



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Smlouva o dílo
uzavřená dle ustanovení § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb.,
občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Číslo smlouvy objednatele: 29/09603/21

Město Uherský Brod

se sídlem: Masarykovo nám. 100, 688 01 Uherský Brod

IČ: 00291463

DIČ: CZ00291463

Zastoupené: Ing. Ferdinandem Kubáníkem, starostou

Bankovní spojení: ČS a.s., pobočka Uherský Brod

Osoba oprávněná jednat ve věcech technických:

Ing. Petr Velecký vedoucí oddělení městské architektury, Odbor rozvoje města
(dále jen „objednatel“)

a

SmartPlan s.r.o.

se sídlem: **Pražského povstání 758/9, 148 00 Praha**

zastoupena: **Ing. Tomášem Jančou, jednatelem**

IČ: **02474743**

DIČ: **CZ02474743**

bankovní spojení: **Raiffeisenbank a.s.**

číslo účtu:

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném **Městským** soudem v **Praze**, oddíl **C**, vložka
č. **219862**

(dále jen „zhotovitel“)

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku

tuto smlouvu o dílo:

I. Předmět smlouvy

1. Zhotovitel se na základě smlouvy zavazuje na svůj náklad a nebezpečí provést pro objednatele dílo "Tvorba strategických dokumentů - Plán udržitelné městské mobility" (dále jen „dílo“) a objednatel se zavazuje řádně provedené dílo převzít a zaplatit zhotoviteli cenu za jeho provedení. Podkladem pro uzavření smlouvy je nabídka zhotovitele ze dne 23.8.2021, která byla vypracována na základě výzvy objednatele k podání nabídky v zadávacím řízení na veřejnou zakázku na služby „Tvorba strategických dokumentů – Program rozvoje města Uherský Brod 2022+“ - Plán udržitelné městské mobility.

II. Specifikace díla

1. Zhotovitel zajistí provedení díla v rozsahu a struktuře specifikované v příloze č. 1 smlouvy, která je nedílnou součástí smlouvy. Součástí díla jsou veškeré práce a služby nezbytné pro



řádné a úplné zhotovení díla.

2. Dílo bude dodáno do sídla objednatele ve formě a počtu vyhotovení dle specifikace uvedené v příloze č. 1 smlouvy.
3. Zhotovitel prohlašuje, že se s rozsahem díla seznámil, že je schopen dílo ve smluvené lhůtě dodat a že veškeré náklady spojené se zhotovením díla jsou zahrnuty v ceně díla. Zhotovitel se zavazuje dílo provést s potřebnou péčí, v ujednaném čase a obstarat vše co je k provedení díla potřeba, v souladu s podklady pro provedení díla. Zhotovitel prohlašuje, že se před uzavřením smlouvy seznámil se všemi podklady nezbytnými pro provedení díla. Zhotovitel bere na vědomí, že nezbytná součinnost objednatele k provedení díla spočívá v umožnění přístupu zhotoviteli k těmto podkladům a ve výkonu oprávnění objednatele udílet zhotoviteli písemné závazné pokyny při provádění díla. Bude-li zhotovitelem požadována po objednateli jakákoliv součinnost s prováděním díla, je povinen ji před započítáním jakéhokoliv plnění ze smlouvy dostatečně a prokazatelně písemně specifikovat. Objednatel se zavazuje poskytnout zhotoviteli nezbytné podklady vztahující se k předmětu smlouvy, které má ve svém držení a které si specifikuje zhotovitel.
4. Finální podoba díla podléhá předchozímu schválení ze strany objednatele.
5. Objednatel si dle § 105 zákona 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek vyhrazuje požadavek, že určitá část plnění díla nesmí být plněna poddodavatelem. Objednatel stanoví podmínku, že nesmí být poddodavatelsky prováděny práce:
 - kompletace finálního dokumentu, účast na pracovních jednáních, veřejných projednáních, prezentace – pracovní jednání řídicího výboru, komisí a výborů, pro radu a zastupitelstvo města
 - výkon funkce vedoucího realizačního týmu a zástupce vedoucího týmu.

III. Čas a místo plnění

1. Zhotovitel zajistí předání a převzetí díla v kvalitě a množství dle čl. II. smlouvy do sídla objednatele **do 15.4.2022, nejpozději však do 15.4.2022**, není-li dále uvedeno jinak. Dílo je provedeno, je-li dokončeno a předáno.
2. Objednatel požaduje, aby zhotovitel dodržel tyto milníky :
 - Analytická část – do 12.11.2021
 - Průzkumy, šetření – do 17.12.2021
 - Návrhová část – do 4.3.2021 (čistopis již po připomínkování)
 - Akční plán a finální zpráva SUMP – do 15.4.2022 (čistopis již po připomínkování)
3. Milníky plnění jsou uvedeny v harmonogramu postupu prací, který je zhotovitel povinen objednateli předložit ke schválení při uzavření této smlouvy a který musí být v souladu s podmínkami uvedenými v příloze č. 1.
4. Objednatel si vyhrazuje v souladu s § 100 odstavec 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, změnu závazku, a to možnost prodloužení plnění – protokolární předání a převzetí díla nejpozději do 22.5.2022, a to z objektivních důvodů ležících na straně objednatele.
5. O předání a převzetí díla bude vyhotoven předávací protokol podepsaný příslušným



zástupcem objednatele a zástupcem zhotovitele. Dílo lze předat pouze v pracovních dnech od 8 hod. do 14 hod. Zhotovitel je povinen oznámit objednateli termín předání díla 3 pracovní dny předem písemně poštou, e-mailem či jiným prokazatelným způsobem. Smluvní strany se dohodly, že objednatel není povinen dílo převzít, pokud toto dílo vykazuje i jen drobné vady či nedodělky.

6. Nebezpečí škody na díle a vlastnické právo k dílu přechází na objednatele dnem protokolárního předání a převzetí díla.
7. Místo předání díla je místo sídla objednatele, tj. Masarykovo nám. 100, 688 01 Uherský Brod (vyjma míst v Uherském Brodě pro veřejné projednávání).

IV. Cena díla

1. Cena za provedení díla v rozsahu čl. I. a II. této smlouvy je stranami dohodnuta ve výši:

Cena za dílo bez DPH: **1.000.001,00 Kč**
DPH 21 %: **210.000,21 Kč**

Celková cena díla včetně DPH: 1.210.001,21 Kč (viz příloha č. 2 Rozpis ceny)

2. Celková cena díla zahrnuje veškeré náklady a zisk zhotovitele nezbytné k řádnému a včasnému provedení díla. Zhotovitel prohlašuje, že se předem seznámil se všemi okolnostmi a podmínkami, které by mohly mít jakýkoliv vliv na stanovení ceny díla. Celková cena díla obsahuje veškeré náklady zhotovitele nezbytné k realizaci díla. Tato cena obsahuje předpokládané zvýšení ceny v závislosti na čase plnění, předpokládaný vývoj cen vstupních nákladů.
3. Cenu je možné změnit jen v případě, že v průběhu provádění díla dojde ke změnám sazeb DPH.
4. V případě změny sazby daně z přidané hodnoty nejsou smluvní strany povinny uzavírat ke smlouvě dodatek. Platná sazba daně z přidané hodnoty bude k datu uskutečnění zdanitelného plnění uvedena v daňovém dokladu – faktuře.
5. Není-li zhotovitel v době uzavření smlouvy plátcem DPH a v průběhu realizace smlouvy se plátcem DPH stane, nesmí důsledky této změny jít k tíži objednatele a za tím účelem poskytne zhotovitel objednateli slevu v takové výši, aby fakturovaná cena s DPH byla nejvýše rovna výši ceny dle této smlouvy sjednané za totéž plnění v době, kdy zhotovitel plátcem DPH nebyl.

V. Platební podmínky

1. Cena za provedení díla bude fakturována následovně: zhotovitel vystaví fakturu - daňový doklad ihned po protokolárním předání a převzetí díla dle čl. III. odst. 1, nejpozději však do 15 dnů od protokolárního předání a převzetí díla. Součástí faktury bude předávací protokol.
2. Splatnost faktury se sjednává na 30 dnů od jejího doručení objednateli; dnem připsání je den odepsání finančních prostředků z účtu objednatele.



3. Faktura musí obsahovat všechny náležitosti stanovené obecně závaznými právními předpisy, v případě faktur - daňových dokladů náležitosti dle zákona o DPH, zejména:
 - a) označení faktury a její číslo;
 - b) označení objednatele – název, sídlo, IČ a DIČ, bankovní spojení;
 - c) označení zhotovitele – obchodní firma, sídlo, IČ a DIČ, bankovní spojení;
 - d) název díla, číslo smlouvy objednatele a den jejího uzavření;
 - e) předmět díla;
 - f) cena – fakturovaná částka;
 - g) DPH v platné výši;
 - h) datum vystavení a odeslání faktury;
 - i) datum uskutečnění zdanitelného plnění;
 - j) splatnost faktury;
 - k) razítko a podpis oprávněné osoby, stvrzující oprávněnost, formální a věcnou správnost faktury,
 - l) přílohou faktury k úhradě díla bude předávací protokol dle čl. III. smlouvy.
4. Na faktuře musí být rovněž uvedena informace povinné publicity: „Výdaj je spolufinancován Evropským sociálním fondem prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost. Projekt „SRUB - Strategický rozvoj Uherského Brodu 2022+“ registrační číslo CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010103.
5. V případě, že faktura nebude vystavena oprávněně, bude obsahovat nesprávné údaje nebo nebude obsahovat náležitosti v souladu se smlouvou, je objednatel oprávněn vrátit ji zhotoviteli. V takovém případě se přeruší plynutí lhůty splatnosti a nová lhůta splatnosti začne plynout vždy až dnem doručení opravené nebo oprávněně vystavené faktury objednateli.
6. Zhotovitel se zavazuje použít na faktuře bankovní účet zveřejněný v aplikaci „Registr plátců DPH“ podle § 96 zákona o DPH.
7. Objednatel si vyhrazuje právo uplatnit institut zvláštního způsobu zajištění daně dle § 109a zákona o DPH a hodnotu plnění odpovídající dani z přidané hodnoty uhradit v termínu splatnosti příslušné faktury stanoveném dle smlouvy přímo na osobní depozitní účet zhotovitele vedený u místně příslušného správce daně v případě, že:
 - a) zhotovitel bude ke dni uskutečnění zdanitelného plnění zveřejněn v aplikaci „Registr plátců DPH“ jako nespolehlivý plátcce, nebo
 - b) zhotovitel bude ke dni uskutečnění zdanitelného plnění v insolvenčním řízení, nebo
 - c) bankovní účet zhotovitele určený k úhradě plnění uvedený na faktuře nebude správcem daně zveřejněn v aplikaci „Registr plátců DPH“.Objednatel nenese odpovědnost za případné penále a jiné postihy vyměřené či stanovené správcem daně zhotoviteli v souvislosti s potenciálně pozdní úhradou DPH, tj. po datu splatnosti této daně. Nastanou-li okolnosti, umožňující objednateli uplatnit zvláštní způsob zajištění daně, bude objednatel o této skutečnosti zhotovitele informovat. Uplatní-li objednatel institut zvláštního způsobu zajištění daně ve shodě s tímto ujednáním a uhradí příslušnou částku na účet zhotovitele vedený u jeho místně příslušného správce daně, bude tato úhrada považována za splnění části závazku



objednatele odpovídající příslušné výši DPH sjednané jako součást smluvní ceny za zdanitelné plnění.

VI. Sankce

1. V případě prodlení zhotovitele s předáním díla v termínu dle čl. III. smlouvy je objednatel oprávněn požadovat po zhotoviteli zaplacení smluvní pokuty ve výši 0,5 % z celkové ceny díla s DPH za každý den prodlení.
2. V případě prodlení objednatele se zaplacením ceny díla je zhotovitel oprávněn požadovat zaplacení úroku z prodlení v souladu s platnými a účinnými právními předpisy.
3. V případě převzetí díla objednatelem a prodlení zhotovitele s odstraněním vad a nedodělků díla zjištěných při předání a převzetí díla, je objednatel oprávněn požadovat po zhotoviteli zaplacení smluvní pokuty ve výši 0,5 % z celkové ceny díla s DPH za každou vadu a nedodělek a každý den prodlení.
4. V případě prodlení s odstraněním vad díla zjištěných po předání a převzetí díla je objednatel oprávněn požadovat po zhotoviteli zaplacení smluvní pokuty ve výši 0,1 % z celkové ceny díla s DPH za každou vadu a každý den prodlení.
5. Zhotovitel je povinen uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 10.000 Kč za každý jednotlivý případ, pokud změní konkrétní osobu tvořící projektový tým bez předchozího písemného souhlasu objednatele nebo pokud nový člen týmu nebude splňovat požadované kvalifikace uvedené v zadávacích podmínkách.
6. Zhotovitel je povinen uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 5.000 Kč, pokud poruší závazek mlčenlivosti sjednaný ve smlouvě.
7. V případě nedodržení povinnosti zhotovitele, která vyplývá z řádného plnění smlouvy a předmětu (např. nespolečné spolupráce s externím metodikem) a není uvedena v odst. 1, 3 až 6 tohoto článku smlouvy, se sjednává smluvní pokuta ve výši 1.000 Kč za každé takové porušení (např. nedodržení povinnosti dle čl. V. odst. 5 smlouvy apod.). Je-li stanovena doba plnění takové povinnosti, jedná se o smluvní pokutu za každý i započatý den prodlení s jejím splněním.
8. Zhotovitel bere na vědomí svou povinnost dokončit a předat dílo řádně a ve sjednaném termínu (s výhradou změny termínu). Zhotovitel prohlašuje, že si je plně vědom hodnoty a významu dodržení tohoto termínu pro vznik nároku objednatele na dotaci z projektu SRUB – Strategický rozvoj Uherského Brodu 2022+ z Operačního programu Zaměstnanost a své odpovědnosti za případné porušení této povinnosti. Pro případ, že zhotovitel poruší svou povinnost dílo včas dokončit a předat objednateli, a objednateli z tohoto důvodu nevznikne nárok na dotaci, je zhotovitel povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu až do výše nepřiznané dotace za příslušnou část projektu (KA 4 část PRM). Uplatněním smluvních pokut dle smlouvy není dotčen nárok na náhradu škody v plném rozsahu. Zhotovitel bere na vědomí, že jeho vadné plnění může mít za následek vznik škody na straně objednatele spočívající v krácení nebo nepřiznání dotace.
9. Smluvní pokuta je splatná do 21 dnů ode dne, kdy objednatel vyzval zhotovitele k její úhradě.
10. Za podstatné porušení smlouvy je považováno mj. prodlení zhotovitele s předáním díla o více než 14 dní. Při takovém porušení je objednatel oprávněn odstoupit od smlouvy písemným prohlášením doručeným zhotoviteli. Odstoupením od smlouvy není dotčen případný nárok objednatele na náhradu škody a smluvní pokutu.



11. Objednatel je oprávněn během realizace smlouvy nebo i po jejím ukončení jednostranně započítat svou pohledávku vůči zhotoviteli proti pohledávce zhotovitele za objednatelem plynoucí ze smlouvy.

VII. Jiná ujednání

1. Zhotovitel poskytuje objednateli k užití díla licenci podle § 2371 občanského zákoníku. Tato licence je udělena ke všem způsobům užití díla dle § 12 odst. 4 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a to v rozsahu územně a množství neomezeném na dobu trvání autorskopravní ochrany díla. Objednatel smí dílo nebo jeho název upravit či jinak měnit. Objednatel je oprávněn poskytnout oprávnění tvořící součást licence třetím osobám zcela nebo zčásti (podlicence). Objednatel není povinen licenci využít. Smluvní strany se dohodly, že odměna za poskytnutou licenci je součástí ceny dle čl. IV. odst. 1 smlouvy.
2. Na žádost objednatele budou dle jeho volby realizovány schůzky v souladu s termíny uvedenými v příloze č. 1. objednatele a zhotovitele za účelem kontroly způsobu provádění díla. Schůzky dle popisu z Výzvy k podání nabídky budou realizovány v sídle objednatele, pokud nepříznivá epidemická situace nepřevéde jednání do elektronického prostředí se vzdáleným přístupem. Objednatel požádá zhotovitele o schůzku alespoň dva pracovní dny před stanoveným termínem schůzky. Účast na jednání je povinen zhotovitel nejpozději den předem potvrdit a v případě omluvy dohodnout se na náhradním termínu. Zhotovitel je povinen řídit se při provádění díla pokyny objednatele. Zhotovitel je povinen písemně poštou nebo e-mailem upozornit objednatele na případnou nevhodnost jeho pokynů.
3. Zhotovitel poskytuje objednateli záruku za jakost díla. Záruční doba počíná běžet dnem protokolárního předání a převzetí díla objednatelem a trvá 24 měsíců. Zhotovitel odpovídá za vady, které má dílo v době jeho předání objednateli a dále za ty, které se na díle vyskytnou v záruční době.
4. V případě, že objednatel nesdělí při vytknutí vady díla v rámci záruční doby zhotoviteli jiný požadavek, je zhotovitel povinen vytykanou vadu nejpozději do 15 dnů poté, co mu bude oznámena, vlastním nákladem odstranit, přičemž pokud tak zhotovitel v plném rozsahu neučiní, má objednatel právo požadovat přiměřenou slevu z ceny díla či od smlouvy odstoupit. Další práva objednatele plynoucí mu z titulu vad díla ze smlouvy a obecně závazných právních předpisů tím nejsou dotčeny.
5. Zhotovitel je povinen využívat po celou dobu provádění díla projektový tým, jehož složení bude naplňovat minimálně technické kvalifikační požadavky zadávacího řízení předcházejícího uzavření smlouvy. Zhotovitel je oprávněn s předchozím písemným souhlasem objednatele měnit konkrétní osoby tvořící projektový tým, nicméně nová osoba musí výše uvedenou technickou kvalifikaci rovněž splňovat. Splnění technické kvalifikace musí zhotovitel doložit doklady, které měl v zadávacím řízení povinnost doložit před uzavřením této smlouvy.
6. Zhotovitel je povinen zachovávat mlčenlivost o veškerých skutečnostech, které se od objednatele dozvěděl nebo v budoucnu dozví v souvislosti s touto smlouvou. Zhotovitel je povinen aktivně dbát o to, aby takové informace nebyly zneužity, nebo aby nedošlo k jejich prozrazení bez zákonného důvodu. Zhotovitel není povinen zachovávat mlčenlivost o informacích, ve vztahu k nimž mu objednatel předem výslovně oznámí, že je nepovažuje za důvěrné.



7. Zhotovitel je povinen za účelem ověření plnění povinností vyplývajících ze smlouvy poskytnout součinnost a vytvořit podmínky k provedení kontroly vztahující se k realizaci projektu, poskytnout oprávněným osobám veškeré doklady vážící se k realizaci smlouvy, umožnit průběžné ověřování souladu uváděných údajů o realizaci smlouvy se skutečným stavem v místě její realizace a poskytnout součinnost všem osobám oprávněným k provádění kontroly. Těmito oprávněnými osobami jsou zaměstnanci a pověřené osoby objednatele, MPSV (Řídicí orgán), územní finanční orgány, Ministerstvo financí, Nejvyšší kontrolní úřad, Evropská komise a Evropský účetní dvůr, případně další orgány oprávněné k výkonu kontroly. Tato povinnost dodavatele trvá do 31. 12. 2033.
8. Zhotovitel má povinnost po skončení plnění předat veškeré potřebné dokumenty, které mají souvislost s plněním předmětu smlouvy zadavateli, který má povinnost je po stanovenou dobu archivovat.
9. Dílo dle smlouvy je prováděno v rámci projektu „SRUB - Strategický rozvoj Uherského Brodu 2022+“ registrační číslo CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010103. Tento projekt je realizován v rámci Operačního programu Zaměstnanost.
10. Veškeré vytvořené písemné výstupy musí obsahovat povinnou publicitu, tj. povinný prvek vizuální identity Operačního programu Zaměstnanost (tedy logolink uvedený v záhlaví smlouvy, případně na stránkách www.esfcr.cz) a název projektu „SRUB - Strategický rozvoj Uherského Brodu 2022“.
11. Bude-li dílo obsahovat a pracovat s daty týkajícími se fyzických osob, zajistí zhotovitel, aby se v rámci díla s relevantními daty pracovalo vždy důsledně v členění na data týkající se žen a mužů. Data, týkající se fyzických osob uváděná zejména v analytických částech dokumentů, budou členěna dle pohlaví tak, aby specifické potřeby obyvatel mohly být vhodně zohledněny v návrzích opatření. (To se týká například údajů o složení obyvatelstva daného území, statistiky o nezaměstnaných osobách, statistiky využívání veřejných služeb jako veřejná doprava, kulturní a sportovní zařízení a podobně). V případě, že data v členění dle pohlaví nejsou dostupná, případně jejich pořízení není možné v rámci projektu zajistit (bylo by to např. příliš časově nebo finančně náročné), uvede příjemce tuto skutečnost včetně příslušného zdůvodnění vhodným způsobem v dokumentu.

VIII. Závěrečná ustanovení

1. Smlouva nabývá platnosti podpisem poslední ze smluvních stran a účinnosti dnem jejího uveřejnění ve smyslu zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv). Objednatel v zákonné lhůtě odešle smlouvu k řádnému uveřejnění do registru smluv vedeného Ministerstvem vnitra ČR.
2. Smlouvu lze měnit pouze písemnými vzestupně číslovanými a oběma smluvními stranami podepsanými dodatky.
3. Smluvní strany shodně prohlašují, že obsah smlouvy není obchodním tajemstvím ve smyslu ustanovení § 504 občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů a souhlasí s případným zveřejněním jejího textu v souladu s ustanovením zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.
4. K vyloučení všech pochybností smluvní strany prohlašují, že jsou jim známy účinky platného Obecného nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679, ze dne 27.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



dubna 2016 (dále jen „Nařízení“). Zhotovitel je povinen zachovávat mlčenlivost o bezpečnostních opatřeních objednatele směřujících k ochraně osobních údajů. Při jakémkoliv nahodilém přístupu zhotovitele k osobním údajům v souvislosti s plněním smlouvy je zhotovitel povinen tyto údaje chránit, zejména znepřístupnit a nepředat údaje jiné osobě, než objednateli.

5. Tato smlouva je sepsána ve třech vyhotoveních, z nichž objednatel obdrží 2 vyhotovení a zhotovitel 1 vyhotovení.
6. Nedílnou součástí této smlouvy je příloha č. 1 – Vymezení předmětu veřejné zakázky
příloha č. 2 – Rozpis ceny
7. Uzavření této smlouvy bylo schváleno Radou města Uherský Brod na jejím jednání dne 04.10.2021, č. usnesení 2416/R95/21.

Doložka dle § 41 z. č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)

Schváleno orgánem obce: Rada města Uherský Brod
95. schůze konaná dne 04.10.2021
č. usnesení 2416/R95/21

V Uherském Brodě dne 13 -01- 2022

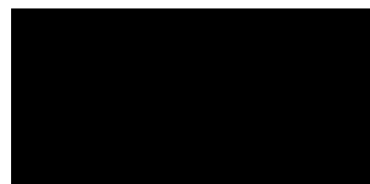
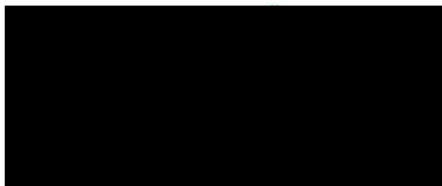
V Praze dne

za objednatele

za zhotovitele

Město Uherský Brod

SmartPlan, s.r.o.



