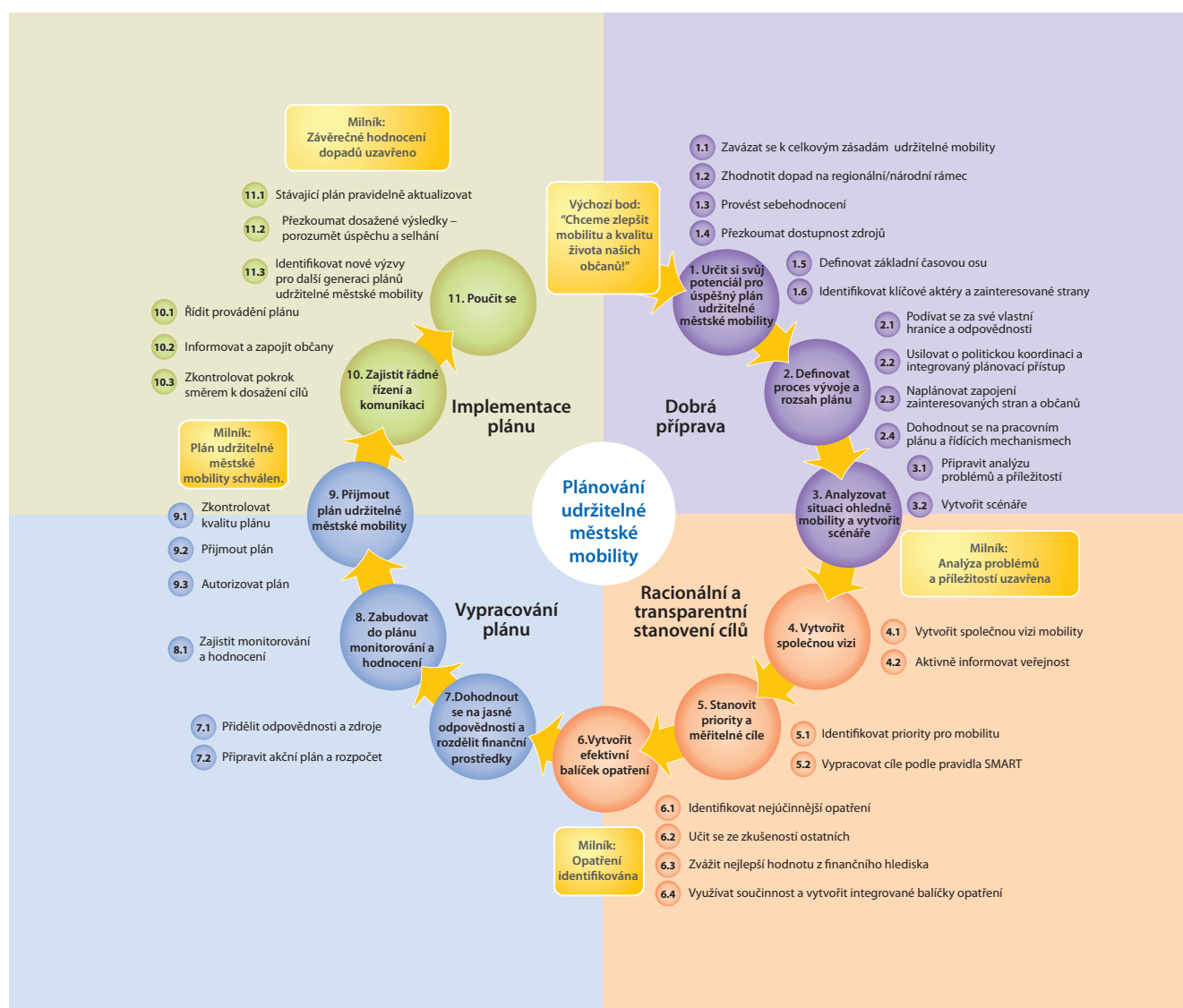
Tento dokument strukturuje cyklus Plánu udržitelné městské mobility do 11 prvků (= hlavních kroků) a 32 aktivit (= podrobné konkrétní úkoly). Každá z 32 aktivit Plánu udržitelné městské mobility, patřící do 11 prvků Plánu udržitelné městské mobility, je strukturovaná jednotným způsobem:

- Zdůvodnění aktivity, otázky, které budou řešeny a otázky, na které je třeba odpovědět.
- Cíle aktivit, které budou prováděny.
- Úkoly popisující podrobně, co je třeba udělat.
- Aktivity mimo základní požadavky oslovující města, která již mají jistou zkušenost s přípravou plánů mobility.
- Časové rozvržení a požadavky na koordinaci s dalšími aktivitami
- Kontrolní seznam milníků, kterých je třeba dosáhnout.

Je třeba zdůraznit, že časový plán různých aktivit poskytuje spíše logickou strukturu než strukturu postupnou. Aktivity probíhají částečně paralelně nebo zahrnují smyčku se zpětnou vazbou. Část, týkající se „časového rozvržení a koordinace“ každé aktivity, představuje v tomto ohledu základní aspekty.

Následující strana zahrnuje grafický přehled cyklu Plánu udržitelné městské mobility s podrobným popisem všech prvků a aktivit.

# PRVKY A AKTIVITY PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY



Rupprecht Consult, 31 March 2011

# NÁVOD – PRVKY A AKTIVITY PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

**Výchozí bod:  
“Chceme zlepšit  
mobilitu a kvalitu  
života našich  
občanů!”**

Od počátku by mělo být jasné, že městská doprava a mobilita nepředstavují cíl jako takový, ale měly by přispět k vyšším cílům jako je kvalita života a blaho občanů. To by mělo být východiskem při rozvoji Plánů udržitelné městské mobility. V závislosti na národním kontextu může se i zákonná povinnost stát hnací silou pro zpracování Plánů udržitelné městské mobility. Nicméně pro zpracování opravdu udržitelného a účinného plánu je nutný skutečný závazek.

Obecnou výzvou pro pracovníky místních správ v oblasti plánování, kteří plánování udržitelné městské mobility podporují, je přesvědčit politické představitele o

přidané hodnotě tohoto přístupu. Pokud není na místní úrovni žádný „zastánce“, pak může být těžké přesvědčit odpovědné politiky, aby rozvoj Plánů udržitelné městské mobility podporovali. Vyžaduje to shromáždit správné argumenty. Pokud není žádný „pádny argument“, mohlo by se na začátku poukázat na výzvy a problémy, se kterými se město bude potýkat, pokud se nic nezmění, zdůraznit přínosy Plánů udržitelné městské mobility a zdůraznit skutečnost, že voliči dobré výsledky ocení (například poukázat na další města, která Plány udržitelné městské mobility již aplikovala). To je obzvláště podnětné, neboť plný dopad Plánů udržitelné městské mobility bude viditelný až po delším časovém období, než je volební období. Pomoc může i poukázání na možnost zpracovat do Plánů udržitelné městské mobility ta řešení, která mají okamžitý dopad. To může v krátkodobém horizontu pomoci vyvolat mezi občany a dalšími partnery pozitivní reakci.



Zdroj: Bernd Decker, Rupprecht Consult

## PRVEK 1: STANOVTE SVŮJ POTENCIÁL PRO ÚSPĚŠNÝ PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

### Dobrá příprava

#### 1. Určit si svůj potenciál pro úspěšný plán udržitelné městské mobility

- 1.1 Zavažte se k celkovým principům udržitelné mobility
- 1.2 Posuďte vliv národního/regionálního rámce
- 1.3 Provedte sebehodnocení
- 1.4 Provedte revizi dostupnosti zdrojů
- 1.5 Definujte základní časové rozvržení
- 1.6 Identifikujte klíčové aktéry a partnery

Na počátku procesu plánování udržitelné městské mobility je nutné stanovit potenciál pro zpracování úspěšného Plánu udržitelné městské mobility. Ten závisí na řadě interních a externích faktorů, které poskytují celkový rámec pro proces plánování a plán implementace. Následující odstavce popisují klíčové aktivity při přípravě procesu plánování udržitelné městské mobility.

### AKTIVITA 1.1: ZAVAŽTE SE K CELKOVÝM PRINCIPŮM UDRŽITELNÉ MOBILITY

#### ZDŮVODNĚNÍ

Městský plán dopravy se může nazývat udržitelným, pokud jsou zohledněna určitá ekonomická, sociální a environmentální kritéria. Zásadní pochopení principů udržitelnosti a zavázání se k nim je základem plánování, které pomůže k orientaci rozvojového procesu Plánů udržitelné městské mobility na celkové strategické úrovni.

#### DEFINICE: SYSTÉM UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Systém udržitelné dopravy splňuje ekonomické, sociální a environmentální potřeby společnosti a současně minimalizuje jeho nežádoucí dopad na ekonomiku, společnost a životní prostředí.

Zdroj: Obnovená strategie udržitelného rozvoje Evropské unie přijatá Evropskou radou dne 15/16. června 2006.  
<http://ec.europa.eu/environment/eussd/>

#### CÍLE

- Zajistit, aby byly základní principy udržitelnosti zohledněny v celém procesu plánování.
- Zajistit společné pochopení toho, co udržitelná městská mobilita znamená.
- Rozšířit pohled do všech aspektů, kterými se je třeba zabývat, aby se Plán udržitelné městské mobility stal opravdu udržitelným dokumentem, i mimo oblast dopravy a mobility.

#### ÚKOLY

- Provedte analýzu, do jaké míry jsou principy udržitelnosti již součástí politiky vašeho města/regionu (například ve vizích, v místních agendách) v oblasti dopravy a mobility a v souvisejících strategických oblastech (například politika udržitelného využívání území, která se týká využití brownfields oproti politice, která podporuje nekontrolované rozpínání měst).
- Společně s politickými představiteli a klíčovými partnery s hlasem v příslušných strategických oblastech zkontrolujte, do jaké míry jsou principy udržitelnosti v souladu se současným politickým programem.
- Na počátku se pokuste dosáhnout široké shody v tom, že principy udržitelnosti se stanou základem práce na Plánech udržitelné městské mobility.

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Posilte váš závazek k udržitelné městské mobilitě připojením se k Úmluvě starostů anebo zapojením se do fóra CIVITAS (podrobnosti viz níže).
- Přesvědčte se, zda je mezi přístupem ke službám a vybavením (mobilita) a provozem/dopravou jasné rozlišení: První je cílem veškerých aktivit, účelem; druhé je nástrojem k realizaci přístupu a mobility. Celkovým principem by mohlo být zajištění přístupu pro občany při menším provozu (= méně prostředků, menší náklady, méně paliva, méně znečištění, méně nehod apod.)

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Na počátku procesu plánování. Principy udržitelnosti je třeba zvažovat v průběhu celého procesu plánování.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Analýza, do jaké míry kritéria udržitelnosti ovlivní současné koncepce týkající se městské mobility, byla dokončena.

Celkového závazku k principům udržitelnosti ze strany klíčových partnerů bylo dosaženo..



### PŘÍKLADY

#### SÍŤ FÓRA CIVITAS

V současnosti má síť Fóra CIVITAS 186 členských měst, která podepsala Deklaraci CIVITAS. Fórum CIVITAS je otevřeno všem městům, která mají zájem se dozvědět více o užitečnosti jednotlivých opatření podporujících čistou městskou dopravu a o nejlepších způsobech, jak je kombinovat a ve větším měřítku integrovat. Zapojená města musí prokázat svůj politický a technický závazek zavádět ambiciózní integrované strategie městské dopravy.

Tento závazek konkrétně znamená, že město plánuje následující:

- dosáhnout významné změny v rozdělení způsobů dopravy ve prospěch udržitelných způsobů dopravy;
- postupovat integrovaným přístupem, který spočívá v tom, že se město bude ve své politice zabývat co největším počtem kategorií nástrojů a opatření CIVITAS.

Každé město se musí zavázat k zavedení ambiciózní politiky udržitelné městské dopravy. Tento závazek musí být politicky podpořen podpisem místního politika s výkonnou pravomocí (radní, náměstek, nebo primátor). Detaily viz [http://civitas.eu/cms\\_network.phtml?id=371](http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371)



Zdroj: [www.civitas-initiative.eu](http://www.civitas-initiative.eu)

#### ÚMLUVA STAROSTŮ

Evropská unie (EU) stojí v čele globálního boje proti klimatickým změnám a tento boj učinila svou vrcholnou prioritou. Její ambiciózní cíle jsou vyjmenovány v Opatření EU ke klimatu a v Energetickém balíčku, které zavazují členské státy k omezení emisí CO<sub>2</sub> alespoň o 20 % do roku 2020. Signatáři Úmluvy starostů přispívají k cílům této politiky formálním závazkem překonat tento cíl a implementovat Akční plán udržitelné energie.

Podrobnosti viz [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu)

## AKTIVITA 1.2: POSUŽTE VLIV NÁRODNÍHO/REGIONÁLNÍHO RÁMCE

### ZDŮVODNĚNÍ

Plánování udržitelné městské mobility je zaměřeno na úroveň městské aglomerace. Nicméně je vloženo do širšího regionálního a národního rámce plánování aktivit v oblasti městské mobility. Ten zahrnuje například nařízení, finanční toky nebo strategie územního a dopravního rozvoje na vyšší úrovni (například národní plán dopravy, pokud existuje). Důležité je posoudit vliv regionálního/národního rámce a plně využít příležitosti a zamezit pozdějším konfliktům s úřady na vyšší úrovni.

### CÍLE

- Zajistit, aby byly identifikovány relevantní podmínky regionálního a národního rámce pro Plány udržitelné městské mobility.
- Získat jasnou představu, jakým způsobem regionální a národní rámec ovlivní proces plánování udržitelné městské mobility a návrh opatření.

### ÚKOLY

- Identifikovat, zdokumentovat a posoudit:
  - Právní předpisy a směrnice pro Plány udržitelné městské mobility (pokud existují).
  - Regionální/národní kritéria financování, která se vztahují k Plánům udržitelné městské mobility.
  - Plány, strategie a cíle z vyšší úrovně, které by mohly ovlivnit váš Plán udržitelné městské mobility anebo co může váš Plán udržitelné městské mobility způsobit. Například, plány státního dopravního orgánu na výstavbu nových komunikací nebo jejich modernizaci by mohly být v protikladu s cíli městského Plánu udržitelné městské mobility tím, že způsobí ve městě větší provoz. Plán udržitelné městské mobility musí tuto skutečnost zohlednit.
  - Vliv vyšší úrovně na odpovědnost anebo na okruh plánování Plánu udržitelné městské mobility.

- Požadavky nebo iniciativy na koordinaci a integraci různých politik, např. integraci místního a regionálního plánování při využití území. Například nová bytová výstavba nebo business parky v regionu mohou rozhodujícím způsobem změnit modely mobility na místní úrovni.

- Zpracovat přehled relevantních regionálních/národních rámců s návrhy, jakým způsobem tyto otázky v místním Plánu udržitelné městské mobility řešit.

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Možné je zahrnout další doporučení.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Na počátku procesu plánování, v rámci několika týdnů.
- Uvažujte o relevantních výsledcích po celou dobu procesu plánování a pro návrh opatření a zejména je zohledněte při definování rozvojového procesu a rozsahu plánu (Prvek 2 v Plánu udržitelné městské mobility).

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Příslušné dokumenty z národní a regionální úrovně byly zkontrolovány a výsledky byly sumarizovány.

Byly identifikovány příležitosti a potenciální problémy, které by mohly z podmínek regionálního a národního rámce vyplynout.



## PŘÍKLADY

### FRANCIE: NÁRODNÍ STRUKTURA A PRÁVNÍ ASPEKTY

První rozvoj „Plánů městské dopravy (PDU) – francouzský Plán udržitelné městské mobility -SUMP – následoval po přijetí Zákona o vnitrostátní dopravě“ (LOTI) v prosinci 1982. Tento zákon vymezuje cíl, obecné záměry a orientaci PDU. Obecným cílem PDU je zajištění udržitelné rovnováhy mezi potřebou mobility a dopravní dostupnosti a ochranou životního prostředí a zdraví. Na základě Zákona o ovzduší a racionálním využívání energie (LAURE) z prosince 1996 se stal rozvoj PDU povinným pro všechny aglomerace s více než 100 000 obyvateli. Dopravní úřady v aglomeracích, které mají méně než 100 000 obyvatel, si mohou rozvoj PDU zvolit dobrovolně. Některé úřady tak udělaly, jiné vyvinuly podobné dokumenty, přestože neměly zákonnou povinnost (např. Schéma městské dopravy nebo Globální dopravní politika).

Zákon o solidaritě a obnově města (SRU) z prosince 2000 posílil PDU jako nástroj. Díky této legislativě se rozšířil počet dopravních otázek, kterými je potřeba se zabývat, a stal se z ní referenční dokument pro mobilitu, rozvoj města, sociální soudržnost a ochranu životního prostředí. Tak se PDU změnilo z „jednoduchého“ dokumentu na integrační programový dokument pro infrastrukturu a doprovodná opatření. Tento zákon také ukládal zařazení podrobnějšího finančního plánu a kalendáře integrovaných akcí a aktivit. Nakonec zákon vyžaduje zhodnocení a revizi PDU nejpozději pět let po jeho konečném schválení. Většina metropolitních úřadů ustavila observatoř PDU, která každoročně vyhodnocuje pokrok při realizaci různých aktivit v rámci PDU. PDU by mělo být rovněž slučitelné s řadou dalších plánů a strategií např. rozvoje města, kvality ovzduší a ochrany podnebí, územního rozvoje, kvalitnější dopravy a



Zdroj: [www.sxc.hu](http://www.sxc.hu) | Pascal THAUVIN

plánů rozvoje komunikací, dopravní dostupnosti pro postižené a rovného přístupu a řízení mobility/plánů pro dojíždění. Zajímavou novinkou je to, že Zákon Grenelle 2“ (2010) ukládá požadavek měřit hodnoty CO<sub>2</sub> před implementací Plánu udržitelné městské mobility - SUMP a další měření po pěti letech. Toto hodnocení je dodatkem nařízení z roku 2005, které při zpracování PDU ukládá povinnost provádět posouzení dopadu na životní prostředí.

Zdroj: Rupprecht Consult na základě těchto dokumentů:

„Plán městské dopravy“: Panorama 2009, GART, Paříž, duben 2010

„Plány městské dopravy, bilance a perspektivy“, GART, Paříž, 2005

„Veřejná doprava ve schématu Územní soudržnost“, sborník z kolokvia z 13. září 2005, GART, Paříž, 2005

„Zákon o handicapovaných: rok poté, tisková konference“, Philipp Bas, ministr sociálních věcí, 9. února 2006.

AUCAM, Plán městské dopravy (PDU), Co víme, č. 27, Caen, říjen 2010

## AKTIVITA 1.3: PROVEĎTE SEBEHODNOCENÍ

### ZDŮVODNĚNÍ

Sebehodnocení na počátku procesu plánování je nutné k identifikaci silných a slabých stránek a k pochopení vašeho vlastního potenciálu, což je potřebné k úspěšnému vedení procesu plánování udržitelné městské mobility. Posouzení by se mohlo týkat současného stavu plánování dopravy (jak blízko jste k Plánům udržitelné městské mobility?), stejně jako i kontextových a procesních překážek a hnacích sil, které by mohly proces plánování udržitelné městské mobility ovlivnit. Sebehodnocení pomůže určit, jak by proces plánování měl ve vašem vlastním kontextu vypadat. Sebehodnocení by mělo zahrnovat potřeby celé společnosti, tzn. například by mělo řešit i otázku sociální inkluze a genderové otázky.

### CÍLE

- Získat upřímný a jasný obraz o silných a slabých stránkách a příležitostech s ohledem na rozvoj Plánu udržitelné městské mobility ve vašem vlastním místním kontextu (například politickém, institucionálním, právním rámci).
- Vytvořit přizpůsobený proces plánování udržitelné městské mobility, který bude pro místní kontext vhodný.

### ÚKOLY

- Analyzujte stav různých prvků Plánu udržitelné městské mobility v rámci vašeho současného plánování místní dopravy (jsou plně zvažovány, do určité míry nebo vůbec ne?). Tento dokument můžete využít ke kontrole, zda popsané prvky a aktivity byly již ve vašem městě či regionu zavedeny. Tímto způsobem můžete zjistit mezery ve vašich postupech plánování, které by se měly ve vašem novém Plánu udržitelné městské mobility řešit.

- Identifikujte a analyzujte hnací síly a překážky pro rozvoj dopravy ve vaší městské aglomeraci.
  - Kontextové překážky, které ovlivňují celý proces plánování udržitelné městské mobility (například institucionální, právní, finanční – například je autobusový dopravce soukromou společností nebo je řízen další úrovní správy?)
  - Procesní překážky, které se mohou objevit v průběhu plánování (například řízení, komunikace mezi různými odbory, které budou do rozvoje a implementace Plánů udržitelné městské mobility zapojeny).
  - Identifikujte hnací síly, které mohou proces a implementaci podpořit.
- Posuďte aspekty sociálního vyloučení a řešení v rámci dopravních politik. To znamená zvážit potřeby celé společnosti, včetně všech zranitelných skupin jako jsou děti, invalidní osoby, starší lidé, domácnosti s nízkým příjmem, menšiny apod. Genderové aspekty, tj. poskytnutí stejných příležitostí ženám a mužům, by rovněž měly být zohledněny. Důležitými otázkami jsou:
  - Garantuje dopravní systém stejný přístup, cenovou dostupnost a dosažitelnost (nebo související možnosti mobility)?
  - Usnadňují opatření související s dopravou zaměstnanost a podporují rozvoj inkluzivního pracovního trhu?
- Proveďte upřímné sebehodnocení jako začátek zlepšování procesu plánování a politik. Výstup není nezbytně nutné zveřejňovat.



## NÁSTROJE

### METODIKY SEBEHODNOCENÍ INTERNÍ JEDNÁNÍ A REVIZE

Sebehodnocení se může uskutečnit formou jednoduchého setkání skupiny lidí, kteří jsou do procesu plánování zapojeni, a kteří projednají silné a slabé stránky současných procesů a způsobů, jak je zlepšit. Pomoci může i nezávislá osoba. Je-li to nutné, toto sebehodnocení lze spojit s analýzou SWOT. Tuto metodu použila rada hrabství Derbyshire ve Velké Británii jako způsob zlepšení procesů svého plánování místní dopravy (plán udržitelné městské mobility) a jako způsob ke zohlednění změn v jiných oblastech plánování, které místní dopravní plán ovlivnily.



Zdroj: FGM

### NEZÁVISLÉ HODNOCENÍ (PEER REVIEW)

Dalším způsobem revize plánovacího prostředí Plánů udržitelné městské mobility je nezávislé hodnocení. Metoda spočívá v tom, že se pozve jeden nebo více pracovníků z oblasti plánování udržitelné mobility nebo další odborníci z dopravy, aby zhodnotili situaci ve městě ještě před tím, než město začne s přípravou svého posledního Plánu udržitelné městské mobility. Tito hodnotitelé mohou posoudit kvalitu procesu plánování a jeho organizaci a mohou rovněž pomoci s porovnáním výstupů a výsledů s „nejlepším výsledkem“, a tak poskytnout městu zpětnou vazbu o tom, co město udělalo, čeho dosáhlo, stejně jako i jakým způsobem připravuje svůj Plán udržitelné městské

mobility.

Město Gent a město Lublaň takové hodnotitele zaměstnali, aby jim pomohli získat zpětnou vazbu o tom, čeho města dosáhla a co by měla v Plánech udržitelné městské mobility udělat lépe.

(Viz také příklad z projektu BUSTRIP na následující straně).

### VYUŽITÍ SYSTÉMŮ ŘÍZENÍ KVALITY A ZNAČENÍ

Systémy řízení kvality (QMS) jsou určeny pro posouzení organizačních procesů a nabízejí návod na jejich zlepšení. Má-li se za to, že bylo dosaženo určité úrovně kvality, je uděleno označení nebo certifikát. Nejznámější formou systémů řízení kvality je norma ISO 9001, která se vyvinula z řízení kvality především ve výrobním průmyslu, a tak byla původně určena pro výrobní procesy. Relevantnější pro plánování udržitelné městské mobility by mohl být obecný rámec posuzování, který je zdarma k dispozici všem členským státům Evropské unie a který je především zaměřen na veřejný sektor. V současné době jsou dále k dispozici některé specifické systémy řízení kvality, které se zabývají určitými aspekty udržitelné mobility: Bypad je systém řízení kvality pro cyklistiku ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)), a MaxQ je systém řízení kvality pro řízení mobility ([www.epomm.eu](http://www.epomm.eu)). Město Lund ve Švédsku systém MaxQ aplikovalo s cílem zlepšit politiku řízení mobility, která zapadá do širšího rámce jeho dobře známého plánování udržitelné městské mobility, Lundamats. Systémy řízení kvality určené k posouzení kvality celé politiky udržitelné mobility města se v současné době (2011) vyvíjejí v rámci projektů IEE STEER - Ecomobility SHIFT ([www.ecomobility.org/shift/](http://www.ecomobility.org/shift/)), QUEST a ADVANCE).

(v době přípravy dokumentu nebyla k dispozici žádná webová stránka).

Zdroj: Tom Rye, Edinburgh Napier University

## AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Použijte metodiku nezávislého hodnocení s externími odborníky.
- Aplikujte systémy řízení kvality.

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Na počátku procesu plánování, s výsledky, které je třeba zohlednit při navrhování lokálně upravených procesů plánování udržitelné městské mobility (→ Aktivita 2.4 Dohodněte se na pracovním plánu a řízení).
- Odkaz na → Aktivita 1.4: Proveďte revizi dostupnosti zdrojů.



## NÁSTROJE

### SEBEHODNOCENÍ A NEZÁVISLÉ HODNOCENÍ V PROJEKTU BUSTRIP

Projekt BUSTRIP použil metodu peer review (hodnocení nezávislými experty ve stejné oblasti), aby pomohl partnerským městům porozumět stavu jejich politik, aktivit a plánování městské dopravy. Metodologie byla nastavena tak, aby pomohla partnerským městům v přípravě a implementaci udržitelných plánů a aktivit městské dopravy. Peer review v projektu BUSTRIP byla vlastně hodnocením kvality; jednalo se o posudky expertů z jiných partnerských měst k otázkám stavu a pokroku dosaženého obcemi na cestě k dohodnutému vzoru udržitelné městské dopravy. „Vzorová úroveň udržitelného plánu městské dopravy BUSTRIP“ byla vytvořena na základě Závěrečné zprávy Expertní pracovní skupiny EU k Plánům udržitelné městské dopravy z roku 2004. Tato vzorová úroveň popsala charakteristiky, které by se měly objevit v Plánech udržitelné městské dopravy. V prvním kroku procesu peer review města připravila sebehodnotící zprávy popisující pokrok té které obce směrem k udržitelné městské dopravě. Sebehodnotící zprávy obsahovaly profil obce, motivátory a dopady související s městskou dopravou a diferenční analýzu popisující procesy, které město použilo při přípravě svých existujících dopravních plánů, strategií, aktivit a cílů. Tento popis byl porovnán s „ideálními“ charakteristikami vzorové úrovně pro přípravu Plánů udržitelné městské



Zdroj: Sakari Saarinen

mobility. Sebehodnocení sloužilo jako podkladová informace pro tým zpracovávající peer review, který byl zvolen specificky pro každé partnerské město. Hodnotitelé prošli sebehodnotící zprávy a vstoupili do kontaktu s městem za účelem přípravy návštěvy na místě. V dalším kroku tým peer review navštívil na 3 - 5 dní město a provedl hodnocení na základě sebehodnotící zprávy a rozhovorů s aktéry, zájmovými skupinami, politiky a úředníky.

Po návštěvě tým napsal pro hodnocené město svou peer review zprávu; město pak v dalších krocích plánovacího procesu a přípravy Plánu udržitelné městské dopravy využilo jak svou vlastní sebehodnotící zprávu, tak i zprávu peer review týmu.

Dokument popisující metodologii projektu BUSTRIP je dostupný na: [www.bustrip-project.net/documents.htm](http://www.bustrip-project.net/documents.htm)

Autor: Sakari Saarinen, Finsko (dříve Unie pobaltských měst, nyní město Helsinky)



## PŘÍKLADY

### KOPRIVNICA, CHORVATSKO: IDENTIFIKUJTE A ZAMĚŘTE SE NA SILNÉ STRÁNKY S CÍLEM ELIMINOVAT STRÁNKY SLABÉ

Na samém počátku projektu Active Access ([www.active-access.eu](http://www.active-access.eu)), do kterého byla Koprivnica zapojena s cílem podporovat cyklistiku a chůzi, byla provedena podrobná analýza stavu. Ta byla založena na sebehodnocení, které provádělo město samo, na rozsáhlém konzultačním procesu s řadou partnerů, stejně jako i na veřejném průzkumu. Veřejný průzkum byl prováděn opakovaně a byl zaměřen na ty, kteří provozují cyklistiku a chůzi pravidelně, stejně jako i na ty, kteří převážně používají auta.

Sebehodnocení odhalilo, že město má vynikající podmínky pro podporu udržitelné mobility. Městská struktura je kompaktní úroveň a má dostatek prostoru na zavedení cyklistické sítě. Již nyní 30% obyvatelstva jezdí na kole nebo chodí pěšky. 70% dětí využívá při jízdě do školy veřejnou dopravu, jízdní kolo nebo chodí pěšky. V období letních prázdnin počet chodců a cyklistů dokonce převyšuje počet aut.



Zdroj: Město Koprivnica, archiv

Plán mobility města se snaží eliminovat slabé stránky tím, že se zaměřuje na tyto silné stránky. Když byli řidiči aut ve veřejném průzkumu dotazováni, zda by změnili svůj model mobility, pokud by byla vybudována dobrá infrastruktura, byla zde naproti podpora. Sebehodnocení bylo pro volbu správného zaměření plánu mobility v Koprivnici velmi důležité. Hodnocení bylo veřejností velice kladně přijato a velká podpora byla i v průběhu realizační fáze.

Případové studie k projektu Eltis s více informacemi o Koprivnici:

<http://www.Eltis.org/index.php?ID1=6&id=62>

Zdroj: Gábor Heves, Regionální environmentální centrum pro střední a východní Evropu

### KONTROLNÍ SEZNAM



Řádné sebehodnocení bylo provedeno.

Byly identifikovány silné a slabé stránky s ohledem na rozvoj Plánu udržitelné městské mobility.

Výsledky byly sumarizovány jako východisko k optimalizaci místně upraveného procesu plánování.

## AKTIVITA 1.4: PROVEĎTE REVIZI DOSTUPNOSTI ZDROJŮ

### ZDŮVODNĚNÍ

Se sebehodnocením je úzce spojena otázka dostupnosti prostředků pro realizaci procesu plánování udržitelné městské mobility a pro implementaci opatření. Patří sem lidské zdroje (tj. dostupný počet pracovníků a kvalifikace), stejně jako i finanční prostředky. Bez dostatečných zdrojů by bylo obtížné úspěšně zrealizovat Plány udržitelné městské mobility. U většiny veřejných správ budou požadované konkrétní dovednosti, nutné pro realizaci Plánů udržitelné městské mobility, přesahovat kapacitu jejich personálu. Přestože může být běžnou praxí si na konkrétní technické úkoly najímat externí pracovníky, je důležité přemýšlet i o vybudování vlastní expertízy v rámci vlastní organizace a dlouhodobě spolupracovat s dalšími partnery. Cílem je, v případě potřeby, zajistit okamžité požadavky na dovednosti formou subdodávek, ale i udržovat expertízu pro plánování udržitelné městské mobility v rámci vaší vlastní organizace.

### CÍLE

- Zajistit, aby nutný (široký) rozsah dovedností pro řízení procesu plánování udržitelné městské mobility byl v rámci vašeho místního úřadu a mezi partnery k dispozici.
- Vyvážit krátkodobé požadavky na dovednosti a budování kapacity pro místní komunitu v oblasti plánování udržitelné městské mobility.
- Posoudit potvrzené a potenciální finanční prostředky pro realizaci procesu plánování a pro implementaci opatření.

### ÚKOLY

- Posuďte dostupné dovednosti v rámci vedoucí organizace a mezi partnery. Zajistěte, aby byly vzaty v úvahu veškeré hlavní dovednosti, které jsou pro plánování udržitelné městské mobility nutné. Seznam viz níže.

- Vytvořte jednoduchý plán řízení dovedností, který nastiňuje strategii na pokrytí nedostačujících dovedností (například formou školení, spolupráce, subdodávek). Úkolu by se měl ujmout někdo, kdo je obeznán s procesem plánování udržitelné městské mobility (případně ve spolupráci s vaším manažerem pro lidské zdroje). Viz obrázek níže.
- Definujte požadovaný rozpočet pro proces plánování udržitelné městské mobility a zajistěte jeho politické schválení.
- Posuďte pravděpodobný rozpočtový rámec pro implementaci opatření. Zvažte možnosti financování z úrovně místní, regionální, národní a z úrovně Evropské unie. V této fázi půjde pravděpodobně o hrubý odhad, ale umožní, abyste zůstali realistickými.

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

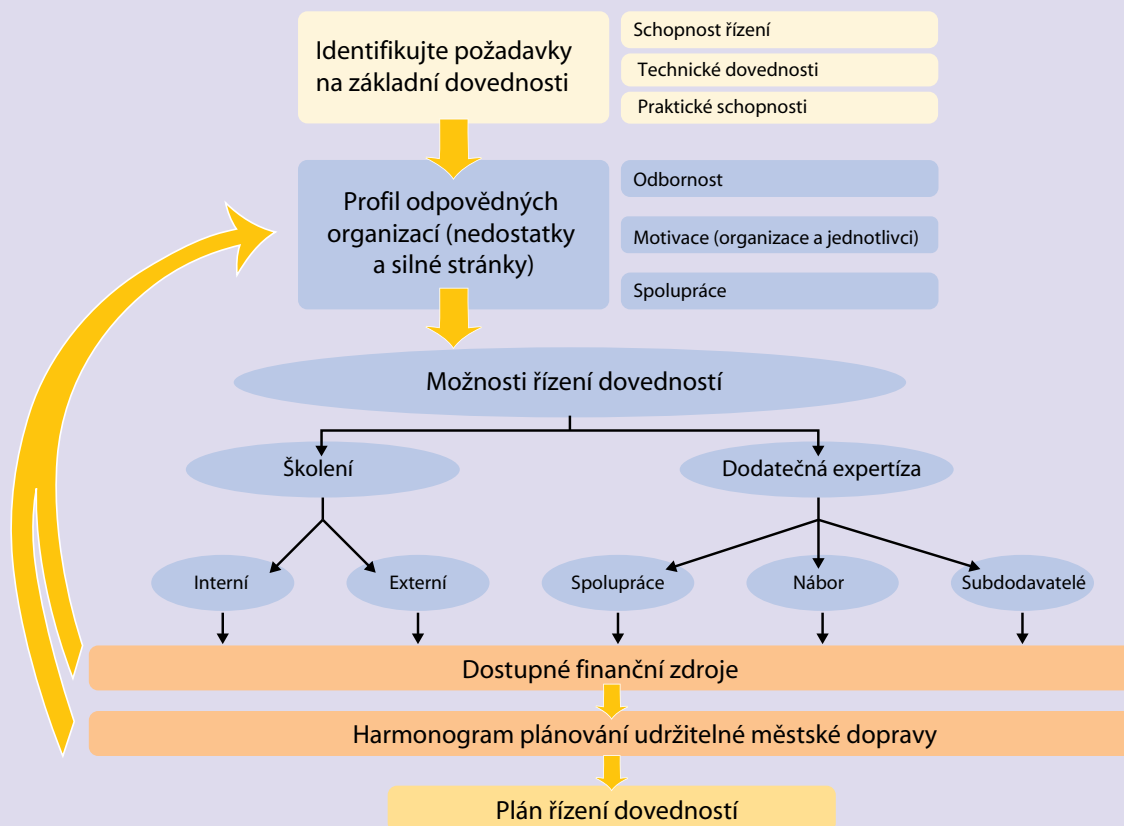
- Spolupráce mezi odpovědnými organizacemi s cílem zaplnit případné nedostatky v dovednostech.
- Zapojení externích partnerů (například konzultantů, univerzit) s cílem v případě potřeby zaplnit nedostatky v dovednostech.
- Nábor: V případě nedostačující odbornosti, zvažte nábor osob pro konkrétní úkoly (nemusí jít o odborníky v oblasti dopravy), například pro marketing. Tento způsob myšlení „mimo své pole působnosti“ může přinést svěží perspektivu, která je hlavní součástí plánování udržitelné městské mobility. Rovněž zvažte kombinaci prostředků od různých partnerů s cílem financovat pracovníky (viz příklad města Cáchy níže).