Ing. Ferdinand Kubáník

Ing. Tomáš Janča, MBA,

starosta

jednatel



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Příloha č. 1 Smlouvy o dílo

Technická specifikace

Příloha č. 1

Plán udržitelné městské mobility

SUMP 2.0.

Uherský Brod

Únor 2021



Obsah

1	Úvodem – principy SUMP 2.0.	5
1.1	Důvody pořízení, aneb o teorii změny	5
1.2	Základní teze SUMP.....	5
1.3	Východiska pro plánování dopravy a mobility	5
1.3.1.	Charakteristika mobility, dělba přepravní práce	6
1.3.2.	Životní styl, aktivní pohyb	7
1.3.3.	Bezpečnost.....	8
1.3.4.	Koncepce parkování ve městě	9
1.3.5.	Modelové výpočty hlukových zátěží	10
1.3.6.	Modelové výpočty imisí	10
1.3.7.	Využití uličního a veřejného prostoru.....	10
1.4	Vazba vybraných dokumentů na nový SUMP Uherský Brod	12
1.4.1	Obecný úvod	12
1.4.2	Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030.....	12
1.5	Doporučená struktura plánu udržitelné městské mobility	15
1.6	Termíny plnění	17
2	Přípravná fáze	18
2.1	Vymezení zájmového území.....	18
2.2	Vymezení cílových skupin a hlavních aktérů v oblasti mobility	18
2.3	Analýza výchozích podkladů a strategických dokumentů města.....	19
2.3.1	Celkový přehled	19
2.3.2	Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015 - 2021.....	20
2.3.3	STRATEGIE SMART CITY MĚSTA Uherský Brod (říjen 2019)	21
2.3.4	Analýza oblasti Smart mobility.....	23
2.3.5	Dopravní zatížení města IAD a monitoring	24
2.3.6	Inteligentní řízení dopravy (IDS)	24
2.3.7	Doprava v klidu, parkování	24



2.3.8	Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou	25
2.3.9	Pěší a cyklistická doprava.....	25
2.3.10	Místní strategie adaptace na změnu klimatu města Uherský Brod (říjen 2019).....	28
2.3.11	Standardy města (2019).....	32
2.3.12	Generel dopravy.....	36
2.3.13	Požadavky vyplývající z UP města Uherský Brod	39
2.4	Stanovení vize a strategických cílů v přípravné fázi	41
2.4.1	Úvodem.....	41
2.4.2	Strategická vize pro Uherský Brod	42
2.4.3	Strategické a specifické cíle pro Uherský Brod převzaté ze stávajících dokumentů	42
2.4.4	Měřitelné strategické cíle SUMP pro Uherský Brod	43
2.4.5	Specifické cíle SUMP pro Uherský Brod	43
2.5	„Dopravní menu“ dle nové Koncepce městské a aktivní mobility.....	45
3	Analytická fáze - zpracuje dodavatel	46
3.1	Úvod	46
3.2	Průzkum dopravního chování	46
3.3	Analýza a prognóza demografie.....	49
3.4	Analýza bezpečnosti dopravy.....	50
3.5	Vyhodnocení vlivu na životní prostředí.....	50
3.6	Dopravní průzkumy	50
3.7	Průzkum statické dopravy	51
3.8	Průzkum v městské hromadné dopravě	52
3.9	Analýza stavu infrastruktury městské dopravy	53
3.9.1	Úvodem.....	53
3.9.2	Analýza stavu jednotlivých dopravních systémů	54
3.9.3	Problémové mapy.....	56
4	Návrhová část - SUMP jako strategický plán	57
4.1	Infrastrukturální část - dopravní infrastruktura a související služby.....	57
4.2	Návrh opatření a jejich posouzení	59



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

4.3	Výběr opatření z „dopravního menu“	60
4.4	Nastavení soustavy indikátorů	62
4.5	Nastavení Implementace, financování a vyhodnocování SUMP Uherský Brod.....	70
5	Komunitní část - Komunikační plán, služby, osvěta	73
5.1	Obecný úvod.....	73
5.2	Principy Komunikační strategie SUMP Uherský Brod	75
5.3	Zpracovatel vypracuje Komunikační strategii	77
6	Technické požadavky	80
7	Strategické dokumenty města	81
	Příloha-podrobnosti k typovým opatření jsou uvedena v příloze zadání SUMP Uherský Brod.	82



1 Úvodem – principy SUMP 2.0.

1.1 Důvody pořízení, aneb o teorii změny

Proces programování strategického dokumentu Plánu udržitelné městské mobility Uherský Brod (SUMP Uherský Brod) pracuje s třemi rovinami otázek:

- Co chceme a můžeme změnit? - základní teorie změny postavených na základních tezích a východiscích SUMP
- Jak toho chceme dosáhnout? - mechanismu plnění strategie
- Jak ověříme, že jsme byli úspěšní? - indikátorová soustava a následné vyhodnocování

1.2 Základní teze SUMP

SUMP je postaven na těchto tezích:

- Jde o životní styl lidí ve městě a jeho prosperitu, ne o dopravu.
- Začíná se u člověka, jeho potřeb a možností prostoru, ne u dopravních prostředků.
- Radnice lidem naslouchá a tvoří s nimi, nikoliv jen ex post úředně informuje.
- Design a designové přemýšlení, nikoliv otrocké rýsování.
- Udržitelnost, ne plánování pro plán.
- Praktické a každodenní kroky, ne složka do šuplíku.
- Opravdové priority města se poznají v rozpočtu.

Za tím účelem je potřeba:

- Plánovat pro účely udržitelné mobility v celé „funkční oblasti města“
- Spolupracovat napříč hranicemi jednotlivých institucí, zlepšení mobility a dostupnosti města ve vztahu k okolním obcím a spádovému území
- Zapojovat veřejnost a zainteresované instituce
- Provádět posouzení současného i budoucího výkonu mobility
- Definovat dlouhodobou vizi a jasný implementační plán
- Rozvíjet všechny druhy dopravy integrovaným způsobem
- Zajistit monitoring a evaluaci
- Zajišťovat kvalitu

1.3 Východiska pro plánování dopravy a mobility

Při výběru opatření je potřeba se zaměřit na ta opatření, která řeší především prioritní problémy. I v Uherském Brodě se často za problém považuje jen bezpečnost silničního provozu, nebo nedostatek parkovacích míst, ale do problémů je potřeba zařadit další, jako znečištění ovzduší a



hlukové znečištění, klimatické změny, veřejné zdraví a aktivní mobilita, sociální inkluze a dostupnost a v neposlední řadě význam veřejného a uličního prostoru ve vztahu k dilematu města pro auta vs. města pro lidi.

Na jedné straně východiska reprezentují určité postoje, na kterých stojí plánování SUMP, na druhé straně je třeba získat faktická data, které mohou pomoci při obhajování navrhovaných opatření.

1.3.1. Charakteristika mobility, dělba přepravní práce

Z generelu dopravy Uherského Brodu (2015) lze vyčíst jen teoretické informace, kde se předpokládá následující pravděpodobný scénář vývoje: „...Nové technologie pomohou naplňovat řadu cílů dopravní politiky EU. Ve společnosti převládají tržní principy, moc je rozptýlená a společnost otevřená. Vzhledem k růstu cen energií a poklesu těžby ropy je potřebné a s využitím tržních principů i možné změnit přístup k využívání energií. Zdroje energií jsou diverzifikovány a výrazně se využívají obnovitelné energie. Zároveň dochází k postupné zásadní dekarbonizaci výroby energií, a to včetně zdrojů znečištění dopravou. V tomto směru jsou cíle evropské dopravní politiky plněny. Cenou za to je vysoká a postupně dále rostoucí cena energie a proto i dopravy.

Doprava je s ohledem na vysoké náklady (což zvyšuje cenu výrobků) využívána s větším důrazem na efektivitu a volbu dopravního módu. Ekonomika je více lokalizována a spotřeba se odehrává blízko zdrojů. Růst mobility pokračuje výrazně pomaleji. Pro pravidelné cesty osob vzrůstá využívání hromadné dopravy, využívá se společná jízda osobními automobily a dodávkami, dosahuje se vyšší obsazenosti vozidel. Pro příměstskou, aglomerační i městskou dopravu se více využívá železniční doprava na elektrizovaných tratích.

Vysoké náklady na dojíždění vedou k práci doma, ať již s využitím IT technologií nebo v domácích hospodářstvích. Produkty vyžadující dálkovou přepravu jsou drahé a tato skutečnost zásadně ovlivňuje strukturu výroby. Poptávka po individuální automobilové dopravě se mění, nedochází k výraznému růstu; automobilizace ve městech a regionech s kvalitní obsluhou HD se snižuje. Výroba velmi úsporných vozidel zabrání výraznějšímu snížení poptávky, movitější domácnosti mají více typů vozidel – na krátké a dlouhé vzdálenosti. Proběh vozidel se nesnižuje, jsou však méně využívány pro delší cesty. Více se používají městské elektromobily.

Struktura zaměstnanosti v České republice se výrazně mění, vytváří se pracovní příležitosti v oblasti nových průmyslových odvětví v souvislosti s novými technologiemi a službami. Význam automobilového průmyslu pro zaměstnanost klesá, avšak je stále významným zaměstnavatelem. Vyrábí se automobily s novými druhy pohonů a způsobově fungující – tzv. inteligentní vozidla. Není zaznamenán pokles ve využívání dálkové dopravy, ekonomická situace se projevila ve změně volby druhu dopravy, jednotlivé druhy jsou ovlivněny změnou struktury energetického mixu a změnou pohonů v dopravních prostředcích. Ekonomika a společnost se transformuje postupně a plynule, nedochází proto k výrazným krizím.

Vyšší cena a nové způsoby dopravy změnily významně složení dopravních proudů ve městech a městských regionech. Suburbanizace příměstských regionů se liší podle atraktivity území, kde



jedním z významných faktorů výběru lokality se postupně stává kvalitní dopravní napojení s narůstajícím důrazem na vzrůstající potřebu kvalitního napojení hromadnou dopravou.

Nicméně se jedná jen o teorii. Město žádná data nemá. Východiskem je znát především data pro vizi Města krátkých vzdáleností, dle níže uvedeného obrázku.



1.3.2. Životní styl, aktivní pohyb

Česká společnost trpí nedostatkem pohybu, to se týká tedy i obyvatel Uherského Brodu. Od 90. let roste podíl obézních lidí, v roce 2013 podle Světové zdravotnické asociace je **ČR nejobéznějším**



národem v Evropě. V České republice narůstá také podíl obézních dětí nebo s nadváhou, každý pátý chlapec má vyšší než normální váhu.

Pokud člověk zanedbával svůj životní styl, tak je právě teď vhodná doba, aby se nad ním zamyslel a případně by přehodnotil některé své stereotypy. Týká se to jak stravy, tak pohybu. Je to jak s běžeckým marathónem. Pokud člověk netrénuje a má ho běžet zítra, tak ho nedá, ale pokud ví, že má čas na přípravu, pak ho zvládne. Tak je to i s virem. Pokud má člověk dnes špatnou fyzickou kondici, zanedbává prevenci, bude dnes náchylnější onemocnět jakoukoli virózou. Pokud si to ale vezme k srdci, pak může být připraven třeba ještě na horší virus. Jednoduchá rada zní: **Zkuste častěji chodit, jezdit na kole. Možná tím nic nezískáte, ale rozhodně tím nic neztratíte. Pocity ze zvýšení vlastní fyzické kondice si musí každý ověřit sám.**

Přínosy Města krátkých vzdáleností – pěšího města: <https://www.akademimobility.cz/prinosy-mest-kratkych-vzdalenosti>

1.3.3. Bezpečnost

Pohyb pěších, cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru, resp. jeho bezpečnost, je podmíněna zejména dvěma aspekty:

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

Důležité je, aby se oba aspekty navzájem podporovaly a aby uspořádání prostoru ovlivňovalo jeho užívání tak, aby se jeho uživatelé chovali intuitivně v souladu s požadavky a nemuseli nad tím zvlášť přemýšlet. Vytváření bezpečného prostoru pro pohyb v Uherském Brodu je spojeno s tzv. zklidňováním dopravy. Zklidňují se zejména průtahy silnic obcemi, centra a obytné oblasti. Je to i první nástroj, pro který řada měst sáhne, pokud chtějí „vyřešit problém“ na jednom místě, v jedné oblasti...

Pokud **plán udržitelné městské mobility města Uherský Brod (SUMP) má podporovat aktivní mobilitu a** zmírňování dopadů na životní prostředí, pak se tomu musí přizpůsobit i dopravní infrastruktura a pohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Řečnickou otázkou je, **proč rodiče musí vozit svoje děti autem do škol, na trénink, proč se čím dál tím víc používá termín "mama taxi"?** Možná proto, že pokud se schvalují nějaké projekty, tak mnozí dopravní experti a zástupci policie mají jiné argumenty: *"Musíme zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu."* Neboli nikdy nic neuděláme proto, že bychom omezili provoz aut. Pojetí bezpečnosti z pohledu udržitelné městské mobility je prostě jiné. Chce vytvořit našim dětem, ženám, seniorům a lidem



s omezenou pohyblivostí takové podmínky, aby se cítili bezpečně. Rodiče by pak už třeba pustili své děti sami, možná ... Více: <https://www.akademimobility.cz/bezpecnost-393>

1.3.4. Koncepce parkování ve městě

I město Uherský Brod klade velký důraz na řešení parkování. Východiskem pro Uherský Brod je řešit parkovací politiku podobně jako např. v Třinci, dle Koncepce parkování z 04/2020.

Střednědobá koncepce parkování

- Odpovědnost za parkování nese uživatel vozidla, nikoliv město
- Nechceme ve městě další auta, postaráme se jen o ta stávající.
- Dokončíme proces kultivace místních komunikací a parkovišť abychom vytvořili maximálně 500 nových parkovacích stání.
- Raději využijeme stávající asfaltové plochy, než abychom stavěli nové betonové objekty.
- Budeme maximálně podporovat parkování mimo veřejný prostor.
- Na ulicích budou auta parkovat výhradně podle městských pravidel.

Toto bude základní sdělení od města k jeho občanům po dobu nejbližších 5 let, kdy by mělo dojít k realizaci nového systému. Už i jen těchto 60 slov, pokud bude transformováno do závazného usnesení samosprávy města Uherský Brod je revolučních. Nedávno prohlásil jeden starosta severomoravského města přibližně toto: Stát se úspěšným starostou je mnohem jednodušší, než jsem si myslel. Bohatě stačí po celém městě ztrojnásobit počet parkovacích míst. Lidé budou šťastní, radnici lze následně zcela rozpustit. Radnice však nebude rozpuštěná, ale přijde nucený správce, protože město zbankrotuje. Míra zadlužení bude natolik vysoká, že město nebude mít finanční prostředky na běžný chod, na činnost úřadu, na údržbu komunikací, zeleně, školek a jiných. A parkovací místa budou prázdná. Proto musí město současně definovat dlouhodobou vizi, která naznačí možnosti ve vzdálenějších horizontech. Ke dlouhodobějším sdělením může patřit:

Výhledová koncepce parkování

- Odpovědnost za parkování nese uživatel vozidla, nikoliv město
- Město nebude plýtvat veřejnými prostředky na výstavbu hromadných garáží, ale bude podporovat smysluplné investiční záměry jiných subjektů například i tím, že po zprovoznění nové hromadné garáže fyzicky omezí nabídku parkovacích stání na povrchu.
- Celkový počet parkovacích stání (pro stávající vybavenost města) nebude růst.
- Je lépe mít méně parkovacích míst rovnoměrně využitých v průběhu celého dne, než mít mnoho parkovacích míst, z nichž polovina bude využita ve dne a druhá polovina v noci.
- Město bude podporovat moderní formy mobility, které jsou prokazatelně šetrnější k veřejnému prostoru a životnímu prostředí.
- Naopak vše škodlivé a sobecké bude potíráno.
- Veřejný prostor je příliš cenný na to, aby byl jedním velkým parkovištěm.
- Uherský Brod je chytré město, nikoliv SMART CITY.



1.3.5. Modelové výpočty hlukových zátěží

Ochrana veřejného zdraví před hlukem vychází ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů. Na konkrétní ochranu proti hluku a vibracím se vztahují § 30 až § 34 zmíněného zákona. Prováděcím předpisem k tomuto zákonu je nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kde v § 12 „Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a chráněném venkovním prostoru“ jsou stanoveny deskriptory pro popis hluku a základní hodnoty hluku včetně korekcí pro hluk v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb.

Je dobré studovat a interpretovat zasažené objekty hlukem z dopravy, které ukazují, zda jsou plněny stanovené limity hluku. Zeleně zbarvené objekty splňují limity, oranžové objekty jsou u silnic III. třídy a místních komunikací a nesplňují limity. U červených objektů dochází k překročení limitů díky provozu na dálnicích a silnicích I. a II. třídy.

1.3.6. Modelové výpočty imisí

Rozptylová studie slouží jako jeden z podkladů a vyhodnocení stávajícího stavu pro zpracování strategie mobility města. Např. v modelu v Mladé Boleslavi jsou zohledněny počty nákladních aut, počty osobních vozidel a rychlost dle modelu dopravy. Ve výpočtovém modelu z MEFA 13 jsou zároveň zohledněny studené starty atd. Dále byly do výpočtového modelu vloženy stávající provozované stacionární zdroje znečištění ovzduší v zájmovém území a okolí, kompletní přehled emisí a stacionárních zdrojů znečištění ovzduší. Do rozptylové studie jsou zahrnuty liniové zdroje (stávající dopravní síť cca 7 tis. úseků) a stávajících stacionárních zdrojů ovzduší evidované v REZZO 2017 (zdroj: www.chmi.cz).

Pro jednotlivé hodnocené ukazatele bylo provedeno vyhodnocení stávající dopravní zátěže a provoz.

1.3.7. Využití uličního a veřejného prostoru

Základním východiskem je práce s veřejným a uličním prostorem. Za tím účelem byla vytvořena speciální přílohová kapitola 2., která popisuje danou problematiku. Praktické příklady jsou k dispozici na tomto odkaze: <https://www.akademiamobility.cz/teorie-358>. V současné době jsou města vystavena mnoha výzvám a řeší, co je pro město a její lokality potřebné (např. parkoviště nebo dětské hřiště? Nová parkovací místa nebo cyklistické pruhy? Nádraží v centru nebo na periférii?), ale také otázky spojené s dopravou a jejími důsledky – více nebo méně dopravy? Města hledají nová a také efektivní dopravní řešení, která jednak ulehčí stávající infrastrukturu, ale také zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné formy dopravy.

Termín design obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky, nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, jeho ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce,



který začíná přijetím veřejné politiky mobility a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je **design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit**. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o “produkt nakumulovaný v čase”, který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Kromě toho, že je **design ulice** jedním z konečných výstupů strategie mobility, je i **procesem sám o sobě**. Toto chápání se opírá o nutnost integrovat do koncepce uličního prostoru více různých zájmů a omezení. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Design ulice byl jen statickou odbočkou, týkající se hmotnosti vozidel a kvality chodníků / asfaltového povrchu, a také dynamickou odbočkou, která se zabývá kinetickými účinky rychlosti a hmotnosti několika nezávisle řízených předmětů, časovou a délkovou separací mezi vizuálními stimuly na sítnici řidiče, svalovou aktivitou a reakcí vozidla, mechanikou brždění a zrychlení a vztahem mezi rychlostí a geometrií ulice (poloměr zakřivení, šířka pruhů, oddělení vozovek a chodníků atd.). Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Design ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria, jako jsou:

- ekonomická životaschopnost obchodů umístěných podél ulice;
- fyzický komfort obyvatel v okolí (zejména co se týče hladiny hluku a znečištění);
- bezpečnost dětí, které jdou do školy pěšky nebo si hrají na chodníku;
- pohodlí starších osob nebo osob s omezenou mobilitou¹ při pohybu ulicemi a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je **design ulice procesem a projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci, a zároveň by měl zohlednit další kritéria ze souvisejících oborů.**



1.4 Vazba vybraných dokumentů na nový SUMP Uherský Brod

1.4.1 Obecný úvod

SUMP Uherský Brod bude navazovat na řadu klíčových strategických dokumentů a deklarácí. V praxi to funguje tak, že jsou velmi dobře napsané, jen se obtížněji naplňují. Výběr je ke shlédnutí na této stránce: <https://www.akademimobility.cz/dokumenty>. Na této stránce jsou zveřejněné jen vybrané dokumenty, které mají přímou vazbu na SUMP 2.0. Cílem je hlavně upozornit na propojenost jednotlivých úrovní strategických dokumentů.

Kompletní databáze všech strategií je k dispozici na <https://www.databaze-strategie.cz/>.

1.4.2 Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030

Dne 11. ledna 2021 vláda ČR schválila materiál Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (dále jen Koncepce) jako strategický dokument pro oblast cyklistické a pěší dopravy a jako podpůrný metodický materiál pro řešení udržitelné městské mobility na úrovni samospráv.

Koncepce řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter a měla by usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv.

V rámci cílů udržitelného rozvoje (SDGs), programu rozvoje OSN na období 2015-2030, na jejichž formulaci se podílely všechny členské státy OSN včetně České republiky, je doprava explicitně zmíněna zejména ve spojení s cílem 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce. V rámci podkapitoly 11.2 je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby různých skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, pečující osoby, osoby se zdravotním postižením nebo senioři.¹

Podle údajů Českého statistického úřadu bylo v roce 2018 v České republice celkem 6 258 obcí, z toho 88,7 % obcí do 2 000 obyvatel. Sídelní struktura navádí spíše k "regionu krátkých vzdáleností", s cílem zajistit kvalitní podmínky pro život pro všechny občany, ať žijí v malých obcích, nebo větších městech. Pokud služby budou soustředěné ve velkých městech, vyvolá to velkou potřebu dojíždění. Nelze hovořit jen o plánech udržitelné městské mobility v kontextu měst, ale plány by také měly vycházet z toho, zda jsou uspokojeny potřeby občanů, a to nejen ve městech, ale především v jejich zázemí. Problémy s dopravou často vznikají v okruhu 20-30 km za hranicemi

¹ <https://www.osn.cz/sdg-11-vytvorit-inkluzivni-bezpecna-odolna-a-udrzitelna-mesta-a-obce/>



města, kde nedostatečná nabídka veřejné hromadné dopravy vede k nutnosti používat automobil a pravidelně s ním jezdit (a parkovat) na území nejbližšího města. Cílem je vytvořit dobré podmínky pro život lidí jakéhokoli věku, vzdělání nebo postavení, kdekoli v České republice, ve velkých městech stejně jako v malých obcích.

Pojem město krátkých vzdáleností se netýká jen vzdáleností k nejbližšímu lékaři či obchodu. Koncept města krátkých vzdáleností také není definovaný jednoznačným cílem cesty. Jedná se spíše o směřování, kterým se při strategickém rozhodování o městě ubírat. Krátké vzdálenosti mohou existovat v každém městě, a pokud se město řídí podle určitých rad, uspokojování potřeb obyvatel se čím dál tím víc začne odehrávat na menší ploše.