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Od počátku - důležité pro sestavení týmu pro plánování udržitelné městské mobility, který skutečně bude proces plánování realizovat.

## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### VYTVOŘENÍ PLÁNU ŘÍZENÍ DOVEDNOSTÍ




[Obrázek převzat z projektu PILOT 2007, [www.pilot-transport.org/](http://www.pilot-transport.org/)]

## ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA DOVEDNOSTI PŘI PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Řídící schopnosti (požadované v průběhu celého procesu plánování udržitelné městské mobility)	
Řízení projektu (včetně politické spolupráce)	
Technický management	
Finanční management	
Personální management (včetně řízení multioborových týmů sestavených z interních i externích pracovníků)	
Technické dovednosti	
Územní plánování a plánování dopravy	
Další důležité sektorové politiky (ekonomická, sociální, environmentální)	
Základní orientace v politikách jiných úrovní – regionální, národní, evropské	
Pracovní dovednosti (požadované pro jednotlivé aktivity)	Související prvek/aktivita
Zapojení partnerů a občanů	Aktivita 2.3 Plán na zapojení partnerů a občanů Prvek 4. Vytvořte společnou vizi Aktivita 9.3 Zajistěte vlastnictví plánu Aktivita 10.2 Informujte a zapojte občany (implementace opatření)
Rozvoj, monitorování a evaluace indikátorů	Prvek 3. Analyzujte situaci v oblasti mobility a připravte scénáře Prvek 5. Stanovte priority a měřitelné cíle Prvek 8. Zpracujte monitorování a hodnocení do plánu
Sběr dat a analýza	Prvek 3. Analyzujte situaci v oblasti mobility a připravte možnosti Prvek 8. Zpracujte monitorování a hodnocení do plánu
Modelování a rozvoj scénáře	Aktivita 3.2 Vytvořte scénáře
Informace a vztah s veřejností, marketing	Aktivita 2.3 Plán na zapojení partnerů a občanů Prvek 4. Vytvořte společnou vizi a zapojte občany Aktivita 9.3 Zajistěte vlastnictví plánu Aktivita 10.2 Informujte a zapojte občany (implementace opatření)
Plánování	Aktivita 2.4 Dohodněte pracovní plán a strukturu řízení Aktivita 7.2 Připravte akční plán a rozpočet
Nábor	Aktivita 7.2 Připravte akční plán a rozpočet Aktivita 10.1 Zajistěte realizaci plánu

Zdroj: Manuál k projektu PILOT, 2007. tabulka upravena, [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

KONTROLNÍ SEZNAM	
Analýza dovedností a požadovaných finančních prostředků nutných pro proces plánování byla provedena.	
Plán řízení dovedností byl sestaven.	
Rozpočet pro průběh procesu plánování udržitelné městské mobility byl na politické úrovni schválen.	
Pravděpodobný rozpočtový rámec pro implementaci opatření byl posouzen.	



## PŘÍKLADY

### BRISTOL, VELKÁ BRITÁNIE : ŘÍZENÍ DOVEDNOSTÍ VE SPOLEČNÉM PLÁNU MÍSTNÍ DOPRAVY (JLTP) 2005/6 – 2010/11

Kontinuální zlepšování řídicích dovedností v projektu tvoří hlavní část rozvoje pracovníků ve městech, která se zapojila do přípravy Společného plánu místní dopravy v aglomeraci Bristolu. Interní programy rozvoje řízení jsou již zavedeny a pravidelně je prováděn přezkum klíčových pracovníků v dopravních sektorech s cílem zajistit stálé zlepšování standardů. Kromě projektového managementu úřady pracují s interními a externími školicími agenturami a místními univerzitami, aby prozkoumaly další příležitosti jak pro rozvoj stávajícího personálu, tak i pro získání nových stážistů do úřadů. Tam, kde je využita externí expertíza, je cílem začlenit tyto pracovníky do projektových týmů. Tento přístup zajistí, že prostřednictvím úzké spolupráce v rámci víceoborového projektového týmu se rozšíří a dále budou rozvíjet silné stránky a dovednostní základna interních pracovníků. Řízení dovedností je pro velmi kvalitní plánování dopravy velmi důležité. Kvalitní plánování je nutné k zajištění dostatečného financování ze strany státu.

(JLTP2 je k dispozici na <http://travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-2>)

### ÖREBRO, ŠVÉDSKO: PODPORA NOVÉHO ZPŮSOBU MYŠLENÍ

Na počátku procesu plánování udržitelné městské mobility nebyl obecný pohled na udržitelnou dopravu v Örebro tak silný. Aby se tato situace změnila, město využilo různá opatření. V pracovní skupině se jako součást sebehodnocení provádělo posuzování budování kapacity a mezi pracovníky se zjišťovaly chybějící znalosti. Výsledkem bylo, že město tak získalo podrobné poznatky o otázkách souvisejících s dopravou, především pak v rámci zúžených oblastí. „Pro řadu odborníků může být holističtější způsob myšlení trochu jako revoluce“, říká Per Elvingson, který krátce po provedeném posouzení začal pracovat jako manažer procesu udržitelné městské dopravy, zvláštního útvaru, odpovědného i za zvyšování povědomí mezi zaměstnanci a politiky, jež byl ustaven. Tento útvar mimo jiné organizoval semináře zaměřené na snižování potřeby používat auta prostřednictvím územního plánování. Obecně, klíčem je nový způsob myšlení. „Ten se musí zavést, zejména mezi klíčovými osobami, k posílení celého procesu. Důležitou součástí budování kapacity je schválení obecné analýzy současné situace všemi klíčovými pracovníky. V tomto ohledu je forma Plánu udržitelné městské mobility velice dobrým nástrojem“.



Zdroj: Město Örebro



## PŘÍKLADY

Mezitím je důležité se podívat na to, co dělají jiní za hranicemi města. „Velice je důležité poskytnout našim řídicím subjektům dobré a velmi praktické příklady, které již byly vyzkoušeny“. Mezinárodní spolupráce se v tomto ohledu stává mnohem důležitější. Posledních několik let se Örebro zaměřovalo na výměnu zkušeností. Studijní návštěvy jsou důležitou součástí této práce. „Na národní úrovni se snažíme pro udržitelnou dopravu vybudovat mezi městy stejné velikosti v regionu neformální síť“, uvádí Elvingson.

Zdroj: projekt BUSTRIP 2007, Udržitelná doprava - průvodce k Plánům udržitelné městské dopravy, [www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning\\_process](http://www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process)

### FRANCIE: POVINNOSTI PŘI ROZVOJI PDU (PLÁNŮ MĚSTSKÉ DOPRAVY)

Při rozvoji PDU se často příslušnému úřadu dostane pomoci, jak při přípravě pracovního plánu, tak při rozvoji samotného PDU. Některé úřady část práce svěřují agentuře pro rozvoj města, jíž jsou členem nebo kterou vybraly v rámci tendru. Ostatním se daří vyvíjet plán vlastními silami, přičemž část intelektuální práce svěří soukromým poradenským firmám vybraným na základě tendru. Do vytváření PDU jsou obecně zapojena také Centra pro výzkum regionální dopravy (CETE). Zapojeno je rovněž množství zainteresovaných subjektů. Minimálně tito aktéři by měli být do jednotlivých fází rozvoje zapojeni:

#### Fáze rozvoje PDU a zapojení aktérů

Fáze	Jiní zapojení aktéři než kompetentní úřady
Vytvoření nebo přezkoumání PDU	Přidružení aktéři: stát, department, kraj
Formální podoba návrhu PDU	Konzultace s následujícími aktéry: stát, department, kraj, obce v rámci zeměpisné oblasti; s dalšími aktéry konzultace na požádání (asociace dopravců a uživatelů dopravy, spolky na ochranu životního prostředí, obchodní komora atd.)
Oficiální průzkum veřejného mínění	Konzultace s následujícími aktéry: veřejnost (názory partnerů z veřejné sféry jsou připojeny ke konceptu PDU)
Schválení PDU	Kompetentní úřad schválí PDU, v případě potřeby pozměnění na základě konzultací s partnery z veřejné sféry a zprávy komise sledující veřejné mínění
Implementace PDU	Obce: slučitelnost místních plánů rozvoje města s řízením silniční sítě; stát a department: slučitelnost s řízením silniční sítě ze strany státu a departmentu
Zhodnocení	Kompetentní úřad je povinen zhodnotit realizaci PDU. Doporučuje se zapojit všechny aktéry, kteří byli zapojeni do počáteční fáze rozvoje PDU.

Zdroj: Rupprecht Consult na základě následujících dokumentů:

Doprava a mobilita, spisy CERTU č.146”

Spolupráce v rámci PDU: Proč? S kým? Jak?”, CERTU, Lyon, leden 2006.



## PŘÍKLADY

### FRANCIE: NÁKLADY NA ROZVOJ PDU

Náklady na rozvoj PDU se velmi liší a závisí na rozsahu PDU, na dostupnosti již existujících plánů a studií, na charakteru plánovaného PDU a na tom, zda je potřebná externí podpora. Ve Francii úřady obecně vynaloží 200 000 až 400 000 EUR na rozvoj PDU. Tyto počty nejsou nicméně vždy úplné a některé skryté náklady nebo náklady uhrazené externími dotacemi nejsou do těchto čísel zahrnuty.

Zdroj: Rupprecht Consult, na základě studie „PDU“, GART, duben 2010.



Zdroj: FGM

### CÁCHY, NĚMECKO: SPOLUPRÁCE MĚSTSKÉHO ÚŘADU A OBCHODNÍ A PRŮMYSLOVÉ KOMORY PŘI FINANCOVÁNÍ MANAŽERA PRO OBLAST MOBILITY

Příkladem myšlení i mimo své pole působnosti, pokud jde o finanční prostředky, je spolupráce odboru životního prostředí města Cáchy s obchodní a průmyslovou komorou. Od roku 2008 společně financovaly manažera na poloviční úvazek pro oblast mobility. Základem se stal plán Čisté ovzduší, v rámci kterého byla schválena řada opatření týkající se podpory alternativních způsobů dopravy k autům, zejména pro cesty do práce. Manažer na poloviční úvazek pro oblast mobility odpovídá za konzultace se členskými společnostmi komory ve věci nabídek veřejné dopravy a zastupuje zájmy členských společností v oblasti řízení mobility. Manažer mobility je placen ze dvou třetin městem Cáchy a z jedné třetiny Komorou. Přístup spojování finančních prostředků k zajištění řízení mobility je v Německu unikátní a je dobrým příkladem, jak veřejné úřady mohou maximalizovat prostředky v době utažených rozpočtů. Společné financování personálu zainteresovaných stranami by mělo být od počátku pokládáno za snahu zajistit dostatečné lidské zdroje pro zpracování plánu a monitorování implementace opatření.

Více informací (v němčině) je k dispozici na internetové adrese:

[www.effizient-mobil.de/index.php?id=aachen](http://www.effizient-mobil.de/index.php?id=aachen)

Zdroj: Rupprecht Consult na základě příspěvku města Cáchy

## AKTIVITA 1.5: DEFINUJTE ZÁKLADNÍ ČASOVÝ PLÁN

### ZDŮVODNĚNÍ

Zajištění správného časového plánu je klíčem k úspěchu. Kroky a fáze při plánování udržitelné městské mobility částečně závisí na sobě navzájem – provázanost je třeba pečlivě převést do chronologického pořadí, které splňuje všechny logické požadavky procesu (například identifikace problémů před projednáním cílů) a je v souladu s místními podmínkami.

Rovněž je velmi důležité, aby při stanovení časového plánu procesu plánování byly zohledněny probíhající aktivity v oblasti plánování a rozhodování. Volební období, legislativní procesy nebo další aktivity v oblasti plánování mohou proces plánování udržitelné městské mobility ovlivnit, a to ovlivněním institucionálního kontextu (například změnou řídicích subjektů, změnou legislativy).

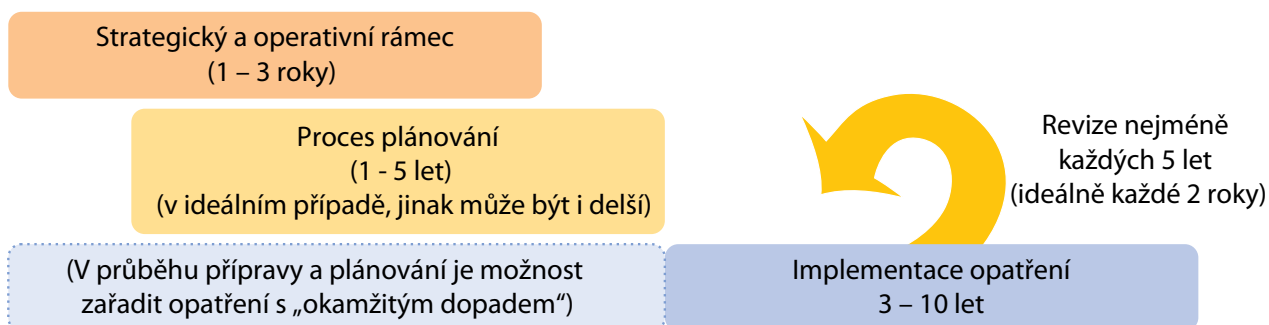
### CÍLE

- Zavést Plány udržitelné městské mobility do běžné praxe v oblasti plánování.
- Usilovat o sladění časového plánu procesu plánování udržitelné městské mobility s různými technickými a politickými procesy rozhodování (například celkovými strategiemi, sektorovými plány, volbami). Zjistěte časové možnosti pro koordinaci s Plány udržitelné městské mobility.
- Umožněte realistické plánování celého procesu plánování udržitelné městské mobility.
- Proveďte přehled obecného plánu procesu plánování udržitelné městské mobility (příprava, navrhování, platnost/horizont, implementace, revize) a popište přechodnou provázanost mezi všemi úkoly.
- Minimalizujte rizika týkající se časového plánu.

### ÚKOLY

- Usilujte o plné zapracování plánování udržitelné městské mobility do plánu rozvoje a implementace jiných existujících politik a strategií (jak celkových, tak i podle sektorů).
- Zvolte vhodný časový rámec pro vybudování strategického a operačního rámce pro proces plánování: 1 – 3 roky (částečně předchází a částečně se překrývá s procesem plánování). Potřebný čas bude do velké míry záviset na zkušenostech s procesem plánování, institucionálních strukturách, politickém kontextu a místní „kultuře v oblasti plánování“.
- Stanovte časový rámec pro proces plánování udržitelné městské mobility: v ideálním případě jeden a půl roku (může být i delší v závislosti na rámcových podmínkách a zkušenostech)
- Zohledněte časový plán řídicích subjektů (například volby). V měsících před volbami může být obtížné postupovat rychle. To může ovlivnit celý časový harmonogram plánování procesu.
- Během nastavení strategického a operačního rámce Plánu udržitelné městské mobility a během procesu plánování pokračujte v realizaci opatření s „rychlým dopadem“. Pomůže to zabránit dojmu nečinnosti a zejména to bude důležité pro řídicí subjekty, kteří potřebují ukázat, že na rozvoji udržitelnější městské mobility pracují. Opatření s rychlým dopadem by měla být krátkodobá opatření, která mohou být implementována relativně rychle, jsou dobře viditelná, přispívají k cílům udržitelnosti, a neohroží integrovaný přístup k plánování udržitelné městské mobility.
- Zvolte vhodný časový rámec pro realizaci opatření: 3 – 10 let (například v závislosti na typu opatření a sladění s financováním).
- Zapracujte čas pro vyhodnocení a aktualizaci plánu po jeho schválení. Revizi a aktualizaci provádějte nejméně každých pět let.

## INDIKATIVNÍ ČASOVÉ ROZVRŽENÍ PRO PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY



### PŘÍKLADY

#### FRANCIE: PŘÍKLAD ČASOVÉHO PLÁNU PRO ROZVOJ PDU

Rozvoj PDU je dlouhodobým úkolem pro reflexi, plánování a přípravu programu. Na následující-

cím schématu jsou uvedeny různé kroky, společně s hypotetickým kalendářem. Je třeba poznamenat, že v průměru místní úřad potřebuje na zpracování plánu a jeho schválení 36 měsíců.

Zdroj: Rupprecht Consult na základě «PDU», GART, Paříž, 2005.

#### HYPOTETICKÝ KALENDÁŘ PŘÍPRAVY PDU VE FRANCII


Příprava a rozvoj kroků	Časový plán/ měsíc
Prvotní analýza	1 - 2 měsíce
Ustavení místní pracovní skupiny, definování právního obvodu prefektem	3 - 4 měsíce
Definování pracovního plánu a v případě potřeby vyhledání externí pomoci	5 - 7 měsíců
Analýza a interpretace	8 - 10 měsíců
Definování aktivit	11 - 13 měsíců
Příprava programu a hodnocení	14 - 17 měsíců
Formalizace návrhu PDU a právní uznání prefektem	18 - 20 měsíců
Oficiální konzultace a veřejný průzkum	21 - 23 měsíců
Zpracování případných úprav	24 měsíců
Konečné schválení PDU	24 měsíců

## AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Usilujte o integraci s širšími dlouhodobými strategiemi. Některá města/regiony mají dlouhodobé místní strategie rozvoje s výhledem na 20 -30 let, zpracované například v rámci Místní agendy 21. Je-li taková strategie k dispozici, může Plánu udržitelné městské dopravy poskytnout orientaci definováním některých překlenujících cílů.
- V ideálním případě by se měla revize a aktualizace Plánu udržitelné městské dopravy provádět každé dva roky (v závislosti na zkušenostech a kapacitě).

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Od počátku – načasování procesu před iniciováním procesu plánování.
- Kontinuální doladování časového harmonogramu konkrétních aktivit (například tiskové zprávy, kalendář schůzek).

KONTROLNÍ SEZNAM	
Reálný základní časový rámec pro proces plánování udržitelné městské mobility a implementaci opatření je připraven.	
Časový plán je schválen řídicími subjekty.	



## VÍCE INFORMACÍ

Svazek 1 příručky GUIDEMAPS obsahuje uvedení do hlavních otázek zapojování (str. 26). Svazek 2 obsahuje detailní faktografické informace o klíčových aspektech (str. 28, 32, 58) a o 32 různých nástrojích zapojování; vysvětluje jejich účel, použití a související praktické otázky (str. 80).  
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

## AKTIVITA 1.6: IDENTIFIKUJTE KLÍČOVÉ AKTÉRY A PARTNERY

### ZDŮVODNĚNÍ

Identifikování partnerů v oblasti městské mobility a pochopení jejich potencionální úlohy a postavení v procesu je důležitou podmínkou pro dosažení celkových cílů v plánování udržitelné městské mobility. Pomůže to identifikovat případné spory a koalice mezi partnery a naopak, jak mohou váš proces plánování ovlivnit, pokud jde o geografické pokrytí, integraci politik, dostupnost prostředků a celkovou legitimitu. Je to nutné k přípravě vhodného způsobu pro jednání s dominantními nebo slabými partnery a se zprostředkovateli.

### CÍLE

- Vytvořit zdravý základ pro trvalou spolupráci mezi všemi partnerskými skupinami.
- Identifikovat případné synergie nebo spory mezi partnery.
- Zvýšit řídicí kapacitu pro přípravu a implementaci vašeho plánu.

### ÚKOLY

- Identifikujte všechny důležité partnery, stejně jako i jejich cíle, pravomoci, kapacitu a jejich prostředky pro plánování (například s využitím nástroje pro zmapování partnerů – viz níže).
- Identifikujte slabší partnery, kteří mohou potřebovat posílení pravomoci.
- Usilujte o vytvoření koalice, včetně se všemi klíčovými aktéry – pokud je to možné, vyhněte se podstatným sporům s jedním nebo více mocnými aktéry. Pro splnění tohoto úkolu navrhnete jednoduchou strategii koordinace partnerství.



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### KDO JSOU PARTNEŘI V PROCESU PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY?

Abychom získali komplexní obrázek, je třeba rozlišovat mezi třemi typy partnerů, a to podle jejich konkrétního postavení v rámci procesu:

- **Primární partneři:** Koho se nakonec dotknou – pozitivně nebo negativně – nová opatření v oblasti dopravy? (například občané obecně, různé sociální skupiny nebo profese, určité městské části, obchodní obory, jednotlivé organizace ....)?
- **Klíčoví aktéři:** Kdo má politickou odpovědnost (starostové, radní, další úrovně správy)? Kdo má finanční prostředky (veřejné a soukromé fondy)? Kdo má pravomoc (podle pole působnosti nebo území)? Kdo vlastní dovednosti a expertízu (veřejné správy, univerzity, soukromý sektor,...)? – v dopravě a souvisejících oblastech působnosti (využití území, životní prostředí, vzdělání, zdraví, cestovní ruch, ...).
- **Zprostředkovatelé:** Kdo implementuje dopravní politiku (veřejná doprava a provozovatelé infrastruktury, veřejné správy, policie ...)? Kdo provádí velké dopravní aktivity (operátoři s nákladní dopravou, přístavy, letiště ....)? Kdo reprezentuje příslušné zájmové skupiny (asociace, komory, družstva, sítě)? Kdo informuje a podává zprávy o dopravě (úřady, provozovatelé, místní média...)?

Kromě toho zohledněte úlohu stávajících místních podporovatelů – klíčových osob, které mohou hrát



významnou úlohu při mobilizaci zdrojů, vytváření aliancí apod., a to díky svým osobním schopnostem a uznání, kterého se jim dostává mezi místními aktéry. V praxi mohou mít tyto osoby na proces mimořádný vliv, jak pozitivní, tak i negativní, takže je důležité včasné strategické posouzení jejich úlohy. Identifikace partnerů není obvykle úkolem, který lze jednou provždy na počátku procesu plánování uzavřít. Spíše je třeba se k němu opakovaně vracet, jakmile budou scénáře a politické možnosti konkrétnější a důsledky pro partnery bude možné posoudit přesněji. Může se dokonce ukázat, že znovu posouzení některých klíčových aktérů je nezbytné jako důsledek změny okolností (například privatizace provozovatele státních drah).

Zdroj: Manuál k projektu PILOT, 2007 – plné znění, [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

**Typické skupiny partnerů zapojené do projektů v oblasti dopravy  
(na základě projektu GUIDEMAPS).**

<b>Správa/úřady</b>	<b>Podnikatelé/ provozovatelé</b>	<b>Komunity/místní městské části</b>	<b>Ostatní</b>
Místní úřady	Provozovatelé dopravy/ poskytovatelé	Státní environmentální nevládní organizace	Výzkumné instituce
Sousední města	Dopravní konzultanti	Sdružení motoristů	Univerzity
Místní dopravní úřad	Car sharingové společnosti	Odbory	Školící instituce
Dopravní policie	Provozovatelé půjčoven kol	Sdělovací prostředky	Odborníci z jiných měst
Další místní dopravní orgány	Další poskytovatelé v oblasti mobility	Fóra místních úřadů	Nadace
Další orgány místní správy	Národní sdružení podnikatelů	Místní komunitní organizace	
Politici	Velcí zaměstnavatelé	Místní zájmové skupiny	
Další řídicí subjekty	Soukromí finančníci	Skupiny cyklistů/chodců	
Partnerské organizace	Mezinárodní/národní podnikatelské subjekty	Uživatelské skupiny veřejné dopravy	
Projektoví manažeři	Regionální/místní podnikatelské subjekty	Uživatelé doprava	
Odborníci	Místní sdružení podnikatelů	Občané	
Pohotovostní služby	Malí podnikatelé	Návštěvníci	
Zdravotní a bezpečnostní exekutiva	Maloobchodníci	Občané sousedních měst	
Evropská unie	Veřejné služby (například energie, telecom)	Invalidní osoby	
Ministerstvo dopravy	Inženýři/kontrahenti	Majitelé pozemků	
Další státní ministerstva			
Krajská správa		Zaměstnanci v dopravě Rodiče/děti, Starší lidé	

Zdroj: Na základě příručky k projektu GUIDEMAPS 2004,  
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)



## NÁSTROJE

### ANALÝZA SESKUPENÍ AKTÉRŮ

Jakmile jsou partneři stanoveni, měla by se provést analýza seskupení těchto aktérů. Pro úspěch procesu zapojení je tato analýza partnerů nezbytná. Doporučujeme provést tuto analýzu na základě seznamu různých kritérií nebo atributů, které jsou pro příslušný případ důležité, například zájem, moc, vliv na ostatní, koalice atd. Tímto způsobem můžete zjistit, jaké jsou cíle každého partnera, jaké jsou jejich skryté programy, zda se v případě realizace daného projektu budou považovat za vítěze nebo za ty, kteří prohráli.

Cílem systematické analýzy seskupení aktérů je získat jasný obraz o střetu zájmů nebo případných koalicích a lépe určit klastry partnerů, kteří mohou projevit různé úrovně zájmů, kapacit a zájmu o danou věc. Lze ji provést například formou šablony Zájem – vliv pro identifikaci a seskupení partnerů podle jejich stupně vlivu/významu:

### ŠABLONA Vliv - ZÁJEM

	Malý vliv	Velký vliv
Nízký zájem	Skupina partnerů s nejmenší prioritou	Užitečný pro rozhodování a formulování názorů, zprostředkování
Velký zájem	Důležitá skupina partnerů, bude pravděpodobně potřebovat posílení úlohy	Nejdůležitější skupina partnerů

Zdroj: UN-Habitat: Nástroje na podporu participativního rozhodování na úrovni města Nairobi, 2001, str. 24.  
K dispozici na: <http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122>

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Od počátku – identifikace a analýza partnerů.
- Znovu posouzení v případě, že se ve skupině partnerů objeví změny.

### KONTROLNÍ SEZNAM



Skupiny partnerů jsou identifikovány: primární partneři, klíčoví aktéři, zprostředkovatelé.

Analýza seskupení aktérů je provedena.

Základní strategie koordinace partnerství je zpracována.

## Prvek 2: Definujte rozvojový proces a rozsah plánu

Dobrá příprava

### 2. Definovat proces vývoje a rozsah plánu

- 2.1 Podívejte se mimo své hranice a mimo svou odpovědnost
- 2.2 Usilujte o koordinaci politik a integrovaný přístup k plánování
- 2.3 Naplánujte zapojení partnerů a občanů
- 2.4 Dohodněte se na pracovním plánu a řízení opatření

Proces plánování udržitelné městské mobility je třeba upravit podle místní situace. Jako důležitý krok sem patří definování geografického rozsahu plánu, který by v ideálním případě měl řešit funkční městskou aglomeraci. Spolupráce partnerů a integrace politik jsou dalšími oblastmi, které je třeba v této fázi řešit. Fáze by měla být zakončena dohodou o pracovním plánu a struktuře řízení

### AKTIVITA 2.1: PODÍVEJTE SE MIMO SVÉ HRANICE A MIMO SVOU ODPOVĚDNOST

#### ZDŮVODNĚNÍ

Plán se musí týkat konkrétního území, pro který je připraven. Vzhledem k tomu, že obecně přijatá definice „městské aglomerace“ nebude pravděpodobně nikdy existovat, musí nejvhodnější pokrytí území schválit příslušní partneři. Na jedné straně v úvahu musí být vzato území, za které odpovídají příslušné místní nebo regionální úřady. Na straně druhé, je třeba vzít v úvahu skutečné modely mobility, které ideálním způsobem pokrývají funkční aglomeraci. Dohoda na politické úrovni o vhodném obvodu plánování a odpovědnostech je pro plánování udržitelné městské mobility základním požadavkem.

Pohled mimo vlastní hranice rovněž znamená vzít v úvahu význam napojení místní/regionální dopravní sítě na dálkové dopravní koridory. Zajištění hladké integrace dálkových spojení (například transevropských doprav-

ních sítí – TEN) s poslední mílí ve městě je pro konkurenceschopnost městských aglomerací rovněž velmi důležité.

#### CÍLE

- Definovat hranice plánování, ideálně integrující funkční územní provázanost a dopravní toky (například cestování na pracoviště).
- Identifikovat vhodný orgán/orgány, které se ujmou vedení procesu plánování.
- Na politické úrovni získat rozhodnutí pro schválení geografického pokrytí a vedoucí organizace.
- Zajistit, aby napojení na dálkové dopravní koridory bylo rovněž v programu plánu aktivit.

#### ÚKOLY

- Analyzovat dopravní modely a organizační hranice. Rovněž zahrnout napojení na dálkové dopravní koridory.
- Komunikovat s partnery a projednat celkovou odpovědnost za plán.
- Zapojit klíčové partnery a úřady v rámci předpokládaných hranic plánování a usilovat o formální dohodu o geografickém rozsahu plánovacích aktivit.
- Od samého počátku zaujmout otevřený a transparentní postoj a zajistit zapojení všech příslušných úřadů.
- Zajistit pravidelnou komunikaci a výměnu informací mezi příslušnými úřady.

- Pokud není možné plně definovat hranice plánování orientované na funkční městskou aglomeraci, usilujte alespoň o dobrou spolupráci se všemi aktéry v této oblasti s cílem řešit problémy, které mohou být řešeny pouze v rámci širší městské aglomerace. Stavět lze na existující spolupráci nebo uplatňte nové postupy (například formální postupy jako jsou společné plány na využití území nebo neformální postupy jako jsou pracovní skupiny).

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Vytvořte silný tým stálých zaměstnanců napříč úřady, který bude pravidelně podávat zprávy všem klíčovým řídicím subjektům a politikům.
- Zajistěte pokrytí všech oblastí, které souvisí s velkými socioekonomickými a environmentálními dopravními dopady.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Od samého počátku – před zahájením oficiálního procesu plánování udržitelné městské mobility je nutná dohoda.

KONTROLNÍ SEZNAM	✓
Nejvhodnější oblast pro plánování udržitelné městské mobility je definována.	
Dohoda o geografickém pokrytí je dosažena.	
Dohoda o základních úlohách a odpovědnostech úřadů a politik je dosažena.	
Plánovací tým je sestaven.	
Politická dohoda je podepsána a schválena všemi městskými radami.	



### PŘÍKLADY

#### VELKÁ BRITÁNIE: SPOLEČNÉ PLÁNY MÍSTNÍ DOPRAVY

Ve Velké Británii byly společné místní dopravní plány vytvořeny ve spolupráci řady místních úřadů, které měly stejný cíl. Taková partnerství mohou vytvořit strategie, které nabídnou pro širší oblast strategičtější výstupy.

Příkladem je místní dopravní plán ve West Yorkshire. Partnerství West Yorkshire v případě místního dopravního plánu zahrnuje město Leeds a další čtyři místní úřady, které pokrývají hrabství West Yorkshire (Bradford, Calderdale, Kirklees a Wakefield) a Výkonný výbor pro osobní dopravu West Yorkshire (metro).

Podrobnosti viz: [www.wyltp.com/](http://www.wyltp.com/)



Zdroj: West Yorkshire Metro



## PŘÍKLADY

### FRANCIE: PLÁNY MĚSTSKÉ DOPRAVY (PDU)

Rozvoj PDU je pevně zakořeněný do kultury městského plánování ve Francii. Subjektem zodpovědným za vypracování těchto plánů mobility je Úřad pro městskou dopravu (AOTU). Často se jedná o metropolitní úřad, orgán veřejné dopravy nebo v některých případech daná obec. Geografický rámec je omezen oblastí obslužnosti veřejnou dopravou. Asi 80 % Plánu udržitelné městské dopravy vyvíjí a řídí metropolitní úřad.

Zdroj: Rupprecht Consult, based on «Plan de Déplacements Urbains»: Panorama 2009, GART, Paris, April 2010. (page 9)



## VÍCE INFORMACÍ

### EXPERTNÍ PRACOVNÍ SKUPINA K PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA D4 (2004)

Podkladový materiál pro zprávu expertní skupiny zahrnuje kapitolu o „Územním pokrytí a odpovědnosti úřadů“, která popisuje praxi týkající se těchto aspektů ve Francii, v Itálii a ve Velké Británii (viz kapitola 1.2, str. 4 v podkladovém materiálu).

K dispozici na internetové adrese:  
[http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final\\_report050128.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf)

## AKTIVITA 2.2: USILUJTE O KOORDINACI POLITIK A INTEGROVANÝ PŘÍSTUP K PLÁNOVÁNÍ

### ZDŮVODNĚNÍ

Základním nedostatkem dnešního plánování městské dopravy je nedostatečná koordinace mezi politikami a organizacemi, daleko mimo integraci jednotlivých způsobů dopravy (například koordinace s územním plánováním, ochrana životního prostředí, sociální inkluze, genderová rovnost, hospodářský rozvoj, bezpečnost, zdraví, vzdělání, informační technologie). Vyřešit tento deficit znamená pro plánování udržitelné městské mobility velkou výzvu, ale je to i velký zdroj pro inovaci a zlepšení.

### CÍLE


- Uznat vzájemné působení mezi změnami v městských strukturách (hustota, funkce, socioekonomické modely, ekosystémy) a mobilitou.
- Zajistit, aby se spíše uvažovalo o propojení různých způsobů dopravy než o jejich řešení izolovaně.
- Ustavit plánování mobility a dopravy jako sdílenou politickou doménu, opravdu sloužící různých potřebám společnosti – ekonomickým, sociálním, environmentálním – a nikoliv jen samo pro sebe.
- Definovat, jakým způsobem lze plánování udržitelné městské mobility a dalších politik na místní, regionální, národní a evropské úrovni integrovat.