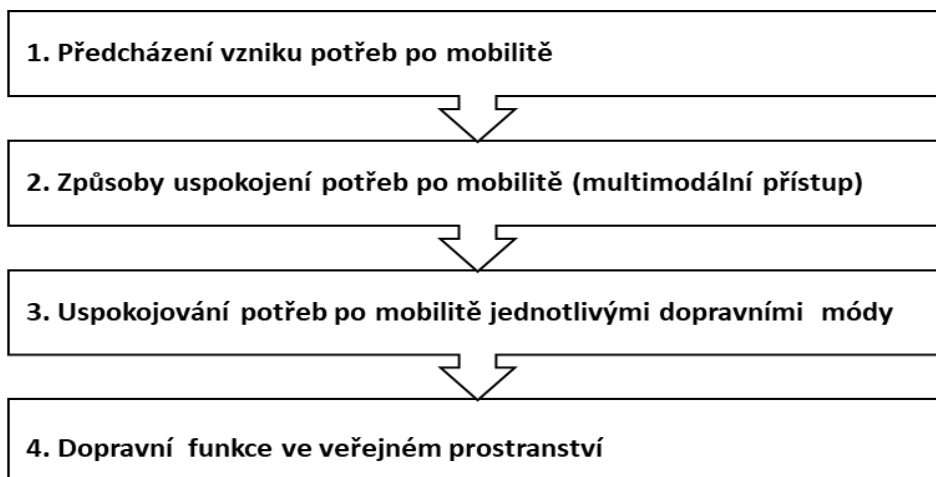
MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

➤ Naše obec je naším domovem, nejen bydlištěm.
Chceme tady být doma – my, naše děti i rodiče.



Plány udržitelné městské mobility jsou často nesprávně zaměňovány za dopravní politiku města nebo za dopravní generel města. Stojí přitom nad těmito dokumenty a významně přesahují jejich rámec. Plán udržitelné městské mobility se zabývá ovlivňováním poptávky po přepravě a je složen z oblasti samoorganizované a přímo řízené, což je nutné správným způsobem zohlednit v opatřeních a návazných metodikách.

Dopravní politika si klade za cíl uspokojit potřeby všech způsobů dopravy tedy jak dopravy individuální, veřejné hromadné tak i aktivní dopravy. Významným cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy a stupně automobilizace (počet aut / tis. obyvatel). V případě plánu udržitelné mobility města se jedná o nastavení takových opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Hlavními důvody jsou ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Zároveň to vytvoří prostor i pro samotnou IAD, aby byla bezproblémově využitelná v případech naléhavé potřeby. IAD by neměla být ve velké míře využívána zejména pro pravidelné dojížděky do zaměstnání nebo do škol, není-li auto přímo nutnou součástí samotného pracovního procesu. Plánování udržitelné městské mobility by mělo být pro všechna města založeno na principu hierarchického uspořádání fází, viz níže uvedené schéma.



Plánování udržitelné městské mobility je třeba rozlišovat dle kategorií měst (viz příloha 1). Výše popsané hierarchicky uspořádané fáze tvorby SUMP je nutné vnímat jako obecný postup v rámci podporování udržitelné městské mobility z pohledu potřeb obyvatel měst příslušných kategorií. Tyto fáze mají obecnou strukturu hierarchického uspořádání, a proto je vhodné zohledňovat nastavená opatření příslušných cílů jednotlivých fází s ohledem na různé kategorie měst. Kategorizace měst je součástí analytické části.

Jde o přeměnu města jako celek. Je pochopitelné, že město nebude mít možnost zajistit architektonickou modernizaci ve všech ulicích, ale organizační opatření na zklidnění dopravy změnou dopravního režimu a parkovací politiky jsou nákladná mnohem méně a dají se zavést rychleji a architektonická přeměna může následovat dle možností rozpočtu města následně a v rámci dlouhodobého programu. Na druhou stranu jde o zlepšení prostředí pro většinu občanů, a cílem by proto neměla být architektonická řešení pouze vybraných míst v rámci historického centra, jak to bývá často vnímáno. Proto koncepce pracuje s posloupností čtyř kroků:

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



1.5 Doporučená struktura plánu udržitelné městské mobility

SUMP Uherský Brod bude vypracován podle nové české metodiky SUMP 2.0., která vede ke zpracování dlouhodobého strategického dokumentu, který řeší nejen dopravu a mobilitu, ale také dopady do dalších oblastí. Nutný je soulad s trvale udržitelným rozvojem. Dokument SUMP není po schválení ukončený, ale jedná se o proces. Pomocí širokého zapojení obyvatel a odborníků pomáhá vytvořit dlouhodobý plán pro všechny druhy dopravních prostředků i pro zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení veřejného prostoru i životního prostředí.

Základní principy tvorby SUMP 2.0. vychází z doporučení Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030, kapitoly 3.2. Zajištění procesu SUMP. Na základě vyhodnocení tzv. první generace SUMP bylo identifikováno, že mnoho měst přistoupilo k zajištění procesu SUMP zpracováním dokumentu na základě smlouvy s konzultantem, který měl zastřešit celou problematiku městské mobility v daném městě. To je nedostatečné, neboť zajištění procesu SUMP musí být postaveno na třech pilířích:

- Město bude hrát v procesu SUMP aktivní roli a musí mít rozhodovací pravomoc. Nebude tedy jen pasívně přejímat závěry konzultanta, ty jsou jen podkladem pro rozhodování, které musí učinit město. Město proto má již předem jasnou představu o dalším směřování v oblasti mobility. K tomu má dostatečné personální zajištění v rámci systemizovaných míst úřadu.
- Proces SUMP je založen na kombinaci tvrdých (investičních) opatření a měkkých opatření (organizační opatření a působení na změnu dopravního chování obyvatel). SUMP se proto neobejde bez velmi silné role propagace, práce s veřejností a marketingu.
- Zpracování odborných podkladů a návrhové části zajišťuje externí konzultant. Ten vychází ze specifik daného města a ze záměrů města, které mají být realizovány.

Na tomto základě zadávací podmínky SUMP Uherský Brod rozvádí tři pilíře následujícím způsobem:

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



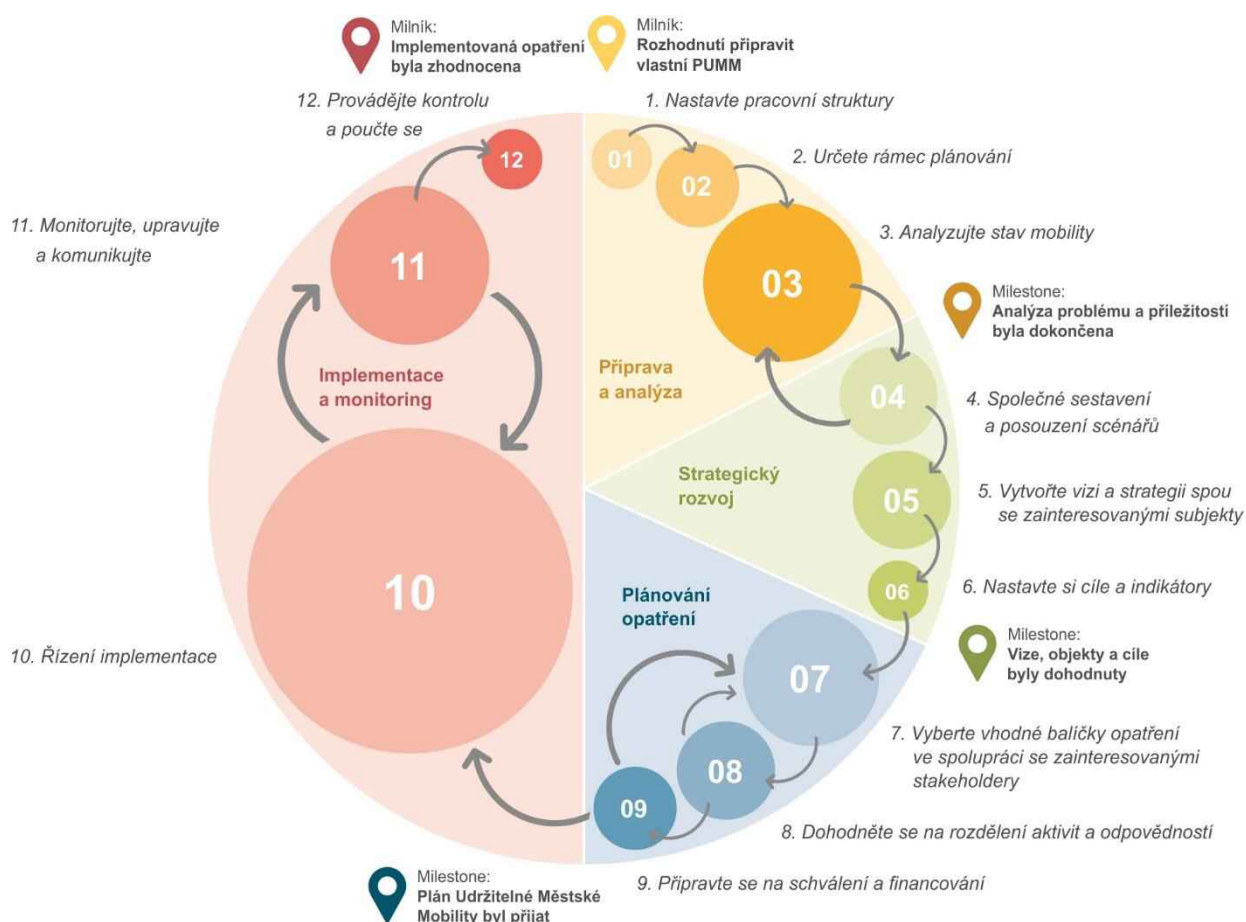
V rámci SUMP dodavatel zajistí také **aktualizaci generelu dopravy města včetně dopravního modelu města a zpracování generelu cyklistické dopravy.**

Postup prací bude mít tak tyto fáze:

1. Přípravná fáze (je zpracována zadavatelem – viz. kapitola 2.)
2. Analytická fáze bude zpracována zpracovatelem (zadání – viz. kapitola 3.)
 - Aktualizace generelu dopravy, historie a současnost Uherského Brodu, analýza současné dopravní situace
 - Generel cyklistické dopravy, průzkumy a rozborů včetně grafických příloh
3. Návrhová část – stanovení vize, cílů bude převzato z kapitoly 2.4. Dodavatel navrhne:
 - Návrh opatření k naplňování specifických cílů a jejich prioritizace
 - Modelování scénáře s implementací navrhovaných opatření a srovnání s nulovým scénářem
 - Návrh generelu dopravy + makroskopický dopravní model
 - Generel cyklistické dopravy, návrhová část
3. Akční plán (fáze C)
 - Stanovení priorit, rozpočtů, časových harmonogramů naplňování, stanovení možných rizik pro realizaci (technická, ekonomická,...)
 - Generel cyklistické dopravy,
4. Realizace, monitoring a evaluace (fáze D)
 - Na základě stanovení a průběžného hodnocení: indikátorů výstupů, indikátorů dopadů, procesních indikátorů

Bude rovněž zpracována Komunikační strategie, která bude pokrývat celý proces zpracování SUMP a zpracovatel zajistí komunikační aktivity pro zpracování dokumentu SUMP.

Cyklus SUMP Uherský Brod je především komunikační nástroj, který má co nejsrozumitelnější formou popisovat, co znamená plánování městské mobility. V praxi může být těžké určit, který krok a kterou aktivitu realizovat jako první, protože některé musí probíhat současně. Odborníci musí být obeznámeni s podmínkami, které mají na SUMP 2.0 určitý vliv (např. územní plánování, vzdělání, zaměstnanost), i s rozdělením zodpovědností.



Obrázek 1: Dvanáct kroků k plánu udržitelné městské mobility, relativní časová náročnost jednotlivých kroků.

1.6 Termíny plnění

Analytická část:	do 12.11.2021	
Průzkumy, šetření.:	do 17.12.2021	
Návrhová část.:	do 04.03.2022	čistopis již po připomínkování
Akční plán a finální zpráva SUMP	do 15.04.2022	čistopis již po připomínkování



2 Přípravná fáze

Zadavatel sám provedl přípravnou fázi, která by se měla stát podkladem pro zpracovatele.

2.1 Vymezení zájmového území

Jedná se o území, které je vymezeno katastrálním územím Uherský Brod, Havříce, Maršov u Uherského Brodu, Těšov a Újezdec u Luhačovic.

Plán udržitelné městské mobility by měl pokrýt celý funkční městský region (tj. celou oblast, v níž se lidé přepravují za prací), který ve většině případů překračuje administrativní hranice obce.

Geografický rozsah je závislý na oblasti, za kterou je odpovědný daný místní či regionální orgán, na druhou stranu ale musí co nejlépe odrážet skutečné dopravní vzorce v oblasti. Plán, který pokrývá celou městskou aglomeraci, bude mnohem efektivnější než ten, který pokrývá jen její části.

2.2 Vymezení cílových skupin a hlavních aktérů v oblasti mobility

Od začátku se musí pamatovat na organizační strukturu, na zodpovědnost úředníků. Nemusí se jednat přímo o koordinátora pro rozvoj městské mobility, ale člověka, který bude mít na starosti monitoring plánu a komunikaci s ostatními odbory a organizacemi, které budou zodpovědné za konkrétní úkol.

Orgány a organizace, které se zúčastní projednání SUMP

- ve fázi analytické:

- Městský úřad Uherský Brod – Odbor rozvoje města
- Městský úřad Uherský Brod – Odbor správní
- Městský úřad Uherský Brod – oddělení územního plánování
- Zlínský Kraj – odbor dopravy a silničního hospodářství
- KOVED s.r.o.
- ČSAD Uherské Hradiště
- SŽ
- ŘSD
- ŘSZK
- Další dle potřeby a dohody se zadavatelem

- ve fázi konceptu návrhové části:

- Městský úřad Uherský Brod – Odbor rozvoje města
- Městský úřad Uherský Brod – Odbor správní
- Městský úřad Uherský Brod – oddělení územního plánování



- Zlínský Kraj – odbor dopravy a silničního hospodářství
- KOVED s.r.o.
- ČSAD Uherské Hradiště
- SŽ
- ŘSD
- ŘSZK
- Další dle potřeby a dohody se zadavatelem

Zadavatel bude proto současně se zpracováním tohoto dokumentu provádět tyto úkoly:

- Provedení analýzy úřadu, kdo by se mohl stát potenciálním koordinátorem městské mobility a jaký tým bude mít k dispozici. Nejde o tým, který má jen kontrolovat proces zpracování plánu udržitelné městské mobility (SUMP), ale o tým, který jej bude implementovat.
- Spolu s městem bude sestaven tým pro přípravu, realizaci a monitoring procesu SUMP, který bude fungovat napříč všemi sousedními řídicími orgány a bude se pravidelně setkávat. Bude navržen pro plánovací proces interní plán práce včetně jednotlivých kroků, návrhu odpovědností a milníků.

Výstup:

Město Uherský Brod tak navrhne organizační strukturu a nutné kroky k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost realizace jednotlivých opatření. Jedná se o čtyři skupiny:

- 1) Vnitřní tým na městě, který vede koordinátor městské mobility, který spolupracuje s ostatními odbory s vazbou na dopravu a mobilitu. Je třeba určit vazby a úkoly k jednotlivým opatřením. Rovněž se stanovují finanční možnosti:
<https://www.akademimobility.cz/1-1-posouzeni-kapacit-a-zdroju>
- 2) Mezirezortní pracovní tým, který je složen řadou vnějších organizací, které mají ve své gesci dopravu a mobilitu, a to ať již přímo, ale i nepřímo (možná o tom ještě ani neví). Je třeba získat je ke spolupráci na přípravě a implementaci opatření:
<https://www.akademimobility.cz/1.2.-mezirezortni-tym>

2.3 Analýza výchozích podkladů a strategických dokumentů města

2.3.1 Celkový přehled

Město Uherský Brod disponuje následujícími podklady pro zpracování SUMP. Uvedené podklady je možné si stáhnout na webových stránkách města Uherský Brod.

- Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015 – 2021 (únor 2015)
- STRATEGIE SMART CITY MĚSTA Uherský Brod (říjen 2019)
- Místní strategie adaptace na změnu klimatu města Uherský Brod (říjen 2019)



- Standardy města Uherský Brod (2019)
- Generel dopravy (2015)
- Požadavky vyplývající ze zadání UP města Uherský Brod (2015)

Cílem analýzy je zjistit dostupné informace o městě ve vztahu k plánování městské udržitelné mobility a nastavit doporučení pro zpracování SUMP Uherský Brod.

2.3.2 Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015 - 2021

Rozvojová vize města definuje stav, ve kterém by se město mělo v střednědobém až dlouhodobém časovém období nacházet a k němuž by mělo směřovat. Vize je dlouhodobější než časové působení strategického plánu a pomáhá zajistit směry rozvoje města i pro nadcházející období. Níže je uvedena vize města Uherský Brod, která je formulována v souladu se strategií rozvoje města (Zdroj: Program rozvoje města Uherský Brod).

Strategická vize Uherský Brod

Uherský Brod – město Komenského a vstupní brána do Bílých Karpat s udržitelným zlepšováním životní úrovně a atraktivnosti prostředí pro stabilní počet obyvatel a podnikatele; královské město plnící funkci správního, vzdělávacího, turistického, poutního a sportovního spádového centra rozvíjené na základě udržovaných historických a kulturních tradic.

Rozvoj zastavěného území města

- Uherský Brod má moderní, udržovanou a bezpečnou dopravní infrastrukturu, splňující požadavky automobilové a železniční dopravy, ale také má rozvinuté komunikace pro bezmotorovou dopravu a pohyb chodců.
- Uherský Brod udržuje a provádí rekonstrukce náměstí a městských prostranství, budov a historických nemovitostí ve městě v rozsahu zajišťujícím kvalitní podmínky pro život obyvatel a návštěvníky města.

Programový cíl 1.1:

- Modernizovat dopravní infrastrukturu ve městě a stavby navazující na silniční a železniční komunikace
- Optimalizovat dopravu ve městě, snížit dopravní přetížení centra města a zajistit odpovídající dopravní obslužnost v okrajových částech
- Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě, dobudovat cyklopruhy a propojit plánované cyklostezky

Zdůvodnění:

Komunikace ve městě, vozovky, chodníky i navazující infrastruktura pro hromadnou dopravu vyžadují trvalou pozornost, protože nedostatky v této oblasti jsou negativně vnímány ze strany obyvatel i návštěvníků a provedené průzkumy považují dopravu ve městě za největší problém. Stejně negativně jsou vnímány důsledky individuální dopravy a to zejména v případech, kdy musí suplovat nedostatečnou dopravní obslužnost hromadnou dopravou. Na nejexponovanějších



místech narůstá hluková zátěž a omezením plynulosti dopravy pak dochází k lokálně zvýšené tvorbě emisí do ovzduší. Ve vazbě na řešení infrastruktury navazující na hromadnou dopravu je nezbytné řešit i podmínky pro pohyb chodců a cyklistů. Při organizaci pěších koridorů je třeba zohlednit potřebu zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech – osvětlení, bezbariérovost, vybudování nových bezpečnějších.

Opatření 1.1 Investice do komunikací a infrastruktury pro hromadnou i individuální dopravu

Typické aktivity

- pasportizace komunikací, klasifikace stavu
- rekonstrukce a modernizace komunikací a dopravní infrastruktury vč. protihlukových opatření
- zvyšování bezpečnosti, bezbariérovosti a průchodnosti dopravy ve městě
- zlepšování podmínek pro dopravu v klidu (parkování)
- zlepšování podmínek pro bezmotorovou dopravu uvnitř města i propojení s okrajovými částmi a dokončení napojení na okolní obce
- bezpečná cesta do škol
- realizace dopravních akcí navrhovaných v Generelu dopravy a plánu oprav a rekonstrukcí komunikací a chodníků

Indikátory výsledku:

- Podíl pasportizovaných komunikací ve městě
- Intenzita dopravy na vybraných měrných místech
- Počet ročně přepravených osob MHD
- Absolutní počet disponibilních parkovacích míst

Programový cíl 1.2:

- Provádět potřebné rekonstrukce náměstí a městských veřejných prostranství k zachování nebo znovunabytí jejich veřejné funkce

Opatření 1.2 Investice do městských nemovitostí a prostranství

Typické aktivity

- obnova městského mobiliáře
- rekonstrukce a modernizace městských nemovitostí a prostranství

2.3.3 STRATEGIE SMART CITY MĚSTA Uherský Brod (říjen 2019)

Nyní následuje rozvojová vize, která je transformována pro koncept Smart City v UB:

Uherský Brod vytváří svým občanům zdravé a atraktivní prostředí s moderní a plynulou dopravou. Město je zelené, energeticky efektivní, s fungující sítí sociálních a vzdělávacích služeb. To vše s relevantním využíváním moderních technologií.



Propojení Metodiky konceptu inteligentních měst s Konceptí Smart City a SUMP Uherský Brod

Při tvorbě konceptu inteligentních měst je zapotřebí provázat řešení jednotlivých agend města. V národní metodice byl vytvořen rámec, který se skládá z 16 hierarchicky uspořádaných komponent, které lze rozdělit na 4 na sebe navazující vyšší celky (Zdroj: MMR.cz/Metoda konceptu inteligentních měst):

- A. Organizační (Město; Smart governance), který spočívá v organizaci složek města (plně v souladu s MA21);
- B. Komunitní (Občan; Smart citizen) (částečně v souladu s MA21), který spočívá v zavedení nástrojů pro elektronickou komunikaci města a občanů.
- C. Infrastrukturní (Smart mobility), který se zabývá zavedením informačních a komunikačních technologií pro řešení jednotlivých agend města; v kontextu Smart City se jedná o vytvoření celistvého systémového organismu se schopností detekovat různé jevy na infrastruktuře města, zasílat tyto informace k centrálnímu zpracování a publikovat tato data k volnému využití veřejností.
- D. Výsledný (Inteligentní město; kvalita života, atraktivita města/brand), který je cílem tvorby inteligentních měst, v kontextu smart City představuje měřitelné a vyčíslitelné hodnoty atraktivnosti města z hlediska jeho otevřenosti, čistoty, ekonomické výhodnosti a pověsti.

A: Organizační

- **Politický závazek – vize:** UB je moderním městem pro život v oblasti mobility. To znamená spojení modernizace infrastruktury města a využití moderních technologií (např. pro revitalizaci chodníků, cyklostezek, ulic, parkovišť, zavádění dopravního monitoringu aj). UB je město s efektivní komunikací občan – úředník s využitím digitálních nástrojů.
- **Organizace a odpovědnost** - Hlavní odpovědnost za komplexní zavádění a následnou evaluaci má Rada města, přičemž důležitou roli v této oblasti má poradní orgán Komise pro informatiku a Smart City. Avšak je velmi důležitá spolupráce s vedoucími odborů MěÚ a vedením města.
- **Strategie / Akční plán** - Tento dokument plní funkci strategicko – akčního plánu. Je důležité upozornit, že se jedná o nadstavbu aktuálního PRM 2015 – 2021, nikoli paralelní dokument. Jako ukázkou propojení lze uvést následující schémata v návrhové části, která integrují cíle / opatření PRM s konceptí SC.
- **Spolupráce a dlouhodobí partneři** - Spolupráce pro implementaci a následného fungování chytrého řešení je velmi důležitá. Je zapotřebí, aby spolupráce probíhala mezi městem a soukromou sférou, odborníky z akademické půdy, s jinými městy (pro sdílení příkladů dobré praxe). Dále pak spolupráce s krajem a i přes hranice. A nelze opomenout potřebnou spolupráci s občany, kteří mají „zavedené novinky“ využívat.