## ÚKOLY

- Revidujte plány, které mohou plánování udržitelné městské mobility ovlivnit, například národní a regionální plány (> související s Aktivitou 1.2 “Posuďte vliv regionální/národní úrovně”), důležité plány z jiných politických domén na místní úrovni, plány dopravních společností a plány sousedních měst.
- Identifikujte požadavky na koordinaci a potenciál napříč všemi důležitými politickými doménami a úrovněmi. Příkladem je vazba mezi plánováním využití území a dopravou. Dopady dopravy musí být při procesu plánování využití území zohledněny s cílem maximalizovat využití udržitelného cestování v nových rozvojových projektech.
- Zkontrolujte, zda cíle plánů podporují plánování udržitelné městské mobility nebo mu odporují. Konflikt může například nastat, když plán na zlepšení zdraví zdůrazňuje fyzické aktivity pouze prostřednictvím organizovaného sportu, což odporuje cíli zlepšovat zdraví i prostřednictvím zvýšené cyklistiky a chůze při každodenním cestování.
- Od samého počátku zaujměte otevřený a transparentní přístup ke spolupráci aktérů a zajistěte zapojení aktérů z různých strategických oblastí (například administrativní odbory).
- Připravte společné aktivity ve spolupráci s aktéry z jiných strategických oblastí. Usilujte o úpravu sektorových politik a praktických postupů anebo vytvořte nové oblasti činností.
- Zajistěte pravidelnou komunikaci a výměnu informací mezi příslušnými úřady (a v rámci úřadů, například formou pravidelných setkání mezi pracovníky plánování v oblasti dopravy a využití území).
- Zajistěte, aby bylo vzato v úvahu propojení mezi různými druhy dopravy a aby se intermodalita stala tématem v rámci plánování udržitelné městské mobility. Patří sem napojení na dálkové dopravní koridory jako je například transevropská dopravní síť (podrobnosti viz: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm)).

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Od samého počátku jako kontinuální aktivita.

KONTROLNÍ SEZNAM	
Důležité strategické vazby byly identifikovány (synergie a konflikty).	
Byly posouzeny počáteční možnosti pro integrování politik.	
Dialog o integračních možnostech byl se všemi příslušnými aktéry zahájen.	
Bylo rozhodnuto o počátečním stanovení priorit v oblasti integrace.	
Hodnocení a stanovení priorit bylo specifikováno podle výsledků vytvořeného scénáře > viz Aktivita 3.2).	



## PŘÍKLADY

### LONDÝN, VELKÁ BRITÁNIE: ZPOPLATNĚNÍ PROBLEMATICKÝCH MÍST – NUTNOST INTEGROVANÉHO PŘÍSTUPU

Dobrym příkladem pro ilustrování nutnosti integrovaného přístupu je schéma zpoplatnění problematických míst – například takového, jaké je zavedeno v Londýně. Toto účinné opatření, které se týká silničního provozu a uživatelé zde musí platit, přímo upravuje skladbu a objem provozu, a tím ovlivňuje emise polutantů, stejně jako i hladinu hluku. Pokud je však zavedeno jako samostatné opatření, budou očekávané účinky snížení spíše malé. Je-li však opatření kombinováno s územním plánováním a designem, se zlepšením veřejné dopravy a propagací, s řízením parkování, nízko-emisními zónami a s výjimkami pro „čistá“ vozidla, pak mají tato opatření tendenci se vzájemně posilovat a doplňovat účinky na polutanty, CO2 a emise hluku. Současně je však třeba řešit formou kompenzačních opatření negativní účinky jako jsou dopravní zácpy v přilehlých oblastech nebo sociální rovnost v přístupu a mobilitě. Zde hraje velkou úlohu přesné definování hranic zóny.

Podrobnosti viz:

[www.tfl.gov.uk/lezlondon](http://www.tfl.gov.uk/lezlondon)

a [www.cclondon.com](http://www.cclondon.com)

Zdroj: PILOT manual 2007 – plné znění, [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)



Zdroj: Rupprecht Consult

### REGION KOUVOLA, FINSKO: MEZISEKTOROVÁ PRACOVNÍ SKUPINA

Ve finském regionu byl Plán udržitelné městské mobility rovněž provázán s politikami na regionální, státní a evropské úrovni. „Na koncepci se po celou dobu musíme dívat shora dolů, aby byl celý proces koherentnější a ovlivnil strategie a procesy, které zpracovali aktéři na regionální a národní úrovni“, říká Hannu Koverola, manažer plánování Federace měst v regionu Kouvola.

„Udržitelná městská doprava je jednou z našich priorit. Úřady a organizace, které rozhodují o financování, rovněž hrají klíčovou úlohu při implementaci politik. Federace měst je v regionálních projektech tak či onak přítomna, buď jako expert nebo jako financující strana či jako koordinátor“.

V Kouvole byla ustavena mezisektorová skupina, která vznikla jako výsledek regionálního dopravního plánu. V pracovní skupině jsou zástupci Finské správy komunikací, Finské správy železnic, státního úřadu a všech sedmi městských úřadů.

Jakmile byl proces plánování zahájen, pracovní skupina se rozšířila o regionální odbor veřejného zdraví a regionální veřejné environmentální centrum, stejně jako i o občany a další důležité partnery.



Zdroj: Hannu Koverola, Kouvola



## PŘÍKLADY

“Práce této skupiny je založena na dohodě, prohlášení o záměru implementovat dopravní politiku v souladu s plánem dopravního systému v regionu Kouvola, kterou podepsaly všechny důležité strany”, uvádí H. Koverola. Výzvou je, aby všechny strany tuto dohodu dodržely. Dosud byla koordinace politik prospěšná při plánování využití území. Cílem je podporovat udržitelné způsoby dopravy tím, že budou po celou dobu, od spolupráce na koncepcích až po implementaci společných opatření s dostatečnými finančními zdroji, realistické.

Zdroj: Projekt BUSTRIP 2007, Udržitelná doprava – Návod ke zpracování Plánů udržitelné městské mobility,  
[http://www.moving sustainably.net/index.php/movsus:planning\\_process](http://www.moving sustainably.net/index.php/movsus:planning_process)



Zdroj: Hannu Koverola, Kouvola

### BRISTOL, VELKÁ BRITÁNIE: SKUPINY ŠPIČKOVÝCH ÚŘEDNÍKŮ PRO INTEGRACI ŘÍZENÍ

Město Bristol vidí proces plánování udržitelné městské mobility jako způsob pro zapojení všech odborných útvarů a funkcí města. Město ustavilo skupiny špičkových úředníků. Město udržuje kontakty s Místním strategickým partnerstvím, které se zabývá sociální a hospodářskou politikou.

Celý proces vedoucí k dosažení integrace řízení je poháněn společným formálním schválením ze strany všech zapojených politiků, jak na úrovni města, tak i na úrovni hrabství. Politická podpora byla rozhodující, neboť místní dopravní plán pokrývá čtyři samostatná města a každé z nich s jinými politickými stranami.

Zdroj: PILOT manual 2007 – plné znění, [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

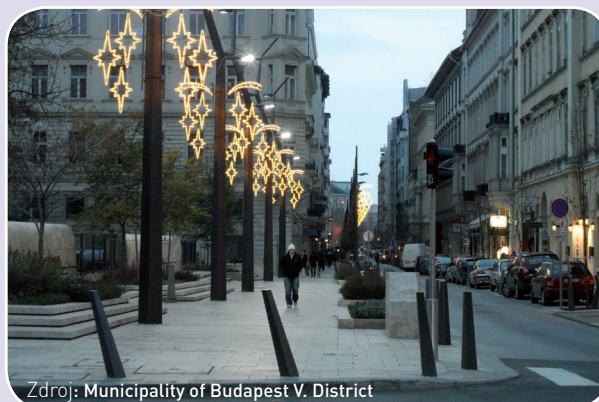


## PŘÍKLADY

### BUDAPEŠŤ, MAĎARSKO: SOULAD PLÁNU MOBILITY S CELKOVÝM POLITICKÝM RÁMCEM MĚSTA

Jádrem programu Srdce Budapešti (2007) bylo revitalizovat vnitřní centrum Budapešti, a to prostřednictvím rozsáhlého zklidnění dopravy. Tento program má většinu rysů charakteristických pro Plán udržitelné městské mobility, popsány v tomto Návodu. Například: v průběhu rozvoje procesu byli osloveni partneři (například místní obyvatelé a majitelé obchodů); program je jasně zasvěcen udržitelnosti tím, že upřednostňuje nemotorizovanou místní dopravu; a otázky zklidnění provozu integruje s dalšími otázkami – důležitými otázkami rozvoje místních podnikatelských aktivit a zlepšení kvality života.

Program Srdce Budapešti je rovněž plně integrován do širšího politického rámce. V roce 2003 byla podpořena koncepce městského rozvoje Budapešti, která definuje základní vizi a dlouhodobé priority celkového rozvoje města. Na základě této koncepce rozvoje a po dvou letech práce a rozsáhlých konzultací s partnery byla schválena střednědobá strategie rozvoje města Budapešti nebo běžněji známá jako Podmaniczského plán. Aby byl plán v souladu se současným rozpočtovým obdobím Evropské unie, stanovuje pro rozvojové a hlavní projekty pro období 2005 – 2013 klíčové priority. Podmaniczského plán je velmi důležitým dokumentem, který definuje cestu



Zdroj: Municipality of Budapest V. District

rozvoje Budapešti na období téměř deseti let. Tento plán nastiňuje komplexní rámec implementace, například prioritní opatření v oblasti městského rozvoje, sestavování rozpočtu, institucionální rámec, monitorování a evaluaci, časový harmonogram implementace a postupy.

Srdce Budapešti jako třetí prvek na politickém žebříčku je posledním krokem: je to plán realizace specifického projektu, který popisuje čtyři konkrétní projekty v oblasti infrastruktury – v oblasti udržitelné městské mobility v centru Budapešti.

Případová studie k projektu Eltis s více informacemi o programu Srdce Budapešti: [http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study\\_id=2961](http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961)

Zdroj: Gábor Heves, Regionální environmentální centrum pro střední a východní Evropu

## AKTIVITA 2.3: NAPLÁNUJTE ZAPOJENÍ PARTNERŮ A OBČANŮ

### ZDŮVODNĚNÍ

Práce s partnery se obecně považuje za běžný postup – ale často pouze určití partneři mohou ve skutečnosti něco k plánování říct. Je velmi důležité do celého procesu plánování zapojit všechny různé typy partnerů a řešit jejich konkrétní požadavky. Pomůže to legitimovat plán a zvýšit jeho kvalitu. Zapojení partnerů podpoří rozvoj účinnějšího a cenově rentabilnějšího plánu. Pro zapojení partnerů je nutná příslušná strategie využívající při jednání s úřady, soukromými podnikateli, občanskými organizacemi nebo se všemi společně různé formy a techniky. Občané jsou zvláštní podskupina partnerů. Jejich zapojení do procesu plánování je základní povinností místních úřadů, aby zajistily legitimitu a kvalitu rozhodování. Zapojení občanů do plánování je rovněž požadavek stanovený v nařízeních Evropské unie a v mezinárodních úmluvách.<sup>1</sup>

### CÍLE

- Zajistit správně strukturované zapojení příslušných partnerů do hlavních fází procesu plánování – i mimo centrální město.
- Vytvořit transparentní kulturu plánování, která je založena minimálně na pravidelné komunikaci a konzultacích.
- Povzbudit občany a umožnit jim, aby byli informováni a mohli se zapojit do diskusí.
- Navrhnout vhodná a podporovaná řešení, která zlepší kvalitu života každého občana a vytvoří široké veřejné vlastnictví procesu plánování.
- Posílit vitalitu občanské společnosti a místní politické kultury.
- Zlepšit celkovou kvalitu, účinnost, rentabilitu, transparentnost, přijetí a legitimitu plánování udržitelné městské mobility.

### ÚKOLY

- Identifikujte vhodné milníky a nástroje pro zapojení partnerů a občanů (viz rovněž tabulka níže).
- Uvědomte si, že zapojení partnerů a občanů je „nutným“ prvkem dobrého Plánu udržitelné městské mobility, ale dejte pozor na lobistické skupiny, které mohou proces blokovat.
- Zpracujte komunikační plán, který zahrnuje strategii zapojení a časový plán, stejně jako i celkovou strategii aktivit vztahů s veřejností (včetně zapojené sdělovacích prostředků). Do vaší strategie přinejmenším zapracujte proaktivní informování veřejnosti (tzn. vy oslovujete lidi a nikoliv jinak) a zapojení klíčových skupin partnerů do celého procesu, ale usilujte, pokud je to možné, o interaktivnější zapojení (viz část níže „Aktivity mimo základní požadavky“).
- Nepovažujte lidi se speciálními potřebami jen za příjemce, ale zapojte je do procesu plánování.
- Zaveďte aktivity zapojení do standardních postupů při plánování.



### PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

#### OTÁZKY, KTERÉ BUDOU ŘEŠENY V RÁMCI STRATEGIE ZAPOJENÍ.

Při přípravě strategie zapojení se objevují čtyři základní otázky o procesu, které je třeba vzít v úvahu.

**Proč?** Proč se proces zapojení realizuje? Jakým způsobem ovlivní strategii/schéma?

**Kdo?** Kdo by měl být do procesu rozhodování zapojen? Jakým způsobem lze tyto lidi identifikovat?

**Jak?** Jak se zapojení provede? Jaké techniky a nástroje by se měly použít?

**Kdy?** Kdy by se různé aktivity měly uskutečnit? Kdy zapojení není vhodné?



## NÁSTROJE

### VYBRANÉ NÁSTROJE NA ZAPOJENÍ

#### Poskytování a shromažďování informací

Tištěné materiály s informacemi pro veřejnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dopis</li> <li>• plakáty, vývěsky a tabule</li> <li>• letáky a brožury</li> <li>• faktografické údaje</li> <li>• zpravodaje</li> <li>• technické zprávy</li> </ul>
Telefon a vysílání	<ul style="list-style-type: none"> <li>• telefonní technika</li> <li>• místní rozhlas a televizní show</li> </ul>
Internet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• internetová technika</li> <li>• webová fóra</li> </ul>
Dotazníkové akce	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dotazníky</li> <li>• rozhovory s klíčovými osobami</li> </ul>

#### Interaktivní zapojení

Informační akce	<ul style="list-style-type: none"> <li>• výstava</li> <li>• informační středisko</li> <li>• informační setkání a briefing</li> <li>• veřejné mítinky</li> <li>• tematické akce</li> </ul>
EZapojení vybraných skupin partnerů	<ul style="list-style-type: none"> <li>• návštěvy komunit a studijní cesty</li> <li>• vytipované skupiny</li> <li>• workshopy</li> <li>• občanské poroty</li> <li>• technici</li> </ul>
Zapojení velkých skupin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• konference partnerů</li> <li>• akce k výhledu dopravy</li> <li>• víkendové akce</li> <li>• plánování reálné metody</li> <li>• akce na veřejném prostoru</li> </ul>

#### Zapojení těžko oslovitelných skupin

Zvláštní režimy pro zapojení	<ul style="list-style-type: none"> <li>• etnické minority</li> <li>• invalidní osoby</li> <li>• mladí lidé a starší osoby</li> <li>• lidé s nízkým stupněm vzdělanosti</li> <li>• apatické osoby</li> </ul>
------------------------------	---

Zdroj: Příručka k projektu Guidemaps, 2004, svazek 1, str. 64, [www.osmoseos.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmoseos.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Plánujte zapojení partnerů a občanů mnohem aktivněji, a to po celou dobu procesu a s širokou řadou nástrojů k zapojení (například studijní cesty, akce pro partnery, internetové fórum, občanské panely).
- Zvažte spolupráci s klíčovými partnery ve stálé „řídící skupině“, aby od samého počátku plně pochopili proces plánování; o tento pevný základ pak mohou opřít svá doporučení a dále přispěje k dosažení co nejlepších rozhodnutí.
- Ustavte radu z důležitých zprostředkujících partnerů (dopravní operátoři, zástupci zájmových skupin, soukromí developři anebo externí odborníci/správy). Pravidelně provádějte formální anebo neformální setkání nebo brífinky s cílem informovat partnery a požádat o zpětnou vazbu, aby bylo možné ustavit rámec pro klíčová rozhodnutí.
- Rozšiřte zapojení partnerů na více skupin, včetně zájmových a lobistických skupin (ale zajistěte, aby rozhodující debaty byly dobře moderovány).
- Zajistěte maximální transparentnost a během celého procesu plánování umožněte demokratičtější a participativnější rozhodování (Aarhuská úmluva).
- Pro progresivní města: Aktivně zapojte partnery do řízení a vedení Plánů udržitelné městské mobility. Aktivně zapojte občany do rozhodování.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Plánování hlavních aktivit na zapojení dokončete před zahájením procesu plánování.
- Partnery a občany zapojte do celého procesu plánování, ale zejména do rozvoje vize (> Aktivita 4.3), úkoly (> Aktivita 5.1), cíle (> Aktivita 5.2), opatření (> Prvek 6 a 10) a revize plánu (> Prvek 11).

### KONTROLNÍ SEZNAM



Plánování různých strategií zapojení je dokončeno.

Komunikační plán je zpracován a schválen. .



### PŘÍKLADY

#### GENT, BELGIE: KOMUNIKAČNÍ PLÁN

Město Gent mělo „komunikační plán“, který sestavil manažer pro vztahy s veřejností a který schvalovala městská rada na počátku každého roku, aby bylo jasné, jak bude vypadat strategie komunikace v příštím roce.

Zdroj: Manuál k projektu PILOT, 2007 – plné znění, [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)



Zdroj: [www.istockphoto.com](http://www.istockphoto.com) | knape



## PŘÍKLADY

### ODENSE, DÁNSKO: KOMUNIKACE S PARTNERY A OBČANY

V roce 2006 se městská rada v Odense rozhodla zpracovat dopravní plán, který by vedl k uzavření dvou největších průjezdových komunikací ve městě a ke spojení centra s přístavem na severu města. Předchozí pokusy uzavřít tyto silnice byly neúspěšné vzhledem k obavám, že se přemístí obrovské množství tranzitní dopravy. Tentokrát politici a úředníci byli rozhodnuti uspět, ale k dosažení úspěchu potřebovali zapojit všechny partnery. V roce 2007 začaly práce na přípravě komplexního Plánu dopravy a mobility. Začalo se jako s klasickým plánem dopravy, ale skončilo to tak, že plán řešil nejenom komunikace a auta, ale i lidi a kvalitu života ve městě.

Městská rada identifikovala občany, kteří bydlí v části, kde byly komunikace uzavřeny, jako hlavní partnery. Rada však chtěla zapojit i společnosti a organizace ve městě a další velké skupiny uživatelů (cyklistické svazy, maloobchodníci, sportovní kluby, sdružení zastupující starší osoby a invalidní osoby). Vzhledem k tomu, že místní partneři nebyli odborníky na dopravu, město připravilo příručku o plánování dopravy s názvem „Sada nástrojů“.

Město si uvědomilo, že ne každý partner chce podrobně sledovat vývoj plánu, a proto posílilo své komunikační úsilí. Aby se zabránilo opozici v pozdější fázi procesu, bylo důležité, aby byl každý dobře informován, a to i ti, kteří se do diskusí zapojovat nechtěli.

Městská rada se snažila plán co nejvíce zviditelnit v místním tisku a na veřejných akcích. Plán dopravy a mobility měl svou vlastní webovou stránku (<http://www.odense.dk/Topmenu/Borger/By-Miljoe/Byudvikling%20og%20trafik/Planlaegning/Trafik%20i%20Odense/Trafik-%20og%20mobilitet->



Zdroj: City of Odense

splanen.aspx), kde byly zveřejněny veškeré zápisy ze setkání, politická rozhodnutí a důležité zprávy. V průběhu přípravy Plánu dopravy a mobility město při třech příležitostech umístilo ve městě plakáty, které občany informovaly o plánu.

Výsledkem tohoto procesu bylo konečné jednomyslné schválení Plánu dopravy a mobility městskou radou. V současné době je město Odense zapojeno do velké řady projektů týkajících se rekonstrukce komunikací, která mezi občany bydlící v blízkosti stavenišť vyvolala zmatek a opozici a byly vzneseny i politické pochybnosti o projektu. Tato zkušenost ukazuje, že dobrou informovanost a zapojení partnerů je třeba udržovat nejenom ve fázi plánování, ale během celého procesu (> Aktivita 10.2).

Zdroj: CIVITAS VAN GUARD (2011). Sada nástrojů pro komunikaci s partnery (nezveřejněný návrh). Příručky CIVITAS.



## PŘÍKLADY

### EINDHOVEN, NIZOZEMSKO: PLÁN NA ZAPOJENÍ PARTNERŮ A OBČANŮ

Město Eindhoven připravilo prováděcí program na zapojení občanů nazvaný “Maak’t mee!” (volně přeloženo: Spolupracujte!). Program byl navržen a schválen městskou radou v roce 2008 a byl připraven na dvouleté období (2008-2010). Jeho hlavním strategickým cílem bylo zlepšení interaktivního řízení a posílení aktivního občanství. Město chtělo tento cíl naplnit prostřednictvím zlepšení spolupráce s občany, povzbuzením a posílením úlohy občanů – aby se aktivně zapojili do aktivit svého města či městské části.

Program měl k zapojení občanů velmi holistický a inkluzivní přístup. Občané byli osloveni různými způsoby a prostředky: někdy podle tématu, někdy podle lokality, někdy byli pouze informováni, jindy měli občané skutečné právo rozhodovat. Tento prováděcí program definoval každý krok a stanovoval, kterou metodu je třeba použít a v jakou dobu.

Program začal tím, že město pro zapojení občanů definovalo jasná pravidla. Definoval kdy, jak a do jaké míry by měli být občané zapojeni do přípravy místní politiky, definování, implementace a hodnocení. Kromě toho byla pozornost věnována administrativě celé řady podpůrných aktivit. V pravidelných intervalech město organizovalo interní kurzy pro úředníky, ve kterých se úředníci školili v otázkách zapojení, komunikace s občany a podobně. Kurz byl podpořen interní webovou stránkou s příklady dobrých praktických postupů, s tipy a triky a systémem podpory uživatelů.

Program maximálně využíval existující celoměstské nebo oblastní sítě. Před zapojením do programu byla u těchto sítí prověřena funkčnost a úroveň reprezentace. Každá městská část měla rovněž své podpůrné centrum, které provozovali dobrovolníci a které bylo určeno pro všechny občany.

Jednalo se o místo pro setkávání, schůzky, předávání informací a ohlašování problémů. Město těmto dobrovolníkům poskytlo návod formou manuálu (v elektronické podobě i v textové podobě). Město Eindhoven se rozhodlo použít různé metody. Neustálý tok informací se dostával k občanům i přicházel od nich díky e-participaci. Prostřednictvím digitálního panelu mělo více než 3000 občanů možnost předložit své názory k různým tématům, a to od velmi konkrétních variant politik až po celoměstské územní plány. Město rovněž neustále s pomocí názorů od občanů svou strategii digitální komunikace a aktivity vyhodnocovalo. Kromě toho podle konkrétního předmětu zapojení občanů město aktivně distribuovalo Příručku o zapojení občanů, která poskytovala informace o veškerých možnostech zapojení a o akcích.

Občané se aktivovali prostřednictvím projektů jako je například „Ulice rozhoduje“ a „Zdravě v městské části“. Jednalo se o projekty, ve kterých měli občané možnost vzít věci do svých vlastních rukou a převzít odpovědnost za svou vlastní místní část. Aby byli občané při organizování participativních akcí a aktivit podpořeni, byl připraven systém kupónů nebo voucherů. Občané si mohli o takový voucher podat žádost. Prostřednictvím projektu „Pravidla chování“ město chtělo prozkoumat způsoby, které by mezi občany vedly ke zvýšení pocitu odpovědnosti a zapojení (například v bytových domech, na náměstích v městských částech nebo na schodištích). V neposlední řadě město připravilo smlouvy s městskými částmi. Takovéto smlouvy formalizovaly různé dohody mezi občany, partnery a správou a stanovovaly konkrétní úkoly a časový harmonogram.





## PŘÍKLADY

Eindhoven společně s univerzitami a dalšími sekundárními institucemi provedl rozsáhlý výzkum (digitální průzkum, vytipované skupiny a rozhovory). Výsledky průzkumu přímo ovlivnily sestavení programu k zapojení občanů.	2006	2008	2009
% obyvatel, které má pocit, že je město bere vážně	14	18	19
% obyvatel, které má pocit odpovědnosti za své město nebo městskou část	54	57	60
% obyvatel, které má pocit, že je o městě nebo městské části dobře informováno	32	41	38
% obyvatel, které je aktivně zapojeno do rozvoje svého města nebo městské části	17	19	21
% obyvatel, které má pocit, že je důležité mít vliv na otázky, jež jsou pro město nebo městskou část důležité.	67	70	70

Zdroj: Jan Christiaens, Mobiel 21 na základě programu: Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009, Město Eindhoven, 2009



## PŘÍKLADY

### ERFURT, NĚMECKO: ZAPOJENÍ OBČANŮ DO PŘÍPRAVY PLÁNU MÍSTNÍ DOPRAVY

Při přípravě prvního místního dopravního plánu (Verkehrsentwicklungsplan – VEP) se město Erfurt v Německu pokusilo do příprav zapojit i občany. Občané projevíli o proces plánování velmi malý zájem – ale až přišlo na realizaci vnesli k některým opatřením námítky. Z velké části to bylo díky skutečnosti, že koncepce konzultací byla pro ně nová. V bývalé Německé demokratické republice byla veřejnost spíše o rozhodnutích informována, než aby byla do nich zapojena. Proto měli pracovníci v oblasti plánování a občané se zapojením veřejnosti jen malé zkušenosti. Byl to nový nástroj pro pracovníky v oblasti plánování a místní občané nebyli na zapojení zvyklí, takže obě strany se učily. Kampaně pro obyčejné lidi, které se objevily po zániku NDR, ustaly do tří let po sjednocení Německa. Místo toho lidé trávili čas a energii nad problémy jako je nezaměstnanost a bydlení. Některé občanské organizace, jako například Svaz postižených, však přispěly užitečným způsobem.

Aby se docílilo otevřeného procesu plánování a byly zohledněny různé názory, byly ustaveny dvě pracov-

ní skupiny. Jedna sestávala z členů důležitých městských útvarů, například odboru územního plánování a odboru životního prostředí, které předsedal odbor dopravy. Druhá skupina sestávala z členů politických stran zastoupených v městské radě. Vnější orgány, jako například operátor místní hromadné dopravy, byly rovněž do procesu rozhodování zapojeny. Radní schválili první VEP na jaře 1994. V té době se rada města rozhodla plán rozšířit a zahrnout městské části, které byly při nedávné úpravě hranic, k městu přičleněny.

Druhý VEP byl koncipován v období let 1995 – 1997 s přispěním úředníků z nových městských částí. Rada schválila plán v lednu 1998. U druhého plánu byl proces zapojení realizován v krocích. Po všeobecné diskusi se uskutečnily další diskuse v několika městských částech na místě s partnery a občany. To znamenalo, že pracovníci v oblasti plánování získali praktičtější a konkrétnější příspěvky od místních politiků, odborníků a občanů, kteří v dané oblasti žijí.

Zdroj: Příručka k projektu Guidemaps  
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMA\\_PSHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMA_PSHandbook_web[1].pdf)



## VÍCE INFORMACÍ

### PROJEKT GUIDEMAPS (2002-2004)

Svazek 1 příručky GUIDEMAPS obsahuje uvedení do hlavních otázek zapojování (str. 26). Svazek 2 obsahuje detailní faktografické informace o klíčových aspektech (str. 28, 32, 58) a o 32 různých nástrojích zapojování; vysvětluje jejich účel, použití a související praktické otázky (str. 80).

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS\\_Handbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web[1].pdf)

### SOUBOR PARTICIPATIVNÍCH METOD – MANUÁL PRO PRAKTICKÉ POUŽITÍ (2003)

Společná publikace Nadace Krále Baudouina a Vlámského institutu věd a hodnocení technologií je praktickým dílem, jehož cílem je vytvořit sadu nástrojů pro zahajování a řízení participativních projektů (jak zapojování občanů, tak zapojování relevantních aktérů).

Webový odkaz: [www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033](http://www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033)

## AKTIVITA 2.4: DOHODNĚTE SE NA PRACOVNÍM PLÁNU A ŘÍZENÍ

### ZDŮVODNĚNÍ

Rozvoj a implementace Plánu udržitelné městské mobility je složitý proces. I když Plán udržitelné městské mobility vychází z existujících postupů plánování, vyžaduje přibrat i nové úkoly a upravit některé postupy a obsah. Bude nutné pracovat i mimo hranice, optimalizovat a transformovat dané postupy plánování. Všichni aktéři, kteří hrají v rozvoji a implementaci plánu svou úlohu, musí jasně pochopit, kdo co dělá a kdy. Tato struktura řízení musí být politicky schválena, aby akce byla „zabezpečena“. Dokument s pracovním plánem by měl naznačit všechny milníky, které jsou pro rozvoj Plánu udržitelné městské mobility nutné.

### CÍLE

- Vysvětlit a formalizovat úlohy aktérů a jejich finanční příspěví.
- Zajistit pro proces plánování „zabezpečení“.
- Zajistit pro proces plánování transparentnost.
- Zabezpečit řádnou koordinaci všech plánovaných aktivit.
- Usnadnit účinný proces plánování a optimálně využít dostupné prostředky.
- Řešit různé typy rizik, které se při plánování mohou objevit.

### ÚKOLY

- Zajistěte pro váš Plán udržitelné městské mobility jasný politický mandát a podporu.
- Určete koordinátora, který bude mít odpovědnost a prostředky pro organizaci práce na Plánu udržitelné městské mobility.
- Připravte návrh celkového pracovního plánu pro proces plánování, označte všechny nutné milníky a zajistěte politické schválení. Zajistěte určitou flexibilitu, aby bylo možné při postupu prací pracovní plán upravovat.

- Zpracujte strategii pro překonání překážek a plné využití hnacích sil (> vazba na Aktivitu 1.3 Proveďte sebehodnocení).
- Se všemi partnery odpovědnými za úkoly plánování (rovněž v rámci vaší vlastní organizace!) se dohodněte na postupech řízení.
- Posuďte rizika a připravte plán pro závažné nepředvídané události.
- Monitorujte postup, prosazujte implementaci pracovního plánu anebo jej přizpůsobte změnám.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Od samého počátku – přijetí pracovního plánu pro proces plánování jako hlavního milníku.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Politický mandát a podpora pro váš plán byla dohodnuta.

Koordinátor procesu plánování byl stanoven

Strategie řízení rizik a řízení kvality byla navržena.

Pracovní plán pro váš proces plánování byl připraven a politicky schválen.



#### VÍCE INFORMACÍ

##### PROJEKT GUIDEMAPS (2002-2004)

Svazek 1 příručky „Koncepty a nástroje“ poskytuje rámec pro dobrý projektový management a rozhodování (str. 30-33).

Svazek 2 „Faktografické údaje“ řeší do větších detailů management zdrojů (List 11, str. 26-27) a také jak překonat bariéry v cestě procesu managementu (List 31, str. 66).

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

## Prvek 3: Analyzujte situaci v oblasti mobility a připravte scénáře

Dobrá příprava

3. Analyzovat situaci ohledně mobility a vytvořit scénáře

3.1 Připravte a příležitosti

3.2 Zpracujte scénáře

analýzu

Milník:  
Analýza problémů  
a příležitostí uzavřena

Posledním prvkem dobré přípravy pro Plán udržitelné městské mobility je analýza situace v oblasti mobility a příprava scénářů možných budoucích situací v oblasti mobility. Takto se racionálním a transparentním způsobem připraví základ pro stanovení cílů. První nutnou aktivitou bude důkladná analýza stavu, která se bude zabývat problémy a příležitostmi městské dopravy a mobility. Je to důležitý milník, neboť poskytuje informace k rozvoji různých scénářů. Tyto scénáře přispívají k pochopení toho, jak by městská mobilita mohla v budoucnu vypadat.

### AKTIVITA 3.1: PŘIPRAVTE ANALÝZU PROBLÉMŮ A PŘÍLEŽITOSTÍ

#### ZDŮVODNĚNÍ

Před rozhodnutím o budoucích politikách je důležité vědět, kde se v současné době nacházíte. V městské mobilitě a dopravě jsou tyto údaje velmi fragmentované a neúplné. Údaje a informace je třeba dát dohromady jako kousky skládky, aby bylo možné popsat, co se děje a pojmenovat související problémy. Tato analýza je pro definování příslušných politik a pro poskytnutí potřebného základu, vůči kterému bude měřen pokrok, nesmírně důležitá. Tato analýza by měla být pokud možno komplexní, ale musí být s danými prostředky i zvládnutelná. Tato analýza by se měla zabývat i pružností městských dopravních systémů (tj. jejich kapacitou absorbovat zátěžové faktory nebo nárazové situace) vůči jak předpokládaným, tak

i neočekávaným událostem (například výpadek energie, přírodní katastrofa), zejména pokud ovlivňují dlouhodobá rozhodnutí.

#### CÍLE

- Poskytnout kvantifikovaný přehled současného stavu vývoje v oblasti dopravy a mobility (například plánovací dokumentace, dopravní situace, dostupnost služeb a vybavenosti, bezpečnost provozu, služby veřejné dopravy) v městské aglomeraci.
- Připravit seznam nedostatků, problémů a příležitostí, které se týkají městské dopravy a mobility (například dostupnost služeb, bezpečnost provozu, ochrana klimatu, modely pro využívání území a flexibilita vůči předpokládaným i neočekávaným událostem).
- Lépe si vyjasnit, co opravdu potřebujete znát ke zkvalitnění vašeho plánování.
- Zajistit údaje týkající se dostupnosti, kvality a přístupu a zabezpečit údaje potřebné pro váš plán.
- Připravit základní analýzu nutnou k identifikaci a prioritizaci hlavních problémů, které by měl plán řešit.

#### ÚKOLY

- Identifikujte a analyzujte hlavní plánovací dokumentaci, postupy a strategie týkající se vašeho místního procesu plánování. Tam, kde je to užitečné, může proces plánování stavět na plánech a strategiích, které jsou k dispozici.

- Identifikujte veškeré dostupné údaje, posuďte jejich kvalitu a dostupnost a zajistěte údaje potřebné pro váš Plán udržitelné městské mobility. Pamatujte na údaje potřebné například pro zpracování scénáře, výběr opatření, monitorování a evaluaci (> vazba na Aktivitu 8.1 Zajistěte monitorování a evaluaci).
- Získejte dostupné údaje, slučte jejich obsah a shromážděte další údaje, abyste ve vašich údajích zaplnili chybějící informace. Údaje mnohou být shromážděny pomocí různých prostředků. Například trendy, pokud jde o počty chodců, mohou být stanoveny ročním součtem chodců na klíčových místech ve městě (tuto metodu využívá například město York ve Velké Británii), nebo prováděním průzkumu v domácnostech. Výběr metody závisí na dostupných prostředcích, velikosti města a požadované úrovni spolehlivosti.
- Pro města, kterým chybí dostatečné množství údajů: Shromážděte minimální soubor údajů o městské dopravě a mobilitě, stejně jako i o dalších oblastech, které váš Plán udržitelné městské mobility ovlivní. Tyto soubory údajů musí odpovídat místnímu kontextu, aby bylo možné provést analýzu skutečného stavu.
- Zvolte vhodné indikátory, které popisují stav dopravy a mobility ve vašem městě, a které se zaměřují na hlavní politické cíle (vyhněte se vytváření „hřbitovu údajů“). Odkazy níže vám poslouží k orientaci ve výběru indikátorů. Například, je-li hlavním cílem zlepšení bezpečnosti na silnicích, pak budou jasně potřebné údaje o počtu a závažnosti nehod; žádoucí budou i určité údaje o stupni rizika nehod pro uživatele silnic (například, zda je počet chodců stabilní, vzrůstající či klesající – pokud je klesající, pak to může vysvětlovat snížený počet střetů s chodci, nikoliv bezpečnější silnice).
- Identifikujte případné předpokládané i neočekávané události, které by vyžadovaly, aby byla zesílena pružnost městského dopravního systému. Události, které mohou ovlivnit dlouhodobá rozhodnutí (například nedostatek fosilních paliv), by se měly v procesu plánování řešit. Události krátkodobého charakteru (například smog, záplavy) je lepší řešit v operačních plánech.
- Společně s hlavními partnery připravte základní analýzu s cílem identifikovat a prioritizovat hlavní problémy, které by měl váš plán řešit. Pokud je to možné, pokuste se současný stav dopravy a mobility vyjádřit kvantifikovaným způsobem.