B: Komunitní



- **Aktivuje a propojuje** - Ano, akční plán SC (po jeho realizaci) bude tuto podmínku naplňovat. Například lze uvést zavedení e-portálu občana, který může obsahovat modul pro sběr nápadů a připomínek.
- **Vytváří komunity a dává prostor k seberozvoji** - V rámci koncepce jsou navrženy aktivity, které jsou v podobě motivačních a podpůrných programů pro občany.
- **Kultivuje veřejný prostor** - Tato podmínka není opomenuta ani v analytické, ani v této části dokumentu, kdy se zpracovatelé zaměřují na tvorbu „zeleného města“ s odstraněním brownfieldů a rekonstrukcí sportovního/kulturního zázemí, pro zvýšení kvality „žití“ ve městě (Smart living).

C: Infrastrukturní

- **Plošné pokrytí** - Metodika koncepce (vč. definování zkoumaných chytrých oblastí) je koncipována tak, aby při zavádění inteligentních řešení docházelo k synergickým efektům a k propojenosti napříč oblastem. V tomto ohledu je velmi důležité kvalitní datové propojení a vytvoření integrované platformy.
- **Víceúčelové řešení** - Tato podmínka už je částečně naplněna komponentou výše „plošné pokrytí“. V rámci koncepce nejsou navrhována řešení ad hoc, ale investice popř. technologie, které pokryjí více účelů (systémová synergie).
- **Integrované řešení** - Fungování moderních technologií je v současnosti postaven na datech. Město UB má již mnoho dat, ale prozatím je optimálně nevyužívají. Rovněž tento koncept ukazuje i na potenciál rozšíření zdrojů dat a vytvoření jedné centrální správy (datové centrum), kde by se dalo s daty vhodně pracovat.

D: Výsledný

- **Kvalita života: město zdravé a čisté** - Pozitivní environmentální změny ve městě je jeden z hlavních cílů koncepce. Město se má měnit na zelené, s energetickými úsporami, s minimální tvorbou odpadů a s využíváním alternativních zdrojů.
- **Kvalita života: město ekonomicky zajímavé** - Co se týče finančního dopadu na občana, měl by být pozitivní v podobě úspor nákladů a času při např. dopravě, komunikace s veřejnou správou, vzdělávání (e-learning).

2.3.4 Analýza oblasti Smart mobility

Smart mobility Město Uherský Brod si ve všech strategických dokumentech uvědomuje naléhavost problému dopravního zatížení města. Dopravní zatížení města je charakterizováno a popsáno v Generelu dopravy z roku 2015, kde jsou konstatovány největší problémy (mj. bariérový efekt silnice I/50, negativní projevy motorové dopravy (emise, hluk, nehody), nedodržování pravidel parkování, nedořešená organizace dopravy). Problémem, ostatně jako ve většině měst, je také nedostatek parkovacích míst a systém rezidentního parkování (prioritizace). Specifickým dlouhodobým problémem je požadavek na vyšší bezpečnost v dopravě uplatňující se v požadavcích na přestavbu některých křižovatek a železničního přejezdu u Slováckého náměstí, doplnění signalizace křižovatek a regulaci dopravy s využitím telematických prvků. Také v oblasti cyklo dopravy je řada investičních



projektů směřujících k výstavbě nových tras nebo propojek stávajících cyklostezek. Investiční priority v oblasti dopravní obslužnosti hromadnou dopravou směřují spíše do rekonstrukcí autobusových zastávek. Město také postupně investuje do opravy vybraných místních komunikací, ulic a chodníků. Konkrétní investiční opatření v dopravě jsou popsána v programovém prohlášení Rady města, kde se objevuje i řada cílových opatření z hlediska zahrnutí a využití digitálních technologií.

2.3.5 Dopravní zatížení města IAD a monitoring

Dopravní zatížení města má rostoucí tendenci. Zřejmou snahou vedení města je přesun problémových míst za hranice města (např. územní rezerva pro „velký“ obchvat silnice I/50 v rámci zpracovávaného nového územního plánu, dále výkupy pozemků pro přeložku silnice II/490 a II/495 tzv. obchvat Těšova a Újezdce, apod.). Primárním cílem pasportu komunikací je využití pro plán oprav a rekonstrukcí, nicméně jistě by se informace získané v rámci pasportizace daly využít i pro potenciál a prioritizaci osazení telematických prvků (řízení dopravního zatížení), resp. měření negativních projevů dopravy (emise, částice polévatého prachu, atd.). Z hlediska podpory alternativních pohonů město pro své služby využívá 2 elektroskútry. Pro veřejnost je přístupné, ale nepropagované dobíjecí místo elektrokol umístěné na dopravním terminálu, přičemž používání elektrokol je v městě vzhledem ke kopcovitému terénu čím dál populárnější. Město neprovozuje vozidla s alternativním pohonem, ve městě zatím není veřejná dobíjecí stanice pro elektromobily.

2.3.6 Inteligentní řízení dopravy (IDS)

Ve městě jsou 2 světelné křižovatky a řada menších neřízených křižovatek, které jsou zmiňovány jako nebezpečná místa. V této souvislosti se klíčovou aktivitou jeví snaha o vyšší úroveň bezpečnosti dopravy (viz řada projektů s podporou BESIP, resp. IROP a projekt Bezpečná cesta do škol). V této oblasti se město chystá využívat kamerové systémy a radary, ale chybí telematické prvky využitelné pro regulaci dopravy (preferenční systémy, navigační systémy, systémové snížení rychlosti průjezdu městem). Telematické prvky lze také jistě využít v dalších problémech města, tzn. vhodné regulace dopravní přístupnosti a spojení města s průmyslovými zónami (Česká zbrojovka a zejména Slovácké strojírny). Správu a údržbu místních a vybraných účelových komunikací na území města má v gesci společnost TSUB, příspěvková organizace. Ve správě je přibližně cca více než 100 km komunikací a 90 km chodníků a také městský informační systém, který je zobrazován v mapovém portálu města vč. pocitové mapy problematických míst v dopravě. Aktuální informace o dopravě je pouze odkazem na web / mobilní aplikaci ŘSD (www.dopravniinfo.cz) s nutností vyhledat aktuální situaci ve městě.

2.3.7 Doprava v klidu, parkování

Systém parkování má na starosti organizace zřízená městem, tzn. TSUB, příspěvková organizace. Jedná se o správu 3 domů (U Žlebu, Obchodní, placené parkoviště Střed). Další je správa 3 zón placeného stání (širší centrum města) s platbou odstupňovanou dle důležitosti zóny a barevným rozlišením zóny. Zóna placeného stání na Masarykově náměstí není vybavená závorovým



systémem, je bez signalizace obsazenosti. Pasportizace parkovacích ploch a parkovacích míst je zpracována v rámci jiného dokumentu v projektu KOMPAS UB. Platba za parkování je zajišťována 24 parkovacími automaty. Platba je možná zakoupením parkovací karty, kterou vydává MěÚ, zaplacením v parkovacím automatu, prostřednictvím mobilních aplikací nebo odesláním SMS zprávy v určeném tvaru. Parkovací automaty nejsou vybaveny platebními terminály. Rezidentní parkování je řešeno s využitím rezidentních nebo provozních parkovacích karet. Žádost o vystavení parkovací karty je na webu města nebo TSUB s nutností podávání na pokladně MěÚ. Investiční prioritou města je modernizace systému rezidenčního parkování s využíváním registračních značek vozů a elektronizace této služby. Město trápí nedostatek parkovacích míst a plánuje výstavbu nových parkovacích ploch (parkovací dům před CPA Delfín, parkovací domy na sídlišti Pod Vinohrady). Před Městskou nemocnicí bylo vybudováno nové parkoviště se 34 místy, komunikace byla zjednosměrněna a byly položeny chráničky pro budoucí parkovací systém. Pozornost se věnuje bezpečnosti přechodů, tzn. především jejich vhodnému nasvícení a bezpečnost zvyšujícím stavebním úpravám (ostrůvek v komunikaci), kontinuálně od roku 2013.

2.3.8 Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou

Dopravní obslužnost zajišťuje externí smluvní dopravce, společnost ČSAD Uherské Hradiště. Dopravce dosud není zapojen v integrovaném dopravním systému Zlínského kraje, i když se plánuje plošné rozšíření integrovaného dopravního systému na území celého kraje. Pro příměstskou dopravu se využívají tarifní platby, dopravce umožňuje platbu pomocí svých vydávaných čipových karet. Město využívá v nedávné době dokončený moderní dopravní terminál s přestupovými vazbami vlak – bus. Terminál je vybaven zobrazováním odjezdu železničních i autobusových spojů i WiFi připojením. Terminál je vybaven boxy pro úschovu kol s jednou kójí s dobíjením pro elektrokola. Část investičních prostředků směřuje do rekonstrukcí autobusových zastávek (bezbariérovost), prozatím nejsou využívány elektronické informační prvky pro cestující.

2.3.9 Pěší a cyklistická doprava

Cyklistická doprava je zajištěna sítí cyklostezek spojujících město s okolními obcemi. Pozitivní je snaha města budovat další (Uherský Brod – Vlčnov), resp. rozšiřování stávajících cyklostezek. Není zřejmé, zda pro cyklisty existuje dedikovaná mobilní aplikace. Využívány jsou prvky městského mobiliáře (stojany na kola, cykloboxy na dopravním terminálu včetně úschovny zavazadel a veřejných WC). Stojany na kola umístěná ve městě neumožňují bezpečné dlouhodobější uložení kol. Město postupně upravuje chodníky a buduje bezbariérové přechody pro chodce. Problematika pěší a cyklistické dopravy je podrobně řešena Generelem dopravy z roku 2015. Město dlouhodobě provádí rekonstrukce chodníků a přechodů pro chodce. Mezi zajímavé akce patří rekonstrukce schodiště mezi Svatopluka Čecha a Pod Valy u České Zbrojovky. Projektem Komunikační propojení Slovákého náměstí se sídlištěm Olšava (lávka Všežvěd a Všudybud) je zabezpečeno bezpečné propojení sídliště Olšava s dalšími částmi města. Současně řeší napojení na stávající cyklistickou stezku Uherský Brod – Nivnice napojující cyklostezky do regionu Slovákca.



Zhodnocení dopravy ve městě z hlediska konceptu Smart City

Město vnímá oblast dopravy jako klíčovou z hlediska zavádění prvků konceptu Smart City. Cílem je zvýšení bezpečnosti, snížení negativních jevů (emise, hluk) a zvýšení komfortu dopravy pro rezidentní obyvatele i návštěvníky. Městu v zásadě chybí elektronizace služeb spojených s parkováním (platba, informace o obsazenosti většiny parkovišť, apod.), telematika řízení provozu dopravy (dle aktuální dopravní situace, řízení dopravy na spojnici město – průmyslové zóny), aktuální dopravní informace na webu nebo formou mobilní aplikace bez nutnosti složitého vyhledávání. Chybí systém moderního kamerového sledování s vazbou na téma vyšší bezpečnosti ve městě. Technologie sledování obsazenosti a navigační prvky parkování by se jistě měly objevit při výstavbě parkovacích domů. Objevuje se potenciál vyšší informovanosti cestujících v hromadné dopravě (časy dojezdu, zpoždění, dopad na návaznost spojů – i na jiných uzlech než je Dopravní terminál, apod.). V oblasti podpory alternativních pohonů by město mohlo usilovat o vybudování dobíjecí stanice elektromobilů. V oblasti cyklistické dopravy lze zvážit doplnění městského mobiliáře o prvky zvyšující atraktivitu cyklodopravy včetně elektrokol. Město postupně řeší bezpečnost přechodů pro chodce a jejich bezbariérovost.

SWOT - Smart mobility

Silné stránky

- Zřejmá snaha o řešení dopravního zatížení města
- Postupná modernizace zastávek MHD
- Postupná obnova přechodů pro chodce
- Využívání pocitové mapy problematických míst v dopravě, moderní dopravní terminál s přestupovými vazbami vlak – bus, rozvoj cykloturistiky
- Realizace pasportizace parkovacích míst

Slabé stránky

- Chybí elektronizace služeb spojených s parkováním včetně monitoringu parkovacích míst
- Chybí aktuální dopravní informace
- Chybí systém moderního kamerového sledování ve vazbě na bezpečnost
- Chybějící podpora alternativních pohonů
- Chybí detektory hustoty dopravy

Příležitosti

- Rozsáhlý potenciál elektronizace služeb spojených s parkováním
- Telematika řízení provozu dopravy
- Aktuální dopravní informace, systém moderního kamerového sledování s vazbou na bezpečnost
- Podpora alternativních pohonů, potenciál vyšší informovanosti cestujících v hromadné dopravě
- Připravované návrhy na budování parkovacích objektů včetně parkovacího domu na sídlišti



Ohrožení

- Nárůst kolapsů dopravy a negativních jevů dopravy nerealizací telematických prvků využitelných pro regulaci dopravy
- Snížení potenciálu efektivity výstavby parkovacích domů bez prvků indikace obsazenosti a navigace
- Absence zapojení do integrovaného dopravního systému vedoucí ke snížení atraktivity veřejné dopravy
- Neexistence plánu na budování telematických senzorů chování dopravy
- Místní strategie adaptace na změnu klimatu města Uherský Brod (říjen 2019)

Tabulka: Možné zdroje dat k využití do integrační platformy

Oblast	Zdroj	UB tato data sbírá
Mobilita (parkování)	Sběr dat ze všech parkovacích senzorů (kamery, čidla) v rozsahu minimálně datum, čas, obsazení parkoviště	NE
Mobilita (MHD)	Sběr dat z vozidel MHD – datum, čas, linka, zpoždění, předjetí, u vozidel s počítáním cestujících i počet cestujících	NE
Mobilita (plynulost dopravy)	Senzory dopravní zátěže – datum, čas, počet vozidel, počet cyklistů, průjezdní doprava	NE
Mobilita (chodci)	Inteligentní přechody pro chodce – datum, čas, počet vozidel, počet chodců	NE
Mobilita (MHD)	Inteligentní zastávky - datum, čas, hodnota hluku, teplota okolí	NE
Mobilita (vč. bezpečnosti)	Vjezd a odjezd z historické části města (dohledové kamery)	NE

Strategický cíl 1: Rozvoj zastavěného území města

Specifické cíle

- Modernizovat dopravní infrastrukturu ve městě a stavby navazující na silniční a železniční komunikace.
- Optimalizovat dopravu ve městě, snížit dopravní přetížení centra města a zajistit odpovídající dopravní obslužnost v okrajových částech.
- Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě, dobudovat cyklopruhy a propojit plánované cyklostezky.
- Provádět potřebné rekonstrukce náměstí a městských veřejných prostranství k zachování nebo znovunabytí jejich veřejné funkce.

Smart Cíle

- SC1.1. Snížení negativních dopadů dopravy na život ve městě díky moderním technologiím a zvýšení spokojenosti cestujících.



- SC1.2. Zvýšení atraktivity a bezpečnosti města pro cykloturisty.
- SC1.3. Snížení ekologické zátěže plynoucí z dopravy.

Možné indikátory

- Intenzita dopravy na vybraných místech
- Doba čekání na křižovatce
- Množství vyprodukovaných emisí automobilové dopravy
- Počet parkovacích míst k dispozici
- Počet bezpečných přechodů pro chodce

Prioritní oblasti SC1.1.

- POSC1.1.1. Zvýšení plynulosti, snížení znečištění, zvýšení bezpečnosti
- POSC1.1.2. Zvýšení možnosti parkování (bez úkoru na zeleň města)
- POSC1.1.3. Podpora snížení dopravní zátěže
- POSC1.1.4. Zvýšení atraktivity (vyšší využití) veřejné dopravy
- POSC1.1.5. Vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury
- POSC1.1.6. Zvýšení efektivity údržby města (správný čas, správné místo)

Aktivity:

- Rekonstrukce a zvyšování bezpečnosti přechodů pro chodce (11 mil. Kč)
- Mobilní aplikace pro úhradu parkovného (0,4 mil. Kč)
- Systémy detekce parkování na veřejných parkovištích (3,0 mil. Kč)
- Boxy pro kola - bezpečné úložiště pro kola (0,65 mil. Kč)

Další:

- Rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu
- Implementovat proměnné dopravní zařízení/značení/proměnné informační tabule,
- Vytvořit systém detekce dopravních incidentů a sběr dopravních dat
- Dobíjecí infrastruktura pro rozvoj elektromobility
- Rozvoj infrastruktury pro MHD – vybudování inteligentních zastávek
- Implementovat systém měření rychlosti či monitorování jízdy na červenou

2.3.10 Místní strategie adaptace na změnu klimatu města Uherský Brod (říjen 2019)

Výchozí předpoklad pro dopravu:

K převaze individuálního automobilismu před jinými dopravními prostředky na území města mj. přispívá také nedořešená pěší infrastruktura obsahující množství úzkých či rizikových míst a silně fragmentovaná cyklistická infrastruktura. Pro optimalizaci dopravy by tak měla být zvýšena regulace individuální automobilové dopravy v centru města, efektivní a hospodárny systém veřejné dopravy (VD), bezbariérové a bezpečné pěší trasy spojující významné zdroje a cíle pěší dopravy a navzájem propojené bezpečné cyklistické trasy a cyklostezky. Prostředky veřejné dopravy je potřebné



postupně vybavovat klimatizací. Potenciál je při řešení parkovišť, kde je žádoucí alespoň dílčí zachování vegetace a zastínění a současně zasakování nebo využití dešťových vod.

Parkoviště z polopropustné dlažby – Městský úřad Uherský Brod

Aktuálním tématem je také nakládání se srážkovými vodami na chodnících a komunikacích. Město doposud rozsáhleji nemá aplikovány elementární opatření na zasakování dešťových vod, z většiny zpevněných ploch jsou dešťové vody odváděny nejbližší kanalizační vpustí na čistírnu odpadních vod, aniž by toto bylo nutné, jelikož se nejedná o znečištěnou vodu. V případě přívalových dešťů část vod ze zpevněných ploch vzhledem ke kopcovitému terénu steče do jižní části města, kde působí problémy např. u klíčové křižovatky u železničního přejezdu. Pouze u některých menších ploch bylo zatím podpořeno navedení srážkových vod do záhonů a zelených ploch. Této problematice zasakování dešťových vod v rámci zastavěného území města má napomáhat 23. 09. 2019 Zastupitelstvem města schválené Standardy řešení veřejných prostranství, jejich podobu zpracovatel strategie připomínkoval.

Obrázek 59: OC Vlčnov – silně přehříváné plochy v době veder. Velké parkovací plochy s minimem zeleně, plošně rozsáhlé šedé střechy, voda odtéká do kanalizace. (Uvnitř klimatizováno)



Základní údaje o současném stavu

Hlavní komunikací procházející městem je silnice I. třídy E50, která představuje přímou spojnici na Brno a druhým směrem na Trenčín. Samotné území města je vytíženo projíždějícími vozidly, kdy hustota dopravy dosahuje až 14 000 vozidel za 24 hodin. To souvisí s povahou města jako regionálního centra – poskytování služeb, vzdělání, dojížděky za prací - rozvojem průmyslových zón, vybudováním sídlišť a vznikem nákupních center, ale i dojížděkou za sportem, kulturou. V současné době přispívá k převaze automobilismu mj. nedořešená pěší infrastruktura s úzkými a rizikovými místy a silně fragmentovaná cyklistická doprava. Tuto situaci navrhuje Generel dopravy mj. částečně řešit eliminací tranzitní dopravy napříč městem a po dobudování, úpravě a zvýšení



bezpečnosti převést tuto dopravu mimo historické centrum města. Město bude připravovat nový Plán udržitelné mobility od roku 2022.

Mezi problémové oblasti dopravního systému města lze zařadit také **system statické dopravy**, respektive vybranou uliční síť silně zatíženou (přetíženou) nevhodně parkujícími či dlouhodobě odstavenými automobily. Zcela zásadním problémem je poté parkování vozidel ve vztahu k dostupnosti některých lokalit vozidly IZS (Policie, Záchraná služba, Hasiči), stejně tak s ohledem na průjezdy vozidel městské hromadné či linkové autobusové dopravy.

Co se týče **veřejné dopravy**, na území Uherského Brodu je zaveden systémem veřejné dopravy v podobě autobusových linek. Provozovatelem je ČSAD Uherské Hradiště a.s. Současně je na území města provozována dálková a regionální autobusová doprava a také doprava železniční (3 zastávky na území města).

Cyklistická doprava je zatím na katastru města Uherský Brod omezena na jednu značenou kontinuální cyklotrasu a několik tras nečíslovaných. Na stávající neúplnou síť cyklistických tras poté navazují úseky krajských či místních komunikací, po kterých se pohybují cyklisté, avšak drtivá většina území města je zatím bez integračních prvků (cyklistické pruhy, cyklopiktokoridory, předsazené stopčáry či cyklistické řadicí pruhy na křižovatkách) či potřebné doplňující infrastruktury (cyklonabíječka, cyklostojany, cykloboxy na více místech u klíčových budov, nebo u základních a středních škol). Zásadní rizika cyklistické dopravy vyplývají především z důvodu vedení cyklistů na jízdních pruzích společně s motorovou dopravou. Vzhledem k faktu, že jízdní kolo se obvykle používá pro delší cesty, než jsou obvyklé cesty pěší dopravy, lze za důležité zdroje cyklistických cest uvažovat i okolní obce v dojezdové vzdálenosti 5 až 15 km – z tohoto důvodu se město v minulých letech zaměřilo na cyklopropojení s většinou okolních obcí. Z pohledu turistické cyklo dopravy poté může být zdrojem (i cílem) cesty zastávka hromadné dopravy (především stávající vlakové stanice) nacházející se na území města.

Pro město je důležitá také **pěší doprava**, kterou město systematicky dlouhodobě podporuje budováním nových pěších/cyklistických propojení, překonávajících bariéry v podobě historického opevnění města, ale i železnice, silnic, řeky Olšavy s vizí budování bezbariérových bezpečných tras městem a propojení okrajových částí (např. sídliště Olšava) i s ohledem na stárnoucí populaci obyvatel a zvyšování dostupnosti např. elektrických vozíků pro méně pohyblivé seniory (RegioPartner, 2015), (DHV, 2015). Pěším by pak měla být projevována zvýšená ochrana v rámci bezpečnosti i odclonění od hlavních komunikací izolační zelení.

Rizika vyplývající z predikovaných změn a širší vazby

Zranitelnost dopravy vůči projevům změny klimatu je vysoká. Přispívá k tomu zvyšující se expozice a rostoucí frekvence meteorologických extremalit (UK, 2014). Adaptační opatření by tak měla být specificky zaměřena vzhledem k typu dopravy a dopravní infrastruktury. Zároveň by měla být, tam kde je to možné, vedena v souladu s opatřeními ke snižování emisí a zvyšování jejich propadů (mitigačními opatřeními) a zároveň prioritně realizovat řešení s vícenásobnými vlivy na straně užitek (tzv. win-win řešení) a s nízkými negativy na straně rizik a nákladů (tzv. low-regret volby), (MŽP,



2015). Extrémní výkyvy počasí, jako jsou náhlé intenzivní srážkové či sněhové úhrny, záplavy či vlny veder, mohou mít výrazný vliv na silniční i železniční dopravu. Častější a intenzivní srážkové úhrny, jako jeden z projevů klimatu, ovlivňují zejména silniční dopravu sníženou viditelností, kluzkou vozovkou apod.

Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější vznik nesjízdnosti dopravních úseků v důsledku jejich zaplavení (v případě neefektivního odvádění srážkových vod k zasakování mimo zpevněné plochy), fyzického poškození či zničení, zatarasení popadanými stromy následkem vichřice apod. Sesuvy půdy v úsecích silničních či železničních sítí mohou tyto sítě významně narušit. To bude klást zvýšené nároky na jedné straně na zajištění kapacity a vůbec existence objízdnych tras, na organizaci dopravy, na druhé straně na schopnost správců infrastruktury dostatečně rychle reagovat na vzniklé mimořádné události. Důležitá je i prevence a údržba zeleně a stožárů, které by mohly spadnout na dopravní cestu. Vlny veder v letních měsících mohou navýšit nehodovost v důsledku snížené koncentrace a zároveň způsobit škody na silniční infrastruktuře (např. rozměklý asfalt). (MŽP, 2015).

Jedním z důležitých kroků vedoucím k postupnému řešení dopravní problematiky Uherského Brodu je optimalizace organizace statické a regulace dynamické individuální automobilové dopravy v centrálních částech města. Nanejvýše potřebnou je také podpora alternativních druhů dopravy a alternativní (elektro, CNG) pohony, mezi které patří nejenom veřejná hromadná doprava, ale také doprava pěší a cyklistická (DHV, 2015).

Zapotřebí tedy bude zvýšit flexibilitu a spolehlivost dopravního sektoru odstraňováním tzv. bottlenecks (dopravní překážky, které mohou potenciálně působit dopravní zácpy a dopravní výpadky) s cílem optimálního zajištění dopravní obslužnosti (segregované trasy městské a příměstské dopravy, železniční doprava, zkvalitnění a rozvoj nemotorové dopravy, inteligentní dopravní prvky, zvyšování bezpečnosti), (MŽP, 2015). Problematický může být v případě povodňových událostí průchod silnice I. třídy přes záplavové území Q100 (MÚ UB, 2016) a dále železniční přejezd na Slováckém náměstí.

Zvýšení teplot a častější fluktuace vysokých a nízkých teplot zároveň zvyšují nároky na klimatizaci a temperování vozidel veřejné, osobní i nákladní dopravy. Kromě ohřevu odpadním teplem motorů, bude pravděpodobně nadále růst nárok na období, kdy je prostor dohříván, na druhou stranu budou během letních měsíců růst požadavky na klimatizaci s cílem chlazení prostoru, které je však energeticky o něco náročnější. Z těchto důvodů lze očekávat zvýšenou spotřebu energií při provozu dopravních prostředků v rozsahu 1 až 10 % (odhad Ministerstva dopravy).

Pro odvedení individuální automobilové i tranzitní dopravy z centra města slouží mj. zvyšování kapacity existujících objízdnych tras, popř. výstavba nových. Využití telematických a inteligentních dopravních systémů (např. pro řízení dopravy během mimořádných a krizových událostí) by zahrnovaly informace o stavu a sjízdnosti, řízení plynulosti dopravy, apod.



K zajištění atraktivity veřejné dopravy je vzhledem k teplotním výkyvům nezbytná klimatizace (popř. temperování) vozidel alespoň u těch, u kterých se předpokládá delší doba jízdy. S ohledem na lidské zdraví, mitigace a hospodárnost je vhodné v létě nechladiť příliš a v zimě nepřetápět (MŽP, 2015).

Vhodné je zastínění komunikací a zastávek veřejné dopravy, které zajišťuje dostatek stínu, a předchází tak namáháním konstrukcí, vozidel včetně zaparkovaných i silnic. Zejména v místech s vysokou koncentrací cestujících je adekvátní zastřešování a výsadba vhodné vegetace (s ohledem na technickou infrastrukturu), taktéž ve vhodné vzdálenosti podél komunikací a železnic. (MŽP, 2015). Stromy je však nutné v urbanizované krajině podsazovat novými a dbát na jejich včasnou obměnu před jejich dožitím (vyjma chráněných stromů, alejí).

Vhodná je také eliminace nepropustných povrchů (zejm. parkovacích plochy) a odvádění dešťových vod z komunikací především během výskytu přívalových srážek - upřednostnit zasakování před odvodem do kanalizace – viz Standardy řešení veřejných prostranství (2019).

Přínos mitigačních opatření spočívá především ve snížení rizik kumulace negativních vlivů na lidské zdraví a životní prostředí v sídlech (vzniku podmínek pro vytváření fotochemického smogu, horkých vln, zvýšené prašnosti). Příkladem vhodných mitigací je rozvoj dopravy založené na elektrickém pohonu a na zemním plynu (CNG, LNG) a biopalivech (zejména pokročilých biopalivech, jež jsou vyráběna z nepotravinářské biomasy a odpadů), cyklistiky a veřejné dopravy (energeticky efektivnější, ekonomičtější a environmentálně šetrnější), car-sharing (MŽP, 2015), bike-sharing a úschovny kol Perspektivní z hlediska prevence emisí skleníkových plynů je také telematika.

Do budoucna lze předpokládat další nárůst dopravy (především silniční), na který bude muset reagovat jak výstavba vhodné dopravní infrastruktury, tak opatření, která zabrání zhoršení životního prostředí a zajistí ekologickou udržitelnost dopravy ve městě a jeho okolí (RegioPartner, 2015). Jedná se o nadjezdy, obchvaty, propojení i křížení silnic či železnice, které odvedou dopravu mimo hustě obydlené území a trasy využívané pěšími či cyklisty.

Hlavní faktory ovlivňující citlivost systému (CITLIVOST)

- Vysoká intenzita dopravy (kongesce v centru města)
- Nárůst automobilové dopravy v centru a obytných částech města
- Nespojité síť cyklistických tras
- Nedořešená pěší infrastruktura s rizikovými místy včetně nedokonalých bezbariérových prvků
- Zatížení uliční sítě nevhodně parkujícími, popř. odstavenými automobily
- Silnice prochází záplavovým územím Q100

2.3.11 Standardy města (2019)

OPATŘENÍ KE ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY, VHODNÉ PROFILY ULIC

Úvod



Nové ulice nebo rekonstrukce stávajících by se měly řídit pravidly vyjmenovanými v této kapitole. Samozřejmostí je soulad se závaznou legislativou. Při návrhu je však vhodné přihlídnout i k celkovému zlepšení prostředí, především pro chodce, který by měl mít přednost před automobilem. Ke zklidnění provozu vede i celková podpora cyklistiky zřízením dostatečné infrastruktury. Kromě samotného dopravního řešení vede ke zklidnění provozu i řadová výsadba stromů, která prostor opticky zmenší, dále realizace podélného parkování, která nutí řidiče k vyšší obezřetnosti v blízkosti zaparkovaných automobilů, anebo provedení vozovky z odlišného materiálu. Jako ne zcela vhodné se ukazují montované retardéry (příčné prahy), kdy řidič zpomalí pouze při jejich přejezdu nebo věnuje pozornost pouze snaze se jim vyhnout. Černožlutá varianta navíc působí esteticky rušivě.

- Pěší provoz by měl mít vždy prostorovou prioritu za předpokladu dodržení všech závazných požadavků na návrh místních komunikací (hlavně ČSN 73 6110, ČSN 73 6056, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102).
- Profil ulice nově doplněný např. o parkování musí stále umožnit realizaci chodníku ideálně na obou stranách. Šířky nezúžených chodníků. V případě velmi stísněných podmínek se postupuje individuálně.
- Je-li nutné umístit v ulici stožáry veřejného osvětlení, sloupy el. vedení apod., měly by se o potřebnou šířku rozšířit průchozí profily chodníků. Vhodné je umísťovat tyto prvky do zelených pásů nebo ostrůvků.
- Prvky zasahující do profilu chodníku, které se umísťují na fasádu níže, než je podchodná výška 2,1 m (např. poštovní schránka) musí mít zvýrazněnou vodicí linii. Tato řešení by měla být obecně minimalizována.
- Prvky umístěné podél fasády (např. rampa nebo schodiště) jsou povoleny jako důvod pro zúžení průchozího profilu chodníku. Také by se však měly omezovat a problematika překonávání více úrovní by se měla řešit koncepčně, obzvláště při větším počtu těchto prvků (navýšení celého chodníku, rozšíření profilu na vyhovující šířku).
- Silně dopravně zatížené ulice by měly obsahovat i cyklopruh, je-li to prostorově možné. Cyklopruh je možné umístit v rámci vozovky i chodníku. V prostorově stísněných podmínkách se zřídí alespoň piktogramový koridor. ▪ Podél místní komunikace se smí navrhovat pouze podélná stání, výjimečně šikmá, dovolují-li to prostorové podmínky a nejsou zřízena na úkor pěších nebo zelených ploch. ▪ Ulice se doplní o stromořadí a další vhodnou zeleň (pásky keřů apod.) Stromy se osadí maximálně ve vzdálenostech každých tří parkovacích míst nebo 20 m.
- Výšková úroveň zelených ploch by měla umožňovat zasakování dešťových vod z co největšího podílu zpevněných ploch. Pod podélnými zelenými pásy nebo plochami větších rozměrů je vhodné realizovat vhodná zasakovací opatření - zasakovací pás, vsakovací objekty apod.

Součástí návrhu jakéhokoliv nového nebo nově upravovaného městského prostoru má být zeleň. Upřednostňují se trvalá řešení, jejichž cílem je několik zásadních funkcí – zlepšování stavu ovzduší a mikroklimatu ve městech, zachytávání prachu, zastínění, vsakování dešťových vod, prostor pro



odklízení sněhu, estetický dojem, „zlidštění“ prostoru, bariéra vůči dopravě a zklidnění dopravy. Dočasné ozelenění je možné řešit pomocí mobilních nádob od výrobců městského mobiliáře. Návrhem by se vždy měla zabývat odborná firma tak, aby se dosáhlo ideálního kompromisu mezi všemi zmíněnými funkcemi, možnostmi údržby a souvisejícími náklady a praktičností v daném místě. Ve snaze o zelenější města se musí vegetační úpravy sladit s typologickým zařazením prostoru a frekvencí jeho využití, okolní zástavbou a její architekturou, historickými souvislostmi apod. Nesmí dojít k plošnému osázení hlavních náměstí stromy (čímž dochází k znehodnocení shromažďovacího prostoru), zřizování velkých zelených ploch v zaužívaných pěších trasách, zastínění obytných budov stromy či jiným kontraproduktivním opatřením.

Vhodné způsoby vegetačních úprav se stanoví ve spolupráci s odpovědným referentem pro zeleň a také na základě doporučení v dokumentech environmentálního zaměření zpracovaných za tímto účelem. Důraz je v současné době primárně kladen na možnosti zasakování dešťových vod (viz dále) a plošné zřizování keřového patra (hlavně podél komunikací tam, kde to umožní rozhledové trojúhelníky), které je často opomíjené, ačkoliv má výrazně pozitivní vliv na redukci prachových částic v ovzduší.

Mezi nejdůležitější funkce zeleně patří možnost zasakování dešťových vod v místě, obzvláště v posledních letech, kdy se nedostatek srážek podepisuje na stavu podzemních vod a sucho bývá intenzivnější, než dříve. Základní úpravou by mělo být svedení vod do přilehlých nezpevněných ploch namísto zaústění do kanalizace, jak je tomu obvykle nyní. Mezi vhodná opatření patří provádění velkých zpevněných (např. parkovišť) ze zasakovací dlažby, realizace dělicích zelených pásů, proložení průběžného obrubníku sníženými kusy, svedení vody přímo ke stromům apod. V ideálním případě se zasakovací opatření pomocí zeleně navrhne jako v rámci celkového architektonicko-výtvarného řešení prostoru, a to nejen u exponovaných a atraktivních míst jako jsou náměstí, ale i u parkovišť. Dále lze zřídit i dočasné retenční „vodní“ prvky, z nich se bude voda vsakovat po delší dobu. Provedení však musí odpovídat charakteru území - volnější krajina, zastavěné území města apod., kdy v krajině lze retenci pojmout jako např. jezírko, ale v intravilánu města by měla odpovídat architektonické povaze okolí (např. jako vodní prvek, kultivované jezírko v parku, dešťová zahrada apod.)

Výška keřového pásu podél komunikací v místech, kde musí být zachovány rozhledové trojúhelníky, bude udržována v maximální výšce 70 cm. V bezprostřední blízkosti přechodů pro chodce je vhodné keře zcela vynechat. Svedení srážkových vod není problém ani v zimním období v případě solení, je třeba volit druhy zeleně, které snesou mírné zasolení.

DOČASNÉ SOUKROMÉ STAVBY NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

Vhodné umístění zahrádky na podélné parkovací místo, povolené užití pódia.



Moderní lehké provedení, pódium vyrovnávající mírný sklon chodníku; vhodnější by však bylo umístění k obrubníku a ponechání průchodu kolem fasády domu.



CYKLOSTEZKA, PRUH PRO CYKLISTRY

Povrch samostatných cyklostezek v zeleni nebo zemědělských plochách budou z litého dilatovaného betonu. Betonová vrstva je pokládána přímo na podklad ze štěrkodrti, ideálně finišerovou technologií. Po čtyřech metrech se proloží kluznými trny. Jejich hladký povrch umožní betonu se volně rozpínat a jejich vodorovné uložení znemožní jednotlivým deskám vertikální pohyb. Povrch se dodatečně zdrsní. Nakonec se prořežou dilatační spáry, které se vyplní zálivkou. Variantně lze stezku zhotovit i v živičné krytině.

Cyklostezkou se nerozumí vyhrazený pruh pro cyklisty coby součást místní komunikace nebo chodníku. Tyto pruhy budou v závislosti na řešení celé komunikace buď součástí vozovky v identickém materiálovém provedení s vymezením pouze vodorovným dopravním značením, anebo součástí rozšířeného tělesa chodníků, vymezené odlišnou barvou dlažby nebo vodorovným dopravním značením barvou či dlažebními kusy odlišné barvy nebo i materiálově (asfalt). Z bezpečnostních důvodů se upřednostňuje řešení se stavebním oddělením od automobilové dopravy (čili pruh v chodníku nebo oddělený obrubníkem).



2.3.12 Generel dopravy

Kapitola 4.3 VÝHLEDOVÁ ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ DLE NÁVRHU UP

Výhledová základní komunikační síť je s ohledem na návrhy platného UP města Uherský Brod a proběhlé konzultace se zástupci zadavatele doplněna oproti stávajícímu stavebnětechnickému stavu o tyto dopravní stavby:

- přeložky silnic II/495 a II/490,
- nová propojka mezi silnicí II/490 a silnicí I/50 (u sídliště Olšava),
- nová propojka mezi silnicí III/49714 a III/05019 ,
- propojení ulice Pod Valy a ulice Vazová.

Tyto infrastrukturní stavby byly postupně modelově zapínány v dopravním modelu uvažujícím stávající stavebně-technické uspořádání komunikační sítě zatížené intenzitou dopravy prognózovanou k roku 2034. Kartogramy vyčíslených celodenních intenzit dopravy zohledňujících výše uvedené dopravní stavby a opatření jsou obsahem PŘÍLOHY 12 této zprávy. V navazujících odstavcích jsou všechna tato modelovaná opatření opatřena také doprovodným komentářem.

Další návrhy staveb z roku 2015

- Zklidnění městského centra · Stávající potřeba zklidnění centrálních oblastí by měla být i s ohledem na předpokládaný růst dopravních intenzit jednou ze zásadních priorit města Uherský Brod. Blíže je tato problematika řešena v kapitole 4.7.1 této zprávy.
- Zklidnění tahu Luhačovská – 1. Května – Těšovská – Močidla
- Přestavba křižovatky Svatopluka Čecha x U Žlebu x U Stadionu x Hradištská
- Přestavba křižovatky Horní Valy x Moravská x Ant. Hrubého
- Přestavba křižovatky Svatopluka Čecha x Pod Valy x Tovární
- Přestavba křižovatek U Družby
- Úprava křižovatky Horní Valy x U Plovárny
- Úprava křižovatky Močidla x Hlavní

Kapitola 4.4 KONCEPCE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

Návrh koncepčních opatření k řešení problematiky statické dopravy na území celého města Uherský Brod je nastíněno dále především z pohledu stávajících problematických okruhů zjištěných při detailních terénních průzkumech prováděných v dubnu a v květnu roku 2014. Dále je upozorněno na možné výhledové problémy, které mohou vzniknout při neřešení situace dopravy v klidu při případném budoucím masivním rozvoji vybraných funkcí (především hromadné bydlení, obchod a služby) na území města.

- 4.4.1 Stávající a výhledová poptávka, obytné oblasti, koordinace s UP
- 4.4.2 Řešení režimu parkování v centru města



Kapitola 4.5 KONCEPCE ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Jako hlavní závady stávající cyklistické infrastruktury ve městě Uherský Brod byla identifikována především nespojitá síť cyklistických tras, dále neexistence potřebné doplňující infrastruktury (cyklopiktokoridory, předsazené stopčáry, cyklopřejezdy) a také nedokonalé či zapomenuté neaktuální směrové dopravní značení. Mezi zásadní nedostatky bránící širšímu využívání jízdních kol při každodenních cestách do zaměstnání či škol patří také výrazná absence cyklistických stojanů umožňujících bezpečné uložení jízdních kol v době, kdy se nepoužívají.

4.5.1 Návrh základní sítě tras

Návrh konfigurace a rozdělení základní sítě komunikací pro cyklisty a související infrastruktury na území města Uherský Brod vychází jednak z provedených průzkumů zaměřených na zjištění pohybu motorové i nemotorové dopravy v ulicích města a také z detailního terénního šetření. Návrh rozděluje uvažovanou cyklistickou infrastrukturu na samostatné cyklistické stezky (kombinované s pěším provozem), dále na trasy vybavené integrujícími prvky (cyklopiktokoridory), na cyklistické jízdní pruhy a v neposlední řadě na značené cyklotrasy.

Kapitola 4.6 KONCEPCE ŘEŠENÍ PĚŠÍCH CEST A BEZBARIÉROVÝCH TRAS

V rámci dříve provedených terénních průzkumů bylo zjištěno množství závad a nedostatků jak v provedení stávajících bezbariérových tras (trasy mobility), tak i dalších významných prvků ovlivňujících bezpečnost a plynulost pohybu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Současně je třeba si uvědomit, že potřebné zajištění svobodného pohybu pro všechny skupiny obyvatelstva je nutné řešit nejenom z pohledu zvýšení kvality a bezbariérovosti stávajících komunikací pro chodce, ale také z pohledu bezbariérové dostupnosti služeb veřejné a státní správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí a samozřejmě také možností kulturního vyžití v rámci obce. S tím bezprostředně souvisí také přístup všech obyvatel k bezbariérovým zastávkám a stanicím veřejné hromadné dopravy. Nová koncepce pěších cest na území města Uherský Brod proto navrhuje takový způsob řešení pěší infrastruktury, který by měl v budoucnu vést k vyšší bezpečnosti chodců i lepší dostupnosti vybraných pěších cílů na území města. Součástí návrhů vedoucích k vyšší bezpečnosti chodců je také doporučení urychlení přípravy nového propojení zastavěného území města Uherský Brod a sídliště Olšava přes silnici I/50 a řeku Olšavu, dále nového propoje ulic U Fortny – Dolní Valy a také nového mostku pro nemotorovou dopravu v oblasti Havřic (ulice Cihlářská)

4.6.1 Návrh základní sítě bezbariérových tras

Návrh základní sítě bezbariérových tras se opírá o již existující trasy. Na těchto trasách však bylo při prováděných průzkumech identifikováno množství závad a nedostatků, které významným způsobem omezují stávající využití těchto tras osobami se sníženou schopností pohybu či orientace. Hlavní (opakující se) nedostatky a závady jsou popsány v předcházejících analytických kapitolách této zprávy. S ohledem na množství závad na stávajících mobilitních trasách a omezený prostor Generelu nebylo možné navrhnout veškeré potřebné úpravy, který by vedly k odstranění zjištěných



nedostatků. Všechny stávající trasy je proto nutné zrevidovat v samostané dokumentaci a na základě kompletních návrhů uvést v budoucnu do bezvadného provozuschopného stavu. Základní principy a požadavky na hlavní prvky bezbariérových tras (přechody pro chodce, místa pro přecházení) jsou uvedeny dále.

Kapitola 4.7 KONCEPCE ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, OPTIMALIZACE MHD

S ohledem na rostoucí nároky automobilové dopravy a potřebu zvýšené ochrany zranitelných účastníků silničního provozu jsou na vybraných městských křižovatkách navrženy úpravy jejich řízení či organizace provozu, případně je navržena změna jejich stavebně-technického uspořádání. V centrální části města byla pomocí dopravního modelu prověřena změna organizace dopravy spočívající v úpravě stávajícího systému jednosměrných ulic, jejímž cílem bylo zklidnění oblasti Masarykova náměstí (a přiléhající uliční sítě) a přerušení možnosti nerušeného průjezdu vozidel zbytné tranzitní dopravy na vybraných relacích.

Součástí návrhové části je také optimalizace vybraných infrastrukturních prvků systému městské a veřejné hromadné dopravy, neboť fungující systém HD je jedním z hlavních faktorů schopných omezit trvalý růst intenzit automobilové dopravy a tím i její negativní projevy (emise, dopravní konflikty, hluk).

4.7.1 Návrh změn organizace provozu v centru města

V rámci provedených dopravních průzkumů byl zjištěn na Masarykově náměstí významný pohyb osobních vozidel nemajících zde svůj zdroj ani cíl cesty. Tato zbytná průjezdná doprava byla identifikována především na relacích Hradištská – Moravská a Hradištská – Bří Lužů. Oproti běžné dopravní situaci mohl být zmíněný průjezd intenzivnější než obvykle díky dopravnímu hrdlu, vzniklému v souvislosti s probíhající rekonstrukcí ulice Pod Valy. V době probíhajících dopravních průzkumů (duben a květen 2014) zde totiž bylo instalováno kyvadlové řízení provozu pomocí světelného signalizačního zařízení. V souvislosti s potřebným zklidněním centrálních částí byly modelově prověřeny následující varianty organizace dopravy: · zjednosměrnění Moravské ulice ve směru do centra, · částečné zobousměrnění ulice Bří. Lužů (v její jižní části), · zjednosměrnění Kaunicovy + částečné zobousměrnění Bří Lužů (v její jižní části) + znemožnění přímých průjezdů přes Mariánské náměstí (přímo jen HD) + stavební provedení zpomalovacích prahů integrovaných s přechody pro chodce na Masarykově náměstí.