#### **AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**

- Využijte poznatky klíčových aktérů, abyste získali náhled do sektorové strategické dokumentace (například formou rozhovorů, setkání).
- Zajistěte měřitelné údaje jak o dostupnosti služeb a vybavení (například 500 lidí má přístup k lékárně vzdálené do 500 m), tak i o provozu (například počet kilometrů ujetých vozy). Základním principem vašeho Plánu udržitelné městské mobility by mohlo být dosažení lepšího přístupu s nižším provozem.

#### **ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE**

- Začněte od samého počátku. Závěry tohoto úkolu jsou důležitým vstupem pro přípravu scénářů (>Aktivita 3.2) a celého procesu plánování.



## PŘÍKLADY

### VELKÁ BRITÁNIE: POKYNY K MÍSTNÍM DOPRAVNÍM PLÁNŮM LTP3, VYSVĚTLENÍ CÍLŮ A SPECIFIKACE PROBLÉMŮ/VÝZEV

Britské pokyny pro rozvoj Místního dopravního plánu (LTP) uznávají, že každá městská aglomerace má, pokud jde o analýzu stavu, velmi specifické potřeby; poskytují však některé instrukce, které je třeba při tomto úkolu zohlednit:

#### Vysvětlení cílů

Předpokládáme, že místní úřady budou stavět LTP na rámci, který zahrnuje informace o národních cílech a výzvách, důležité regionální cíle a jakékoliv další místní cíle. Místní cíle by měly být ve formě požadovaných výstupů a měly by se dívat i mimo dopravní agendu – na společné priority, jako je například Udržitelná strategie oblasti LTP. Přístup vedoucí k objasnění cílů LTP je rozhodujícím prvním krokem ještě před stanovením priorit, která dopravní opatření budou sledována. Stanovení cílů zajišťuje v průběhu zpracování LTP konzistenci.

Jakmile je sada cílů specifikována, je vhodné zvolit indikátory výkonnosti a cíle, které umožní, aby byl pokrok vůči těmto cílům monitorován a podněcován.

#### Specifikace problémů/výzev

Jakmile jsou vyšší cíle identifikovány, plány LTP by měly zohlednit důkazy o konkrétních výzvách a problémech, které se těchto cílů týkají. Každý místní úřad se potýká s řadou problémů a s pochopením současných i budoucích otázek v oblasti dopravy – a

jakým způsobem tyto otázky zapadají do širší společné agendy – bude pro LTP rozhodující. Tyto výzvy budou pro rozvoj a zpracování LTP hnací silou. Výzvy a možnosti pro jejich zpracování se mohou týkat nejenom případných změn v dopravních službách, ale i nutnosti udržovat a zajišťovat lepší využívání existujících služeb a infrastruktury. Úřady by měly problémy a priority identifikovat na základě jasných důkazů a údajů, jako jsou například:

- demografické a socioekonomické trendy
- environmentální otázky
- ekonomické okolnosti
- stávající kapacita dopravní infrastruktury
- cestovní modely a přepravní tarify
- propojenost existujících sítí
- názory partnerů.

Úřady by měly využít dostupných údajů nejenom k identifikaci výzev, ale i ke zvážení, které priority by se měly v rámci časového harmonogramu plánu řešit. Pečlivá analýza problémů a výzev v místní dopravě umožní snazší identifikaci příležitostí a přispěje k inovativním řešením. Nástroje, jako je například Přístup (software pro plánování přístupu), budou užitečné při identifikování potřeb co do dostupnosti v dané oblasti.

Zdroj: Department for Transport, Pokyny k místním dopravním plánům, červenec 2009

K dispozici na internetové adrese: [www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/localtransportplans/archiveddocument](http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/localtransportplans/archiveddocument)



## VÍCE INFORMACÍ

### POKYNY K INDIKÁTORŮM PŘI PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Projekt DISTILLATE , Velká Británie  
Zdokonalené indikátory pro udržitelnou dopravu a  
plánování, Výstup C1 Udržitelná doprava  
Indikátory: Výběr a využití  
[www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/  
reports.php](http://www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php)

## KONTROLNÍ SEZNAM



K popisu stavu byly vybrány vhodné indikátory.

Příslušní aktéři dali k dispozici veškeré nutné  
údaje. (Pokud není dostatečné množství  
údajů k dispozici, začněte s tím, co máte,  
ale připravte plán, jak tyto chybějící údaje  
doplnit).

Revize a analýza byly dohodnuty. Základní  
scénář, vůči kterému lze měřit pokrok, byl  
vytvořen.

Hlavní problémy, které bude Plán udržitelné  
městské mobility řešit, byly sestaveny dle  
priorit.



## PŘÍKLADY

### HELSINKY, FINSKO: ANALÝZA STAVU PLÁNU DOPRAVNÍHO SYSTÉMU V REGIONU HELSINKY (HLJ 2011)

Plán dopravního systému v regionu Helsinky (HLJ 2011) je dlouhodobým strategickým plánem, který se zabývá dopravním systémem jako celkem. Zahrnuje veškeré způsoby dopravy a je důležitou součástí spolupráce v oblasti využití území, bydlení a dopravy 14 měst v regionu Helsinky.

Příprava HLJ 2011 začala analýzou současného stavu. Analýza představovala komplexní pohled na provozní prostředí dopravního systému v regionu Helsinky (populace, pracovní příležitosti apod.), stav dopravního systému a cestovní návyky lidí, stejně jako i dopady dopravy na životní prostředí. Rozsáhlý průzkum provozu prováděný v letech 2007–2008, v úzké souvislosti s přípravou HLJ 2011, hrál při analýze stavu významnou úlohu. Průzkum provozu v helsinské metropolitní oblasti spojeného s dojížděním zahrnoval čtyři studie: přehled o cestovních návycích, přehled o počátku a konečné destinaci osobních automobilů, přehled o počátku a konečné destinaci veřejné dopravy a přehled o systému park and ride. I když cílová oblast HLJ 2011 zahrnuje 14 měst, je oblast dojíždění větší, a tak přehled pokrýval až 37 měst v helsinském regionu a v jeho okolí. Cílová populace představovala 1,5 miliónů obyvatel. Přehled rovněž posloužil jako rozsáhlá databáze pro aktualizaci, modernizaci a rozšíření využívaného systému modelové předpovědi provozu.

Kromě průzkumu provozu bylo v letech 2008 – 2010 jako součást HLJ 2011 zpracováno 15 různých vedlejších studií. Tyto studie byly využity v přípravném procesu HLJ 2011 a rovněž přispěly k analýze stavu. Tyto studie například zahrnovaly studii o využití území a železniční síti, studii o síti vozové dopravy,



Zdroj: HSL/Lauri Eriksson

strategii veřejné dopravy, studii o chůzi a cyklistice, strategii systému park and ride, studii o řízení mobility, studii o nákladní dopravě a studii o zpoplatnění problematických komunikací (studii provedlo finské Ministerstvo dopravy a komunikací).

Hlavní výzvy a hrozby pro rozvoj dopravního systému byly identifikovány na základě analýzy stavu. Aby byly realizovány hlavní cíle rozvoje dopravního systému, musel HLJ 2011 zjištěné problémy vyřešit nebo minimalizovat. Klíčovými cíli, a tím i hlavními problémy, které se týkají šesti různých sektorů, byly: ekonomická účinnost, funkčnost a problémy související se životním prostředím, sociální sférou a využitím území. Rozpínavost měst byla jednou z hlavních příčin několika výzev a pokud by pokračovala, snížila by šance na splnění klíčových cílů HLJ 2011.

Internetová stránka:

<http://www.hsl.fi/EN/HLJ2011/Pages/Home.aspx>

Autoři: Mette Granberg a Johanna Vilksa, město Helsinky



## PŘÍKLADY

### TURKU, FINSKO: ZÁKLADNÍ REVIZE METODIKY V PROJEKTU BUSTRIP

“Analýza stavu trvala více času a bylo zapotřebí většího úsilí, než jsme předpokládali, ale určitě to byla jedna z nejproduktivnějších částí procesu plánování”, říká Mikko Laaksonen, který vydal v Turku zprávu. Pracuje v kanceláři územního plánování jako promotor chůze a cyklistiky. Tým shromáždil, porovnal a vyvodil závěry k základním údajům ze zdrojů, které byly k dispozici ve vlastním archivu města, v Regionální radě jihozápadního Finska a byly známy z výzkumů ekonomické školy a univerzity v Turku.

Laaksonen uvádí, že výsledky sebehodnotící zprávy byly neočekávané. „Jak jsme předpokládali, našli jsme spoustu rozporů. Ale bylo překvapivé, že situace se postupovala neudržitelným směrem mnohem více, než jsme si mysleli“. Sebehodnotící zpráva o 108 stranách byla zhuštěna do 17 stran, aby mohla být použita v rámci interní komunikace a pro šíření výsledků mezi partnery a sdělovacími prostředky.

Celá zpráva byla zaslána hodnotícímu týmu (peer review), který pokračoval v mapování obrazu stavu udržitelné dopravy. Z nezávislého hodnocení nakonec vykryštalizovaly problémy. Těmi byly: plánování ve prospěch hypermarketů, rozpínavost města a nedostatečná regionální spolupráce díky konkurenci mezi sousedními městy.

Pozitivním zjištěním byla skutečnost, že Turku má relativně kompaktní strukturu a možnosti, jak dále rozvíjet udržitelnou městskou dopravu. V době zpracování zprávy bylo asi 50% všech cest uskutečněno udržitelným způsobem. “Město potřebuje tyto silné stránky poznat. Kdyby město postupovalo podle svých strategií, stalo by se modelovým městem pro udržitelnou dopravu. Implementace



Zdroj: Mikko Laaksonen

by měla být ambiciózní jako strategie”, říká. Sebehodnocení i nezávislé hodnocení ze strany partnerů pomohly všem zainteresovaným stranám porozumět stavu a výzvám, které před nimi stojí.

Zdroj: Projekt BUSTRIP 2007, Udržitelná doprava – Návod k Plánům udržitelné městské dopravy,  
[www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning\\_process](http://www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process)

Průvodce k projektu BUSTRIP rovněž obsahuje návod k metodice provádění základní revize.

## AKTIVITA 3.2: ZPRACUJTE SCÉNÁŘE

### ZDŮVODNĚNÍ

Scénáře pomohou partnerům lépe pochopit pravděpodobné kombinované účinky opatření projednávaných v Plánech udržitelné městské mobility. Ilustrace různých budoucích situací ve scénáři umožní partnerům nezávisle posoudit důsledky současných trendů, již napláňovaných opatření a výběru nové strategie. Přezkoumání dopadu těchto různých scénářů vám umožní stanovit realistické cíle pro výsledné indikátory (> viz Aktivita 5.2).

### CÍLE

- Vytvořit alternativní scénáře, které umožní diskusi o komplexních strategiích budoucího rozvoje.
- Stimulovat diskusi o politických alternativách a jejich dopadu.
- Zajistit široké vlastnictví a přijetí strategií, které budou při realizaci využity.

### ÚKOLY

- Popište různé scénáře kvalitativním a kvantitativním způsobem:
  - Scénář business-as-usual popisuje vývoj, který nastane v případě, kdy napláňovaná opatření jsou implementována.
  - Různé alternativní scénáře strategie popisují vývoj, který vyplývá z výběru koncepcí a opatření.
- Posuďte vzájemnou závislost mezi sektorovými trendy: v dopravě, využití území, životním prostředí, hospodářském rozvoji, demografii apod. Příkladem posilujícího efektu bude použití čistšího vozového parku ve veřejné dopravě, které by mohlo posílit snížení emisí na kritických místech v rámci zpoplatněné zóny. Negativní účinek by mohla mít izolované zavádění nových míst s režimem "park&ride", které by mohlo místo snižování dopravního provozu nastartovat nový městský rozvoj.

- Zohledněte pružnost dopravního systému vůči předpokládaným i neočekávaným událostem. Události, které mohou ovlivnit dlouhodobá rozhodnutí (například nedostatek fosilních paliv), by se měly v procesu plánování řešit. Události krátkodobého charakteru (například smog, záplavy) je lepší řešit v operačních plánech.
- Využijte vhodných technik, například modelování, na podporu rozvoje a schválení scénářů. Zvolte modelovací techniky, které nevyžadují tolik prostředků a které lze rychle realizovat. Interoperabilní moduly (tj. ty, které pokrývají vybrané aspekty dopravy a mobility nebo jiné významné strategické oblasti, například využití území) jsou vhodnější před všeobíma-jícími „mega-simulacemi“ (jejichž cílem je poskytnout komplexní obraz o dopravě ve městě). Pokud nejsou prostředky pro modelování k dispozici, lze plánování scénářů založit na různých zkušenostech (viz přehled modelovacích nástrojů níže).
- Analýzou zjistěte, která strategie slouží vizi (> Aktivita 4.3).
- Stimulujte diskusi o politických alternativách a jejich dopadech pro klíčové partnery



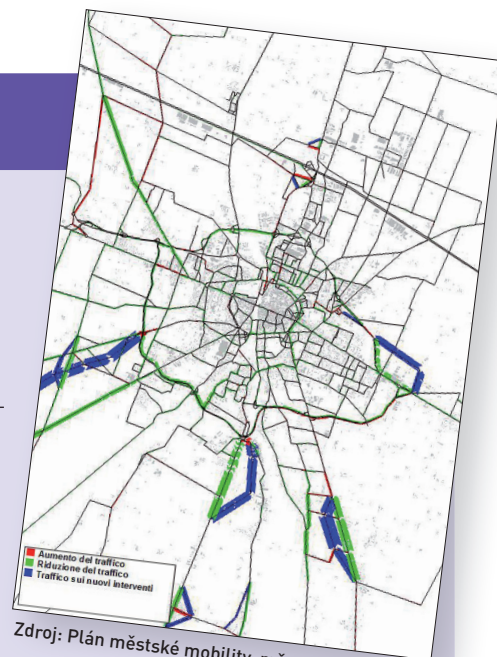
## NÁSTROJE

### PŘEHLED NÁSTROJŮ MODELOVÁNÍ

Existuje řada modelovacích nástrojů a technik vhodných na podporu rozvoje a schválení scénářů. Cílem dopravních modelů je představit interakci mezi nabídkou a poptávkou v oblasti dopravy, předpovídat a porovnat něco, co dosud ještě neexistuje (tj. budoucí scénáře). Dopravní modely lze rozdělit podle jejich operačních schopností:

- Modely s jedním druhem dopravy: předpověď poptávky je zvažována z vnějšího pohledu, neboť je zvažován pouze jeden způsob dopravy (například soukromá doprava);
- Multimodální modely: předpověď poptávky je zvažována z vnějšího pohledu, neboť je zvažováno několik druhů dopravy a jejich vzájemné působení (například soukromé vozy, veřejná doprava, cyklistika atd.);

- Čtyřkrokové modely: Poptávka po dopravě je odhadována z vnitřního pohledu, neboť je zvažována nabídka různých konkurenčních způsobů dopravy;
- Integrované modely dopravy a využití území: zohledňuje se zpětná vazba mezi dopravním systémem a volbou lokalit;
- Mikrosimulační modely: Na příslušné úrovni je analyzován pouze jeden způsob dopravy.



Zdroj: Plán městské mobility, město Parma

Výběr nejvhodnějšího dopravního modelu vyžaduje vyhodnocení několika aspektů, například: problém, který se má řešit, rozsah prostředí pro tvorbu koncepce, stupeň přesnosti a míra podrobnosti (územní, analytická) očekávaných výsledků, dostupnost údajů a prostředků pro jeho rozvoj. **Cíl/ rozsah**

	Dostupný nástroj	modelovací
Plánování využití území a územní plánování (například strategické plány, Plány udržitelné městské mobility)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrované modely dopravy a využití území</li> <li>• Čtyřkrokové modely</li> </ul>	
Plánování městské dopravy (například Plány udržitelné městské mobility, plány provozu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrované modely dopravy a využití území</li> <li>• Čtyřkrokové modely</li> <li>• Multimodální modely</li> </ul>	
Plánování služeb veřejné dopravy (například plánování tras, frekvence, tarifů)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modely s jedním druhem dopravy</li> </ul>	
Studie proveditelnosti (například předpoklad provozu na nové dálniční infrastruktuře)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modely s jedním druhem dopravy</li> </ul>	
Návrh (například návrh kruhového objezdu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mikrosimulační modely</li> </ul>	





## NÁSTROJE

Multimodální integrované modely dopravy a využití území na jedné straně a mikrosimulační modely na straně druhé představují dva rozsahové extrémy nejběžněji používaných nástrojů pro plánování městské dopravy. Modely s jedním druhem dopravy jsou využívány k řešení konkrétnějších a méně složitých otázek.

Integrované modely dopravy a využití území umožňují posouzení vzájemného působení mezi dopravním systémem a socioekonomickým a územním systémem v rámci strategického plánování politik a dopravních investic. Díky své flexibilní struktuře se mohou přizpůsobit velmi odlišným aplikacím, pokud se jedná o segmenty poptávky, ekonomické sektory, způsoby dopravy a počet oblastí (rovněž umožňují variace v požadované míře podrobností), a tak explicitně simulují intermodalitu. Mohou být použity jak

pro model multimodální dopravy, tak i pro analýzu poptávky po silniční dopravě.

Mikrosimulační modely mohou napodobit do každého detailu mobilitu vozů v mikroskopickém měřítku se schopností detailně znázornit geometrické vlastnosti silniční sítě, včetně šířky komunikace, počtu pruhů, časovacího mechanismu světelné signalizace, průměru kruhových objezdů atd. Simulace poptávky po dopravě, prováděná dynamicky po dané období, umožňuje, aby model odhadl kolony a vypočetl dobu čekání na křižovatkách, při odbočování atd. Tento software je v plánování zejména zajímavý při hodnocení detailních řešení návrhu (> Aktivita 10.1).

Zdroj: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Při rozvoji scénářů využijte pro partnery širší zapracování strategií s cílem zajistit široké vlastnictví strategií, které budou při implementaci použity.
- Vytvořte nulový scénář: ten popisuje rozvoj v případě, že se vůbec nic nebude dělat (pouze předpověď trendů z vnějšího pohledu). Poskytuje další argumenty pro diskusi.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Postupujte podle analýzy stavu.
- Příprava scénářů doprovází přípravu společné vize (> Aktivita 4.3), cíle (> 5.1) a plány (> 5.2).

### KONTROLNÍ SEZNAM



Nulový Scénář byl připraven (kvalitativním a kvantitativním způsobem).

Scénář business-as-usual byl připraven (kvalitativním a kvantitativním způsobem). Posouzení dopadu bylo dohodnuto.

Různé alternativní scénáře politik byly popsány (kvalitativním a kvantitativním způsobem).

Vyberte, který scénář slouží vizi nejúčinnějším a nejefektivnějším způsobem.

Na podporu rozvoje scénářů a schválení byly využity vhodné techniky.



## PŘÍKLADY

### WEST YORKSHIRE, VELKÁ BRITÁNIE: SCÉNÁŘE V MÍSTNÍM DOPRAVNÍM PLÁNU (LTP2, 2006 – 2011)

Pro tento LTP byl použit Strategický dopravní model West Yorkshire (STM) s cílem předpovědět výstupy vyplývající z řady potenciálních hlavních scénářů. STM zohledňuje předvídání budoucích změn v populaci, vlastnictví aut, zaměstnanosti, ceně paliva a růstu v domácnostech. Tyto faktory byly aplikovány globálně nebo případně podle zón.

Každý scénář představoval různou kombinaci základních schémat a politických přístupů potenciálně dosažitelných prostřednictvím druhého LTP. Dostupné výstupy z STM umožnily posouzení výkonnosti vůči preferovaným volbám, které byly identifikovány při konzultacích. Výstupy alternativních scénářů základních strategií byly pečlivě zváženy ve vztahu k cílům a v souvislosti s dalšími kritérii. Dopad posouzení a analýza v Leedsu naznačila následující: aby se zvládl nárůst dopravy a problematických míst a aby se zajistila propojitelnost, která je nutná pro ekonomickou konkurenceschopnost, musí dopravní strategie usilovat o co nejlepší využití existující infrastruktury a rozvíjet využívání alternativních způsobu dopravy k autům. Základní strategie obsahovala velké investice do veřejné dopravy, společně s opatřeními v oblasti managementu.

Zdroj: Manuál k projektu PILOT 2007 – plné znění:  
[www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

Místní dopravní plán West Yorkshire:  
[www.wyltp.com/currentplan](http://www.wyltp.com/currentplan)

### ZARAGOZA, ŠPANĚLSKO: SCÉNÁŘE PRO MĚSTSKOU MOBILITU V PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY

Zaragoza potřebovala integrovaný plán, který by pokryl veškeré potřeby mobility ve městě a v jeho okolí. Tento plán nazvaný "Plan de Movilidad Sostenible" respektuje životní prostředí, městskou krajinu a kulturní dědictví a je odpovědí na budoucí vývoj města. Udržitelný plán mobility v Zaragoze kombinuje různé způsoby dopravy. Cílem plánu je zvýšit podíl veřejné dopravy, stejně jako i individuální mobilitu, která není znečišťující, aby tak byl naplněn scénář udržitelnosti. Jeden ze scénářů byl založen na budoucnosti s veřejnou dopravou, zejména s příměstskými vlaky a tramvajemi. Další scénáře se týkaly pěších zón, intermodálních stanic, řízení parkování, integrovaných jízdenek, cyklistiky a kvality služeb. Ve scénáři integrovaného jízdného se objevil návrh na vytvoření zóny a ekonomického modelu, který by umožňoval hodnocení navrhovaného opatření, a to z hlediska uživatelů, operátorů a správ. U pěších zón je důležité poznamenat, že 38 % veškerých cest v rámci Zaragozy je realizováno pěšky. S výhledem do roku 2016 byly v rámci udržitelného scénáře vybrány tři návrhy: výběr „přirozené“ oblasti se zklidněním provozu (zóny s 30 km/hod), programy pro cesty pěšky a omezení vjezdu motorizovaných vozidel do městského centra. Scénáře měly pomoci určit kroky, které by se měly v rámci plánu provést. Kromě těchto kroků, scénáře počítají s větším počtem jízdních pruhů pro autobusy, s nově vybudovanou tramvajovou tratí a soudržnou sítí pro cyklisty.

Odkaz na prezentační video plánu "Dejate Llevar - Movilidad Urbana" (realizujeme – městskou mobilitu), (5 minut ve španělštině):





## PŘÍKLADY

[http://www.zaragoza.es/ciudad/movilidad/detalle\\_Video?id=PcVjWY2Qibg](http://www.zaragoza.es/ciudad/movilidad/detalle_Video?id=PcVjWY2Qibg)

Zdroj: Kerstin Burckhart, IET, Barcelona založeno na: [www.zaragoza.es/ciudad/movilidad/](http://www.zaragoza.es/ciudad/movilidad/)

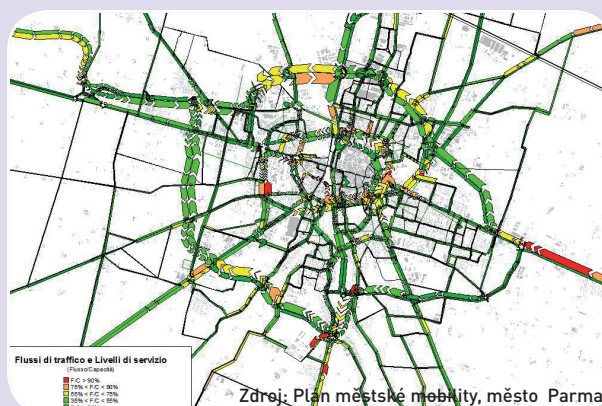
### PARMA, ITÁLIE: ROZVOJ SCÉNÁŘE

Parma je středně velké město (kolem 200 000 obyvatel) situované v severní Itálii. V roce 2005 začalo město Parma s procesem integrované městské dopravy a územního plánování, tvořeným Plánem městské mobility (PUM) (obdoba Plánu udržitelné městské mobility), Plánem městského provozu (PGTU) a Plánem na využití území (PSC).

Navržením dvou dopravních plánů (PUM a PGTU) společně podnítilo propojení mezi krátkodobými kroky podporovanými PGTU a poptávkou po politikách managementu a projektech v oblasti infrastruktury, které jsou součástí strategického scénáře nastíněného v PUM. Navíc navržením dvou plánů v kontextu pamatuje na konzistentní a propojenou strategii řízení mobility, která je schopna koordinovat poptávku po různých způsobech dopravy a různých službách poskytovaných jak soukromé, tak i veřejné mobilitě (se zvláštní pozorností věnované chůzi, cyklistice a invalidním lidem). Návrh PUM byl řešen ve třech fázích.

**Fáze 1** byla zaměřena na pochopení městské oblasti a jejího dopravního systému a byla konzultována na základě široké databáze, kterou poskytlo město. Výstupem z první fáze bylo:

- objasnění nejdůležitějších kritických míst v dopravním systému (zácpy, environmentální dopady a oběti dopravních nehod);



- definování referenčního scénáře dopravy a využití území (sestavujícího ze zásahů, které nastávají v pozdní fázi rozhodovacího procesu).

**Fáze 2** byla zaměřena na ustavení a nastavení dopravního modelu (ME PLAN) a na definování scénářů plánu. Byly definovány dva alternativní scénáře plánu: scénář pro využití území obsahoval zásahy podporované současným plánem na využití území společně se zásahy referenčního scénáře. Scénář udržitelnosti podporoval koncepce a opatření zaměřené na snižování negativních environmentálních a sociálních dopadů dopravního sektoru, opět kombinované se zásahy referenčního scénáře.

Pro veškeré zásahy zahrnuté do dvou scénářů byl připraven časový plán (krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý), který umožňoval koordinaci kroků PGTU (krátkodobých) a koncepcí PUM/ opatření (střednědobých a dlouhodobých).

**Fáze 3** byla zaměřena na naplnění scénáře dle výběru města. Pro simulaci dopravních, ekonomických a environmentálních dopadů vybraného scénáře byl použit model ME PLAN.





## PŘÍKLADY

Plány jsou založeny na následujících opatřeních: regulace používání aut v městském centru, rozšíření kontrolních a bezpečnostních aktivit v citlivých oblastech města, zklidnění provozu, propagace cyklistiky a chůze, integrace způsobů veřejné dopravy a upředn upřednostnění autobusů.

Zdroj: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi



## VÍCE INFORMACÍ

### VEDENÍ ANALÝZY DOPRAVY WEBOVÁ STRÁNKA – WEBTAG (DFT, VELKÁ BRITÁNIE)

Poskytuje podrobné vedení, jak hodnotit dopravní projekty a obsáhlejší rady k rozsahu a realizaci dopravních studií. Zdroj poskytuje užitečné rady k rozvoji scénářů.

Webový odkaz: <http://www.dft.gov.uk/webtag/>

### PROSPECTS – METODICKÁ PŘÍRUČKA

Hlavním cílem projektu PROSPECTS (2002 – 2003) bylo městům poskytnout návod potřebný ke zpracování strategie optimálního využití území a ke zpracování strategie dopravy, aby města ve svých vlastních podmínkách naplnila cíle udržitelnosti. Metodická příručka určená odborníkům poskytuje informace k předvídání dopadů (str. 66 – 80). Samostatná kapitola je věnována technikám vizualizace (str. 157 – 170).

Webový odkaz: [www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html](http://www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html)

## Prvek 4: Vytvořte společnou vizi

Racionální a transparentní  
nastavení cílů

### 4. Vytvořit společnou vizi

- 4.1 Vytvořte společnou vizi v oblasti mobility i mimo ní
- 4.2 Aktivním způsobem informujte veřejnost

Nyní jste připraveni začít s přípravou Plánu udržitelné městské mobility, a to s hlavními kroky. Jedním ze základních kamenů každého Plánu udržitelné městské mobility je příprava společné vize. Poskytne základ pro další následné kroky, které budou definovat konkrétní cíle a opatření. Vize může být vodícím prvkem pouze v případě, že je široce přijata partnery a občany; proto je důležité vytvořit společné vlastnictví vize.

### AKTIVITA 4.1: VYTVOŘTE SPOLEČNOU VIZI V OBLASTI MOBILITY I MIMO NÍ

#### ZDŮVODNĚNÍ

V jakém městě chceme žít? Na tuto základní otázku by měli v rámci cvičení k přípravě vize odpovědět všichni zapojení partneři. Vize poskytuje kvalitativní popis požadované budoucnosti města a slouží k vedení rozvoje příslušných plánovaných opatření. Doprava a mobilita se musí zasadit do širšího kontextu městského a společenského rozvoje. Příprava vize by měla zohledňovat veškeré politické perspektivy, zejména obecné politické rámce (například Agendu 21, strategický plán), městské a územní plánování, ekonomický rozvoj, životní prostředí, sociální inkluzi, genderovou rovnost, zdraví a bezpečnost.

Plán udržitelné městské mobility by měl vycházet z dlouhodobé vize rozvoje dopravy a mobility v celé městské aglomeraci, která pokrývá veškeré způsoby a formy dopravy: veřejnou a soukromou, osobní a nákladní, motorizovanou a nemotorizovanou, pohyb a parkování.

#### CÍLE

- Dohodnout se s partnery na společné vizi – dlouhodobém cíli pro rozvoj dopravy a mobility v městské aglomeraci jako vodícím prvkem procesu plánování.
- Posílit identitu místní komunity a kolektivního vlastnictví vize.
- Vyjasnit politickou hodnotu Plánu udržitelné městské mobility a zajistit odpovědnost klíčových aktérů a řídicích subjektů.
- Rozšířit perspektivu pohledem i mimo dopravu a mobilitu, například na kvalitu života, zdraví a využití území.
- Stanovit priority a dát směr dalšímu rozhodování.

#### ÚKOLY

- Ustavte reprezentativní skupinu, která bude za vizi odpovídat (viz příklad Rady pro přípravu vize na další straně).
- Sestavte a poskytněte základní informace partnerům (například o kopecích, výsledcích analýzy)
- Připravte a využijte workshopů a setkání partnerů (v různé formě a rozsahu > viz Aktivita 2.3 – přehled forem).
- Zpracujte návrh vize a projednejte jej s partnery.
- Zveřejněte vizi ve srozumitelném formátu.



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### USTAVENÍ RADY PRO PŘÍPRAVU VIZE

Jedním ze základních kroků procesu je určit, kdo by měl být do přípravy vize zapojen. To znamená identifikovat důležité partnery, se kterými bude třeba rozvoj vize konzultovat. Skupina, někdy nazývaná ve Velké Británii Rada pro přípravu vize, by se měla ustavit.

Mohla by například zahrnovat:

- regionální partnery;
- místní úřady (včetně zdraví, hospodářského rozvoje);
- poskytovatele dopravy;
- podnikatele;
- uživatele dopravy;
- statutární orgány a
- obyvatele.

Důležité je, aby v každé takové skupině byli zastoupeni všichni klíčoví partneři. Je třeba ocenit aktiva, která různí partneři přinášejí. Vize bude s větší pravděpodobností přijata a účinná, pokud vznikne ve spolupráci se všemi hlavními partnery zapojenými do procesu plánování.

V ideálním případě jsou do přípravy vize zapojeni i občané. To však může být obtížné vzhledem k místnímu kontextu a kultuře plánování. V tomto případě by občané měli být alespoň proaktivní způsobem o vizi informováni (> viz Aktivita 4.2 Aktivní informování veřejnosti).

Zdroj: Manuál k projektu PILOT 2007 –  
plné znění: [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Aktivně zapojit občany do rozvoje vize (například formou mítinků nebo workshopů).

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Vychází z > Aktivita 3.1 Připravte analýzu problémů a příležitostí a 3.2 Zpracujte scénáře.
- Příprava cvičení k vizi v rámci několika měsíců. Zpracování v rámci několika týdnů.

### KONTROLNÍ SEZNAM



Rada pro přípravu vize byla ustavena.	
První návrh vize byl připraven.	
Návrh byl projednán s partnery.	
Konečný návrh vize byl schválen.	
Výstupy vize byly atraktivní formou zveřejněny.	



## PŘÍKLADY

### CAMBRIDGESHIRE, VELKÁ BRITÁNIE: PROHLÁŠENÍ K VIZI

“Vytváření komunit, ve kterých lidé chtějí žít a pracovat: nyní i v budoucnu”. Udržitelná strategie Cambridgeshire vysvětluje vizi Cambridgeshire. Vizí je, aby Cambridgeshire bylo hrabstvím silných, rostoucích, prosperujících a inkluzivních komunit podporovaných vynikajícími veřejnými službami, kde lidé mohou naplňovat svůj potenciál; žít déle, uplatnit zdravější životní styl; a mít možnost ovlivňovat rozhodování. LTP tuto vizi podporuje a pomůže ji naplnit.

Zdroj: Místní dopravní plán Cambridgeshire 2011 – 2026, Politiky a strategie, [www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf](http://www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf)

### LILLE, FRANCIE: BUDOVÁNÍ VIZE

V Lille ve Francii začal proces PDU po velké regeneraci města v 90. letech minulého století. Velké investice řešily problém s regenerací brownfields Roubaix a Tourcoing. Současně terminál sítě TGV (nejprve plánovaný mimo městské centrum) vytvořil příležitost k vybudování kompletně nové městské části Euralille. Rozvoj Euralille jako uzlu veřejné dopravy, který slouží nejenom mezinárodní, ale i národní, regionální, lokální a sublokální veřejné dopravě, nebyl součástí podrobného Místního dopravního plánu.



Zdroj: Max Lerouge

Tento rozvoj poskytl rámec pro vizi města, které je ekonomicky silné, s mezinárodním a evropským profilem. Otázka vybudování atraktivního města je na předním místě na seznamu cílů. S tím souvisí dobře zpracovaná vize obnovy veřejných ploch – zejména dopravního prostředí. Jednou ze strategických otázek byla volba mezi dalším rozvojem systému metra a progresivním přístupem, včetně povrchové veřejné dopravy (autobus a tramvaj). Město se rozhodlo pro druhou možnost a využilo rozvoj povrchové dopravy jako prostředku k restrukturalizaci, novému designu a novému rozdělení veřejných ploch. V tomto směru byly zavedeny koncepce jako „vysoké kvalitní autobusové spoje“ a vlakové tramvaje.