4.7.2 Stavebně technická a provozně organizační opatření v širším centru.

Návrhy koncepčních stavebních úprav a organizačních změn se nesou v duchu myšlenky na postupné zklidňování centrálních částí, tj. na odstranění zbytných průjezdů přes Masarykovo náměstí a lepší distribuci automobilové dopravy na objízdne trasy okolo centrálních částí. Součástí takového systému je zachování možnosti průjezdů vozidlům HD na relacích Hradištská – Moravská a obráceně a současně i větší prostor věnovaný chodcům a cyklistům v centru. Odstranění zbytných průjezdů přes Masarykovo náměstí je možné dosáhnout změnou organizace dopravy (změny jednosměrek) v centru (blíže viz kapitola 4.7.1.).



4.7.3 Optimalizace nabídky MHD

Fungující systém městské a dálkové hromadné dopravy je jedním z faktorů schopných trvale působit a omezovat růst intenzit automobilové dopravy se všemi jejími negativními projevy. Na území města Uherský Brod dnes funguje jak příměstská, tak i dálková a městská hromadná doprava zajišťovaná vlaky a autobusy. V roce 2014 byl zpracován projekt optimalizace hromadné dopravy, který je jedním ze základních podkladů pro návrhy této studie. Aby bylo možné i do budoucna ovlivňovat dopravní chování obyvatelstva a návštěvníků města Uherský Brod, je třeba zachovat a postupně optimalizovat stávající systém hromadné dopravy, především pak přizpůsobovat nabídku počtu spojů provozovaných v subsystému městské hromadné dopravy skutečné poptávce ze strany obyvatel a návštěvníků města Uherský Brod. Z pohledu infrastrukturních opatření optimalizace MHD v řešeném území spočívá návrhová část generelu v následujících krocích:

Kapitola 4.8 OSTATNÍ POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ GENERELU

Součástí zadání Generelu dopravy města Uherský Brod jsou také požadavky na prověření a zdůvodnění řešení navrhovaných nadřazenou (ZÚR Zlínského kraje) i lokální územně plánovací dokumentací (platný UP, zadání nového UP města Uherský Brod), stejně tak požadavky na prověření a případné odůvodnění řešení navrhovaných v souvislosti s lokálními dopravními problémy města Uherský Brod.

4.8.1 Požadavky vyplývající ze ZÚR Zlínského kraje

V rámci ZÚR Zlínského kraje se objevují požadavky na respektování vymezených silničních tahů nadmístního významu označovaných jako PK21 Nivnice – Uherský Brod (II/490), PK 22 JV obchvat Uherského Brodu, PK23 obchvat Újezdce (II/490) a PK26 napojení II/495 na obchvat II/490.

2.3.13 Požadavky vyplývající z UP města Uherský Brod

- Dalším požadavkem je prověření obchvatu sídliště Olšava. Sídliště Olšava je dnes odříznuto trasováním silnice I/50 od zbytku zastavěné části města Uherský Brod. Výhledově má jeho dostupnost zlepšit především nové mimoúrovňové propojení pro chodce a cyklisty trasované od Slováckého náměstí kolem Aquaparku Delfín přes řeku Olšavu a silnici I/50 do ulice Dělnická. Z pohledu snížení dopravního zatížení v uzlu I/50 x 26. Dubna bude mít vliv také případné vybudování přeložky silnice II/490 mezi ulicemi Nivnická a U Korečnice. Úplný obchvat sídliště Olšava vedený ve stopě teoretické přeložky silnice I/50 trasované jižně od sídliště Olšava je v dnešní době, s ohledem na předpokládanou cenu stavby, možnosti jejího financování a předpokládanou dopravní účinnost, těžko odůvodnitelný. Další požadavky vyplývající ze zadání nového územního plánu města: · Prověření kapacity ploch pro dopravu v klidu je Generelem řešeno v souvislosti s aktuálními problémy způsobovanými parkováním a odstavováním vozidel na celém katastru města Uherský Brod. Do výhledu je nastíněn postup, kterým by se měla problematika řešení statické dopravy na území města ubírat.



- Řešení napojení nově navrhovaných ploch musí splňovat příslušné české technické normy a je řešitelné především na úrovni projektové dokumentace konkrétních rozvojových záměrů. Součástí dopravního řešení těchto rozvojových záměrů pak musí být nejenom jejich napojení na silniční síť, ale také napojení na stávající systém pěší a cyklistické dopravy, stejně tak řešení problematiky dopravy v klidu.
- Dořešení sítě bezpečných cyklistických tras je Generelem předkládáno formou koncepčních návrhů na zlepšení stavu a doplnění propojení stávajících tras, dále jsou navrženy nové trasy, cyklostezky i základní integrační opatření. Konkrétní řešení navrhovaných tras a stezek je věcí navazující projektové dokumentace.
- Řešení pěší dostupnosti a prostupnosti je řešeno především z pohledu optimalizace stávajících tras mobility a jejich doplnění, včetně návrhů na úpravy stávajících nevyhovujících přechodů pro chodce. Součástí řešení je také návrh potřebného propojení sídliště Olšava a zbytku města, dále návrh nového propojení mezi ulicí Dolní Valy a ulicí U Fortny a také nového mostku pro nemotorovou dopravu v Havřicích (ulice Cihlářská).
- Upřesnění plochy pro heliport LZS bylo provedeno na základě trasování stávající a výhledové nadmístní komunikační sítě.
- Vymezení prostorové plochy pro úpravy křižovatek provedeno nebylo, neboť rozhodnutí o konečné podobě konkrétní křižovatky by mělo spočívat v bližším prověření všech vhodných možností jejich úprav a současně v projednání těchto návrhů s dotčenými orgány. Nicméně zpracovatel generelu vytvořil seznam křižovatek, které z pohledu stávajícího stavebně-technického řešení vyžadují změnu organizace dopravy či přestavbu. Současně bylo doporučeno koncepční výhledové řešení těchto křižovatek.
- Řešení krajské silnice III/49714 trasované ulicí Horní Valy spočívá především v úpravě křižovatek na nám. Svobody a Horní Valy x Moravská x Ant. Hrubého. Adekvátní náhrada této komunikace či převedení její dopravní funkce na jinou komunikaci není možná.
- Zásadní odlehčení ulice Vlčnovská není s ohledem na zde situované zdroje/cíle dopravy možné. Možná je pouze úprava stávajícího profilu komunikace, která povede k nižším rychlostem vozidel a vyšší bezpečnosti nemotorové dopravy. Částečný vliv na odlehčení může mít případné nové komunikační propojení ulic Pod Valy – Vazová.
- Případné budoucí propojení Pod Valy – Vazová je třeba řešit nejenom z pohledu automobilové dopravy, ale také z pohledu nemotorové dopravy, pro kterou je stávající železniční trať i navazující areály (průmyslová zóna Vazová, Česká zbrojovka) významnou bariérou.

Poznámka:

Množství navrhovaných opatření již bylo zrealizováno.



2.4 Stanovení vize a strategických cílů v přípravné fázi

2.4.1 Úvodem

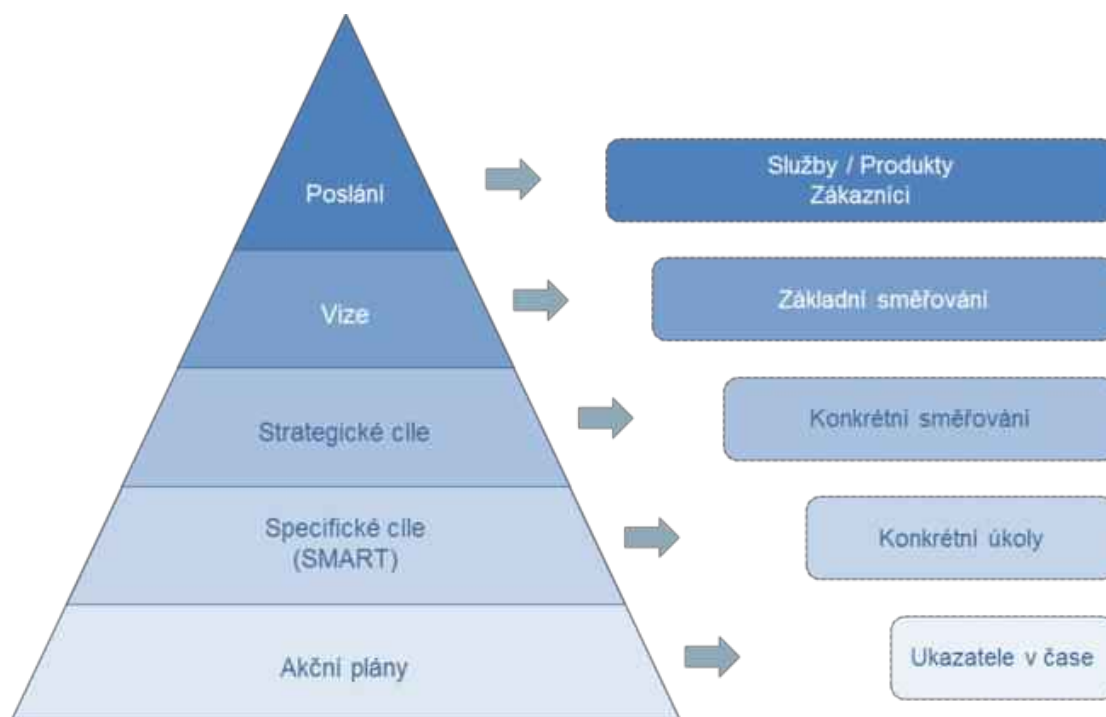
SUMP Uherský Brod je strategický dokument. Z toho plyne, že musí korespondovat se základním strategickým dokumentem města, ze kterého přebírá jak vizi, tak i navazující strategické a specifické cíle.

SUMP Uherský Brod realizován podle fází korespondující s tvorbou strategického dokumentu.

Cíle SUMP navazují na její poslání, formulovanou vizí. Správně definované cíle splňují podmínky a principy SMART (jsou konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově dosažitelné). Dosahování měřitelných cílů je měřeno a verifikováno pomocí **indikátorů**.

Je zavedena určitá hierarchie cílů, na jejímž vrcholu stojí **strategické cíle** a ty jsou pak dále rozděleny na další, **specifické cíle**. Ty mohou být také dále vrstveny. Mělo by ovšem platit pravidlo, že nižší cíle vždy musí naplňovat cíle vyšší (strategické).

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



Zdroj: CorSet Framework, 2010



2.4.2 Strategická vize pro Uherský Brod

Uherský Brod – město Komenského a vstupní brána do Bílých Karpat s udržitelným zlepšováním životní úrovně a atraktivnosti prostředí pro stabilní počet obyvatel a podnikatele; královské město plnící funkci správního, vzdělávacího, turistického, poutního a sportovního spádového centra rozvíjené na základě udržovaných historických a kulturních tradic.

Uherský Brod vytváří svým občanům zdravé a atraktivní prostředí s moderní a plynulou dopravou. Město je zelené, energeticky efektivní, s fungující sítí sociálních a vzdělávacích služeb. To vše s relevantním využíváním moderních technologií.

Uherský Brod je postaven na vizi Města krátkých vzdáleností, což znamená, že dopravní infrastruktura je zajišťována pro lidi, ne pro auta, prosazuje základní princip mobility, tedy pohybu obyvatel bez větších zábran. Postupně dochází ke změně chápání mobility a dopravní infrastruktury za účelem dosažení kvalitního života pro všechny obyvatele a vytvoření k tomu vhodného prostoru ve městech a obcích, což je jednou ze zásadních společenských proměn.

2.4.3 Strategické a specifické cíle pro Uherský Brod převzaté ze stávajících dokumentů

Cíle:

- Je dokončena základní dopravní infrastruktura, infrastruktura pro alternativní pohony a rozvoj nemotorové dopravy
- Osvěta společnosti umožňuje přijetí atraktivní alternativy v oblasti mobility
- Veřejný prostor z pohledu dopravní infrastruktury a mobility je řešen v Plánu udržitelné městské mobility, který je součástí územního plánu

Programový cíl 1.1:

- Modernizovat dopravní infrastrukturu ve městě a stavby navazující na silniční a železniční komunikace
- Optimalizovat dopravu ve městě, snížit dopravní přetížení centra města a zajistit odpovídající dopravní obslužnost v okrajových částech
- Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě, dobudovat cyklopruhy a propojit plánované cyklostezky

Smart Cíle

- SC1.1. Snížení negativních dopadů dopravy na život ve městě díky moderním technologiím a zvýšení spokojenosti cestujících.
- SC1.2. Zvýšení atraktivity a bezpečnosti města pro cykloturisty.
- SC1.3. Snížení ekologické zátěže plynoucí z dopravy.

Možné indikátory

- Intenzita dopravy na vybraných místech
- Doba čekání na křižovatce
- Množství vyprodukovaných emisí automobilové dopravy



- Počet parkovacích míst k dispozici
- Počet bezpečných přechodů pro chodce

Prioritní oblasti SC1.1.

- POSC1.1.1. Zvýšení plynulosti, snížení znečištění, zvýšení bezpečnosti
- POSC1.1.2. Zvýšení možnosti parkování (bez úkoru na zeleň města)
- POSC1.1.3. Podpora snížení dopravní zátěže
- POSC1.1.4. Zvýšení atraktivity (vyšší využití) veřejné dopravy
- POSC1.1.5. Vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury
- POSC1.1.6. Zvýšení efektivity údržby města (správný čas, správné místo)

2.4.4 Měřitelné strategické cíle SUMP pro Uherský Brod

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

2.4.5 Specifické cíle SUMP pro Uherský Brod

Pilíř vize	Strategický cíl	Specifický cíl
A/ Cesty pěšky a na kole především	1. Vyšší podíl nemotorové dopravy	1.1 Dobudovaná síť chráněné infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu (přidružený dopravní prostor, samostatné komunikace)
		1.2 Jízda na kole bez omezení zavedených pro automobilovou dopravu (hlavní dopravní prostor)
		1.3 Kolizní křížení pěší a cyklistické infrastruktury (bodové problémy, poznámka - nahrazuje spojení "větší bezpečnost chodců a cyklistů")
		1.4 Odpovídající doplňková infrastruktura pro pěší a cyklisty
		1.5 Více využívaný bikesharing
B/ Čisté město pro lidi	2. Lidem více veřejného prostoru	2.1 Přerozdělení veřejného prostoru podle dopravního zónování s důrazem na centrální zónu



		2.2 Fyzická prostupnost a bezbariérové město, aneb tvorba bezbariérových tras	
		2.3 Revitalizované a oživené veřejné prostory	
		2.4 Rozvoj nového centra	
		2.5 Souvislá zóna ...	
	3. Obyvatelům lepší životní prostředí	3.1 Nižší zatížení obyvatel hlukem	
		3.2 Vyšší podíl nízkoemisní dopravy	
		3.3 Nové formy mobility	
C/ Hromadná doprava pro každého	4. Hromadně využívaná integrovaná veřejná doprava	4.1 Výkonný dopravní terminál Uherský Brod	
		4.2 Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD	
		4.3 Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systému integrovaného systému	
		4.4 Uživatelsky přívětivé prostředí pro kombinované využívání individuální, bezmotorové a veřejné dopravy	
		4.5 Vysoká atraktivita a efektivita řízení dopravy systémem ITS	
	5. Oblíbená veřejná doprava	5.1 Zásadní změna cenové politiky v MHD, levné předplatné, integrovaný tarif	
		5.2 Preference veřejné dopravy na vybraných tepnách a žílech města (návaznost na D)	
		5.3. Design autobusových zastávek	
	D/ Tepny a žíly města	6. Uherský Brod bez kolon	6.1. Ulice s dopravním prostorem podle dopravního zónování
			6.2. Kapacitní páteř tvořená státními a krajskými komunikacemi
6.3 Dostatečná kapacita doplněná sítí městských páteřních komunikací.			
6.4. Nové komunikace tam, kde jsou potřebné, pomohou, ale neuškodí			
6.5 Účelné využití uliční sítě řízením dopravy systémem ITS			
6.6 Dostupné centrální obytné zóny bez tranzitu			
7. Obyvatelům snazší		7.1 Omezení dlouhodobého parkování v centrální	



	parkování	zóně
		7.2 Regulované parkování v městských zónách
8. Uherský Brod bez kamionů	8.1 Uherský Brod bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města	
	8.2 Chytré řešení nákladní dopravy poslední míle (s vazbou na A) a služeb velkých vozidel	
	8.3 Terminál Uherský Brod zajišťující potřebné kapacity pro nákladní dopravu	
	8.4 Existence chytrého systému městské logistiky	

2.5 „Dopravní menu“ dle nové Koncepce městské a aktivní mobility

Na městě Uherský Brod spočívá zajištění základní infrastruktury, a to nejen silniční (sít sběrných místních komunikací), záchytných parkovišť a odstavných parkovišť, včetně zálivů pro nakládku/vykládku před obydlími), ale také cyklistické a infrastruktury pro pěší.

U cyklistické dopravy je dále nevyhnutelné zmínit, že pokud skutečně má město za cíl vytvořit podmínky, ve kterých si občané dobrovolně zvolí kolo jako běžný dopravní prostředek i při cestě do práce, musí vzniknout skutečně promyšlená, propojená, bezpečná infrastruktura vhodně doplněná službami (řešeno konkrétněji v následujícím specifickém cíli).

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

Paralelně je třeba podporovat infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů (sít dobíjecích stanic elektromobilů, případně rozvoj vodíkových čerpacích stanic) - zmíněná záležitost je silně spjata s veřejnou hromadnou dopravou (dále VHD). Je tedy do budoucna možné uvažovat nad podporou nových trendů právě skrze obnovu vozových parků dopravců VHD.



3 Analytická fáze - zpracuje dodavatel

3.1 Úvod

Cílem analytické fáze je analýza stávajícího stavu území v oblasti městské dopravy a mobility, definování výchozího stavu vyjádřeného vstupními hodnotami indikátorů a jednotlivých oblastech mobility i životního prostředí, které byly specifikovány v přípravné fázi a budou dále sledovány v návrhu SUMP.

Budou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility a zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které budou projednány s klíčovými partnery a veřejností.

Zadavatel má k dispozici řadu podkladů (viz předchozí shrnutí), které je možné využít zejm. v analytické části SUMP. Plánované průzkumy je vhodné provést v návaznosti na průzkumy již zpracované. Zpracované analýzy by tak měly vyhodnotit změny v dopravě s ohledem na významné zaměstnavatele a obchodní zařízení, které byly v uvedeném dokumentu posuzovány. Výstupem analytické fáze bude textový dokument doplněný o grafické, mapové a tabelární přílohy.

Mimo jiné zpracovatel se zaměří na tyto oblasti:

- Analýza dopravního chování, prostorového rozložení cest, účely cest, dělba přepravní práce, průměrný počet cest na den/obyvatele, čas strávený cestami na obyvatele, členěno dle druhů dopravy.
- Analýza a prognóza demografie
- Analýza bezpečnosti dopravy (nehodovost, nebezpečné místa a úseky, bezpečnostní opatření,..)
- Hluková měření na vybraných místech (10 míst ve městě – specifikováno objednatelem)
- Provedení analýzy územního a dopravního plánování (využití a rozmístění funkcí v území a jejich vliv na mobilitu)
- Analýza existujících dokumentů vztahujících se k území (studie, průzkumy, probíhající projekty, informace o životním prostředí,...)
- Analýza současného stavu a nulového scénáře (predikční dopravní model s indikátory udržitelné mobility, podle kterých budou opatření

3.2 Průzkum dopravního chování

- Bude spočívat v přípravě a realizaci průzkumu domácností v rámci statistického šetření zjišťujícího dopravní poptávku obyvatel města Uherského Brodu.



- Průzkum bude zahrnovat přípravné kroky, dotazování, přepis dat, kódování dat, kontrolu správnosti dat, sestavení datového souboru a dokumentaci všech výše uvedených úkonů
- Průzkum bude realizován v období od ledna do dubna
- Rozsah průzkumu:
 - Čistý vzorek minimálně 300 domácností z celého řešeného území
 - Náhodný výběr domácností s opakovaným kontaktováním (min. 3 návštěvy na vybrané adrese)
 - U každé domácnosti bude zjišťováno dopravní chování vždy v jednom pracovním a v jednom nepracovním referenčním dni (plán referenčních dní schvaluje zadavatel)
 - Předmětem zjišťování budou údaje o domácnosti a automobilech, které jsou v domácnosti k dispozici; údaje o všech osobách žijících v domácnosti; a čas, doba trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti, které jsou starší 6 let (včetně), a použitý dopravní prostředek
 - Dotazování bude probíhat metodou PAPI, CAWI nebo CATI; údaje o časoprostorovém chování zpřesněny s využitím pasivního monitoringu pohybu respondentů (např. GPS technologie)
 - V případě nepříznivé epidemiologické situace se povoluje provedení průzkumů elektronicky.
- Průběh průzkumu:

Dny ve vztahu k plánovanému dni průzkumu	Kontaktování	Obsah
7 - 3 dny před průzkumem	Tazatelem	První pokus o kontaktování domácnosti. Pokud budou členové domácnosti zastiženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán (zaslán) informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6-ti let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upomínání v případě využití varianty CAWI.
6 - 2 dny před průzkumem	Tazatelem	Pokud nebyla domácnost zastižena napoprvé nebo byl dohodnut tento den při prvním pokusu o kontakt. Pokud budou členové domácnosti zastiženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán



		informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6 let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upomínání v případě využití varianty CAWI.
5 - 1 den před průzkumem	Tazatelem	Pokud nebyla domácnost zastižena první ani druhý den nebo byl dohodnut tento den při prvním nebo druhém pokusu o kontakt. Pokud budou členové domácnosti zastiženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6 let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upomínání v případě využití varianty CAWI.
+1	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+2	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+3	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+7	Telefonicky/Osobně	Poslední pokus o kontakt. Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník.



- Zadavatel se pokusí s domácností navázat kontakt minimálně třikrát – vždy v různé dny a různé denní doby v rozestupu jednoho týdne.
- Pokud se podaří zastihnout domácnost na místě, je nutné domluvit jejich účast na průzkumu.
- Pokud se členové domácnosti nemohou ke své účasti v průzkumu vyjádřit okamžitě, domluví se náhradní termín pro návštěvu. Pokud se domluva na průzkumu neuskuteční ani v náhradním termínu, pak se kontaktování této domácnosti ukončí bez ohledu na příčinu nezdaru.

PŘEHLED MINIMÁLNĚ POŽADOVANÝCH VÝSTUPŮ

A. Technická zpráva

B. Grafické výstupy

1. Vzor prázdného / vyplněného dotazníku
2. Tabulková a grafická část – výstupy vyhodnocení provedených průzkumů

POŽADOVANÉ TERMÍNY ZPRACOVÁNÍ

- Schválení harmonogramu a metodiky provedení průzkumů zadavatelem do 30.09.2021
- Provedení průzkumů (SBĚR DAT „v terénu“) do 30.10.2021
- Výstupy (text. a graf. část) průzkumů – koncept, proj. se zadavatele do 15.11.2021
- Výstupy (textová a grafická část) průzkumů – definitivní do 30.11.2021
- Projednání výsledků dopravního chování obyvatel s veřejností do 15.12.2021

3.3 Analýza a prognóza demografie

- analýza současného stavu obyvatelstva v roce 2019 resp. 2018 (počet obyvatel, vyjíždka, dojíždka, prostorové rozmístění v analyzovaném území)
- analýza současného stavu domácností (počet, struktura, prostorové rozmístění v analyzovaném území)
- demografická prognóza počtu obyvatel do roku 2035 dle jednoletých věkových kohort a dle pohlaví kohortně-komponentní metodou reflektující vývoj úmrtnosti, porodnosti a migrace
Výstupy z této kapitoly: zpráva o provedené analýze (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)
- Poznámka – jako vzor použito zadání SUMP Pardubice



3.4 Analýza bezpečnosti dopravy

Jak bylo uvedeno v kapitole 1.3.3. , **plán udržitelné městské mobility města Uherský Brod (SUMP) bude podporovat aktivní mobilitu a** zmírňovat dopady na životní prostředí. Tomu se přizpůsobí i dopravní infrastruktura a pohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

V tomto kontextu bude provedena analýza bezpečnosti dopravy (nehodové lokality, vývoj nehodovosti a její příčiny, identifikace nebezpečných úseků, hodnocení stávajících bezpečnostních opatření).