Zdroj: Manuál k projektu PILOT 2007 – plné znění: [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

## AKTIVITA 4.2: AKTIVNÍM ZPŮSOBEM INFORMUJTE VEŘEJNOST

### ZDŮVODNĚNÍ

Společná vize je východiskem pro rozvoj konkrétních opatření. Výstupy z plánování udržitelné městské mobility mohou být úspěšné pouze tehdy, pokud občané chápou, o čem vize je, a pokud podporují širší cíle. Vzhledem k tomu, že vždy není možné občany zapojit přímo do vytváření vize (> Aktivita 4.1), měli by být alespoň aktivním způsobem informováni o procesu přípravy vize a jeho výstupech. Přispěje to k vytváření povědomí a širokému přijetí.

### CÍLE

- Vybudovat sdílené veřejné vlastnictví Plánu udržitelné městské mobility.
- Zajistit, aby se občané vyjádřili, pokud nejsou s vizí spokojeni.

### ÚKOLY

- Proaktivním způsobem poskytněte údaje a procesu plánování a informujte o výsledcích důležitých kroků.
- Zamezte utajování a korporatismu; využijte veřejných schůzí a zveřejňujte připomínky ze setkání s partnery s cílem zajistit transparentnost.
- Proveďte jednoduchý průzkum veřejného mínění, který poukáže na trendy a vy získáte argumenty pro politické řídicí subjekty.

- Zapojte sdělovací prostředky (místní tisk, rozhlas, televize).
- Vzdělávejte a informujte občany a další partnery v otázkách udržitelné městské mobility prostřednictvím PR kampaní.
- Rozšiřte dokument s vizí mezi občany.

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Zapojte občany přímo do budování vize, a to s pomocí interaktivních nástrojů pro zapojení (viz > Aktivita 4.1).

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Vychází z > Aktivita 3.1 Připravte analýzu problémů a příležitostí a 3.2 Zpracujte scénáře.
- Paralelně a následně po > Aktivitě 4.1 Vytvořte společnou vizi v oblasti mobility i mimo ní.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Záznamy ze setkání partnerů byly zveřejněny.

Atraktivní informační materiál o přípravě vize a jejích výstupech byl připraven a distribuován.

Sdělovací prostředky byly zapojeny.



## PŘÍKLADY

### LILLE, FRANCIE: ZAPOJENÍ PARTNERŮ A OBČANŮ DO ROZVOJE PDU



Zdroj: Pascaline Chombart

Lille může být pokládáno za typický příklad toho, jak jsou partneři a občané ve Francii zapojováni. V roce 2000 městská aglomerace Lille, dnes seskupení 85 obcí, přijala svůj první Plán udržitelné městské dopravy (SUMP). Předtím než návrh PDU přijala městská rada, byly ustaveny pracovní skupiny, do kterých se zapojili místní aktéři, příslušné úřady (například místní představitelé státu, kraje, departmentu, místní obce a místní obchodní komora). Veřejnost se zapojila díky uspořádání fóra mobility (Forum des déplacements) a v sérii tzv. „úterků s PDU“. Během těchto otevřených diskusních setkání měla veřejnost a různé asociace příležitost debatovat s politickými představiteli aglomerace a se zapojenými technikami o různých tématech a částech PDU. Konečná verze PDU byla přijata po dotazování u veřejnosti, což vyžaduje zákon, a po zapracování výsledných malých vylepšení do tohoto plánu.

Zdroj: Rupprecht Consult, na základě studie Městská aglomerace Lille Metropole, PDU, červen 2003; Městská aglomerace Lille Metropole, Projekt PDU, duben 2009; [www.lillemetropole.fr](http://www.lillemetropole.fr)

### VALDEMORO, ŠPANĚLSKO: INFORMOVÁNÍ VEŘEJNOSTI

Valldemoro, město se 66 000 obyvateli, zahájilo přípravu svého plánu Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) v roce 2010. Byla zahájena důležitá kampaň, jejíž cílem bylo zvýšení povědomí a zvýšení participace obyvatel.



Zdroj: Pascaline Chombart

V listopadu 2010 městská rada připravila výstavu “Cada paso cuenta. Vena verlo” (“Každý krok je důležitý. Přijďte se podívat”), která trvala dva týdny a jejíž cílem bylo informovat obyvatele o PMUS. Tato výstava byla zahájena ve stejnou dobu jako proces konzultací k plánu s veřejností. Další diseminační kampaní bylo “PMUSV en 12 pasos” (“PMUS Valldemoro ve 12 krocích”). Sestávala z následného publikování 12 kroků formou reklam na jedné z hlavních stránek městského časopisu Valldemoro, který vychází jako měsíčník.

Dále byly připraveny tři letáky, každý podrobně informoval o aspektech PMUS anebo byl věnován určité cílové skupině. Jeden leták se zaměřoval na obsah PMUS, jeden informoval občany o krocích, které je třeba v městském centru učinit, a třetí byl určen pro děti.

Zdroj: Kerstin Burckhart, IET, Barcelona, na základě [www.valdemoro.es/contenidos/ipcontent.asp?contentid=28035&nodeid=25835](http://www.valdemoro.es/contenidos/ipcontent.asp?contentid=28035&nodeid=25835)

Odkaz na výstavu: [www.valdemoro.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=28236&nodeid=26035](http://www.valdemoro.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=28236&nodeid=26035)

Odkaz na letáky: [www.valdemoro.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=28243&nodeid=26042](http://www.valdemoro.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=28243&nodeid=26042)



## PŘÍKLADY

### KOPRIVNICA, CHORVATSKO: KONTINUÁLNÍ ZAPOJOVÁNÍ VEŘEJNOSTI A POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ S CÍLEM UDRŽET VEŘEJNOU A POLITICKOU PODPORU

Město Koprivnica má celkově vynikající podmínky pro udržitelnou mobilitu a z podstaty vysokou úroveň přijímání měkkých forem mobility. Ve skutečnosti zde byla zpočátku velmi rozsáhlá a podpůrná mediální kampaň. Opatření v oblasti mobility (zejména infrastrukturní práce) však vyžadují obrovské množství financí a mezi určitými skupinami mohou vyvolat střet zájmů. Proto je velmi důležité, aby veřejnost byla dobře informována v průběhu implementace opatření a aby zpětná vazba od občanů byla v procesu plánování a implementace zohledněna.

Jako součást obsáhlé mediální kampaně má město v místním rozhlasu každý týden program. Program je realizován jako součást projektu Active Access (Aktivní přístup) ([www.active-access.eu](http://www.active-access.eu)) a poskytuje informace o cyklistice a chůzi. Do programu jsou zváni různí hosté, například zástupci neziskových organizací nebo děti. Další mediální prostředky rovněž pravidelně poskytují informace: o implementaci opatření pravidelně informuje místní televizní stanice a deníky.

Kromě médií jsou občané ještě zapojováni do různých aktivit v oblasti mobility. Každoročně se v červnu koná velký cyklistický festival, a to v průběhu Dnů bez aut. Každé tři měsíce se koná pravidelná cyklistická akce. Přestože akce je inzerována jen na facebooku, webových stránkách města a v místním rozhlasu, vždy přiláká až 200 cyklistů!



Source: City of Koprivnica photo gallery

Za třetí je důležité získat a zapojit politiky. Tento způsob je velmi účinným nástrojem osvěty, když veřejnost vidí místní, státní a mezinárodní politiky jezdit na kole před kamerami. Odborné akce, například konference k tématu cyklistika, rovněž vyvolají u médií zájem a směrem k veřejnosti vysílají pozitivní zprávu.

Případová studie Eltis s více informacemi o programu Srdce Budapešti: [http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study\\_id=2961](http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961)

Zdroj: Gábor Heves, Regionální environmentální centrum pro střední a východní Evropu

## Prvek 5: Stanovte priority a měřitelné cíle

Racionální a transparentní  
nastavení cílů

### 5. Stanovit priority a měřitelné cíle

- 5.1 Identifikujte priority v oblasti mobility
- 5.2 Připravte CHYTRÉ cíle

Vize je důležitým kvalitativním popisem žádoucí budoucnosti. To však samo o sobě nestačí. Vizi je třeba konkretizovat konkrétními cíli, které naznačují druh požadovaných změn. Tyto změny musí být rovněž změřitelné. To vyžaduje výběr dobře promyšlené sady cílů, které jsou zaměřeny na vybrané oblasti (indikátory).

### AKTIVITA 5.1: IDENTIFIKUJTE PRIORITY V OBLASTI MOBILITY

#### ZDŮVODNĚNÍ

Definování cílů znamená specifikovat, jaká sociální, environmentální nebo ekonomická zlepšení se požadují. Musí být přesně řečeno, co se musí „snížit“, „zvýšit“ nebo „udržovat“. Tyto cíle jsou cíli vyšší úrovně Plánu udržitelné městské mobility (například snížení dopravních zácp způsobených auty), zatímco opatření (například vybudování tramvajové linky) jsou prostředky k jejich dosažení. To je v rozporu s plánovacím přístupem, který se zaměřuje na přípravu schémat a infrastruktury, bez odkazu na cíle vyšší úrovně.

Definování cílů poskytne zaměření a strukturu mezi rozvojem vize (> Aktivita 4.1 a 4.2) a nastavením cílů (> Aktivita 5.2). Kontinuální zapojení partnerů je nezbytné pro zajištění přijetí identifikovaných priorit v oblasti mobility.

#### CÍLE

- Specifikovat, čeho by měl Plán udržitelné městské mobility na základě společné vize dosáhnout.
- Formulovat jasné a měřitelné cíle (souvislost se shromažďováním údajů – zajistěte, aby shromažďované údaje vykazovaly přiměřenou úroveň přesnosti, aby bylo možné pokrok vůči plnění cílů změřit).

#### ÚKOLY

- Vycházejte z vize a proveďte analýzu jejího dopadu na cíle.
- Společně s klíčovými partnery posuďte priority pro mobilitu. Připravte a využijte workshopy a mítinky partnerů.
- Odsouhlaste sadu priorit v celkových tématech, která odrážejí potřeby partnerů a občanů v městské aglomeraci (viz příklad níže).
- Definujte jasné a měřitelné cíle, které pomohou při výběru opatření a designu. Specifikujte, čeho by se mělo dosáhnout a kdy.



## PŘÍKLADY

### FRANCIE: SOUHRNNÉ OBEČNÉ CÍLE PDU

Hlavním cílem PDU je zajistit koordinaci různých druhů dopravy, podporovat snižování znečištění ovzduší a zvyšování množství nízkoeenergetických druhů dopravy. Každé PDU by se mělo zabývat alespoň jedním z následujících obecných témat:

- Zlepšení bezpečnosti na silnicích a bezpečnosti všech účastníků provozu mimo jiné prostřednictvím adekvátního dělení se o silniční prostor a zavedení sledování bezpečnosti alespoň chodců a cyklistů.
- Snižování automobilového provozu.
- Rozvoj veřejné dopravy a dalších forem méně znečišťujících udržitelné dopravy, zejména chůze a jízdy na kole.
- Rozvoj a využívání metropolitních tras (včetně propojených státních a okresních silnic) a poskytování lepších informací o provozu.
- Organizace a regulace parkování na ulici a parkování na veřejných místech, včetně záchytných parkovišť, parkování rezidentů a dočasného parkování nákladních aut.
- Řízení a regulace nákladní dopravy (včetně úvah o racionalizaci) a multimodální doprava.
- Podpora plánů na dojíždění pro firmy a státní správy preferujících používání veřejné dopravy a sdílení vozidel.
- Rozvoj integrovaných jízdenek na plný rozsah dopravy a parkování, podpora intermodality.

Zdroj: Rupprecht Consult, na základě „Metodologického průvodce PDU, CERTU, Lyon, 1999.“



Zdroj: [www.istockphoto.com](http://www.istockphoto.com) | olaser

### VELKÁ BRITÁNIE: STRATEGICKÝ POLITICKÝ RÁMEC PRO MÍSTNÍ DOPRAVNÍ PLÁNY (NÁRODNÍ CÍLE V OBLASTI DOPRAVY)

- Podporujte hospodářský růst
- Snižte emise uhlíku
- Podporujte rovnost příležitostí
- Přispějte k vyšší bezpečnosti a zdraví
- Zlepšete kvalitu života a zdravého prostředí

Zdroj: Návod k Místním dopravním plánům LTP (třetí vydání)

### WEST YORKSHIRE: CÍLE MÍSTNÍHO DOPRAVNÍHO PLÁNU


Cíle pro LTP2 ve městě Leedsu ve Velké Británii se vyvíjely v kontextu se vznikající dlouhodobou vizí dopravy ve West Yorkshire. Cíle reflektovaly prostředky, které budou pravděpodobně při realizaci plánu v rámci partnerství dostupné. Ke každé sdílené prioritě byl zpracován cíl:

- Zajistit dostupnost: pro každého zlepšit přístup do zaměstnání, ke vzdělání a dalším hlavním službám.
- Vyřešit dopravní zácpy: snížit zpoždění při dopravě lidí i zboží.
- Bezpečnější silnice: zlepšit bezpečnost pro všechny uživatele hlavních komunikací.
- Lepší kvalitu ovzduší: omezit emise z dopravy - polutantů ovzduší, skleníkových plynů a hluku.
- Účinný management aktiv: zlepšit stav dopravní infrastruktury.

Zdroj: Manuál k projektu PILOT – plné znění:  
[www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Vycházejte z vize (> Prvek 4).
- Zpracování v průběhu několika měsíců.

KONTROLNÍ SEZNAM	
Vize byla posouzena z hlediska přípravy cílů.	
Návrh cílů byl zpracován.	
Návrh byl projednán z hlavními partnery.	
Konečný návrh cílů byl formalizován.	
Kontrola reálnosti cílů v prvních fázích rozvoje plánu (> viz Aktivita 5.2)	



## VÍCE INFORMACÍ

### VEDENÍ ANALÝZY DOPRAVY WEBOVÁ STRÁNKA – WEBTAG (DFT, VELKÁ BRITÁNIE)

WebTAG poskytuje speciální oddíl s radami k tématu cílů, k cílům vlády Velké Británie v oblasti dopravy; k místním a regionálním cílům; cílům a plánům; a problémům.

Webový odkaz: [www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.2.php](http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.2.php)

## AKTIVITA PŘIPRAVTE CHYTRÉ CÍLE

5.2:

### ZDŮVODNĚNÍ

Cíle představují nejkonkrétnější formu zavázání se k Plánu udržitelné městské mobility, které stanovují požadovaný stupeň změny v rámci daného časového rámce. Jsou potřebné k posouzení, zda přijaté opatření skutečně dosáhne požadovaného výsledku. Cíle by měly být CHYTRÉ (konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické, časově provázané). Cíle jsou důležité pro účely monitorování a hodnocení > Aktivita 8.1 Zajistěte monitorování a hodnocení. Při výběru indikátorů je třeba mít toto na mysli. Stanovení cílů zajišťuje transparentnost a jasnost v tom, čeho má váš plán dosáhnout, pokud se týká změn v dopravě a v mobilitě ve vašem městě.

### CÍLE

- Definovat soubor cílů umožňující monitorování pokroku vůči naplňování plánu.
- Stanovte referenční údaje pro posouzení účinnosti a efektivity opatření.

### ÚKOLY

- Vytvořte cíle, které umožní monitorování pokroku vůči naplňování plánu a posuzování účinnosti a efektivity přijatých opatření.
- Do rozvoje kvantitativních a kvalitativních cílů zapojte klíčové partnery. Příprava, realizace a ověřování s indikátory na schůzkách pracovní skupiny.
- Definujte CHYTRÉ cíle: konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické, časově provázané.
- Přijměte nebo stanovte indikátory které budou pro sadu cílů reprezentativní.
- Proveďte kontrolu reálnosti cílů (> Aktivita 5.2) v počátečních fázích rozvoje plánu.
- Proveďte formální přijetí cílů jakou součástí akčního a rozpočtového plánu (> Aktivita 7.2).



## DEFINICE

### CHYTRÉ CÍLE

- Konkrétní – přesně popsané využívající kvantitativní anebo kvalitativní termíny, které jsou srozumitelné pro všechny partnery.
- Měřitelné – současná situace byla změřena a je známa. Prostředky k měření objevujících se změn (kvalitativních a kvantitativních) jsou rovněž přiděleny.
- Dosažitelné – vycházejí z dostupných technických, provozních a finančních možností a uzavřených partnerských dohod/závazků.

- Realistické – založené na rizicích, která jsou známa a řízena, stejně jako i na prostředcích.
- Časově provázané – jasně jsou definována klíčová data pro dosažení cíle.

Zdroj: Projekt BUSTRIP 2007, Udržitelná doprava – Návod k Plánům udržitelné městské dopravy,  
[www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning\\_process](http://www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process)



## PŘÍKLADY

### TEORETICKÝ PŘÍKLAD: PLÁN PRO ŘEŠENÍ PROBLEMATICKÝCH MÍST

Příkladem by mohlo být téma řešení problematických míst – dopravních zácp. Cílem by mohlo být snížení nárůstu provozu v městské aglomeraci ve špičce. Plánem by mohlo být nepřekročit 5% nárůst počtu přijíždějících vozidel, která projíždějí křižovatkou do městské aglomerace v době od 7.00 do 10.00 (ranní špička) v období let 2012 až 2017.

Pro nastavení realistických cílů existují dvě hlavní možnosti:

- a. Modelování – ale to je nákladné a vyžaduje čas
- b. Zvažte, čeho jsou ostatní schopni dosáhnout s balíčky opatření, které se podobají těm, o kterých uvažujete pro vaše město. Nápomocen může být jak portál Eltis ([www.Eltis.org](http://www.Eltis.org)), tak i databáze konsULT ([www.konsult.leeds.ac.uk/](http://www.konsult.leeds.ac.uk/)). Další zdroje dobrých



Zdroj: Sergiy Serdyuk - Fotolia.com

praktických příkladů > viz Aktivita 6.1 Identifikuj nejúčinnější opatření.

Jak dokládá tento příklad, je třeba se zaměřit na plány. Měly by vycházet z definovaného čísla a plánovaného oku splnění. Musí představovat a přímo reflektovat to, co bylo schváleno jako cíl.

Zdroj: Manuál k projektu PILOT – plné znění: [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### KOLIK CÍLŮ?

Národní pokyny ke zpracování Plánů místní dopravy ve Velké Británii (druhé vydání) uvádějí: Pokud zahrnete pro klíčové a průběžné výstupní indikátory velký počet cílů, bude to pravděpodobně kontraproduktivní. Obecně optimální počet indikátorů se pohybuje mezi dvaceti až čtyřiceti, částečně v závislosti na velikosti a charakteristice plánu. To je obecná indikace ve Velké Británii. Mnoho odborníků zapojených do projektu Eltiplus – Plány udržitelné městské mobility však uvádějí, že práce s menším počtem cílů se může v jistém kontextu ukázat jako účinnější, zejména pro „nová“ mě-

sta, která nemají velké prostředky nebo zkušenosti, z kterých by při rozvoji Plánu udržitelné městské mobility čerpala.

### BUĎTE REALISTIČTÍ!

V mnoha městech cíle v oblasti dopravy a mobility spíše odrážejí přání než to, čeho lze reálně dosáhnout. To je jasně kontraproduktivní. I když je dobré být ambiciózní, musíte však upřímně posoudit, čeho lze s danými prostředky a expertízou dosáhnout. To by se rovněž mělo odrazit ve vybraných opatřeních (> Prvek 6).

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Použijte lokalizované cíle v rámci městské aglomerace (například cíle pro městské centrum, průmyslové a komerční oblasti, jednotlivé městské části apod.),

aby tak byly zohledněny různé modely dopravního chování v daných místech a příležitosti k cestování.

- Definujte cesty nebo roční milníky pro monitorování pokroku při dosahování cílů.



## PŘÍKLADY

### CAMBRIDGESHIRE, VELKÁ BRITÁNIE: CÍLE A MODEL V LTP

Třetí Místní dopravní plán Cambridgeshire (2011 – 2026) stanovuje indikátory a cíle, které budou použity při monitorování pokroku vůči strategii a dosažení cílů. Zvolené indikátory odrážejí otázky, které jsou pro Cambridgeshire nejdůležitější, a které současně umožňují porovnat pokrok vůči dalším místním úřadům v zemi. LTP zahrnuje názorné příklady, které při monitorování objasňují vztah mezi cíly, plány a modely.

### LTP 01: Oběti nebo vážně zraněné osoby při dopravních nehodách

Navrhované národní cíle v oblasti silniční bezpečnosti, které v červenci 2009 nastínil Department for Transport, usilovaly, aby do roku 2020 byl počet obětí nebo vážně zraněných osob snížen o 33%. Proto jsme pro tento indikátor stanovili počáteční cíle pro období do 2012, v souladu s tímto snížením.

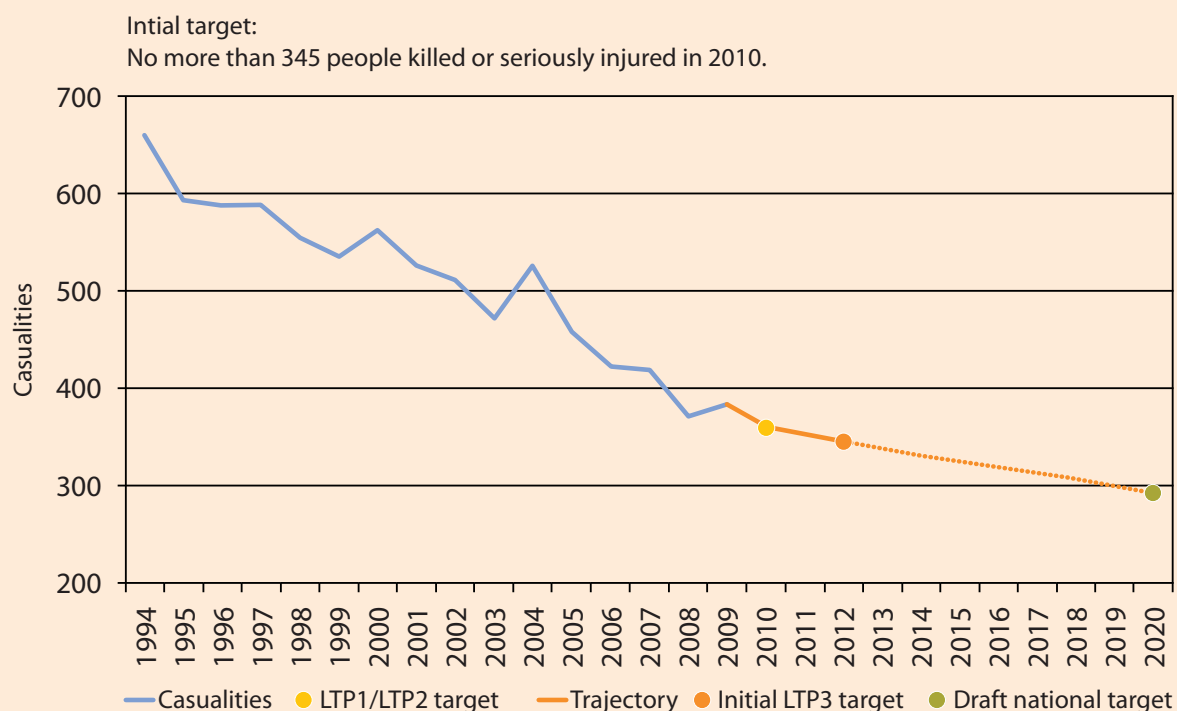
Obrázek na další straně znázorňuje pokrok od roku 1994 vůči tomuto indikátoru a počáteční cíl Místního dopravního plánu 3 pro rok 2012.





## PŘÍKLADY

### INDIKÁTOR MÍSTNÍHO DOPRAVNÍHO PLÁNU LTP 01: OBĚTI NEBO VÁŽNĚ ZRANĚNÉ OSOBY PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V CAMBRIDGESHIRE



### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Stanovení plánů by mělo být další fází procesu – po definování cílů v > Aktivitě 5.1.
- Plány vám umožní průběžně monitorovat změny a umožní hodnocení pokroku ve strategii Plánu udržitelné městské mobility (> Aktivita 8.1 & 10.3).

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Vytvořte soubor cílů vztahujících se k danému místu.

Formální přijetí cílů a modelů ze strany partnerů jako součásti akčního a rozpočtového plánu (> Aktivita 7.2)



### VÍCE INFORMACÍ

#### PROJEKT DISTILLATE, VELKÁ BRITÁNIE

Zdokonalené indikátory pro udržitelnou dopravu a plánování, Výstup C1 Udržitelná doprava

Indikátory: Výběr a využití

[www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php](http://www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php)

## Prvek 6: Připravte účinné balíčky opatření

Racionální a transparentní  
nastavení cílů

6. Vytvořit  
efektivní  
balíček opatření

- 6.1 Identifikujte nejúčinnější opatření
- 6.2 Poučte se ze zkušeností jiných
- 6.3 Zvažte hospodárnost
- 6.4 Využijte synergií a vytvořte integrované balíčky opatření

Milník:  
Opatření  
identifikována

Příprava účinných balíčků opatření je jádrem plánování udržitelné městské mobility. Pouze dobře zvolená opatření zajistí, aby se naplnily definované cíle a plány. Výběr opatření by měl vycházet z diskusí s klíčovými partnery, měl by stavět na zkušenostech z jiných míst, kde byla obdobná politika zavedena, opatření by měla být hospodárná a mělo by se co nejvíce využít synergií mezi opatřeními. V podstatě jsou v této fázi identifikována opatření jako odpověď na otázky: co, jak, kde a kdy? Identifikace opatření (balíčků opatření) je důležitým milníkem v rozvoji vašeho Plánu udržitelné městské mobility.

### CÍLE

- Identifikovat možnosti vhodných opatření a jejich integraci.
- Získat přehled o různých možnostech, které přispívají k vizi, cílům a plánům.

### ÚKOLY

- Znovu posuďte rámec prostředků pro implementaci opatření.
- Identifikujte možnosti balíčků opatření.
- Ujistěte se, zda jsou opatření provázána s cíli.
- Posuďte pravděpodobnou účinnost opatření.

## AKTIVITA 6.1: IDENTIFIKUJTE NEJÚČINNĚJŠÍ OPATŘENÍ

### ZDŮVODNĚNÍ

Opatření musí přispět k naplnění vize, cílů a plánů. Je třeba stanovit soubor možností, které realisticky odpovídají dostupným prostředkům. Prvním krokem je získat přehled možných opatření. Opatření by měla být zvažována spíše v balíčcích než izolovaně, aby bylo možné zohlednit případné synergie.



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### STRATEGICKÉ VÝZVY V MĚSTSKÉ DOPRAVĚ A MOŽNÉ ODPOVĚDI NA NĚ (Z PROJEKTU CIVITAS-CATALIST)

V rámci projektu CiViTAS-CATALIST, který podporuje diseminaci a přenos úspěšné praxe iniciativy Evropské komise CiViTAS, byla v pracovním dokumentu vyvinuta následující typologie výzev pro komunální politiku a opatření, která by na ně mohla představovat odpověď. Berte prosím v potaz, že se nejedná o konečnou verzi. Diskuze stále probíhá.

#### Byly navrženy následující oblasti opatření:

- Čistá vozidla a paliva
- Management městské nákladní dopravy
- Parkování, omezování vjezdu a environmentální zóny
- Management dopravy a provozu
- Agentury pro oblast mobility, marketing mobility, integrovaná cenotvorba, podpora a informovanost ve veřejné dopravě
- Zlepšování veřejné dopravy (infrastruktura a služby)
- Car sharing (sdílení automobilů – používání jednoho automobilu v různou dobu více osobami)
- Carpooling (sdružování za účelem společného cestování automobilem)
- Politiky a aktivity související s cyklistikou
- Politiky a aktivity související s pěší dopravou



**Následující body naznačují, jak mohou být oblasti opatření za účelem reagování na strategické výzvy kombinovány do balíčků opatření.**

#### 1.)

- Příprava efektivní městské kampaně ke změnám klimatu (inovativní měkká opatření/životní styl méně závislý na automobilech/podpora veřejné dopravy)
- Integrované balíčky (e) k podpoře alternativní mobility, podpoře veřejné dopravy, (h) carpoolingu, (g) car sharingu, (i) cyklistiky a (j) chůze
- Výzva, na kterou politika odpovídá: jak může město efektivně přispět ke globálním snahám zastavit klimatické změny?

#### 2.)

- Zajištění zdravého životního prostředí pro občany (Čistá paliva a vozidla, environmentálně zaměřená omezení vjezdu a cenotvorba)
- Integrované balíčky pro (a) čistá vozidla a paliva, podpořené (c) environmentálně zaměřenými omezeními vjezdu a (e) podpora alternativní mobility
- Výzva, na kterou politika odpovídá: jak se může město vypořádat s nařízením EU v oblasti čistého ovzduší a hlučnosti?





## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### 3.)

- Budování efektivní strategie přepravního a dopravního managementu (IDS pro dopravní management/ strategie cenotvorby a řízení vjezdu a vstupu)
- Integrované balíčky (d) přepravního a dopravního managementu a omezení vjezdu pro osobní vozy, (b) regulace nákladní dopravy a (c) politiky parkování, to vše podpořeno (e) podporou alternativní mobility a (f) novou infrastrukturou veřejné dopravy
- Výzva, na kterou politika odpovídá: jak můžeme zajistit dostupnost městských center a obchodních a průmyslových zón?

### 4.)

- Zajištění bezpečného městského životního prostředí a mobility
- Integrované balíčky bezpečnostních opatření zahrnující (c) opatření ke snížení rychlosti, (i) cyklistiku a (j) pěší dopravu / integrované balíčky (f) opatření na zlepšení vnímání bezpečnosti a opatření ke zlepšení bezpečnosti ve veřejné dopravě
- Výzva, na kterou politika odpovídá: jak můžeme omezit množství dopravních nehod a (vnímanou) nebezpečnost?

### 5.)

- Vytvoření udržitelnější politiky městské nákladní dopravy (doprava zboží ve městě)
- Integrované balíčky (b) podpory čisté městské nákladní dopravy, regulace a městských center nákladní dopravy
- Výzva, na kterou politika odpovídá: jak můžeme řídit a snižovat škodlivost městské nákladní dopravy?



Zdroj: [www.civitas-initiative.eu](http://www.civitas-initiative.eu)

### 6.)

- Podpora zapojování partnerů a občanů
- Politiky a praktické postupy pro zapojování partnerů a občanů
- Výzva, na kterou politika odpovídá: jak můžeme získat legitimitu a veřejnou podporu pro inovativní opatření v městské dopravě?

Zdroj: projekt CiviTAS-CATALIST, pracovní dokument: CiviTASCATALIST

Průvodce pro odborníky v oblasti městské mobility a dopravy



Zdroj: [www.civitas-initiative.eu](http://www.civitas-initiative.eu)



## VÍCE INFORMACÍ

### MOŽNÁ OPATŘENÍ – UŽITEČNÉ ZDROJE

Existuje široká řada možných opatření. To znamená, že identifikace nejvhodnějších opatření pro váš místní kontext bude vyžadovat jistou práci za psacím stole, jednání se členy projektového týmu, stejně jako i s partnery.

Můžete konzultovat v rámci online databází a dokumentů, které poskytují přehled možných opatření, které mohou vyhovovat vašim cílům.

#### Databáze úspěšné praxe

- Portál Eltis k městské mobilitě, [www.Eltis.org](http://www.Eltis.org)
- web CiViTAS, [www.civitas-initiative.org/measure\\_fields.phtml?lan=en](http://www.civitas-initiative.org/measure_fields.phtml?lan=en)
- EPOMM, European Platform on Mobility Management (Evropská platforma pro management mobility), [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu)
- SMILE, Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment (Iniciativy v oblasti udržitelné mobility pro místní životní prostředí), [www.smile-europe.org](http://www.smile-europe.org)

### Dokumenty odkazující na efektivní opatření pro plánování udržitelné městské mobility:

- Evropská komise, DG Životní prostředí, Plány udržitelné městské dopravy. Přípravný dokument ve vztahu k následné Tématické strategii městského prostředí, 2007. Doplněná příloha s nejlepšími praktickými postupy a užitečnými odkazy. [http://ec.europa.eu/environment/urban/urban\\_transport.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm)
- Department for Transport (Velká Británie), Návod ke zpracování Místních dopravních plánů, 2009. Konečné znění návodu na podporu místních dopravních úřadů při přípravě jejich dopravních plánů. Viz příloha E – Možná opatření pro splnění cílů. (16. července 2009). [http://www.ukcip.org.uk/wordpress/wp-content/PDFs/LA\\_pdfs/Local\\_transport\\_plans.pdf](http://www.ukcip.org.uk/wordpress/wp-content/PDFs/LA_pdfs/Local_transport_plans.pdf)
- Projekt BUSTRIP 2007, Udržitelná doprava – Návod ke zpracování Plánů udržitelné městské dopravy (nástroj online, viz část „Lepší mobilita“ ([www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning\\_process](http://www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process)))
- Plány udržitelné městské dopravy (SUTP) a městské prostředí: politiky, účinky a simulace. Přehled evropských odkazů týkajících se hluku, kvality ovzduší a emisí CO2 (říjen 2005), [http://ec.europa.eu/environment/urban/urban\\_transport.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm)

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Projednejte volbu variant s klíčovými partnery.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Po definování cílů.
- Paralelně s > Aktivitou 6.2 „Poučte se ze zkušeností jiných“

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Rámec prostředků byl znovu posouzen.

Varianty možných opatření byly definovány a sumarizovány.

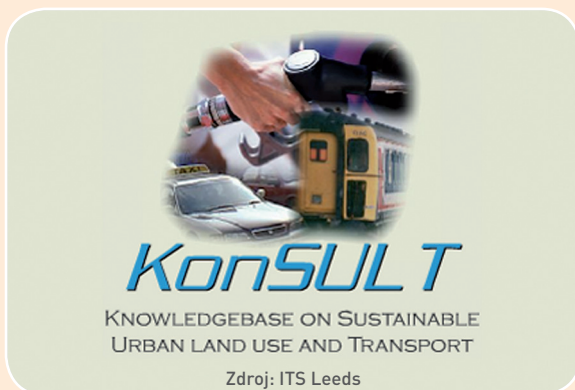


## NÁSTROJE

### GENERÁTOR MOŽNOSTÍ PRO STRATEGII ZALOŽENOU NA KONSULT

KonSULT je znalostní databáze, která umožňuje posouzení potencionálního příspěvku k postupům asi 40 nástrojů v oblasti dopravy a využití území, založené jak na prvním posouzení principů, tak i na revizi případových studií. Generátor možností umožní uživatelům dotazovat se databáze KonSULT, aby identifikovala podskupinu nástrojů, které budou v konkrétním kontextu pravděpodobně nejužitečnější. Cílem je rozšířit rozsah politických nástrojů, o kterých se spíše uvažuje, než diktovat příslušný přístup. Uživatelé se budou moci zaměřit na indikátory svých cílů, problémů nebo výkonnosti, specifikovat jejich význam, označit celkovou strategii, kterou si přejí sledovat a identifikovat kontext, ve kterém pracují. Generátor možností pak v KonSULT použije skóre posouzení každého nástroje, aby identifikoval ty nástroje, které budou pravděpodobně nejprínosnější.

Webový odkaz: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



## PŘÍKLADY

### DUNDEE, SKOTSKO: POUŽITÍ JEDNODUCHÉHO MODELU

Město Dundee při přípravě své první Strategie místní dopravy v roce 2000 využilo Model dopravní koncepce Laboratoře dopravního výzkumu, který vyžaduje pouze velmi základní vstupy k posouzení toho, co by bylo možné se zvažovanými opatřeními dosáhnout. To umožnilo zvolit nejvhodnější opatření a stanovit smysluplné cíle

Zdroj: Tom Rye, ENU, na základě [www.dundee.gov.uk/dundee/transport/publications/publication\\_1418.pdf](http://www.dundee.gov.uk/dundee/transport/publications/publication_1418.pdf), str. 71

## AKTIVITA 6.2: POUČTE SE ZE ZKUŠENOSTÍ JINÝCH

### ZDŮVODNĚNÍ

Identifikace nejvhodnějších opatření by měla vycházet z více než jenom vašich vlastních zkušeností, výzkumu za psacím stolem a místních výměn. Může být nesmírně důležité poučit se ze zkušeností těch, kteří již implementovali opatření, o kterých pro vaši situaci uvažujete. Pro většinu opatření pravděpodobně najdete další místa ve vaší zemi nebo jinde v Evropě, která s nimi experimentovala. Tím se vyhnete „znovu objevování Ameriky“ a nákladných chyb, ze kterých se jiní již poučili.

### CÍLE

- Poučte se ze zkušeností těch, kteří již implementovali opatření, o kterém uvažujete.
- Nezačínejte od nuly. Využijte dostupných zkušeností od jinud.
- Poskytněte přesvědčivý důkaz a argumenty pro implementaci opatření ve vašem místním kontextu.

## ÚKOLY

- Identifikujte další místa, kde byla klíčová opatření, o které máte zájem, již implementována.
- Buďte v kontaktu s klíčovými aktéry, kteří opatření implementovali (buď telefonicky nebo uspořádáním exkurze k prohlídce fungujících opatření).
- Sumarizujte závěry, které poslouží jako vstup do výběrového procesu.

## AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Hledejte dobré praktické příklady i mimo vlastní zemi.
- Pozvěte do svého města praktiky z jiných míst za účelem konzultací.
- Pozvěte vaše místní představitele k návštěvě míst, kde již byla opatření úspěšně implementována.

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Paralelně s > Aktivitou 6.1 Identifikujte nejúčinnější opatření

KONTROLNÍ SEZNAM	✓
Zajímavá místa, kde bylo opatření implementováno, byla identifikována.	
Výměna zkušeností s realizátory byla provedena.	
Klíčové výsledky byly sumarizovány.	



## PŘÍKLADY

### EVROPSKÝ PROJEKT NICHES+: VÝMĚNY INFORMACÍ K IMPLEMENTACI INOVATIVNÍCH DOPRAVNÍCH KONCEPTŮ

Cílem evropského projektu NICHES+ (2008-2011) je vytvořit síť partnerů, kteří pracují na inovativních řešeních pro městskou dopravu a mobilitu. V tomto kontextu se prokázalo, že organizace výměn mezi praktiky zajímavými se o implementaci opatření v jejich místním kontextu a dalšími, kteří již podobný koncept implementovali jinde, je nesmírně cenná. Příkladem je výměna mezi francouzským regionem Artois-Gohelle a městy Salcburk a Mnichov na téma opatření v oblasti dostupnosti. Francouzský tým navštívil obě města, poučil se z rozsáhlých zkušeností Salcburku ze školení k cestování a mnichovského konceptu Plánování dostupnosti sídlišť. Jiným příkladem je výměna mezi francouzskými městy Nantes a Lorient s Worcestershire ve Velké Británii na téma systémů expresních autobusů. Francouzská města provozují úspěšné systémy, jejichž shlednutí umožnilo Worcestershire poučit se o specifických výzvách, se kterými je nutno se při místní implementaci vypořádat.

Podrobnosti viz: [www.niches-transport.org](http://www.niches-transport.org)



Zdroj: Kerstin Langer, KOMMA.PLAN

## AKTIVITA 6.3: ZVAŽTE HOSPODÁRNOST

### ZDŮVODNĚNÍ

Výběr opatření se bude řídit nejenom principem účinnosti, ale i hospodárností. Zejména v době napjatých rozpočtů pro městskou mobilitu a dopravu je rozhodující získat co možno nejvíce za vydané prostředky. Bude to vyžadovat základní posouzení možností s pečlivým sledováním nákladů a přínosů. Rovněž vám to pomůže zůstat při výběru opatření realistickými a zamezit „budování vzdušných zámků“, tj. zvolit pouze opatření, která se jeví finančně realizovatelná.

### CÍLE

- Zajistit účinné využití dostupných prostředků.
- Zamezit výběru finančně nereálných opatření.
- Posílit věrohodnost implementace opatření.

### ÚKOLY

- Zvolte pouze cenově dostupná a účinná opatření a balíčky opatření.
- Navrhovaná opatření posuďte pečlivě, zda je implementace s danými prostředky a v daném čase reálná. Výběr metodiky závisí na vašich zkušenostech a dostupných prostředcích a může obsahovat jak kvalitativní, tak i kvantitativní přístup. V některých místech může být plná analýza nákladů a výnosů příliš nákladná (například bude zahrnovat modelování rozsáhlých opatření). V takových případech se zaměřte na nejdůležitější opatření a jednodušší přístupy anebo odhady.
- Zajistěte, aby byly zohledněny veškeré náklady a výnosy, a nejenom ty, které lze snadno změřit či ohodnotit.
- Zajistěte, aby byly zohledněny dopady skleníkových plynů a kvality ovzduší.
- Zajistěte, aby byly zvažovány všechny způsoby stejně a aby byly porovnány z hlediska posouzení nákladů a výnosů.
- Zohledněte nutnost údržby.



## PŘÍKLADY

### GREATER NOTTINGHAM, VELKÁ BRITÁNIE: MÍSTNÍ DOPRAVNÍ PLÁN 2 – POSOUZENÍ HLAVNÍHO SCHÉMATU

Místní dopravní plán 2 Greater Nottinghamu (ve Velké Británii se jedná o Plán udržitelné městské dopravy) obsahuje část, ve které jsou hlavní návrhy schématu posuzovány vůči cílům, aby se prokázalo, že všechny významným způsobem přispívají k většině cílů Místního dopravního plánu. Rovněž vysvětluje, jaký způsobem jsou schémata plánována a integrována s ostatními s cílem, co nejvíce maximalizovat přínosy a hospodárnost. Nakonec jsou u velkých schémat identifikovány i alternativy s nízkými náklady s cílem ukázat, čeho lze dosáhnout za méně peněz. Informace jsou k dispozici na internetové adrese:

[www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf](http://www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf), pages 334-336.

Zdroj: Tom Rye, ENU



## VÍCE INFORMACÍ

### VEDENÍ ANALÝZY DOPRAVY –WEBTAG

Tento návod pro Velkou Británii zahrnuje nebo poskytuje odkazy na konzultace, jakým způsobem:


- nastavit cíle a identifikovat problémy;
- rozvinout potenciální řešení;
- vytvořit dopravní model pro posouzení alternativních řešení.

[www.dft.gov.uk/webtag/](http://www.dft.gov.uk/webtag/)

Část 2.5 WebTAG poskytuje velmi užitečný úvod k procesu posuzování. Je k dispozici na adrese: [www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.5.php](http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.5.php) archived document

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Po počáteční identifikaci možných opatření – probíhající paralelně s Aktivitou 6.1 Identifikujte nejúčinnější opatření a Aktivitou 6.2 Poučte se ze zkušeností jiných.

KONTROLNÍ SEZNAM	
Vhodná opatření (a balíčky opatření) byla pečlivě posouzena, a to jak s ohledem na náklady a výnosy, tak i na hospodárnost.	
Výsledky byly sumarizovány pro jednání o konečném výběru opatření.	

## AKTIVITA 6.4: VYUŽIJTE SYNERGIÍ A VYTVOŘTE INTEGROVANÉ BALÍČKY OPATŘENÍ

### ZDŮVODNĚNÍ

Zkušenosti ukazují, že izolovaná opatření mohou mít jen omezený dopad, zatímco balíčky opatření mohou využít synergií a vzájemně se posilovat. Proto je důležité vyvodit z analýzy možností závěry ve formě smysluplných kombinovaných balíčků opatření. Kromě toho, nakonec vybrané balíčky by měly být zaměřeny na integraci způsobů dopravy (intermodalitu) s územním plánováním a dalšími aktivitami v oblasti sektorového plánování (například opatření v oblasti životního prostředí, zdraví či ekonomická opatření).

### CÍLE

- Vybrat nejlepší možnosti ve formě balíčků opatření.
- Zajistit využití synergií mezi opatřeními.
- Zajistit integraci způsobů dopravy (intermodalitu)
- Usilovat o integraci s územním plánováním a dalšími aktivitami v oblasti sektorového plánování.

## ÚKOLY

- Identifikujte opatření, která přispívají k naplnění vícenásobných cílů.
- Seskupte opatření do balíčků opatření s cílem těžit ze synergií a zvýšit jejich účinnost (viz typologie CIVITAS-CATALIST v > Aktivitě 6.3).
- Zajistěte, aby byla zohledněna intermodalita. Patří sem napojení na dálkovou dopravní síť, například síť TEN-T (viz projekt LINK - Intermodalita v osobní dopravě pro podrobná doporučení k „poslední míli městského spojení“: [www.linkforum.eu](http://www.linkforum.eu))
- Zkontrolujte navrhovaná opatření v oblasti dopravy a mobility, která se týkají integrace s územním plánováním.
- Pokud je to možné, integrujte opatření s dalšími aktivitami v oblasti sektorového plánování (například opatření v oblasti životního prostředí, zdraví či ekonomická opatření).
- Udělejte návrh pro konečný výběr opatření a projednejte jej s klíčovými partnery.



## PŘÍKLADY

### KRAKOV, POLSKO: BALÍČKY OPATŘENÍ V CIVITAS

Krakov je jedno z největších polských měst. Staré město má unikátní historický charakter s vysokou relevancí pro cestovní ruch; Krakov je významným kulturním centrem a také dynamickým univerzitním městem s přibližně 140 000 studenty. Od 90. let 20. století prošel krakovský průmysl radikální restrukturalizací. Ve stejné době výrazně narostl problém s dopravními zácpami, jelikož obyvatelé – pochopitelně – toužili po vlastních osobních automobilech.

Udržování a posilování metropolitních funkcí a zároveň i reálné zvyšování kvality života obyvatel Krakova se stalo výzvou rozvoje města v prvních letech nového milénia.

Generel dopravy byl schválen Radou města v roce 2005. Jeho hlavním cílem je efektivní, bezpečná, ekonomická a k životnímu prostředí přátelská přeprava cestujících i zboží. Tato politika vyžadovala implementaci spektra komplexních a koordinovaných opatření a aktivit. V rámci projektu CIVITAS CARAVEL (2005-2009) bylo implementováno celkem 18 opatření, která přinesla do krakovského systému dopravy zvýšenou kvalitu. Mezi tato opatření patřilo zavedení méně znečišťujících vozidel veřejné dopravy (PT), zavedení oddělených jízdních pruhů, prioritizační systémy, bezpečný přístup na zastávky PT, atraktivní a informativní audiovizuální informace pro cestující, nové služby PT (např. na poptávku reagující doprava v oblastech s nízkou hustotou, integrovaný systém jízdenek sdružující nezávislé provozovatele, nosiče kol v autobusech, veřejná kola), omezení vjezdu pro automobily a dočasných služeb do historického středu města.



Zdroj: Urząd Miasta Krakowa

Tato „tvrdá“ opatření byla doprovázena sérií „měkkých“ opatření zaměřených na specifické skupiny uživatelů (univerzita a její studenti a zaměstnanci, občané, mladí lidé, prodejci), mezi něž patřil car sharing, marketing a propagační akce, pobídky, tréninky, veřejná jednání.

Politika cukru a biče směřovala k odrazení od používání osobních automobilů a zároveň podporovala používání veřejné dopravy nebo jiných způsobů dopravy s pomocí lepší, bezpečnější, dostupnější a spolehlivější a atraktivnější nabídky městských dopravních služeb. Opatření byla vzájemně propojená a nebyla implementována izolovaně. Na pokrok dohlížel a průběžnou výměnu mezi opatřeními a relevantními partnery zajišťoval projektový tým. Tento projektový tým byl také zodpovědný za komunikaci a propagaci. Přes jistý odpor ze strany majitelů obchodů a také správ byly tato městská politika a projekt přijaty veřejností kladně, a to díky angažovanému primátorovi a silnému projektovému týmu. Projekt a s ním související opatření se staly součástí agendy občanů, byly široce diskutovány a pro veřejnost permanentně viditelné díky tramvaji CIVITAS CARAVEL, plakátům a logům, veřejným jednáním a akcím (Evropský týden mobility), pobídkám a technickým hračkám.

Zdroj: Rupprecht consult na základě [www.civitas-initiative.org/city\\_sheet.php?lan=en&id=2](http://www.civitas-initiative.org/city_sheet.php?lan=en&id=2), CIVITAS CARAVEL, D.5 Zpráva o hodnocení, kapitola 6: Přehled hodnocení v Krakově



## PŘÍKLADY

### BUDAPEŠŤ, MAĎARSKO: HORIZONTÁLNÍ A VERTIKÁLNÍ INTEGRACE OPATŘENÍ

Program Srdce Budapešti (podrobnosti viz Aktivita 2.2) tvoří čtyři vzájemně propojená opatření v oblasti infrastruktury ("horizontální integrace"). Patří sem výstavba dvou nových náměstí, jedné nové veřejné budovy a osy ke zklidnění dopravy. Opatření jsou navržena takovým způsobem, že každá fáze může významným způsobem přispět ke zlepšení kvality městské mobility a prostředí. Plného přínosu však lze dosáhnout pouze v případě, že budou implementována všechna opatření. Infrastruktura je tak úzce propojena, že pokud nebudou opatření plně implementována, mohou se dokonce objevit i nežádoucí vedlejší účinky. Například ve fázi 1 byla doprava odkloněna z problematických míst do nových míst se zklidněným provozem. Pouze plná implementace fáze 2 může zcela eliminovat tento průjezdní provoz.

Program Srdce Budapešti rovněž zahrnuje různé formy mobility, stejně jako i překlenující cíl obecného zlepšení městského prostředí ("vertikální in-

tegrace"). Projekty se snaží řešit řadu otázek, které měly v posledních dvaceti letech velký dopad na městské prostředí: ekonomické modely, sociální změny, kvalita budov, vznik decentralizovaných městských center, zvýšení motorizovaného provozu, problémy s parkováním, omezené množství zelených ploch, výstavba nové trasy metra apod. Vzhledem ke složitosti a provázanosti těchto otázek obsahuje každý ze čtyř projektů prvky mimo otázku udržitelné mobility: obchodní pobídky, krajinné úpravy, aktivity související s cestovním ruchem, služby pro znevýhodněné skupiny (například invalidní osoby nebo sociálně slabé), výstavbu nového městského centra a centra veřejných služeb a řadu dalších.

Případová studie k projektu Eltis s více informacemi o programu Srdce Budapešti: [http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study\\_id=2961](http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961)

Zdroj: Gábor Heves, Regionální environmentální centrum pro střední a východní Evropu

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Paralelně s > Aktivitou 6.1 Identifikujte nejúčinnější opatření, > 6.2 Poučte se ze zkušeností jiných a > 6.3 Zvažte hospodárnost
- Před Prvkem 7. Stanovte jasnou odpovědnost a přiřadte finanční prostředky.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Účinné balíčky opatření a případné synergie byly identifikovány.

Balíčky opatření byly pečlivě zkontrolovány, pokud jde o otázku integrace s územním plánováním a dalšími aktivitami v oblasti sektorového plánování.

Soubor balíčků opatření byl vybrán jako podklad pro jednání o konečném výběru, o akčním a rozpočtovém plánu (> Aktivita 7.2).

## Prvek 7: Stanovte jasnou odpovědnost a přiďte finanční prostředky

Zpracování plánu

7. Dohodnout se na jasné odpovědnosti a rozdělit finanční prostředky

- 7.1 Stanovte odpovědnost a přiďte prostředky
- 7.2 Připravte akční plán a rozpočet

S výběrem balíčků úzce souvisí stanovení jasné odpovědnosti a zpracování akčního a rozpočtového plánu. Jedná se o hlavní součást Plánu udržitelné městské mobility a vyžaduje formální schválení všemi klíčovými partnery. V této fázi je v podstatě nalezena odpověď na otázky: kdo a za kolik?

### AKTIVITA 7.1: STANOVTE ODPOVĚDNOST A PŘIDĚLTE PROSTŘEDKY

#### ZDŮVODNĚNÍ

Jakmile je vybrán konečný soubor opatření, je čas stanovit odpovědnost a přiřadit prostředky. Jasný obrázek, kdo za co odpovídá a odkud přijdou prostředky, je základním kamenem každého Plánu udržitelné městské mobility. Nutná je úzká koordinace a diskuse mezi všemi aktéry, kteří budou mít svou úlohu při rozvoji a implementaci opatření nebo balíčků opatření.

#### CÍLE

- Identifikovat požadované prostředky a odpovědnost pro implementaci vybraných opatření (balíčků opatření).
- Zabezpečit, aby veškerá opatření byla jasně prioritizována a realisticky realizovatelná.
- Zajistit účinné a efektivní přidělení zdrojů (lidských, znalostních, finančních).
- Při implementaci zajistit těsnou koordinaci s partnery.

#### ÚKOLY

- Projednejte navržená opatření s partnery, kteří potenciálně mohli hrát úlohu při jejich navrhování a implementaci.
- Identifikujte možnosti, kdo by se při implementaci opatření mohl ujmout vedení a odkud by se mohly získat finance.
- Potvrďte realistický plán: zkontrolujte soudržnost mezi plánovanými aktivitami, cíli a přidělenými prostředky.
- Zajistěte dobrou koordinaci mezi různými zdroji financování.
- Zorganizujte setkání s příslušnými partnery s cílem projednat a schválit stanovení odpovědnosti a přidělení prostředků.

#### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Zapojte občany do diskuse o konečné výběru opatření.

#### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Vyvíjí se paralelně s rozvojem scénářů (→ Aktivita 3.2) a cíle (→ Aktivita 5.2); dohodnuto po Prvku 6 Připravte účinné balíčky opatření.
- Proces trvá několik měsíců.



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM



Zdroj: [www.Eltis.org/Schiffer](http://www.Eltis.org/Schiffer)

### MOŽNÉ ZDROJE FINANCOVÁNÍ

- Místní daně: zvláštní daň z místní dopravy za veřejnou dopravu, kterou platí veřejné nebo soukromé podniky, developři;
- Financování z příjmů: jízdenky, parkovné, zpoplatnění vjezdu do centra města, zpoplatnění problematických míst v dopravě, reklamy;
- Provozovatelé ze soukromého sektoru, developři, průmysl; znalosti a dovednosti – malé a středně velké podniky;
- Aktivita spojené se shromažďováním financí, do kterých jsou zapojeni příslušní sponzoři (zvažte ale kompatibilitu se strategií marketinku);
- Místní rozpočty: z různých úřadů a různých politických domén;
- Státní dotace (případně regionální prostředky);
- Dotace Evropské unie.

Source: Pilot Manual – full version, amended,  
[www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

### KONTROLNÍ SEZNAM



Návrh konečného souboru balíčků opatření byl proveden.

Byly identifikovány případné odpovědnosti a finanční zdroje.

Diskuse s příslušnými partnery se uskutečnila.

## AKTIVITA 7.2: PŘIPRAVTE AKČNÍ PLÁN A ROZPOČET

### ZDŮVODNĚNÍ

Na základě diskuse o odpovědnosti a finančních zdrojích s příslušnými aktéry je nutné připravit pevný akční a rozpočtový plán. Obsahuje podrobný souhrn opatření, stanovených priorit při implementaci a rozpisy. Tyto specifikace budou tvořit základ pro hladkou implementaci opatření; ten vyžaduje široký souhlas ze strany řídicích subjektů a partnerů a bude tvořit jádro konečného plánu.

### CÍLE

- Formalizovat odpovědnost všech aktérů a zdrojové příspěvky příslušných partnerů.
- Obsáhnout důležitá rizika při implementaci.
- Zajistit jasné stanovení priorit u opatření.
- Poskytnout jasný časový horizont pro implementaci opatření.
- U plánovaných aktivit zajistit transparentnost.

### ÚKOLY

- Navrhněte podrobný technický a rozpočtový plán opatření na období pěti let. Pro delší období připravte širší plán.
- Navrhněte dokument, který bude formalizovat:
  - co se má udělat, kdy, kdo a jaká je výše přidělených prostředků;
  - jaký je předpokládaný přínos opatření k cílům;
  - jaké jsou finanční zdroje (nebo možné alternativy v případě, že tato otázka není dosud vyjasněna);
  - jaký je časový plán pro návrh opatření a jejich implementaci.
- Dosáhněte formálního souhlasu s rozpočtovým a akčním plánem mezi řídicími subjekty a klíčovými partnery.
- Zveřejněte stanovenou odpovědnost a přidělené prostředky s cílem zajistit transparentnost.



## PŘÍKLADY

### WEST OF ENGLAND : LTP2 – PROGRAM IMPLEMENTACE

Čtyři městské úřady Bath a North East Somerset, Bristol, North Somerset a South Gloucestershire spojily své síly za účelem přípravy plánu a dosažení zlepšení dopravy v dané oblasti, a to prostřednictvím Společného místního dopravního plánu (JLTP). JLTP stanovuje dopravní plán na období 2006 – 2011 a vizi na dalších 20 až 30 let.

Opatření v hodnotě 126,9 miliónů GBP (61,173 miliónů GBP pro program Integrované dopravy a 65,45 miliónů GBP na údržbu) obsažené v plánu vycházela ze směrnice o finančním plánování, kterou v prosinci 2005 vydal Department for Transport. Opatření jsou především zaměřena na hospodárnost a na co nejlepší využití existující infrastruktury. Následující tabulka poskytuje přehled programu výdajů Integrované dopravy (celkem 61,173 miliónů GBP).

### PROGRAM VÝDAJŮ INTEGROVANÉ DOPRAVY (MILIÓNY GBP)

Typ schématu	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	Celkem
<b>Vzorové trasy pro autobusovou dopravu a další infrastruktura</b>	<b>3.60</b>	<b>2.50</b>	<b>1.20</b>	<b>1.90</b>	<b>3.30</b>	<b>12.50</b>
Počet schémat	180	160	100	150	180	770
<b>Železnice</b>	<b>0.10</b>	<b>0.10</b>	<b>0.12</b>	<b>0.14</b>	<b>0.14</b>	<b>0.60</b>
Počet schémat	2	2	2	2	2	10
<b>Systém Park and ride</b>	<b>0.60</b>	<b>1.15</b>	<b>1.10</b>	<b>1.00</b>	<b>1.10</b>	<b>4.95</b>
Počet schémat	0	1	1	1	0	3
<b>Řízení problematických dopravních míst:</b>						
<b>a) UTMC, signály</b>	<b>0.90</b>	<b>1.10</b>	<b>1.15</b>	<b>1.30</b>	<b>1.00</b>	<b>5.45</b>
Počet schémat	25	30	30	35	30	150
<b>b) parkování</b>	<b>0.45</b>	<b>0.35</b>	<b>0.05</b>	<b>0.05</b>	<b>0</b>	<b>0.90</b>
Počet schémat	1	1	1	1	1	5
<b>Chůze</b>	<b>0.85</b>	<b>1.20</b>	<b>1.70</b>	<b>1.35</b>	<b>1.35</b>	<b>6.45</b>
Počet schémat	50	65	80	65	65	325
<b>Cyklistika</b>	<b>0.65</b>	<b>0.90</b>	<b>1.20</b>	<b>1.25</b>	<b>1.20</b>	<b>5.20</b>
Počet schémat	40	60	75	75	75	325
<b>Místní plány bezpečnosti</b>	<b>1.75</b>	<b>2.44</b>	<b>2.69</b>	<b>2.73</b>	<b>2.77</b>	<b>12.38</b>
Počet schémat	40	45	50	50	50	235
<b>Bezpečnější trasy</b>	<b>0.90</b>	<b>1.10</b>	<b>1.35</b>	<b>1.45</b>	<b>1.40</b>	<b>6.20</b>
Počet schémat	30	35	40	45	45	195





## PŘÍKLADY

### PROGRAM VÝDAJŮ INTEGROVANÉ DOPRAVY (MILIÓNY GBP)

Typ schématu	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	TOTAL
<b>Místní oblast/chytřejší volba</b>	<b>1.25</b>	<b>0.85</b>	<b>1.35</b>	<b>1.30</b>	<b>0.75</b>	<b>5.50</b>
Počet schémat	100	70	100	100	60	430
<b>Různá schémata</b>	<b>0.23</b>	<b>0.13</b>	<b>0.34</b>	<b>0.21</b>	<b>0.12</b>	<b>1.03</b>
Počet schémat	10	5	15	10	5	45
<b>Celkem</b>	<b>11.28</b>	<b>11.82</b>	<b>12.25</b>	<b>12.68</b>	<b>13.13</b>	<b>61.16</b>
<b>Alokace z prosince 2005 + další alokace v oblasti silniční bezpečnosti z února 2006</b>	<b>11.281</b>	<b>11.827</b>	<b>12.247</b>	<b>12.683</b>	<b>13.135</b>	<b>61.173</b>

Zdroj: West of England LTP2,

[www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transport-plan-200607-201011](http://www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transport-plan-200607-201011)

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Jako formální závěr po diskusi o možnostech v → Aktivitě 7.1 Stanovte odpovědnost a přidělte prostředky.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Akce a rozpočtový plán byl navržen.

Formální dohoda ze strany řídicích subjektů a klíčových partnerů byla uzavřena.



- výsledek (dopad aktivit): Reálné a změřitelné zlepšení kvality života a kvality dopravních služeb (indikátory výsledků) by měly být hlavním zájmem. Příkladem jsou dopravní zácpy (zpoždění vozidel) nebo počet jízd na kole. Pokud je to možné, zahrňte průběžné výsledky; ty představují milníky vzhledem k hlavním výsledným cílům. Indikátory by měly měřit výsledky přímo nebo by měly změřit, jakým způsobem výstupy souvisejí s výsledky.
- proces plánování implementace opatření: Účinné využití prostředků jako investice do opatření; procesu implementace: například časové rozvržení implementace, kvalita (indikátory procesu).
- Zahrňte kvalitativní a kvantitativní indikátory.
- Předjímejte mechanismus pro hodnocení ex-ante (posouzení – proces kontroly, jak dobře bude schéma nebo strategie fungovat, může pomoci při výběru účinných možností) a hodnocení procesu přípravy plánu ex-post.
- Proveďte audit údajů (Co je k dispozici? Kde jsou nedostatky?) a v případě potřeby vytvořte strategii shromažďování údajů (kvantitativní a kvalitativní indikátory). Je to spojeno s auditem údajů → Aktivita 3.1. Připravte analýzu problémů a příležitostí. Tyto aktivity jsou provázány a vzájemně by měly být koordinovány.
- Stanovte, jakým způsobem bude monitorování a hodnocení zapracováno do Plánu udržitelné městské mobility. Připravte pro monitorování a hodnocení pracovní plán, který je integrován do harmonogramu projektu.
- Definujte cestu měření průběžných výsledků a posuďte pokrok při dosahování cílů.
- Stanovte jasnou odpovědnost členů kvalifikovaného týmu – nebo externího partnera – v oblasti monitorování a hodnocení. Ideálně by odpovědnost měl nést nezávislý orgán.

- Jasně definujte dostupný rozpočet a aktivity v rámci

monitorování a hodnocení – typicky by měl představovat nejméně 5% celkového rozpočtu, který je k dispozici.

- Naplánujte minimální zapojení partnerů do monitorování a hodnocení.

### **AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**

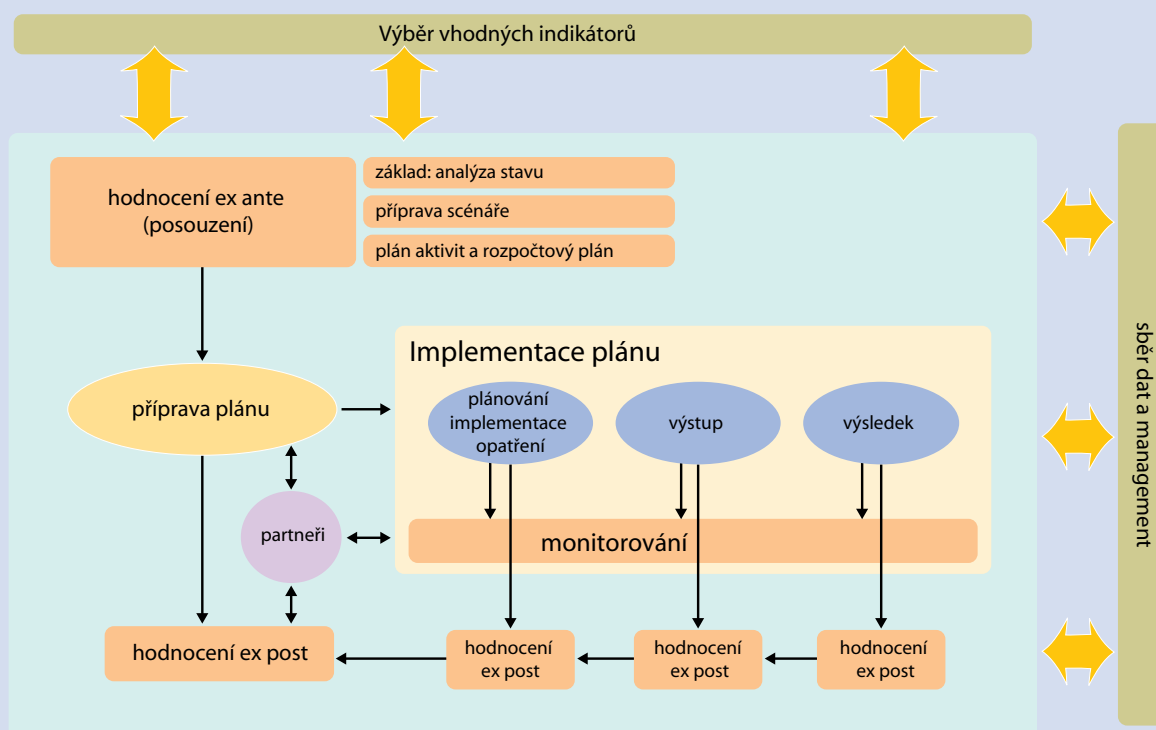
- Začleňte posouzení nákladů a přínosů rozvojového procesu Plánu udržitelné městské mobility.
- Naplánujte rozsáhlé zapojení partnerů do monitorování a hodnocení.
- Zapojte nezávislé hodnotitele z dalších měst do procesu získávání zpětné vazby.
- S příslušnými místními a regionálními partnery jednejte o regionálních indikátorech.

### **ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE**

- Od samého počátku uvažujte o nutnosti monitorovat a hodnotit, zejména při zpracování CHYTRÝCH cílů a výběru souvisejících indikátorů (→ Aktivita 5.2).
- Zahrňte hodnocení ex-ante (posouzení) do analýzy stavu (→ Aktivita 3.1), rozvoje scénáře (→ Aktivita 3.2) a akčního a rozpočtového plánu (→ Aktivita 7.2)
- Zpracujte mechanismus monitorování a hodnocení ex-post do dokumentu Plánu udržitelné městské mobility (→ Aktivita 9.1).

## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### PŘEHLED MOŽNÉHO USPOŘÁDÁNÍ PŘI MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ



Zdroj: PILOT Manual – plné znění [podrobnosti viz Mission 5], [www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Výběr vhodných indikátorů (na základě indikátorů vybraných v→ Aktivitě 5.2 Připravte CHYTRÉ cíle) byl dokončen.

Vhodné nástroje pro monitorování a evaluaci byly dohodnuty.

Pracovní plán a odpovědnost pro shromažďování dat a management byl dohodnut.



## PŘÍKLADY

### WEST YORKSHIRE, VELKÁ BRITÁNIE: MONITOROVÁNÍ CÍLŮ A INDIKÁTORŮ – MÍSTNÍ DOPRAVNÍ PLÁN WEST YORKSHIRE (LTP2) (VÝŇATEK Z TABULKY)

INDIKÁTOR	PŘÍSLUŠNÝ CÍL	ZDROJE DAT A TECHNIKY SBĚRU	ČASOVÝ RÁMEC
Dostupnost	Mandatorní M1	Využití modelovací sady pro dostupnost	Aktualizace prováděny ročně anebo během změny služeb
Dochvilnost autobusů	Mandatorní M2	Silniční přehledy a systém RTPI	Aktualizace prováděny každoročně
Spokojenost s místní autobusovou službou (BVPI 104)	Mandatorní M3	Informace dodává ODPM, doplněny jsou průzkumem trhu Metra.	Údaje jsou zpracovávány každé tři roky.
Roční index jízd na kole	Mandatorní M4	V rámci West Yorkshire byla zvolena reprezentativní místa, která reflektují rozmanitost cyklistického prostředí. Monitorována jsou místa jak na silnici, tak i mimo ní. Sběr dat je prováděn automaticky i ručně.	Průběžně jsou prováděny automatické sběry dat na určitých místech. Ruční výpočty jsou prováděny v neurčených měsících.
Průměrná doba cesty na osobu a míli na hlavních trasách	Mandatorní M5	V celém West Yorkshire bylo vybráno 14 tras. Na každé trase byla zjišťována obsazenost, plynulost a cestovní doba.	Roční výpočty prováděny v neurčených měsících.
Změna provozu ve špičce v městských centrech	Mandatorní M6	Automatické dopravní odpočty (ATC) prováděné v pěti městských centrech.	Roční výpočty prováděny v neurčených měsících.
Rozdělení způsobů dopravy do školy	Mandatorní M7	Metoda sběru odložena až do roku 2007.	
Spokojenost se zařízením veřejné dopravy financovaným v rámci LTP	Místní L1	Přehledy průzkumů trhu	Posouzení jednotlivých schémat
Jízdy na kole do městských center v ranní špičce	Místní L2	Přehledy rozdělení způsobů dopravy v pěti hlavních městských centrech v celém West Yorkshire	Roční výpočty prováděny v neurčených měsících
Rozdělení způsobů dopravy do městských center v ranní špičce	Místní L3	Přehledy rozdělení způsobů dopravy v pěti hlavních městských centrech v celém West Yorkshire	Roční výpočty prováděny v neurčených měsících
Klientela v železniční dopravě v hlavní sezóně	Místní L4	Přehledy špiček na železniční stanici v Leedsu	Roční výpočty prováděny v neurčených měsících
Klientela na trasách s kvalitními autobusy	Místní L5	Údaje z automatů na elektronické jízdenky na vybraných trasách	Posouzení jednotlivých schémat
Počet chodců KSI v dopravních kolizích	Místní L6	Údaje STATS 19	

Celá tabulka viz: Místní dopravní plán West Yorkshire, str. 177, [www.wyltp.com/currentplan](http://www.wyltp.com/currentplan)



## PŘÍKLADY

### TOULOUSE, FRANCIE: PŘÍPRAVA MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

Nový PDU aglomerace Toulouse připravil řadu iniciativ, které by měly zajistit přesné monitorování realizace PDU a pravidelné hodnocení jeho výsledků. Zahrnují následující aktivity:

- Ustavení monitorovací komise v rámci „partnersství“
- Ustavení komise pro „městský rozvoj/mobilitu“
- Pokračování sledování PDU
- Vytvoření nákladového účtu pro oblast mobility
- Vytvoření vyvážených bodových karet.