3.5 Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

- emisní model v územním rozsahu města sestavený na základě intenzit dopravy v současném stavu o mapy emisního toku jako grafický výstup o emisní toky jako vstup pro rozptylovou studii o zahrnutí dalších vlivů jako studené starty, otěry pneumatik a resuspenzi
- stanovení imisní zátěže vlivem emisí ze silniční dopravy pro znečišťující látky NO₂, PM_{2,5}, PM₁₀ a B[a]P a jejího vyhodnocení vzhledem k platným limitům (rozptylová studie)
- stanovení hlukové zátěže vlivem silniční dopravy pro denní a noční dobu a jejího vyhodnocení vzhledem k platným limitům Výstupy z této kapitoly: zpráva o zpracování emisního modelu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), zpráva o zpracování rozptylové studie (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), zpráva o zpracování hlukové studie (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

3.6 Dopravní průzkumy

- IAD – budou částečně využita data z dostupných relevantních podkladů města
- MHD – budou částečně využita data z dostupných relevantních podkladů města
- Cyklistická a pěší doprava - průzkumy intenzit cyklistické dopravy se požadují na 20 profilech, které budou upřesněny pořizovatelem na základě návrhu zhotovitele; průzkum bude proveden za období 16 hod (5.00-21.00 hod.) jednoho běžného pracovního dne
- Statické dopravy –
 - průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na celém území města; jeden běžný pracovní den (ranní a večerní špička, polední sedlo), den pracovního volna (neděle večer)



- na území města, zahrnující oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí (okruh cca 600 m od centra) se zvýšenou poptávkou po parkování a možným rozšířením zóny placeného parkování, bude proveden jednodenní průzkum parkujících vozidel dle SPZ, zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem
- sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků; jeden běžný pracovní den (5 – 20 hod.)
-

Směrový dopravní průzkum

- v jeden běžný pracovní den, tedy úterý – čtvrtek, minimálně 7 – 11 hod. + 13 – 17 hod.
- pro stanovení zdrojové, cílové a tranzitní dopravy
- bude zahrnovat individuální automobilovou dopravu, nákladní dopravu a autobusy
- minimální rozsah 15 měřicích míst
- lokality všech průzkumů budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem
- výstupem bude matice zdroj/cíl s hodnotami intenzit dopravy v dané relaci

Profilový dopravní průzkum

- v jeden běžný pracovní den, tedy úterý – čtvrtek, minimálně 7 – 11 hod. + 13 – 17 hod.
- bude zahrnovat individuální automobilovou dopravu, nákladní dopravu a autobusy (minimální rozsah 10 měřicích míst)
- bude zahrnovat cyklistickou dopravu na hlavních cyklistických trasách (minimální rozsah 15 měřicích míst)
- bude zahrnovat pěší dopravu na hlavních pěších trasách (minimální rozsah 15 měřicích míst)
- lokality všech průzkumů budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem
- výsledkem bude tabulka s dopravními intenzitami pro každé měřicí místo

Výstupy z této kapitoly: zpráva o průzkumu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

3.7 Průzkum statické dopravy

- průzkum aktuální nabídky parkovacích míst a průzkum jejich obsazenosti na celém území města včetně odstavení na komunikacích a včetně zjištění legálního/nelegálního parkování v jeden běžný pracovní den, v průběhu dne – pro účely analýzy krátkodobého parkování v jeden běžný pracovní den, v průběhu noci – pro účely analýzy parkování rezidentů
- průzkum aktuální nabídky parkovacích míst a průzkum jejich obsazenosti u významných odstavných parkovišť a u nákupních center (v jeden běžný pracovní den, ranní špička, odpolední špička, po zavírací době)



- zmapování aktuální nabídky parkovacích míst dle režimu provozu parkoviště (placené/neplacené/časově omezené apod.)
- předpokládá se využití dostupných podkladů města, zejm. dokumentu Analýza statické dopravy na území města Pardubice Výstupy z této kapitoly: zpráva o průzkumu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), data zpracovatelná v prostředí GIS, fotodokumentace analyzovaných úseků, informační materiály (příspěvky na webové stránky)

3.8 Průzkum v městské hromadné dopravě

- zpracovatel provede kontrolní směrový dopravní průzkum zaměřený na zjišťování zdrojů a cílů cest cestujících v hromadné dopravě
- v běžný pracovní den, tedy úterý – čtvrtek, ranní špička + odpolední špička
- lokality průzkumu budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem
- výstupem bude matice zdroj/cíl s hodnotami počtu cestujících v dané relaci Výstupy z této kapitoly: zpráva o průzkumu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)



3.9 Analýza stavu infrastruktury městské dopravy

3.9.1 Úvodem

Cílem analytické fáze je analýza stávajícího stavu území v oblasti městské dopravy a mobility, definování výchozího stavu vyjádřeného vstupními hodnotami indikátorů a jednotlivých oblastech mobility i životního prostředí, které byly specifikovány v přípravné fázi a budou dále sledovány v návrhu SUMP.

Budou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility a zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které budou projednány s klíčovými partnery a veřejností.

Zadavatel má k dispozici řadu podkladů (viz předchozí shrnutí), které je možné využít zejm. v analytické části SUMP. Plánované průzkumy je vhodné provést v návaznosti na průzkumy již zpracované. Zpracované analýzy by tak měly vyhodnotit změny v dopravě s ohledem na významné zaměstnavatele a obchodní zařízení, které byly v uvedeném dokumentu posuzovány. Výstupem analytické fáze bude textový dokument doplněný o grafické, mapové a tabelární přílohy.

Analýza je provedena v duchu strategického plánu UB, Opatření 1.1 Investice do komunikací a infrastruktury pro hromadnou i individuální dopravu

Typické aktivity

- zlepšování podmínek pro bezmotorovou dopravu uvnitř města i propojení s okrajovými částmi a dokončení napojení na okolní obce
- pasportizace komunikací, klasifikace stavu
- rekonstrukce a modernizace komunikací a dopravní infrastruktury vč. protihlukových opatření
- zvyšování bezpečnosti, bezbariérovosti a průchodnosti dopravy ve městě
- zlepšování podmínek pro dopravu v klidu (parkování)
- bezpečná cesta do škol
- realizace dopravních akcí navrhovaných v Generelu dopravy a plánu oprav a rekonstrukcí komunikací a chodníků



3.9.2 Analýza stavu jednotlivých dopravních systémů

Pilíř	Oblast	Úkoly
A/ Cesty pěšky a na kole především	1. Aktivní mobilita (cyklistická a pěší doprava) zadavatel disponuje dokumentem generem dopravy 2015, u kterého je požadována aktualizace v rámci tohoto projektu	Stav cyklistické infrastruktury, dostupnost území cyklistickou dopravou
		Přepravní vztahy, závady a problémové oblasti
		SWOT cyklistické dopravy
		Stav pěší infrastruktury, dostupnost území pěší dopravou, přepravní vztahy
		SWOT pěší dopravy
B/ Atraktivní a čisté město pro lidi	2. Lidem více veřejného prostoru	Pasportizace uličního prostoru
		Dostupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace o závady a problémové oblasti
		Revitalizované a oživené veřejné prostory
		Analýza centra
	3. Obyvatelům lepší životní prostředí	Zpráva o zatížení obyvatel hlukem
		Zpráva o nízkoemisní dopravě
	Zpráva o využití nových forem mobility	
C/ Hromadná doprava pro každého	4. Hromadně využívaná integrovaná veřejná doprava 5. Oblíbená veřejná doprava	Popis stavu infrastruktury, přepravní vztahy
		Skladba vozového parku
		Dostupnost zastávek
		Intervaly spojů, kvalita přestupů
		integrace individuální a veřejné dopravy, závady a problémové oblasti
		SWOT
D/ Tepny a žíly města	6. Uherský Brod bez kolon	stav infrastruktury a dostupnost území, přepravní vztahy
		dynamická skladba vozového parku a stupeň automobilizace
		obsazenost vozidel



		oblasti regulace
		úroveň kvality dopravy, závady a problémové oblasti
		Popis stavu technologických zařízení o stav zařízení k řízení provozu.
		Popis stavu informačních systémů pro účastníky provozu.
		Popis využitelnosti současného hardwarového řešení pro inteligentní řízení dopravy
		Popis spotřeby energií, investice do dopravních systémů
		SWOT
	7. Obyvatelům snazší parkování	Popis kapacity parkovacích míst a poptávky po parkovacích místech
		Popis stávající regulace, závad a problémových oblastí
		Popis využitelnosti současného hardwarového řešení pro řízení a monitoring systému parkování
		SWOT
	8. Uherský Brod bez kamionů	stav infrastruktury, dostupnost území
		přepravní vztahy s rozlišením do 3,5 t a nad 3,5 t
		Dynamická skladba vozového parku, oblasti regulace
		Závady a problémové oblasti
		SWOT

Výstupy z této kapitoly: zpráva o provedené analýze (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

3.9.3 Problémové mapy

Výsledky z provedených analýz a průzkumů budou zpracovány do problémových map. Tyto mapy budou zachycovat problematická místa, která by měla sloužit jako podklad pro návrh opatření v návrhové části SUMP. Budou vytvořeny alespoň 3 problémové mapy, a to z hlediska automobilové, veřejné a cyklistické dopravy. Mapy budou vytvořeny v prostředí GIS pro následné další zpracování. Výstupy z této kapitoly: problémové mapy zpracovatelné v prostředí GIS, mapy jako grafické přílohy, informační materiály (příspěvky na webové stránky)



4 Návrhová část - SUMP jako strategický plán

4.1 Infrastrukturální část - dopravní infrastruktura a související služby

Cílem návrhové části je navržení strategické koncepce rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádové území, v souladu s podmínkami a potřebami územního plánování. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěru analytické části a stanoveny indikátory dopadu, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy. Z hlediska časového bude návrh opatření proveden pro krátkodobý horizont 2025, pro výhledové období po roce 2030 (2040) bude vyhodnocena a doplněna stávající koncepce dopravních staveb pro účely územního plánování. Souhrn všech opatření včetně odhadu nákladů bude uveden v samostatném dokumentu. Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin dle ekonomické náročnosti na organizačně technická opatření, rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a nové investice v dopravní infrastrukturu.

Prostřednictvím analýzy město zjistí **aktuální stav dopravního systému**, zda je infrastruktura ve městě pro jednotlivé způsoby dopravy kvalitní, či nekvalitní (viz. kapitola 3.).

Ve spolupráci s externí firmou město provede výběr opatření zaměřených na udržitelnou městskou mobilitu, případně zařadí do seznamu již probíhající akce. Město požaduje zvláště výstupy, které odpovídají duchu zpracování generelu cyklistické dopravy:

Návrhová část - popisná

- Specifikace všech koridorů a ploch v kontextu s ÚPn
- Specifikace uzlů (křižovatek a křížení) v kontextu s ÚPn
- Návrh priority a etapizace
- Předběžné orientační náklady na přípravu a realizaci

Návrhová část - grafická

Celkové situace (dělení ploch a tras dle významu, využití či důležitosti)

- deklarace základních principů koncepce, modelování cyklistické dopravy
- návrh sítě, vazeb, propojení, doprovodné infrastruktury, opatření apod.
- ve variantách, vzájemná srovnání (vlastnosti, výhody, nevýhody, náročnost, realizovatelnost)

Podrobné situace navržené infrastruktury pro cyklistickou dopravu

- plošná, liniová či bodová opatření,
- objekty – parkování, odpočívky, infotabule, případně další doprovodná infrastruktura)

Detailní situace ve vybraných kritických místech



Vzorové příčné řezy (prověření reálnosti navrhovaného řešení v uličním profilu)

Zároveň je třeba dodat, že jednotlivé opatření se musí realizovat souběžně s komunikačním plánem města a také v souběhu se strategickým plánem města, který dbá na to, aby navrhovaná opatření byla v souladu s vizí a cíli města na jedné straně a implementační částí včetně akčního plánu na vytvoření seznamu navrhovaných opatření zpracovatelem

Návrh jednotlivých opatření představuje zásadní krok v tvorbě SUMP. Jednotlivá opatření musí podporovat naplnění definovaných cílů. Při stanovení opatření je nezbytné posoudit synergie mezi těmito opatřeními navzájem. Některá opatření mohou být realizována samostatně, jiná budou pravděpodobně podmíněna zavedením opatření dalšího.

- zpracovatel vytvoří přehled opatření, která navrhuje pro naplnění stanovených cílů
- zpracovatel zanalyzuje, zda již byla obdobná opatření realizována v jiných městech a jaké byly důsledky těchto realizací; závěry z tohoto zjištění budou vzaty v úvahu
- zpracovatel posoudí přínosy a efekty navrhovaných opatření a stanoví priority jejich zavádění
- zpracovatel zanalyzuje možnosti zdrojů financování jednotlivých opatření
- všechna opatření budou zpracována mj. formou návrhových map, které budou kompatibilní s prostředím GIS

Všechna opatření budou posuzována alespoň z těchto hledisek:

- základní charakteristika opatření
- označení stavu – projektová příprava nebo realizaci
- rok zahájení přípravy/realizace (nejbližší možný)
- délka přípravy/realizace v měsících
- pozitivní a negativní dopady
- rizika realizace
- investiční náklady (společně s možností financování z jiných zdrojů)
- provozní náklady (alespoň jejich odborný odhad)
- podmíněnost opatření – která opatření to posuzované předcházejí, která musí být realizována současně a která jsou nadcházející vyznačení opatření v mapě (formát zpracovatelný v prostředí GIS)

Jednotlivá opatření budou následně hodnocena zpracovatelem a zástupci odborné veřejnosti pomocí multikriteriální analýzy. Parametry pro hodnocení a jejich váhy budou konzultovány se zadavatelem.

Návrh opatření bude průběžně konzultován se zadavatelem, finální soubor opatření musí být zadavatelem schválen.

Součástí návrhu opatření bude souhrn podmínek a systém hodnocení budoucích opatření/projektů, které nebudou v době zpracování SUMP součástí aktuálního návrhu. Zadavateli tak zajistí srozumitelné doporučení, podle jakých kritérií bude město budoucí projekty hodnotit a schvalovat.



Výstupy z této kapitoly: opatření (textový dokument, mapové přílohy, výstupy zpracovatelné v prostředí GIS), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

4.2 Návrh opatření a jejich posouzení

V návaznosti na analýzu, návrh opatření a v souběhu s komunikačním plánem je třeba posoudit výběr vhodných opatření z hlediska efektivity a proveditelnosti v daném městě. Hodnocení možných opatření bývá složitým úkolem, na který mají vliv názory, požadavky, poptávka i nejrůznější omezení. Město musí hledat a najít opatření, která jsou vzhledem k využití veřejných prostředků nákladově efektivní, veřejnost i političtí představitelé mají předem vytvořené názory a postoje, které je třeba brát v úvahu, a zvolená opatření musí být přínosem pro celkové cíle, které si město vytyčilo. Všechny tyto aspekty jsou důležité, ale pokud jde o rychlý pokrok, tím nejdůležitějším aspektem je proveditelnost a to, zda dané opatření přispívá k vyšší udržitelnosti města. Pokud opatření není proveditelné a nepřispívá k větší udržitelnosti, nemělo by se o něm do výběru opatření vůbec uvažovat.

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

V rámci procesu SUMP je proto nutné popsat vybraná opatření a získat jejich schválení. V tomto okamžiku, kdy již máme k dispozici seznam vybraných opatření, která byla vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska efektivity pro plánování udržitelné mobility města i z hlediska proveditelnosti, je nutné maximálně upřesnit popis jednotlivých opatření a zajistit jejich schválení v řadách politiků, občanů a dalších zainteresovaných subjektů a jednotlivců. Jak již bylo řečeno, zvolená opatření musí být proveditelná a musí řešit ty nejpálčivější problémy v dané obci.

Potvrzení proveditelnosti

Je nutné přistoupit k širší prezentaci seznamu navrhovaných opatření a v rámci správních orgánů města ověřit, zda jednotlivá opatření jsou realizovatelná, případně co by město muselo udělat, aby realizovatelná byla.

Klíčem k úspěchu je zajistit, aby zodpovědné osoby z řad představitelů města i z partnerských institucí plně porozuměly především nákladnějším a náročnějším opatřením. Jedním ze způsobů, jak zjistit proveditelnost a získat potřebný souhlas, je zaslat všem zainteresovaným subjektům návrh strategického výběru opatření ke konzultaci.



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

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

4.3 Výběr opatření z „dopravního menu“

Dopravní menu zadání SUMP Uherský Brod v přípravné fázi je sestavené na základě Koncepte městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Opatření jsou navrhována v souladu s principy udržitelného městského plánování, jako je dopravní funkce ve veřejném prostoru, preferování integrace a koordinace financování opatření, zdraví a rozpořádání společnosti, bezpečnost a aktivní mobilita a úspora energií a snižování emisí. Souvislosti jsou prezentovány i v rámci nové české metodiky SUMP 2.0. pomocí samostatných metodik a doporučení. Podrobnosti jsou uvedeny na Akademii městské mobility. Jedná se o tyto principy:

- ZDRAVÍ, jsou preferována taková opatření, která vytvářejí podmínky pro rozvoj chůze a jízdy na kole²
- ÚSPORA ENERGIÍ a SNIŽOVÁNÍ EMISÍ³
- BEZPEČNOST a AKTIVNÍ MOBILITA. jsou preferována taková opatření, která vytvářejí podmínky pro rozvoj chůze a jízdy na kole⁴
- COVID, změna veřejného prostoru, podpora aktivních forem mobility⁵
- FINANCE, SUMP má pomoci ušetřit finance, SUMP preferuje méně nákladnější udržitelné stavby, oproti ekonomicky náročným⁶.

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

- **1) Snižování poptávky po mobilitě ve městě**
 - Snižování poptávky po mobilitě ve městě formou dopravního a územního plánování⁷
 - Snižování poptávky po mobilitě ve městě formou firemních⁸ a školních plánů mobility⁹

² Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1245/zdravi-v-kontextu-sump>

³ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1248/uspورا-energii-snizovani-emisi-v-kontextu-sump>

⁴ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1247/bezpecnost-a-aktivni-mobilita-v-kontextu-sump>

⁵ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1249/covid-19-v-kontextu-sump>

⁶ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1250/finance-v-kontextu-sump>

⁷ Odkaz: <https://www.akademiamobility.cz/planovani-508>



- Regulace automobilové dopravy¹⁰

- **2) Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech**
 - Parkování¹¹
 - Komunikační opatření motivující méně používat individuální automobilovou dopravu¹²
 - Nové služby mobility a inovace¹³
 - Sdílená mobilita¹⁴
 - ITS a chytré technologie¹⁵
 - Mobilita jako služba¹⁶
 - Autonomní vozidla¹⁷

- **3) Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech¹⁸**

- **4) Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek**
 - Pěší doprava¹⁹
 - Cyklistická doprava²⁰
 - Osoby se zvláštními potřebami²¹

- **5) Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví**
 - Čistá mobilita²²

- **6) Optimalizace nákladní dopravy ve městech²³**

- **7) Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život²⁴**

Podrobnosti k typovým opatření jsou uvedena v příloze zadání SUMP Uherský Brod.

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

⁸ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/firemni-plany-mobility>

⁹ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/kampane-se-skolami>

¹⁰ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1246/regulace-motorovych-vozidel-v-kontextu-sump>

¹¹ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/parkovani>

¹² Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/zmena-v-7-krocich>

¹³ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

¹⁴ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1236/sdilena-mobilita-v-kontextu-sump>

¹⁵ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1239/its-a-chytre-technologie-v-kontextu-sump>

¹⁶ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1241/mobilita-jako-sluzba-maas-v-kontextu-sump>

¹⁷ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1238/autonomni-vozidla-v-kontextu-sump>

¹⁸ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/verejna-doprava-61>

¹⁹ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/pesi-doprava>

²⁰ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/cyklisticka-doprava>

²¹ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/osoby-se-zvlastnimi-potrebami>

²² Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/cista-mobilita-479>

²³ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/aktuality/1237/mestska-logistika-v-kontextu-sump>

²⁴ Odkaz: <https://www.akademimobility.cz/design-ulice-a-verejny-prostor131>



1. Uliční a veřejný prostor – řeší se:

- Aktivní mobilita (pěší a cyklisté)
- Veřejná doprava
- Individuální automobilová doprava a parkování
- Zeleň, doprovodná infrastruktura, podnikatelské služby (restaurace, kavárny, apod.)

2. Veřejná doprava – řeší se:

- Docházková vzdálenost pro pěší
- Bike and Ride
- Parkování (záchytná parkoviště)

3. Obchvat města, či rekonstrukce mostu:

- Humanizace průtahu při novém obchvatu
- Při rekonstrukci mostu se nemusí řešit jen příčné řezy, ale i navazující cyklostezky, úpravy atd.

Je proto nutné hned na začátku posoudit všechna stávající opatření města, která se mohou týkat plánování udržitelné městské mobility. Pro analýzu výchozího bodu a získání představy o kapacitě, výkonnosti a zdrojích města lze využít analýzu různých aspektů dopravního systému ve městě. S její pomocí lze rovněž určit, jakou kapacitou pro realizaci opatření město disponuje a jak aktuálně vypadá jeho dopravní systém.

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

4.4 Nastavení soustavy indikátorů

Důležitou aktivitou této fáze je nastavení soustavy indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů. K jednotlivým indikátorům budou zejména nastaveny jak jejich cílové hodnoty (včetně data dosažení těchto hodnot), tak výchozí hodnoty (stav daného ukazatele v době tvorby strategie). Dosahování měřitelných cílů je měřeno a verifikováno pomocí indikátorů.

Zpracovatel vytvoří náležitý systém monitoringu a hodnocení, který bude nedílnou součástí výsledného dokumentu SUMP. Tento systém bude zahrnovat alespoň následující aktivity:

- výběr ukazatelů pro monitorování a hodnocení navržených opatření v souladu se stanovenými cíli
- stanovení výchozích a cílových hodnot ukazatelů pro získání možnosti zjištění aktuálního stavu
- stanovení strategie sběru dat pro definované indikátory
- stanovení časového harmonogramu vyhodnocování
- stanovení odpovědností za jednotlivé části procesu monitoringu a hodnocení
- návrh zapojení zainteresovaných stran do procesu monitoringu a hodnocení



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

V návaznosti na monitoring opatření bude součástí výsledného dokumentu i nastavení procesu aktualizací SUMP v budoucích letech. Zpracovatel navrhne postup, jakým bude zajištěna aktuálnost dokumentu SUMP vč. průběžného hodnocení navrhovaných opatření.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o strategii monitoringu a hodnocení (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky).