Revize PDU umožnila, aby aglomerace zapojila velký počet veřejných a soukromých partnerů. V rámci partnerské monitorovací komise se všechny instituce, asociace a organizace zabývající se mobilitou schází nejméně jednou ročně, aby projednaly učiněný pokrok, a pokud je to možné využily průběžných výsledků, které poskytla observatoř PDU.

Cílem observatoře PDU je sledovat pokrok, který nastal v rámci realizace aktivit popsaných v městském plánu mobility Toulouse. Položené otázky: „Byly aktivity v rámci PDU zahájeny?“; „Jsou principy PDU zachovány?“ Kromě toho bude observatoř sledovat dopad aktivit PDU. Bude zkoumat, zda je dopad



Zdroj: Saada/ Schneider

těchto aktivit v souladu s předpokládanými účinky. Rovněž bude sledovat, zda jsou naplněny obecné cíle tak, jak jsou popsány v příslušných zákonech PDU, LOTI, LAURE a SRU. Každý rok je prováděna aktualizace údajů pro průběžné hodnocení. Plné hodnocení pokroku a výsledků je povinné po pěti letech od oficiálního schválení PDU.

Některé z použitých indikátorů pocházejí ze zákonem požadovaného strategického dopadu nebo přímo k němu přispívají. Indikátory, které by měly poskytnout větší přehled o trendech v oblasti dopravy a mobility v aglomeraci Toulouse pocházejí ze:

- 1) studie o mobilitě domácností
- 2) studie okolních komunikací a okružní komunikace
- 3) studie o počátku a destinace veřejné dopravy.



Zdroj: Saada/ Schneider

Komise pro městský rozvoj/mobilitu byla ustavena s cílem zajistit soudržnost mezi možnostmi městského rozvoje v rámci hranic PDU a organizací dopravní infrastruktury. V této komisi jsou zastoupeny jak AOUT (orgán mající kompetence v oblasti dopravy, který odpovídá za PDU), tak i SMEAT (orgán odpovědný za SCOT, schéma soudržnosti městského rozvoje). Nákladový účet pro oblast mobility je





## PŘÍKLADY

nástrojem, který je dle zákona SRU obligatorním. Přesněji, tento zákon ukládá vytvoření řady nástrojů, které pomáhají při veřejném a soukromém rozhodování, které má dopad na postupy v oblasti mobility. Nákladový účet pro oblast mobility je jedním z takových nástrojů. Umožňuje, aby aglomerace představila náklady uživatelům a společnosti. Vyvážená bodová karta je využívána k integraci všech aktivit PDU. Poskytuje pravidelnou aktualizaci údajů o přesném

obsahu měření, učiněném pokroku a předpokládaném časovém plánu realizace.

Zdroj: Rupprecht Consult na základě materiálu z Toulouse  
Revidovaný projekt PDU Toulouse, leden 2011)



## VÍCE INFORMACÍ

Zdroj	Témata	Hyperlink
DISTILLATE, Velká Británie (2008)	Návod k rozvoji strategie monitorování a výběru indikátorů. Viz projekt C – Indikátory.	<a href="http://www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php">www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php</a>
MAX (2009), MaxSumo. Návod, jak plánovat, monitorovat a hodnotit projekty v oblasti mobility	MaxSumo poskytuje příležitost pro účinné plánování, monitorování a hodnocení projektů v oblasti mobility a programů zaměřených na změnu chování. Je k dispozici v následujících jazykových mutacích: EN, DE, ES, FR, NL, PL, PT, SE	<a href="http://www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&amp;id=2359">www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&amp;id=2359</a>
GUIDEMAPS (2004) Příručka, Svazek 1: Koncepce a nástroje	Indikátory měření, str. 59 f., 61 Metody hodnocení [Cenová rentabilita, analýza nákladů a výnosů, nejlevnější plánování, analýza mnohočetných kritérií, str. 79	<a href="http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf">www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf</a>
GUIDEMAPS (2004) Příručka, Svazek 2: Faktografické údaje	Indikátory měření, str. 70 f. Nástroje pro sledování pokroku, str. 73 Indikátory měření výstupu, str. 76 Hodnocení po ukončení realizace, str. 78	<a href="http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf">www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf</a>
PROSPECTS (2003), Metodická příručka	Posouzení a hodnocení, str. 25 f., 33 ff. Implementace a monitorování, str. 27 ff. Základy CBA, str. 99 f.	<a href="http://www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html">www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html</a>
PROSPECTS (2002), Nástroje evaluace (Výstupy 2)	Pokrytí široké řady metod a nástrojů hodnocení. Viz dokument v plném znění.	<a href="http://www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html">www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html</a>

## Prvek 9: Přijměte Plán udržitelné městské mobility

Zpracování plánu

### 9. Přijmout plán udržitelné městské mobility

- 9.1 Zkontrolujte kvalitu plánu
- 9.2 Zajistěte schválení plánu
- 9.3 Zajistěte vlastnictví plánu

**Milník:**  
Plán udržitelné  
městské  
mobility schválen.

Dokument Plánu udržitelné městské mobility sumari-  
zuje výsledky veškerých předchozích aktivit. Po té, co  
je provedena konečná kontrola kvality, musí být doku-  
ment, včetně akčního a rozpočtového plánu, formál-  
ně schválen politickými představiteli. Rovněž je velmi  
důležité, aby plán byl obecně přijat partnery a občany.

### AKTIVITA ZKONTROLUJTE KVALITU PLÁNU

9.1:

#### ZDŮVODNĚNÍ

Úkolem projektového týmu je sestavit konečný návrh  
dokumentu plánu. Proto je třeba zohlednit předcho-  
zí dohody a návrhy dokumentu musí být zkontrolovány  
nejen interně, ale i ze strany externích partnerů.

#### CÍLE

- Zajistit vysokou kvalitu dokumentu Plánu udržitelné  
městské dopravy.
- Zajistit, aby názory klíčových partnerů byly dostateč-  
ným způsobem v dokumentu zohledněny.

#### ÚKOLY


- Podívejte se na celý plán a zkontrolujte jeho kvalitu a  
potenciál pro účinné výstupy.
- Ve spolupráci s klíčovými partnery proveďte finální  
úpravy.

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Zapojte externí nezávislé hodnotitele se zkušenost-  
mi s plánováním udržitelné městské dopravy s cílem  
zkontrolovat kvalitu dokumentu.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Kontrola kvality - jakmile je návrh dokumentu k  
dispozici.

KONTROLNÍ SEZNAM	
Konečný návrh dokumentu Plánu udržitelné městské dopravy je sestaven.	
Interní revize a revize ze strany partnerů je dokončena.	
Finální úpravy byly dokončeny.	



## PŘÍKLADY

### SHEFFIELD, VELKÁ BRITÁNIE: MÍSTNÍ DOPRAVNÍ PLÁN 2

Současný Místní dopravní plán v Sheffieldu (Velká Británie) je dopravní strategií a akčním plánem na pětileté období od roku 2006 do roku 2011. Vysvětluje, jakým způsobem Sheffield řeší priority dohodnuté na národní úrovni, které se zaměřují na problematická místa v dopravě, řeší dostupnost, větší bezpečnost na silnicích, zlepšení kvality ovzduší a respektování dalších otázek týkajících se kvality života. Rovněž uvádí dlouhodobější vizi o tom, jak bude místní doprava vypadat v budoucnu a identifikuje, jakou klíčovou roli hraje místní doprava při podporování transformace South Yorkshire. Plán pokrývá celý South Yorkshire, který má rozlohu 1552 km<sup>2</sup>, s počtem obyvatel více než 1,2 miliónů.

Dokument je strukturován do pěti částí, které jsou dále rozděleny do dalších kapitol:

- Část A: Úvod (asi 25 stran)
- Část B: Vymezení prostředí (asi 45 stran)
- Část C: Kam se chceme dostat (asi 20 stran)
- Part D: Jakým způsobem se tam chceme dostat (asi 110 stran)
- Část E: Podpora naší ekonomické transformace (asi 5 stran)

**Část A** tvoří předmluva předsedy Úřadu pro osobní dopravu South Yorkshire a řídicí skupiny Úřadu pro osobní dopravu South Yorkshire. Po té následuje shrnutí celého dokumentu (13 stran společně s obrázky a ilustracemi). Navíc je uveden přehled o oblasti plánu a vize dopravy, stejně jako i poučení získaná z předchozích Místních dopravních plánů, celková strategie a návod, jak se v dokumentu orientovat. Samostatná kapitola popisuje proces konzultací a zapojení.

### South Yorkshire 2006-2011 | Second Local Transport Plan

**Část B** popisuje širší kontext Místního dopravního plánu, včetně vize, různých úrovní politiky a indikátorů, jako je například území a populace, socioekonomická situace nebo vlastnictví automobilů. Uvedeny jsou součásti dopravní sítě jako je budoucí rozvoj South Yorkshire (demografické údaje a využití území, ekonomický rozvoj, městské a venkovské oblasti).

**Část C** vysvětluje klíčové rysy analýzy, přístup k řešení identifikovaných výzev a strategii Místního dopravního plánu.

**Část D** jádro dokumentu, přináší strategii a pětiletý program akcí, které ukazují, co Sheffield zamýšlí udělat, aby vyřešil identifikované výzvy a problémy a naplnil cíle uvedené v řadě dopravních politických oblastí, včetně sdílených národních priorit.

**Část E** popisuje finanční schémata a rámce. Partnership LTP South Yorkshire ve spojení s Partnery regionu města Sheffield (SCR) v současné době připravuje dopravní strategii města Sheffield/Místní dopravní plán 3. Tento plán pokrývá období od roku 2011 až do roku 2026.

Zdroj: Rupprecht Consult na základě druhého místního dopravního plánu South Yorkshire, [www.southyorks.gov.uk/index.asp?id=186](http://www.southyorks.gov.uk/index.asp?id=186)

<http://www.syltp.org.uk/archive.aspx>



## PŘÍKLADY

### LILLE, FRANCIE: PLÁNY MĚSTSKÉ DOPRAVY (PDU)

Projekt PDU lilleské aglomerace zahrnuje celkem 170 aktivit, které byly vymezeny a strukturovány na základě následujících 6 okruhů:

#### 1) „Intenzivní město“ a mobilita

V rámci prvního okruhu lilleská aglomerace propaguje udržitelný rozvoj a udržitelné městské formy prostřednictvím lepší integrace jednotlivých prvků do politického rozhodování a městského plánování. Probíhá také formou rozšíření husté sítě veřejné dopravy jako páteře městského rozvoje. Lille má v plánu připravit tzv. miniplány městské dopravy ve specifických oblastech a také mnoho dalších aktivit jako je například budování eko-čtvrtí, které by sloužily jako modelový příklad.

#### 2) Síť veřejné dopravy

Lilleská aglomerace hodlá značně hodně investovat do posílení současné infrastruktury veřejné dopravy. To by mělo umožnit intermodalitu a lepší propojení s dalšími kompetencemi a zároveň poskytnout kompletnější služby uživatelům. Rovněž by se měla posílit intermodalita.

#### 3) Sdílení ulice, alternativní způsoby dopravy

Třetí okruh kombinuje sérii aktivit, které by měly vybízet k rozumnějšímu používání soukromého automobilu. Mělo by se tak stát rozdělením silničního prostoru ve prospěch udržitelných druhů dopravy, které se promění na cíl lépe strukturovat silniční síť a optimalizovat již existující silnice. Chůze jako způsob dopravy bude podporována prostřednictvím integrované sítě pro pěší. Metropolitní oblast rovněž přijala ambiciózní plány týkající se cyklistiky. Strategie parkování bude v souladu s cíli PDU.



Zdroj: [www.lillemetropole.fr](http://www.lillemetropole.fr)

#### 4) Nákladní doprava

Aktivity týkající se nákladní dopravy v lilleské metropolitní oblasti vznikly na základě dříve zpracované zprávy. Přestože nákladní doprava je pro hospodářský život města zásadní, způsobuje zácpy a emise. Úřady budou nejprve hledat alternativu k nákladní dopravě na silnicích, a to vytvořením globální strategie, posílením různorodosti přepravy a zřetelnějším začleněním tématu dopravy do propagace hospodářských aktivit. Zvláštní pozornost bude věnována městské nákladní dopravě. Bude vytvořena specifická strategie a koordinovaně se provede množství experimentů.

#### 5) Životní prostředí, zdraví a bezpečnost občanů

Po přijetí evropského nařízení 2001/42/EK do francouzského zákona v roce 2005 se posouzení dopadu na životní prostředí stalo povinným pro všechny plány PDU, a to v zájmu lepšího začlenění otázek životního prostředí do dokumentů městského





## PŘÍKLADY



Zdroj: Max Lerouge

plánování. V návaznosti na této posouzení bylo definována řada přímých cílů a aktivit, které existují společně v rámci 5. okruhu lilleského PDU, týkajícího se životního prostředí, zdraví a bezpečnosti občanů. Jeho záměrem je nejprve snížit spotřebu energie a dopady znečištění, způsobeného dopravou, na životní prostředí a zdraví. Bude také provedeno množství opatření určených ke snížení hluku na silnicích, bude přijata průřezová strategie pro životní prostředí při rozvoji metropolitních politik a vytvoří se bezpečné prostředí pro uživatele dopravních služeb.

### 6) Realizace, monitorování a hodnocení

Tento program šesti os je doplněn předběžným odhadem nákladů.

Propojení různých druhů dopravy, občanů, kteří je používají, nákladní dopravy a prostoru, ve kterém se doprava uskutečňuje, vyžaduje integrovanou mobilitu a dopravní politiku, formulovanou městem a jeho občany.

#### Obsah (Projekt PDU, Lille)

Úvod .....	7
Cíle PDU .....	17
PDU v krocích.....	29
Osa 1: „Intenzivní město“ a mobilita .....	31
Osa 2: Síť veřejné dopravy .....	47
Osa 3: Společná ulice, udržitelné způsoby dopravy .....	71
Osa 4: Nákladní doprava .....	107
Osa 5: Životní prostředí, zdraví a bezpečnost obyvatel .....	119
Osa 6: Realizace, monitorování a evaluace .....	133
Plánování a finanční odhady .....	145
Slovník .....	171
Hlavní oficiální veřejné usnesení přijaté ve vztahu k PDU 2010 .....	179

Zdroj: Rupprecht Consult, na základě PDU, Lille, [www.lillemetropole.fr](http://www.lillemetropole.fr)

## AKTIVITA 9.2: SCHVÁLENÍ PLÁNU

### ZDŮVODNĚNÍ

Plán udržitelné městské mobility musí být schválen volenými politickými představiteli odpovědného orgánu/orgánů, který plán připravuje. Jedná se o klíčový krok v zajištění odpovědnosti a poskytnutí schváleného rámce pro implementaci opatření.

### CÍLE

- Zajistit legitimní a odpovědný plán.
- Posílit přijetí plánu.
- Poskytnout schválený rámec pro implementaci opatření.

### ÚKOLY

- Zajistěte formální schválení Plánu udržitelné městské mobility ze strany volených politických představitelů veřejného orgánu/orgánů odpovědného za plánování (například městská rada, regionální rada).

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Po dokončení dokumentu a před implementací opatření.
- Proces schvalování může trvat několik měsíců (viz příklad uvedený níže).

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Plán udržitelné městské dopravy byl volenými představiteli veřejné správy/orgány odpovědnými za plánování schválen.



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### RŮZNÉ RÁMCOVÉ PODMÍNKY PRO PŘIJETÍ PLÁNU

Přesná forma přijetí bude záviset na národním regulačním rámci a administrativní struktuře. Obecně je třeba dosáhnout následujícího:

- Ty orgány, které jsou odpovědné za vypracování akčního a rozpočtového plánu, by jej rovněž měly schválit a zajistit soulad s národním nařízením týkajícím se přijetí plánu a případně minimálních požadavků na plánování udržitelné městské mobility. Měla by se předpokládat možnost, že kterákoliv zapojená strana může provést právní kroky proti plánu, který tato pravidla poruší.
- Akční a rozpočtový plán Plánu udržitelné městské mobility musí být pečlivě posouzen s ohledem na dopad politik a opatření, na procesní požadavky a učiněný pokrok, a na dosažení souladu s nařízením Evropské komise o strategickém posouzení dopadu na životní prostředí (SEA). Za posouzení plánu by měl být odpovědný nezávislý orgán, aby bylo garantováno spolehlivé hodnocení.
- Pokud zajištění národních financí závisí na splnění národních kritérií kvality, akční a rozpočtový plán Plánu udržitelné městské mobility musí být schválen i ze strany vyšší úrovně vlády (návaznost na výsledky posouzení).

Zdroj: Manuál k projektu PILOT 2007,  
[www.pilot-transport.org/index.php?id=48](http://www.pilot-transport.org/index.php?id=48)



## PŘÍKLADY

### WEST OF ENGLAND: ČASOVÝ PLÁN PRO PŘIJETÍ SPOLEČNÉHO MÍSTNÍHO DOPRAVNÍHO PLÁNU 3

Čtyři městské úřady Bath a North East Somerset, Bristol, North Somerset a South Gloucestershire spojily své síly do partnerství za účelem přípravy plánu a dosažení zlepšení dopravy v oblasti West of England. To vyžaduje, aby plán schválily různé komise a rady.

- Výkonný výbor pro společnou dopravu – 10/12/10
- Řádné zasedání Rady South Gloucestershire – 15/12/10
- Řádné zasedání North Somerset – 18/01/11
- Řádné zasedání Rady města Bristol – 18/01/10
- Řádné zasedání Rady Bath a North East Somerset – 20/01/11
- Zveřejnění konečného Společného místního dopravního plánu JLTP3 – 31/03/11

[www.travelplus.org.uk](http://www.travelplus.org.uk)

## AKTIVITA ZAJISTĚTE VLASTNICTVÍ PLÁNU

### ZDŮVODNĚNÍ

Oficiální schválení plánu je důležitým krokem. Spolu s tímto krokem a jako jeho pokračování je nutné předem informovat a zapojit partnery a občany s cílem zajistit široké vlastnictví Plánu udržitelné městské mobility. Měli by získat pocit, že je to „jejich“ plán, jehož cílem je spíše zlepšení mobility a kvality života každého občana, než jen schválení dalšího dokumentu na politické úrovni.

### CÍLE

- Mezi partnery a občany zajistit vysoké přijetí a pocit vlastnictví.

## 9.3: ÚKOLY

- Transparentním a profesionálním způsobem poskytněte zprávy o výsledcích procesu plánování.
- Vysvětlete, co místní úřad může reálně udělat a co nikoliv (management očekávání).
- Zajistěte, aby se schválení plánu stalo tématem pro místní sdělovací prostředky a oslavte tento milník s občany.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Předem, paralelně a po formálním schválení plánu.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Aktivity v oblasti public relations a zapojení jsou naplánovány a provedeny.

Schválení Plánu udržitelné městské mobility bylo s partnery a občany oslaveno.



## PŘÍKLADY

### WEST OF ENGLAND: ŠESTÉ SPOLEČNÉ DOPRAVNÍ FÓRUM, SPOLEČNÝ MÍSTNÍ DOPRAVNÍ PLÁN 3

Šesté výroční společné dopravní fórum bylo navrženo k zahájení návrhu Společného místního dopravního plánu a k zahájení širšímu zapojení. Akce se zúčastnilo více než 100 zástupců ze subregionu, včetně místních podnikatelů, zástupců zdravotnictví, volebních skupin a obyvatel. Všichni si přáli získat více informací o tom, co dělá partnerství West of England a jakým způsobem by mohli ovlivnit příští Společný místní dopravní plán.

Při příjezdu obdrželi všichni účastníci kopii shrnutí návrhu Společného místního dopravního plánu 3 a kopii dotazníku s cílem získat po ukončení fóra zpětnou vazbu. K dispozici bylo pro účastníky připraveno větší množství dotazníků, aby se je mohli vzít sebou a rozdat v rámci své skupiny. V rámci akce byly uspořádány workshopy o snižování uhlíku, o aktivním cestování a udržitelné ekonomické prosperitě.



Zdroj: Partnerství West of England

Podrobnosti viz: <http://www.travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-3/6th-joint-transport-forum>

## Prvek 10. Zajistěte správné řízení a komunikaci (při realizaci plánu)

Realizace plánu

### 10. Zajistit řádné řízení a komunikaci

- 10.1 Zajistěte realizaci plánu
- 10.2 Informujte a zapojte občany
- 10.3 Zkontrolujte pokrok při dosahování cílů

Po schválení plánu začíná fáze implementace. Vzhledem k tomu, že Plán udržitelné městské mobility je strategickým dokumentem, poskytuje těmto aktivitám rámec, ale podrobně nespecifikuje, jakým způsobem bude opatření implementováno. Je třeba zdůraznit, že proces implementace musí rovněž postupovat strukturovaným přístupem, aby vylepšil cíle a naplánoval, rozvedl do podrobností, řídil, podával zprávy a monitoroval implementaci opatření. Tyto řídicí cykly budou mnohem kratší než cyklus plánování a musí být dostatečně flexibilní, aby se přizpůsobily novým situacím. Musí být v organizaci, které odpovídá za implementaci opatření, institucionalizovány.

### AKTIVITA ZAJISTĚTE REALIZACI PLÁNU

#### 10.1:

#### ZDŮVODNĚNÍ

Dobrý Plán udržitelné městské mobility nevede automaticky k dobrým výsledkům. Důležité je naplnit cíle plánu efektivním způsobem a uplatnit vhodný management s cílem kontrolovat implementaci a řídit rizika. To vyžaduje dohodu se všemi aktéry zapojenými do implementace opatření. Implementace vyžaduje mnohem kratší cyklus než proces Plánu udržitelné městské mobility. Obvykle zahrnuje vylepšení cílů, stejně jako i plánování, rozvedení do podrobností, řízení, podávání zpráv a monitorování implementace opatření.

#### CÍLE

- Formalizovat úlohy aktérů, kteří jsou zapojeni do implementace opatření.
- Mezi všemi zapojenými stranami zajistit řádnou koordinaci.
- Usnadnit účinný a efektivní proces implementace.
- Řešit potenciální rizika a synergie.
- Zajistit transparentnost implementace.

#### ÚKOLY

- Se všemi partnery zapojenými do implementace opatření (pracovní plán) se dohodněte na řídicích postupech odpovědnostech.
- Posudte rizika a naplánujte nepředvídané události.
- Prosadte implementaci pracovního plánu a dohodněte se na formátu podávání zpráv.

#### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Propojte řízení implementace opatření se širšími systémy řízení výkonnosti v rámci správy.

#### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- V průběhu implementační fáze.



## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### GUIDEMAPS: PLÁN PROJEKTU A ŘÍZENÍ

Řízení projektu se týká celkového plánování a koordinace projektu, od zahájení až po dokončení. Zajišťuje, že požadavky řídicího subjektu nebo pověřujícího orgánu jsou splněny tím, že dokončení bude provedeno včas, v rámci rozpočtu a v požadované kvalitě.

Řízení projektu pokrývá celý proces rozhodování v oblasti dopravy a obvykle je projektový plán strukturován do šestifázového procesu:

#### 1. Definice schématu

Tato fáze zahrnuje podrobnou definici schématu, založeného buď na cílech a programu stanovených ve strategii (nebo v Plánu udržitelné městské mobility > Aktivita 5.1, 7.2) nebo na přímé identifikaci problémů či otázek, které se mají řešit. Zahrnuje specifikaci požadavků a identifikaci omezení, stejně jako i výběr indikátorů (> Aktivita 5.2, 8.1).

#### 2. Zpracování variant

Je nutné připravit několik možností (například různé rysy nebo trasy) s cílem najít efektivní a účinné schéma, které bude podporu partnerů maximalizovat. V rámci procesu vytváření možností je možné použít různé nástroje, které napomohou odborné kreativě a zapojení partnerů.

#### 3. Posouzení možností

Sem patří posouzení možností s ohledem na jejich případné dopady a efektivnost nákladů. V rámci tohoto procesu je typicky posuzována řada vlastností týkajících se dopadů na místní ekonomiku, životní prostředí a společnost. Patří sem i technická analýza každé možnosti a posouzení pravděpodobného přijetí ze strany veřejnosti.



Zdroj: [www.Eltis.org](http://www.Eltis.org)

#### 4. Formální rozhodnutí

Rozhodnutí učiní odpovědná instituce (nebo pověřený orgán u menších schémata), která zohlední poznatky z fáze posouzení možností. Zahrnuje dohodu o preferované možnosti, rozhodnutí, kdy bude projekt realizován a kým a přidělení prostředků (> vztahuje se k Aktivitám 7.1, 7.2).

#### 5. Implementace

Sem patří veškeré nutné přípravné práce a práce na místě, které přispějí, že je schéma přivedeno do bodu provozu. U infrastrukturních projektů se musí dojednat konečné podrobnosti týkající se etapizace výstavby a získání povolení k výstavbě. Tato fáze může zahrnovat i další úkoly, jako je například nábor provozních zaměstnanců, propagace schématu nebo informační kampaň (> Aktivita 10.2).

#### 6. Monitorování a hodnocení (> viz Aktivita 10.3)

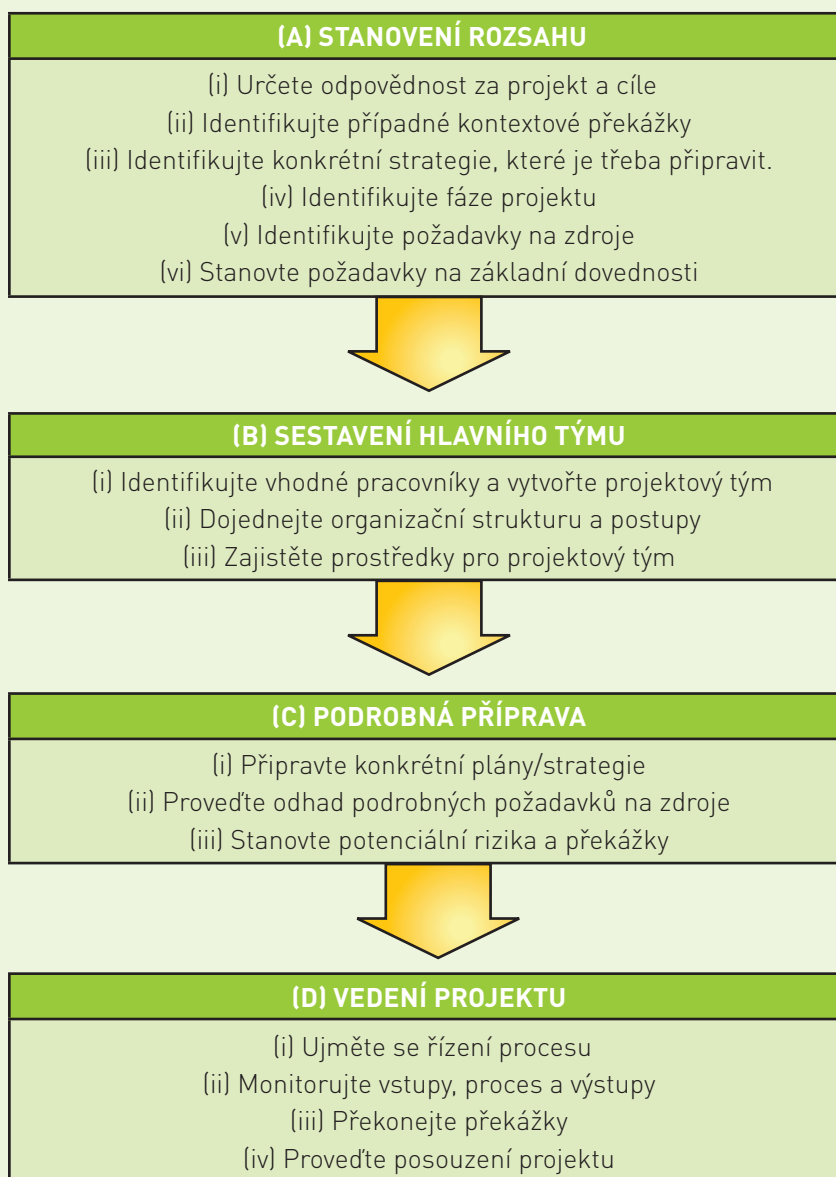
Údaje o výkonnosti schématu jsou shromažďovány a analyzovány s cílem stanovit, zda byly cíle splněny. V budoucnu to může pomoci zlepšit návrhy schémat a přispět k hodnocení strategie, jejíž tvořilo jednu část.





## PODROBNOSTI K ÚKOLŮM

### ÚPLNÉ FÁZE ŘÍZENÍ PROJEKTU



Zdroj: Příručka k projektu Guidemaps, svazek 1: Koncepce a nástroje, str. 15 a 22.  
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)



## PŘÍKLADY

### BUDAPEŠŤ, MAĎARSKO: KOORDINACE MEZI ZAPOJENÝMI STRANAMI

Program Srdce Budapešti (podrobnosti viz Aktivita 2.2) připravili a řídili následující partneři: Město Budapešť (jako konečný vlastník projektu), „nezisková společnost pro městský rozvoj Srdce Budapešti“ (jako koordinátor realizace projektu), soukromá poradenská firma, která zpracovala plán, a sdružení Za čistší vnitřní město (jako nevládní organizace, která umožňovala vstupy do projektu ze strany občanů). Význam tohoto programu přilákal kromě těchto hlavních partnerů i řadu dalších partnerů z mediální sféry, místní podnikatele a různé veřejné úřady zodpovědné za plánování a schvalování.

Vzhledem ke složitosti tohoto plánu byla založena výše uvedená nezisková společnost, aby řídila a koordinovala skutečnou realizaci, a to v úzké spolupráci s úřadem místní městské části. Tato společnost odpovídá za zajištění transparentnosti realizace (například prostřednictvím své webové stránky a pravidelného zpravodaje, který je distribuován zdarma). Zatímco v průběhu procesu plánování byli nejdůležitějšími aktéry místní politici a poradenské firmy, kteří připravovali skutečný plán, v průběhu implementační fáze se ale ukázalo, že pro řízení implementace opatření je nesmírně důležité mít samostatnou a plně oddanou instituci.

Případová studie k projektu Eltis s více informacemi o programu Srdce Budapešti: [http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study\\_id=2961](http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961)

Zdroj: Gábor Heves, Regionální environmentální centrum pro střední a východní Evropu

## KONTROLNÍ SEZNAM



Pracovní plán o řídicích postupech a odpovědnostech aktérů byl dohodnut.

Plán s riziky nepředvídaných událostí byl připraven.

Formáty podávání zprávy byly dohodnuty.

## AKTIVITA 10.2: INFORMUJTE A ZAPOJTE OBČANY

### ZDŮVODNĚNÍ

Informování a zapojení občanů je požadavek nejenom při rozvoji Plánu udržitelné městské mobility, ale i v okamžiku, kdy občané jsou přímo zasaženi implementací konkrétního opatření. Rovněž je velmi důležité informovat širokou veřejnost o pokroku i v průběhu implementace.

### CÍLE

- Zajistit přijetí opatření.
- Zvýšit povědomí o příležitostech nebo omezeních, která nastanou s implementací opatření.
- Pozvednout vlastnictví opatření.

### ÚKOLY

- Jednejte s občany a partnery, kteří jsou přímo zasaženi (jak pozitivně, tak i negativně) plánovaným opatřením, a to před zahájením implementace a reagujte na jejich zájmy. Mějte však na mysli, že ti, kteří byli zasaženi negativně, budou přirozeně dělat větší „rámus“, než ti, kteří budou mít z opatření prospěch.
- Zmírněte negativní účinky, které implementaci opatření doprovázejí (například podpora podnikatelů, kteří byli zasaženi dlouhodobou výstavbou nové tramvajové trasy).
- Informujte širokou veřejnost o pokroku při implementaci opatření.
- Vysvětlíte milníky při implementaci opatření a s občany oslavte úspěchy (například pouliční festival po dokončení pěších zón).



## PŘÍKLADY

### GENT, BELGIE: AKTIVNÍ INFORMOVÁNÍ VEŘEJNOSTI O MODERNIZACI HLAVNÍHO ŽELEZNIČNÍHO NÁDRAŽÍ

V roce 2007 zahájilo město Gent, společně s pěti partnery projektu, rozsáhlý projekt modernizace hlavního železničního nádraží Sint-Pieters v Gentu a jeho okolí podle požadavků 21. století. Do roku 2020 by mělo být území přeměněno na přístupnou a komfortní oblast pro bydlení i práci, s dobrým intermodálním spojením. Tento projekt má obrovský dopad nejenom na okolní části, ale na celé město a jeho obyvatele. Město zřídilo informační centrum, které organizuje rozsáhlé informační akce směrem k občanům a pro jejich zapojení, a to jak ve fázi plánování, tak i ve fázi implementační.

Když má začít nová pracovní fáze, obdrží obyvatelé příslušné městské části „dopis občanům“, kterým jsou informováni o současných pracích a nepříjemnostech, které by mohly způsobit. Třikrát ročně je do městského časopisu, který dostává každý občan Gentu zdarma, vložen zpravodaj o projektu. Výtisky zpravodaje jsou rovněž k dispozici cestujícím na hlavním nádraží. Projekt má svou vlastní, vizuálně atraktivní webovou stránku [www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be). Ta poskytuje novinky o projektu, zprávy z veřejných mítinků, obrázky a videa z prací, mapy přechodných autobusových zastávek, mapy přechodných zařízení pro chodce a cyklisty.

Dvakrát ročně je veřejnost pozvána k prohlídce staveniště. Pro občany je to příležitost podívat se na dokončené práce a získat informace a vysvětlení od pracovníků informačního centra, partnerů projektu a inženýrů. Každé návštěvy se může zúčastnit 400 až 800 lidí v malých skupinách. Tyto návštěvy jsou nesmírně oblíbené a velmi rychle jsou zcela zarezervovány.



Zdroj: Informační centrum k projektu Sint-Pieters v Gentu

Příležitostně je pozváno 7000 rodin z okolních částí, aby se zúčastnily informačního trhu o jistých aspektech projektu. Na těchto akcích se lidé mohou ptát, podívat se na obrázky a mapy a shlédnout prezentaci k projektu. S podporou programu CiviTAS byl vytvořen 3D model, který znázorňuje, jak bude okolí nádraží vypadat v budoucnu.

Pro lidi, kteří si přejí zapojit se aktivnějším způsobem, jsou připraveny „debatní kavárny“, kde je možno projednat určité aspekty projektu, a to v rámci praktických a právních mezí, které jsou jasně dány v úvodu setkání. V květnu 2011 se ve školách bude konat speciální kolo participace s cílem získat vstupy od mládeže – skupiny partnera, který dosud nebyl příliš zapojen.

V informačním centru pracuje pět osob, téměř všichni na plný pracovní úvazek. Centrum má rozpočet ve výši 365 000 EUR ročně (personální a provozní náklady). Veškeré náklady jsou rovnoměrně rozděleny mezi partnery projektu.

Zdroj: Sarah Martens, Mobiel 21 na základě příspěvků z Informačního centra k projektu Sint-Pieters v Gentu – Gisele Rogies.



## PŘÍKLADY

### ZÁHŘEB, CHORVATSKO: ZAPOJENÍ PARTNERŮ A OBČANŮ DO NÁVRHU NOVÉHO PŘESTUPNÍHO BODU

V rámci svého zapojení do projektu CiViTAS ELAN připravilo město Záhřeb koncepční návrh nového osobního intermodálního terminálu Sáva - sever. Tento nový terminál situovaný v jižní části města v blízkosti řeky Sávy byl navržen tak, aby obsáhl infrastrukturu pro železnici, tramvaje, autobusy, jízdní kola a taxi službu. Rovněž se předpokládalo, že se stane spouštěčem ekonomického růstu a rozvoje města v bezprostředním okolí. Vzhledem k tomu, že terminál propojoval pět různých způsobů dopravy a vzhledem k jeho předpokládanému dopadu na rozvoj, město se rozhodlo do studie o provozu a designu zapojit různé místní partnery. V počáteční fázi studie byla jednání vedena s různými administrativními institucemi, provozovateli veřejné dopravy, nevládními organizacemi a zástupci městských částí.

Články o studii byly publikovány v odborných časopisech, denících a čtrnáctidenících. Noviny "zagreb.hr" vydal 300 000 výtisků, které domácnosti obdržely zdarma. O studii informovala televize i rozhlas a byl o ní i vydán a distribuován leták.



Zdroj: Kancelář strategického plánování, Záhřeb

Sdělovací prostředky v šesti novinových článcích poskytly informace, které povzbudily čtenáře k zasílání připomínek a návrhů poštou a e-mailem. Město na všechny odpovědělo. Pro občany byly připraveny dvě prezentace: jedna na fóru CiViTAS ELAN a další v domově důchodců.

Setkání s partnery a prezentace pro občany popsaly studii a vyzvaly k diskusi. Účastníci měli možnost kdykoliv prezentaci přerušit a položit otázky. To pomohlo vytvořit uvolněnou atmosféru a účastníci reagovali dobře. Autoři studie získali zpětnou vazbu, připomínky a návrhy a většina z nich byla zapracována do konečného znění studie.

Zdroj: CIVITAS VANGUARD (2011). Sada nástrojů ke konzultaci s partnery (nepublikovaný návrh). Příručky CiViTAS.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- V průběhu implementační fáze opatření.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Občané a partneři, kteří byli přímo zasaženi implementací opatření byli zapojeni.

Řešení ke zmírnění negativních účinků v průběhu implementace byla připravena.

Široká veřejnost byla informována o pokroku při implementaci opatření.



## PŘÍKLADY

### SOUTH GLOUCESTERSHIRE, VELKÁ BRITÁNIE: INFORMOVÁNÍ VEŘEJNOSTI O OPATŘENÍCH V OBLASTI CYKLISTIKY (WEST OF ENGLAND LTP)

#### Zprávy ze 14. září 2009:

“Pro veřejnost byla připravena výstava s cílem poskytnout informace o návrzích na nové cyklistické stezky, které jsou součástí projektu Cyklistické město v South Gloucestershire”.

Výstava bude otevřena od středy 23. září do pondělí 5. října v knihovně v Bradley Stoke, kde si veřejnost bude moci prohlédnout plány a získat informace o trasách. Výstava bude přístupná v době otevření knihovny.

Kromě toho budou 22. září v době od 14.00 do 19.00 hodin v nákupním centru Willow Brook v Bradley Stoke k dispozici pracovníci, kteří budou odpovídat na otázky týkající se plánu.

V rámci projektu Cyklistické město budou realizovány bezpečné, pohodlné a spojené trasy.

#### Plánované práce na stezkách zahrnují:

- rozšíření existujících cest pro pěší s cílem umožnit širší využití
- zlepšení značení
- bezpečné úrovněvé přejezdy v klíčových místech podél trasy
- bude zvážena revize existujícího osvětlení a nové inovativní způsoby osvětlení

Návrhy jsou součástí stezek v South Gloucestershire zahrnutých do projektu Cyklistické město. V roce 2008 bylo město South Gloucestershire, společně s městem Bristol, zvoleno jako první cyklistické město ve Velké Británii.



Zdroj: Město South Gloucestershire

Radní Brian Allinson, člen exekutivy pro oblast územního plánování, dopravy a strategického prostředí, řekl: „V Bradley Stoke je již docela dobrá infrastruktura pro cyklistiku, ale projekt Cyklistické město nám umožní poskytnout dobrou síť pro cyklistiku po celém městě, a to s bezpečnějšími a mnohem vhodnějšími trasami pro cyklisty. Těšíme, až uslyšíme, co si veřejnost o našich návrzích myslí.“ Plány jsou k dispozici na internetové adrese: [www.southglos.gov.uk/consultation](http://www.southglos.gov.uk/consultation).

Další informace na tel. čísle 01454 863640 nebo na e-mailové adrese: [cycleforum@southglos.gov.uk](mailto:cycleforum@southglos.gov.uk) .”

Zdroj: <http://travelplus.org.uk/news/cyclingimprovements-in-bradley-stoke>



## PŘÍKLADY

### BUDAPEŠŤ, MAĎARSKO: KONZULTACE S PARTNERY K PROGRAMU SRDCE BUDAPEŠTI

V rámci vývoje procesu programu Srdce Budapešti (podrobnosti viz Aktivita 2.2) byly v různých fázích uskutečněny konzultace s partnery – nejdůležitější byly v průběhu fáze plánování a výstavby, v menší míře ale i v průběhu fáze hodnocení.

V přípravné fázi se uskutečnily konzultace především s odborníky: s pracovníky v oblasti městského plánování a z nevládních organizací. Jejich zpětná vazba byla zohledněna a připomínky byly do plánu zapracovány. Rozvoj tohoto plánu byl vzhledem k jeho velkému významu pro celkový rozvoj města značně medializován.

Do fáze plánování a implementace byli místní občané ve velké míře zapojeni. Byli informováni prostřednictvím sdělovacích prostředků, formou propagačních materiálů, stejně jako i prostřednictvím informačního centra. Uskutečnila se i řada veřejných projednávání s cílem získat zpětnou vazbu. V pokročilejší fázi přípravy byly na veřejných místech postaveny informační stany, kde měla být brzy zahájena výstavba. Zpětná vazba byla pochopitelně různorodá, a některé připomínky byly do skutečných realizačních plánů zapracovány.

Zpětná vazba ze strany veřejnosti byla průběžně uváděna na webových stránkách programu (tj. formou jednoduchého mailu, který nevyžadoval žádnou registraci). Na jiné úrovni mohli občané, kteří chtěli aktivně přispět k rozvoji projektu, požádat o členství ve sdružení Srdce Budapešti, což je nevládní organizace zastupující zájmy místních obyvatel.

Poněkud neočekávaně se objevilo nejvíce obtíží při navazování partnerství s místními podnikateli. Ti se obávali, že v během fáze výstavby a po ní ztratí své klienty, takže nejenom odpírali spolufinancovat rozvojový projekt, ale někteří z nich i místní úřad zažalovali. V porovnání s fází plánování a implementace zde byl po ukončení fáze 1 programu Srdce Budapešti (tj. nové osy pro zklidnění dopravy v centru města) menší důraz na zapojení partnerů než během fáze hodnocení. Hlavním důvodem bylo – jak se to obvykle u podobných opatření ke zklidnění provozu stává – že přijetí bylo nesmírně pozitivní a město se proto rozhodlo spíše se zaměřit na konzultace s partnery kvůli přípravě následných fází implementace opatření.

Případová studie k projektu Eltis s více informacemi o programu Srdce Budapešti: [http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study\\_id=2961](http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961)

Zdroj: Gábor Heves, Regionální environmentální centrum pro střední a východní Evropu

## AKTIVITA 10.3: ZKONTROLUJTE POKROK PŘI DOSAHOVÁNÍ CÍLŮ

### ZDŮVODNĚNÍ

Před přijetím plánu (> Aktivita 8.1) bylo definováno, jakým způsobem bude zajištěno širší monitorování a hodnocení. Při implementaci opatření je čas pravidelně aplikovat zvolené monitorovací a hodnotící nástroje a kontrolovat, jaký pokrok byl směrem k dosažení cílů učiněn. Výsledky hodnocení budou potřebné, aby se mohla provést úprava balíčků opatření, aby se dosáhlo cílů účinnějším způsobem a v rámci rozpočtu, který je k dispozici (> Aktivita 11.1 Pravidelně aktualizujte současný plán). Podávání zpráv by mělo zajistit, že výsledky implementace plánu, které jsou ve skutečnosti měřeny, se zpětně dostanou do veřejného projednávání, a tak umožní všem aktérům, aby se jimi zabývali a popřípadě provedli úpravy (například, pokud bylo již cílů dosaženo, mohou se opatření jevit jako protichůdná, atd.).

### CÍLE

- Sledovat účinný pokrok vzhledem k dosažení cílů.
- Identifikovat problémy, dopravní zácpy a další výzvy s cílem zajistit včasnou implementaci.
- Pravidelně informovat partnery a občany o pokroku při implementaci opatření.

### ÚKOLY

- Pravidelně monitorujte pokrok implementace a dopad, pokud jde o výstupy a výsledky:
  - výstup (provedené aktivity): Nově vybudovaná infrastruktura (například x km cyklistických stezek) nebo nově zavedené služby v oblasti dopravy a mobility (například x nových autobusů) – s využitím indikátorů výstupu.
  - výsledek (dopad aktivit): Reálné a změřitelné zlepšení kvality života a kvality dopravních služeb (indikátory výsledků) by měla být hlavním zájmem. Pokud je to možné, zahrňte průběžné výsledky; ty představují milníky vzhledem k hlavním výsledným cílům. Indikátory by měly měřit výsledky přímo nebo by měly změřit, jakým způsobem výstupy souvisejí s výsledky.


- Zařaďte „tvrdé“ výsledky, které ukazují na pokrok vůči měřitelným cílům a indikátorům (například snížení částic), neboť ty vám ukážou, zda vaše opatření dosáhlo toho, co bylo v plánu.
- Zařaďte „měkké“ výsledky, které se týkají zkušeností z implementace, splnění celkových cílů, úrovně povědomí atd., neboť ty budou neocenitelné, pokud v budoucnu budete chtít aplikovat nebo modifikovat opatření na jiném místě.
- Pravidelně (každých 1 – 5 let – podle typu opatření) hodnotte dopady opatření nebo balíčků opatření.
- Zveřejněte zprávu o hodnocení s cílem informovat občany a politiky.

### AKTIVITY MIMO ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

- Zařaďte do monitorování implementace „kontrolu zdravým rozumem“, čímž se myslí, aby partneři, veřejnost a případní hodnotitelé z jiných měst poskytli zpětnou vazbu o tom, jak implementace odpovídá cílům a plánům schváleným v Plánu udržitelné městské mobility.
- Nechte provést monitorování a hodnocení transparentním způsobem, nejlépe nezávislou agenturou, aby byla garantována nestrannost, a aplikujte stejný soubor indikátorů, který byl použit během předchozích kroků. Pokud se to jeví jako nereálné (například kvůli omezenému rozpočtu), pak platnou alternativou je vlastní kontrola a hodnocení úřadem.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Po přijetí opatření a rozpočtového plánu (realizační fáze).

KONTROLNÍ SEZNAM	
Průběžné monitorování během implementační fáze.	
Vyhodnocení dopadů bylo dokončeno.	
Zpráva o hodnocení byla dokončena a zveřejněna.	



## PŘÍKLADY

### CÁCHY, NĚMECKO: MONITOROVÁNÍ IMPLEMENTACE OPATŘENÍ A INFORMOVÁNÍ O STAVU NA PRAVIDELNÝCH SETKÁNÍCH

Ve městě Cáchy se různí partneři setkávají každého čtvrt roku jakou součástí probíhajícího monitorovacího procesu o stavu implementace opatření v oblasti mobility, která je šetrná k životnímu prostředí. V rámci zahájení plánu na počátku roku 2009 na docílení čistého ovzduší s pomocí 29 opatření, která souvisela s mobilitou, byla ustavena pracovní skupina, ve které byly zastoupeny odborné útvary města – doprava, životní prostředí, průmyslová a obchodní komora, provozovatel místní veřejné dopravy (ASEA G) a asociace regionální dopravy (AVV), aby na čtvrtletních jednáních monitorovala implementaci opatření a projednala stav každého opatření. Pokud existovaly pochybnosti, zda cíle budou naplněny, byly pro tyto případy připraveny náhradní aktivity. Vedle systému průběžného podávání zpráv o implementaci opatření je zavedení pravidelných schůzek ke stavu levným a účinným způsobem monitorování během implementační fáze.

Zdroj: Rupprecht Consult na základě příspěvku města Cáchy

### VITORIA-GASTEIZ, ŠPANĚLSKO: KONTROLA POKROKU PŘI DOSAHOVÁNÍ CÍLŮ

Plán "Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público" ("Plán udržitelné mobility a veřejných ploch") ve městě Vitoria-Gasteiz je jedním ze strategických projektů, který zahrnuje aktivity, které je třeba realizovat, aby se naplnila vize města popsána v územním plánu města Vitoria-Gasteiz do roku 2015. Musí akceptovat sociální odpovědnost za zavádění a realizaci politik, které přispívají k udržitelné budoucnosti se zvláštním důrazem na boj s klimatickými změnami.



Zdroj: www.Eltis.org

mi a nutností podporovat sociální kohezi a budování kompaktního města.

Aby se zkontroloval učiněný pokrok při dosahování cílů, bude v roce 2011 proveden průzkum mobility ve městě. Tento průzkum přispěje k pochopení změn, které byly ve městě provedeny od zavedení plánu a k určení, do jaké míry se již chování obyvatel v oblasti mobility změnilo. Průzkum má dvě části: v rámci první části bude provedeno 4 000 rozhovorů po telefonu s cílem zhodnotit Plán udržitelné mobility. Druhá část průzkumu se zaměřuje na aspekt mobility ve vztahu k ekonomické funkčnosti (jakým způsobem se dostáváme do práce apod.) a bude provedena formou přímých rozhovorů s 300 firmami a 2 700 zaměstnanci.

Poslední průzkum provedený v roce 2006 poslouží jako kontrolní bod, aby se porovnálo, jak se mobilita od zavedení Plánu udržitelné mobility změnila. Předběžné informace naznačují, že v období od roku 2006 do roku 2010 se počet uživatelů veřejné dopravy zvýšil o 43%.

Zdroj: Kerstin Burckhart, IET Barcelona na základě  
<http://www.vitoriagasteiz.org/>

#### Další informace o monitorování a hodnocení

> viz Aktivita 8.1 Zajištění monitorování a hodnocení

## Prvek 11. Poučte se

Realizace plánu

### 11. Poučit se

- 11.1 Pravidelně aktualizujte současný plán
- 11.2 Proveďte revizi úspěchů – pochopte úspěchy a chyby.
- 11.3 Identifikujte nové výzvy pro další generaci Plánů udržitelné městské mobility

**Milník:**  
Závěrečné hodnocení  
dopadů uzavřeno

## AKTIVITA 11.1: PRAVIDELNĚ AKTUALIZUJTE SOUČASNÝ PLÁN

### ZDŮVODNĚNÍ

Výsledky hodnocení (> Aktivita 10.3: Zkontrolujte pokrok při dosahování cílů) by se měly zpětně pravidelně dostávat do procesu, aby bylo možné proces a implementaci optimalizovat. Při aktualizaci plánu je nutná jistá flexibilita, aby se zajistilo, že nový vývoj a nové náhledy budou zohledněny. Jinak by plán mohl časem ztratit svou účinnost.

### CÍLE

- Reagovat na nový vývoj.
- Zajistit, aby implementace nevybočila a aby se dosáhlo cílů.
- Optimalizovat proces implementace.

### ÚKOLY

- Buďte flexibilní při aktualizaci plánu a provádění změn při implementaci opatření.
- Identifikujte oblasti, kde nelze cílů dosáhnout nebo kde nový vývoj způsobil, že plán je zastaralý.
- Kde je to nutné, proveďte úpravy s příslušnými aktéry. Program implementace může být upraven na základě toho, jak strategie funguje během implementačního období, které obvykle trvá mezi třemi až deseti roky.
- Jasně stanovte v Plánu udržitelné městské mobility změny, které vyplývají z hodnocení a zajistěte formální schválení na politické úrovni.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Revize a aktualizace nejméně každých pět let.

#### KONTROLNÍ SEZNAM



Nutné úpravy v implementaci opatření byly identifikovány.

Úpravy byly projednány s příslušnými aktéry.

Aktualizace plánu byla dohodnuta.

## AKTIVITA 11.2: PROVEĎTE REVIZI ÚSPĚCHŮ – POCHOPTĚ ÚSPĚCHY A CHYBY

### ZDŮVODNĚNÍ

Revize úspěchů Plánu udržitelné městské mobility znamená posouzení jak širšího dopadu na městskou dopravu a mobilitu a mimo ně (přispění k vizi), tak i účinnosti plánovacího procesu samotného s cílem stanovit míru úspěchu rozvoje plánu. Potřebujete oba aspekty, abyste mohli získat a zlepšit svou expertízu, která naopak pomůže poskytnout zdravý základ pro příští plánovací cyklus.

### CÍLE

- Pečlivě analyzovat proces plánování, plán a implementaci a zaměřit se na úspěchy a chyby.
- Zvýšit pochopení procesu plánování udržitelné městské mobility a celkového dopadu opatření.
- Získat poučení pro přípravu příští generace Plánu udržitelné městské mobility.


### ÚKOLY

Je-li k dispozici dostačující množství výsledků:

- Provedte hodnocení (například formou participativního pozorování, zaměření se na skupiny, rozhovorů)
- Posudte širší dopad implementovaných opatření.
- Provedte analýzu toho, co fungovalo dobře a co fungovalo špatně. Udělejte seznam cílů, které nebylo možné dosáhnout, ale které jsou stále na programu.
- Zdokumentujte „získané poznatky“.
- Připravte strategie k posílení úspěšných akcí a zabránění chybám v dalším kole plánování.
- Získané poznatky předejte projektovému týmu a klíčovým partnerům.

### ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- V průběhu implementační fáze proveďte revizi účinnosti plánovacího procesu.
- Pokud byl implementován dostatečný počet opatření, proveďte revizi celkového dopadu (tj. přiblížili jste se k vizi?).

KONTROLNÍ SEZNAM	
Hodnocení procesu plánování ex post bylo dohodnuto	
Získané poznatky – poučení byly zdokumentovány.	



## PŘÍKLADY

### TOULOUSE, FRANCIE: VÝCHODISKO PRO ZPRACOVÁNÍ NOVÉHO PDU

V roce 2008 město Toulouse iniciovalo revizi svého plánu PDU z roku 2001. Plán pokrýval tak zvanou zónu veřejné dopravy Toulouse, která v té době zahrnovala 72 samosprávných územních celků (včetně Toulouse). U nového plánu bylo navrženo, aby zóna zahrnovala všechny samosprávné územní celky, které byly zahrnuty i do plánu soudržnosti městského rozvoje (SCOT), plus další územní celky. Záměrem je, aby nový PDU pokrýval celkem 118 samosprávných územních celků. Záměrem bylo provést hodnocení multimodality a poskytnout v prvních třech měsících po zahájení práce zpětnou vazbu o výsledcích sle-



Zdroj: Saada/Schneider

dovaných indikátorů PDU.

Údaje sledování PDU byly prezentovány společně se souborem indikátorů, výpočty a grafickými listy. Byly posouzeny různé aktivity, které byly schváleny v předchozím PDU. Na následujícím obrázku je uveden příklad, který se týká tématu veřejné dopravy.

#### 2 - Alternativní nabídka pro lepší kontrolu používání soukromých vozidel

#### POSÍLENÍ NABÍDKY VEŘEJNÉ DOPRAVY, JEJÍ ZATRAKTIVNĚNÍ, MULTIMODÁLNOST

Cíl	Aktivita	Toulouse	Předměstí
Zvýšit podíl veřejné dopravy z 12% na 16%	Vybudovat skutečnou intermodální dopravní síť – metro – autobusová doprava – železnice – která povede z městského centra do příměstských oblastí.		
	Studie o využití hvězdčovitě vybudované železniční sítě		
	Zlepšit obslužnost v příměstské oblasti		
	Propagace veřejné dopravy (výkonnost autobusové dopravy a pohodlí cestujících)		
	Rozšíření služby Mobibus (autobus na zavolání)		
	Nový tarifní systém		
	Charta kvality pro veřejnou dopravu		
Optimalizovat dopravní systém	Prozkoumat dopravu lodí		
	Vybudovat přestupní stanice podél rozšířené trasy A, B, C D.		
	Vybudovat službu Park&Ride podél rozšířené trasy A, B a dalších os HQBC.		

■ Aktivita byly zahájeny. ■ Aktivita byly dokončeny. ■ Aktivita nebyly započaty.

Výsledky tohoto hodnocení byly projednány a porovnány s cíli PDU, novými právními závazky a místními cíli v různých tematických pracovních skupinách. Výsledkem bylo doporučení pro cíle revidovaného

PDU. Tyto cíle vytvořily základ pro rozvoj obsahu revidovaného PDU.

Zdroj: Rupprecht Consult



## PŘÍKLADY

### REVIZE ÚSPĚCHŮ MÍSTNÍHO DOPRAVNÍHO PLÁNU V ERFURTU, NĚMECKO

Město Erfurt ve východním Německu po deseti letech provedlo hodnocení výsledků Místního dopravního plánu (hodnocení bylo rovněž publikováno ve zvláštní brožuře). Pro vyhodnocení výstupů komplexní a strategické koncepce jako je Místní dopravní plán to bylo dostatečně dlouhé časové období. Čtyři základní body hodnotícího procesu:

Stanovit dlouhodobé účinky, a to formou provádění průzkumů, které měly stejnou strukturu jako průzkumy prováděné v roce 1991, 1994 a 1998.

Rozdělit hodnocení na jednotlivá opatření, aby bylo jasné, jaké úspěchy či problémy vznikly díky jakým opatřením.

Vzít v úvahu „klasické“ dopravní údaje (způsob dopravy, atd.) a údaje o cestovních návycích uživatelů (rozdělení druhů dopravy, počet cest atd.)

Zhodnotit úspěchy či zklamání při plánování projektu a při rozhodovacím procesu a během implementace je zohlednit (například strategické plánování ze strany lídra, participace občanů atd.)

Zdroj: Příručka k projektu Guidemaps, svazek 1: Koncepce a nástroje, str.60.[www.osmoseos.org/documents/316/GUIDEMAP-SHandbook\\_web\[1\].pdf](http://www.osmoseos.org/documents/316/GUIDEMAP-SHandbook_web[1].pdf)

## AKTIVITA 11.3: IDENTIFIKUJTE NOVÉ VÝZVY PRO DALŠÍ GENERACI PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

### ZDŮVODNĚNÍ

Před zahájením práce na další generaci vašeho Plánu udržitelné městské mobility by se měly zohlednit dosud získané poznatky vzhledem k novým výzvám v městské dopravě a mobilitě. Pomůže to optimalizovat proces plánování a výběr opatření v budoucnu. Zkušenosti ze zemí, kde plánování udržitelné městské mobility je povinné již několik let (Místní dopravní plány ve Velké Británii, PDU ve Francii) ukazují, že každý plánovací cyklus přispívá ke zlepšení expertízy v oblasti plánování udržitelné městské mobility a ke zvýšení účinnosti dalšího kola plánování. První analýzy výzev u další generace Plánu udržitelné městské mobility mohou ovlivnit návrh nového procesu plánování a uzavřít kruh mezi současným a novým Plánem udržitelné městské mobility.

### CÍLE

- Připravit se pro příští kolo plánování.
- Popřemýšlet o současném cyklu plánování s ohledem na nové výzvy stojící před námi.

### ÚKOLY

- Identifikujte nové výzvy, které vznikly během implementační fáze (například prostřednictvím debat s klíčovými partnery, analýzy dat).
- S klíčovými partnery projednejte, jakým způsobem mohou získané zkušenosti ze současného cyklu plánování pomoci lépe reagovat na tyto výzvy.
- Připravit se na rozvoj příští generace vašeho Plánu udržitelné městské mobility.



## PŘÍKLADY

### LILE, FRANCIE: PŘÍPRAVA DRUHÉHO PDU

Koncem roku 2005, jak to stanovuje zákon, městská aglomerace Lille vyhodnotila svůj Plán udržitelné městské mobility z roku 2000. Na základě tohoto hodnocení a nového vývoje na národní úrovni, jako byla například národní diskuse o životním prostředí - Grenelle d'Environnement, se městská aglomerace rozhodla provést v roce 2006 revizi. Na základě výsledků z obecného průzkumu mobility v aglomeraci Lille byly obnoveny tématické pracovní skupiny z prvního PDU. Pracovní skupiny byly požádány, aby provedly revizi a přinesly nové náměty pro druhý Plán udržitelné městské mobility, který měl pokrýt období od roku 2010 do roku 2020. Tyto tématické pracovní skupiny se scházely pravidelně po dobu čtyř let, a to od roku 2006 do roku 2010, aby projednaly podtémata a obsah nového Plánu udržitelné městské mobility.

Hlavní akcí, kterou zorganizovaly, aby zapracovaly názory širší veřejnosti a hlavních partnerů, byla v dubnu 2009 jednodenní diskuse o mobilitě - débat de la mobilité. Během tohoto dne členové rady městské aglomerace, projednali s radními regionu a okresu, stejně jako i s řadou pozvaných jednotlivců a odborníků, otázky Plánu udržitelné městské mobility, témata a případná řešení.

V novém Plánu udržitelné městské mobility se předpokládá a je popsána řada aktivit, které by během implementace aktivit měly zajistit spolupráci s různými partnery.

Kapitola „Realizace, monitorování a hodnocení“ Plánu udržitelné městské mobility v Lille identifikuje tři skupiny partnerů. Jsou to: místní institucionální a přidružení partneři, široká veřejnost a institucionální partneři mimo území městské aglomerace.

Jako součást cílů sdílení hodnot Plánu udržitelné městské mobility v rámci metropolitní oblasti Lille a mimo ní byly definovány následující aktivity.



Zdroj: Max Lerouge

### Podtéma 1: Koordinace aktivit úřadu a místních institucí

- 1.1. Zajistěte, aby se Plán udržitelné městské mobility stal společným závazkem úřadu metropole Lille a různých částí metropolitní oblasti;
- 1.2. Připravte mikro - Plány udržitelné městské mobility a smlouvy podle geografických koridorů, které budou navazovat na smlouvy metropolitních oblastí;
- 1.3. Usilujte o dosažení situace, ve které budou metropolitní dopravní projekty realizovány týmy s rozmanitou odborností (například technická odbornost, městský rozvoj, atd.) a v případě potřeby zajistěte pracovníky, jejichž odbornost ve skupině chybí, například v případě rozsáhlých projektů v oblasti veřejné dopravy jako je iniciativa tramvaj - vlak, vysoce kvalitní dopravní pruhy pro autobusovou dopravu a tramvajová síť;
- 1.4. Zapracujte aspekty týkající se mobility a městského rozvoje do různých dokumentů městského plánování (tj. PDU, PLU, SCoT, PLH);
- 1.5. Využijte pověření invalidních osob k přípravě opatření v Plánu udržitelné městské mobility, která se budou týkat mobility invalidních cestujících;
- 1.6. Zajistěte, aby se interní fungování městského úřadu metropole Lille stalo příkladem, pokud jde o udržitelnou mobilitu;
- 1.7. Zmobilizujte institucionální partnery metropole Lille, aby v rámci různých aktivit v oblasti plánování jednali efektivně a koordinovaným způsobem.





## PŘÍKLADY

### Podtéma 2: Zvýšení povědomí a koordinace aktivit při propagování udržitelné mobility

- 2.1. Zajistěte komunikaci se širokou veřejností s cílem zvýšit povědomí o tom, jak systém mobility funguje a jakým způsobem je spojen s městským rozvojem;
- 2.2. V průběhu realizace aktivit pokračujte v koordinaci v rámci Plánu udržitelné městské mobility;
- 2.3. S hlavními původci provozu a mobility zajistěte proces cílené koordinace;
- 2.4. Provázejte místní aktéry v jejich úsilí týkajícím se ekologické mobility.

### Podtéma 3: Podpora reflexe související s mobilitou a opatření v širším měřítku

- 3.1. Připravte plán mobility pro širší metropolitní oblast, a to ve spolupráci s příslušnými francouzskými a belgickými institucemi;
- 3.2. Najděte konkrétní rámec, ve kterém bude možné katalyzovat iniciativy týkající se mezimetropolitní mobility, a) vytvořením stálého fóra širší metropolitní oblasti pro přeshraniční mobilitu a b) připravením průřezových opatření, která zapojí několik dopravních podniků v rámci Syndicat Mixte Intermodal de transport (SMIRT) (například při přípravě společného prodeje jízdenek nebo iniciativy tramvaj – vlak).

Zdroj: Rupprecht Consult na základě příspěvku z Lille ([www.lille-metropole.fr](http://www.lille-metropole.fr))

## ČASOVÉ ROZVRŽENÍ A KOORDINACE

- Před zahájením přípravy nového Plánu udržitelné městské mobility (ještě v době realizace současného plánu).

### KONTROLNÍ SEZNAM



Nové výzvy stojící před námi v oblasti městské dopravy a mobility byly identifikovány.

Poznatky získané ze současného cyklu plánování byly použity k vyvození závěrů pro rozvoj příštího Plánu udržitelné mobility.

Pojem/zkratka	Vysvětlení
Dostupnost	Dostupnost aktivity pro osobu je případ, kdy se osoba může dostat do místa, kde tato aktivita funguje.
Alternativní scénáře	Popisují vývoj událostí vyplývajících z různého výběru politik a opatření.
Posouzení	Posouzení realizace projektu vůči milníkům a požadovaným výstupům, a to v různých momentech procesu Plánu udržitelné městské mobility nebo po jeho implementaci.
Business as usual	Popisuje vývoj, pokud jsou akce, které jsou již naplánovány, implementovány.
Zapojení veřejnosti	Povzbuzení a umožnění občanům, aby se zapojili do diskuse a kolektivního rozhodování prostřednictvím řady nástrojů.
Nulový scénář	Popisuje vývoj, pokud se vůbec nic nedělá (pouze předpověď objektivních tendencí).
Účast	Proces identifikování skupin partnerů a zapracování jejich zájmů, potřeb a hodnot do vhodných momentů procesu plánování.
Hodnocení (posouzení) ex ante	Proces posouzení, jak dobře bude schéma nebo strategie pravděpodobně fungovat. Může pomoci při výběru z variant.
Hodnocení ex-post	Zkoumá plánování udržitelné městské mobility a realizační fáze a celkové výsledky procesu rozhodování.
Genderová rovnost	Zajišťuje mužům a ženám stejné příležitosti, práva a odpovědnosti v oblasti dopravy.
Indikátor	Definovaný údaj (obvykle kvantitativní), kterého se používá k monitorování pokroku při plnění určitého úkolu nebo cíle. Například počet dopravních nehod je jedním z indikátorů bezpečnosti.
Integrovaný přístup	Integrace postupů a politik mezi jednotlivými způsoby dopravy, strategickými sektory, veřejnými a soukromými společnostmi, úrovněmi úřadu a mezi sousedními úřady.
Využití území	Funkce území v dané oblasti. Příklady typů využití území zahrnují: rezidenční, průmyslové, komerční, pro zemědělské a rekreační účely (rovněž formy smíšeného využití).
LTP	Místní dopravní plán ve Velké Británii a ve Walesu.
Model	Matematické vyjádření vztahu v rámci dopravního systému (rovněž spojen s využitím území); obecně používaný k předpovídání výstupů dopravních strategií.
Monitorování	Průběžné měření pokroku prostřednictvím sběru nových dat anebo porovnání zdrojů s existujícími daty.
Cíle	Široký soupis zlepšení, o které město usiluje. Cíle specifikují směry pro zlepšení, ale nikoliv prostředky pro jejich dosažení.

Pojem/zkratka	Vysvětlení
Indikátor výstupu	Měří dopady, přínosy a změny, které různé skupiny partnerů zaznamenaly v průběhu projektu nebo po jeho realizaci.
Participativní přístup	Zapojení občanů a partnerů od samého počátku a v průběhu procesu rozhodování, realizace a hodnocení, budování místní kapacity pro řízení komplexních otázek plánování a zajištění genderové rovnosti.
PDU	Plan de Déplacements Urbains ve Francii.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible ve Španělsku.
PUM	Piano Urbano della Mobilità v Itálii.
Řídicí plán dovedností	Strategie, která nastiňuje a vysvětluje, jakým způsobem se získají požadované dovednosti a jakým způsobem budou během procesu plánování udržitelné městské mobility udržovány. Plán by měl identifikovat interní i externí zaměstnance nebo organizace, které mohou být k jednotlivým úkolům přiřazeny.
CHYTRÉ principy	Konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a s vazbou na časové období.
Sociální inkluze	Zohledňuje potřeby celé společnosti, včetně zranitelných skupin jako jsou děti, invalidní osoby, starší lidé, domácnosti s nízkým příjmem, minoritní skupiny apod. Garantuje stejný přístup k veřejným službám, cenovou dostupnost a dostupnost souvisejících možností mobility. Rozvíjí inkluzivní trh práce a usnadňuje zaměstnanost prostřednictvím opatření, která se týkají dopravy.
Partner	Každá osoba, skupina nebo organizace, které se navrhovaný projekt týká anebo která může projekt a jeho realizaci ovlivnit. Tento termín zahrnuje širokou veřejnost, stejně jako i širokou řadu dalších skupin (například podnikatele, veřejné úřady a zvláštní zájmové skupiny).
Zapojení partnera/angažovanost	Zapojení jednotlivců, skupin a organizací do různé míry do aspektů rozhodovacího procesu v dopravě, a to prostřednictvím řady nástrojů.
SUMP	Plán udržitelné městské mobility
Plán	Indikátor zaměřený na hodnotu. Plány jsou materiálním vyjádřením zvolené politiky. Zaměřením se na vybraná témata (indikátory) definují cestu rozvoje mezi „nyní“ a budoucím „potom“.
Vize	Poskytuje kvalitativní popis očekávané budoucnosti města a slouží k vedení rozvoje vhodných opatření při plánování udržitelné městské mobility.
Pracovní plán	Dokument stanovující podrobnou a reálnou řadu aktivit, které mají být provedeny, s uvedením prostředků a časového plánu, vůči kterým bude měřen pokrok.

Zdroj slovníku: vychází z manuálu k projektu PILOT SUTP, k příručce k projektu GUIDEMAPS a návodu pro řídicí subjekty v projektu PROSPECTS.



SUSTAINABLE  
URBAN MOBILITY  
PLANS





PLÁNY  
UDRŽITELNÉ  
MĚSTSKÉ MOBILITY