Zpracovatel ve spolupráci se zadavatelem vyberou sadu indikátorů z daného seznamu. Červeně zvýrazněné indikátory odpovídají indikátorům Místní agentury 21, které město stejně musí vyplňovat. Může si tedy zvolit tyto indikátory pro proces SUMP.

Město ve spolupráci se zpracovatelem **vybere z níže uvedeného seznamu jen několik indikátorů, které ale pak město bude dále monitorovat. Níže je uveden pouze maximalistický scénář.**



Cíl	Indikátor	Zdroj dat
1. Vyšší podíl nemotorové dopravy		
Indikátory výstupů		
1.1 Dobudovaná síť chráněné infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu	Dokončená realizace navržené infrastruktury pro pěší a cyklisty ze 100%	Schválené strategické dokumenty týkající se pěší a cyklistické dopravy
	4.1.B - Délka komunikací pro pěší	analýza a monitoring SUMP
	4.1.B - Délka pěších komunikací upravených jako bezbariérové/celkové délce komunikací pro pěší (chodníky, smíšené stezky společné s cyklisty, obytné zóny, atd.);	analýza a monitoring SUMP
	4.1.C - Délka bezpečných komunikací v katastru obce vhodných pro cyklisty v km	analýza a monitoring SUMP
	4.1.C - Délka bezpečných komunikací v katastru obce vhodných pro cyklisty v km v poměru ku celkové délce komunikací v obci. (km / 100 km silnic a místních komunikací na kterých je provoz cyklistů povolen (vč. cyklostezek a smíšených stezek).	analýza a monitoring SUMP
1.2 Jízda na kole bez omezení zavedených pro automobilovou dopravu	Počet cyklistických protisměrek XX km Možnost využívání pěších zón XX km	Terénní průzkum, projektová dokumentace
1.3 Bezpečnost chodců a cyklistů	4.4.C Odstranění krizových nehodových míst., nedořešené přechody pro chodce;	analýza a monitoring SUMP
1.4 Fyzická prostupnost a bezbariérové město	Procento bezbariérových přechodů pro chodce Počet bezbariérových přístupů	Terénní šetření, realizace projektů
1.5 Odpovídající doplňková infrastruktura pro pěší a cyklisty	Počet nových stojanů, koláren, odpočivek, veřejných servisních míst (Počet stojanů pro kola / počet parkujících hnízd pro kola)	Projekty umístění nových stojanů, koláren, odpočivek, veřejných servisních míst
	4.1.D Vybavenost veřejných budov parkovací infrastrukturou pro cyklisty, % podíl budov v majetku města a jím zřízených organizací.	analýza a monitoring SUMP



1.6 Více využívaný bikesharing	Podíl bikesharingu na zvyšující dělbě přepravní práce	Data o využitelnosti bikesharingových služeb
1.7 Povědomí o významu nemotorové dopravy v udržitelné městské mobilitě	Aktivní účast veřejnosti v aktivitách týkajících se životního prostředí	Účast veřejnosti, počet akcí, počet účastníků
	4.4.A Podíl žáků I. stupně ZŠ zapojených do preventivních programů bezpečnosti dopravy. Indikátor sleduje, zda obec podporuje a zajišťuje podporu vzdělávání v oblasti dopravy.;	Účast škol, počet akcí, počet účastníků
Indikátory dopadů		
1.8 Dopravní chování obyvatel	Podíl pěší dopravy a cyklo dopravy na dělbě přepravní práce	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, průzkum dopravního chování
	4.2.D Mobilita a místní přeprava cestujících. Indikátor sleduje trendy v dopravním chování obyvatel. Počet každodenních cest a čas strávený cestováním, druh cesty a druh dopravy, celková průměrná denní vzdálenost na osobu na druh cesty a způsobem dopravy aj.;	
1.9 Bezpečnost chodců a cyklistů	Snížení nehod s následkem usmrcení případně těžkého zranění cyklisty Snížení nehod s následkem usmrcení případně těžkého zranění chodce	Statistika nehodovosti
	Nehody s usmrcením a vážně zraněnými, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.	Statistika nehodovosti
	Lehká zranění z dopravních nehod, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.	Statistika nehodovosti
1.10. Spokojenost	Spokojenost s pěší a cyklistickou dopravou	Stav dopravních komunikací; Stav chodníků a cyklostezek



Cíl	Indikátor	Zdroj dat
2. Lidem více veřejného prostoru		
2.1 Přerozdělení veřejného prostoru podle dopravního zónování s důrazem na centrální zónu	Plocha "zklidněných oblastí", Procento navýšení plochy revitalizovaného nebo oživeného veřejného prostoru o xx %	Projekty řešící vymezení zklidněných oblastí, Projekty řešící revitalizaci veřejných prostorů sloužících v stávajícím stavu např. pro parkování
2.2 Revitalizované a oživené veřejné prostory	Procento navýšení plochy revitalizovaného nebo oživeného veřejného prostoru	Projektová dokumentace k revitalizaci a oživení prostorů
2.3 Souvislá rekreační zóna	Realizace projektu	Projekt -y pro vytvoření souvislé rekreační zóny
2.4 Vyšší zájem obyvatel o kvalitu veřejných prostorů	Aktivní účast veřejnosti v procesu revitalizace veřejných prostorů	Aktivní účast veřejnosti na projednáních důležitých projektů, počet akcí, počet účastníků
Cíl	Indikátor	Zdroj dat
3. Obyvatelům lepší životní prostředí		
Indikátory výstupů		
3.1 Vyšší podíl nízkoemisní dopravy	4.1.A Podíl nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
	4.3.A Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém objemu objednávaných výkonů v rámci MHD a ostatní dopravní obslužnosti. (vzkm).	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
	4.3.B Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém množství dopravního výkonu vozidel v majetku města a jím řízených organizací.	Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti
3.2 Nové formy mobility	Zavedení nové formy mobility	Realizace podpory a zavedení nových forem mobility
3.3 Vyšší zájem obyvatel o kvalitu životního prostředí	Aktivní účast veřejnosti v otázkách ochrany životního prostředí a zdraví	Účast veřejnosti, počet akcí, počet účastníků
Indikátory dopadů		
3.4 Nižší zatížení obyvatel hlukem - Dopady dopravy na zdraví	Počet osob vystavených nadlimitnímu hluku	Hlukové mapy a hluková měření



	Dny, kdy je znečištění střední nebo vysoké pro relevantní typy imisí z dopravy, především pro PM10 a PM2,5	Rozptylové studie, emisní měřicí stanice
3.5. Nižší zatížení obyvatel emisemi - Dopady dopravy na zdraví	Emise CO2 emitované jednotlivými druhy dopravy ve sledované lokalitě	Množství ujetých km jednotlivými druhy dopravy Struktura vozového parku na měřeném území
	Acidifikace (okyselení)	Roční průměrná koncentrace NO2, Roční emise SO2

Cíl	Indikátor	Zdroj dat
-----	-----------	-----------

4. Hromadně využívaná integrovaná veřejná doprava		
Indikátory výstupů		
4.1 Výkonný terminál	Realizace projektu	Realizace projektu
4.2 Vysoká atraktivita a efektivita řízení dopravy systémem ITS	Zavedení systému řízení ITS	Projekt ITS
4.3. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD a VHD	Možné indikátory o Celkový výkon (vozo km) o Průměrný výkon (km/vozidlo) o Průměrné stáří vozového parku o Obsazenost vozidel o Průměrná spotřeba paliv o Průměrné provozní náklady (Kč/vozokm) o Spolehlivost (zpoždění vůči jízdniému řádu) o Průměrná rychlost o Hodiny odpracované jedním řidičem	Průzkumy
Indikátory dopadů		
4.4. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD, či VHD (dopravní chování obyvatel)	Podíl hromadné dopravy na dělbě přepravní práce XX:YY	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, průzkum dopravního chování
4.5. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný integrovaný systém IDSK pro obsluhu obcí a dojíždku i vyjíždku do/z města	Podíl hromadné dopravy na dělbě přepravní práce XX:YY	Aktualizace dopravního modelu, terénní šetření

Cíl	Indikátor	Zdroj dat
-----	-----------	-----------

5. Oblíbená veřejná doprava		
Indikátory dopadů		
5.1 Popularita integrované veřejné dopravy propojené s krajem	Hodnocení spokojenosti cestujících	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce



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



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



4.5 Nastavení Implementace, financování a vyhodnocování SUMP Uherský Brod

Cílem této fáze je vypracovat podrobný plán implementace SUMP Uherský Brod jako základní předpoklad její úspěšné realizace. I v této části procesu SUMP se očekává externí pomoc odborníků, kteří mohou pomoci s návrhovou částí, kde mohou uplatnit své odborné znalosti. Úkolem je dále identifikovat možná opatření (programy, projekty či konkrétní aktivity), která povedou k naplnění nastavených cílů. Tato opatření jsou vypracována ve variantách a jsou následně hodnocena na základě stanovených kritérií. Po hodnocení jsou vybrána nejvhodnější opatření a je dopracován návrh strategie (obsahující již vizi, kompletní soustavu cílů, soustavu indikátorů a přehled opatření vedoucích k naplnění cílů).

Vybraná opatření budou zapracována do předem připraveného strategického plánu SUMP Uherský Brod.

Pilíř vize	Strategický cíl	Specifický cíl
A/ Cesty pěšky a na kole především	1. Vyšší podíl nemotorové dopravy	1.1 Dobudovaná síť chráněné infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu (přidružený dopravní prostor, samostatné komunikace)
		1.2 Jízda na kole bez omezení zavedených pro automobilovou dopravu (hlavní dopravní prostor)
		1.3 Kolizní křížení pěší a cyklistické infrastruktury (bodové problémy, poznámka - nahrazuje spojení "větší bezpečnost chodců a cyklistů")
		1.4 Odpovídající doplňková infrastruktura pro pěší a cyklisty
		1.5 Více využívaný bikesharing
B/ Čisté město pro lidi	2. Lidem více veřejného prostoru	2.1 Přerozdělení veřejného prostoru podle dopravního zónování s důrazem na centrální zónu
		2.2 Fyzická prostupnost a bezbariérové město, aneb tvorba bezbariérových tras
		2.3 Revitalizované a oživené veřejné prostory
		2.4 Rozvoj nového centra
		2.5 Souvislá zóna ...
	3. Obyvatelům lepší životní prostředí	3.1 Nižší zatížení obyvatel hlukem
		3.2 Vyšší podíl nízkoemisní dopravy
		3.3 Nové formy mobility



C/ Hromadná doprava pro každého	4. Hromadně využívaná integrovaná veřejná doprava	4.1 Výkonný dopravní terminál Uherský Brod	
		4.2 Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD	
		4.3 Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systému integrovaného systému	
		4.4 Uživatelsky přívětivé prostředí pro kombinované využívání individuální, bezmotorové a veřejné dopravy	
		4.5 Vysoká atraktivita a efektivita řízení dopravy systémem ITS	
	5. Oblíbená veřejná doprava	5.1 Zásadní změna cenové politiky v MHD, levné předplatné, integrovaný tarif	
		5.2 Preference veřejné dopravy na vybraných tepnech a žilech města (návaznost na D)	
		5.3. Design autobusových zastávek	
	D/ Tepny a žíly města	6. Uherský Brod bez kolon	6.1. Ulice s dopravním prostorem podle dopravního zónování
			6.2. Kapacitní páteř tvořená státními a krajskými komunikacemi
6.3 Dostatečná kapacita doplněné sítě městských páteřních komunikací.			
6.4. Nové komunikace tam, kde jsou potřebné, pomohou, ale neuškodí			
6.5 Účelné využití uliční sítě řízením dopravy systémem ITS			
6.6 Dostupné centrální obytné zóny bez tranzitu			
7. Obyvatelům snazší parkování		7.1 Omezení dlouhodobého parkování v centrální zóně	
		7.2 Regulované parkování v městských zónách	
8. Uherský Brod bez kamionů		8.1 Uherský Brod bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města	
		8.2 Chytré řešení nákladní dopravy poslední míle (s vazbou na A) a služeb velkých vozidel	
		8.3 Terminál Uherský Brod zajišťující potřebné kapacity pro nákladní dopravu	
		8.4 Existence chytrého systému městské logistiky	



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

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

Popis opatření by měl zahrnovat alespoň následující položky:

- Zařazení ke stanovenému specifickému cíli
- Popis opatření
- Realizační odpovědnost, stanovení odpovědností za přípravu a realizaci
- Návaznost na další sektory politiky města
- Časový harmonogram implementace, stanovení priority realizace, zařazení do časového horizontu (krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý)
- Návrh rozpočtu, návrh zdrojů financování
- Indikátory pro monitorování a evaluaci

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

Cílem akčního plánu je vytvořit přehledný dokument o navržených opatřeních spolu s jejich dodatečným popisem. Akční plán bude obsahovat souhrn opatření rozdělených dle období (krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý horizont) včetně časového plánu jejich realizace a možností financování.

Akční plán bude obsahovat podrobný přehled všech opatření a u každého opatření bude uvedeno zejm. následující:

Akční plán bude zpracován na období 5 let od ukončení zpracování SUMP. Jednotlivá opatření budou navázána na plánovaný rozpočet města, který bude konzultován se zadavatelem.

Návrh opatření v akčním plánu bude průběžně konzultován se zadavatelem, finální soubor opatření musí být zadavatelem schválen.

Implementace opatření z akčního plánu

Zpracovatel navrhne způsob, jakým budou jednotlivá navržená opatření implementována z hlediska řízení města. Bude navržen konkrétní postup, jak má město po dokončení SUMP implementaci opatření řídit a jaké nároky tato agenda vytvoří. Zpracovatel navrhne, zda je zapotřebí vytvoření nových pracovních pozic (např. manažer mobility apod.) a jaké pravomoci/odpovědnost by



pracovníci na takových pozicích měli mít. Bude proveden odborný odhad nákladů spojených se zavedením doporučených opatření z pohledu řízení města. Výstupy z této kapitoly: akční plán (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

5 Komunitní část - Komunikační plán, služby, osvěta

5.1 Obecný úvod

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

Komunikační plán navrhne způsoby, jak angažovat partnery a veřejnost do procesu přípravy a realizace SUMP.

Je třeba zapojit veřejnost do celého procesu a získání souhlasu s konkrétními opatřeními. Pro některá opatření je pochopení a schválení ze strany veřejnosti významným faktorem. Je třeba:

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

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



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

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

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

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

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

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

Efektivitu komunikace ještě mohou zvýšit následující postupy:



- Značka – jak už bylo zmíněno, jednoduchá a srozumitelná značka pomůže jednak zaujmout, jednak sjednotí celou komunikaci.
- Zapojení známé osobnosti – využití známé osobnosti nejen přitáhne pozornost ke sdělení, ale zároveň zvyšuje důvěryhodnost celé komunikace. V případě SUMP není nutné uvažovat o celebritách, ale spíše známých lokálních osobnostech, např. starosta, úspěšný podnikatel, ředitel školy, známý rodák.

Zapojení dětí do komunikace a vyprávění příběhů – opět se jedná o silně emocionální prvky v komunikaci, které dokáží přilákat pozornost, zároveň ji ale v případě příběhů dokáží i udržet a mnohdy zvýší i věrohodnost a urgentnost celého sdělení

Další podrobné informace jsou k dispozici na tomto odkaze: <https://www.akademimobility.cz/1.4.-zapojeni-verejnosti-a-partneru> a <https://www.akademimobility.cz/participace>

5.2 Principy Komunikační strategie SUMP Uherský Brod

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

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

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

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

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



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

Zpravidla tedy definujeme několik cílových skupin, které budou pro dosažení stanoveného cíle důležité. Každé z nich pak bude komunikační strategie částečně přizpůsobena (např. samotné sdělení, nebo média, která budou v komunikaci využita). Můžeme se např. soustředit na některé demografické skupiny (např. senioři, rodiče s malými dětmi), obyvatele určitých lokalit, nebo na některé socioekonomické skupiny (např. podnikatelé, učitelé atd.). Ideální je, pokud se některá z cílových skupin přímo do komunikace zapojí (např. žáky či studenty místních škol), čímž se zvýší její důvěryhodnost a dosah (možnost ovlivnit nepřímo, ale velmi silně i další cílové skupiny).

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

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

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

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

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

V rámci komunikační strategie budou podporovány také aktivity, které budou motivovat ke změně dopravního chování. Zatím město používá nástroje jako je Evropský týden mobility, kampaně Do



práce na kole, apod, ale možnosti jsou daleko bohatší. Náměty pro komunikační strategie lze využít z evropské metodiky Promoting Mobility Behaviour Change²⁵.

5.3 Zpracovatel vypracuje Komunikační strategii

Komunikační strategie bude členěna na jednotlivé části, které budou shodné s fázemi zpracování SUMP, **tedy včetně implementační fáze**. Zpracování dokumentu komunikační strategie předchází zahájení realizace první fáze SUMP, tj. analytické části. Po dobu trvání zpracování SUMP budou termíny aktivit a kampaní doplňovány, upřesňovány a koordinovány v reakci na průběžné výsledky tak, aby zajišťovaly naplnění stanovených cílů a indikátorů komunikace a participace (tj. oslovení, zájem a aktivní účast veřejnosti a dalších cílových skupin), doplnění a upřesnění harmonogramu jednotlivých termínů aktivit a kampaní v průběhu po celou dobu trvání zpracování SUMP.

Komunikační strategie bude zaměřena na komunikaci s veřejností a naplňování základního cíle SUMP. Obsahem komunikační strategie bude zejména:

- identifikace cílových skupin,
- rešerše stávajícího stavu komunikačních aktivit ve městě,
- organizační struktura pro zpracování SUMP,
- určení cílů komunikace a nástrojů evaluace (stanovení plánovaných dopadů a metod pro jejich měření a vyhodnocování),
- komunikační nástroje (prostředky a kanály),
- struktura komunikačních aktivit (jaké cíle budou naplňovány jakými způsoby),
- rizika (možná ohrožení a strategie pro jejich předcházení)
- rozdělení odpovědnosti za průběh aktivit, jejich koordinaci a dodržení principů participace (dostatečné zapojení všech cílových skupin, zohlednění jejich vstupů aj.)
- participační plán – cíle a metody participace v relevantních částech procesu tvorby SUMP,
- způsob zpracování a vypořádání podnětů,
- plán marketingových a edukativních kampaní,
- harmonogram participačních aktivit a kampaní.

Cílem komunikační strategie je stanovit přehled využívaných komunikačních kanálů v souladu s komunikací k cílovým skupinám, vytvoření plánu pro participaci a kampaně spojené s jednotlivými fázemi zpracování SUMP. Komunikační strategie vychází z myšlenky otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě, přičemž se klade důraz na oboustrannou komunikaci.

Komunikační strategie zahrnuje uskutečnění workshopů pro širokou i odbornou veřejnost a veřejné projednání s prezentací min. 1x v průběhu zpracování každé fáze dokumentu. Participační aktivity budou zahrnovat mj.:

²⁵ <https://www.akademimobility.cz/zmena-v-7-krocich>



- v analytické fázi (bude realizovat zpracovatel)
 - workshop pro širokou veřejnost s cílem identifikace problémových oblastí/lokalit
 - workshop pro odbornou veřejnost s cílem identifikace problémových oblastí/lokalit
 - Úvodní analýza ze strany zpracovatele
 - Začlenění do přípravy plánu významné podniky ve městě, s vazbou na firemní plány mobility a na firmy zabývající se logistikou a přepravou zboží.
 - Začlenění do přípravy plánu všechny další významné a zainteresované subjekty, ať již státní a krajské organizace, ale i NNO s vazbou na dopravu a mobilitu.
 - Provést analýzu všech strategických dokumentů města s cílem identifikovat, jaký mají vliv na plán udržitelné městské mobility (SUMP) – viz. předchozí přípravná analýza
 - Provést analýzu, nakolik město ve svých strategických dokumentech počítá se „zranitelnými účastníky“ děti, seniory, chodce, cyklisty., lidé s omezenou pohyblivostí. Dále bude prověřeno, nakolik jejich organizace mohou být začleněny do přípravy SUMP.
 - Bude navázána spolupráce se všemi řídicími orgány, které se nacházejí na území, jež mají vliv na plánování a realizaci SUMP.
 - Bude navázána spolupráce společně s okolními řídicími orgány na jednotlivých rolích a odpovědnostech, týkajících se přípravy a realizace SUMP.
 - Provedena analýza institucí fungujících v těch oblastech, které úzce souvisejí s mobilitou (např. územní plánování, životní prostředí, zdraví).

- v návrhové fázi (bude realizovat zpracovatel)
 - zapojení široké veřejnosti prostřednictvím elektronického dotazování s cílem výběru scénáře mobility
 - workshop pro odbornou veřejnost s cílem výběru vhodného scénáře mobility
 - workshop pro zastupitele města s cílem výběru vhodného scénáře mobility
 - zapojení odborné veřejnosti do návrhu a hodnocení opatření

- **v implementační fázi**
 - návrh akčního plánu, který bude následně realizovat město Uherský Brod
 - součástí výstupu z participace bude dokument shrnující všechny participační procesy včetně jejich vyhodnocení



Akční plán komunikační strategie bude dále rozdělena podle strategických cílů:

Pilíř vize	Strategický cíl	Specifický cíl Komunikační strategie
A/ Cesty pěšky a na kole především	1. Vyšší podíl nemotorové dopravy	Komunikační strategie: Povědomí o významu nemotorové dopravy v udržitelné městské mobilitě
B/ Čisté město pro lidi	2. Lidem více veřejného prostoru	Komunikační strategie: Vyšší zájem obyvatel o kvalitu veřejných prostorů
	3. Obyvatelům lepší životní prostředí	Komunikační strategie: Vyšší zájem obyvatel o kvalitu životního prostředí
C/ Hromadná doprava pro každého	4. Hromadně využívaná integrovaná veřejná doprava	Komunikační strategie: Popularita integrované veřejné dopravy propojené se Zlínským krajem
		Komunikační strategie: Povědomí o významu veřejné dopravy spojené s jejím jednoznačným vizuálním stylem
D/ Tepny a žíly města	6. Uherský Brod bez kolon	Komunikační strategie: Povědomí a diskuse o řešení využití uličního prostoru s vazbou na A)
	7. Obyvatelům snazší parkování	Komunikační strategie: Povědomí a diskuse o přínosech řešení parkování
	8. Uherský Brod bez kamionů	Komunikační strategie: Diskuse s logistickými firmami



6 Technické požadavky

Jednotlivé výstupy budou zpracovány v následujících formátech:

- popisná dokumentace projektu, prezentace a výstupní dokumenty budou zpracovány ve formátu podporovaném MS Word, MS Excel nebo MS Powerpoint
- zveřejňované výstupy veřejnosti budou zpracovány ve formátu PDF, v případě výstupů na webové stránky přímo pomocí administračního systému dané webové platformy
- doplňující grafické prvky budou zpracovány ve formátu dwg, dxf, nebo jiném formátu podporujícím práci v křivkách
- fotografie budou zpracovány ve formátu JPG
- mapové výstupy budou zpracovány v měřítku vhodném pro zobrazovaný rozsah území na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální mapy případně technické mapy; mapové výstupy budou obsahovat název, legendu, zpracovatele a odkaz na zdroj dat
- výstupy prostorového charakteru budou zpracovány ve formátu ESRI Shapefile
- výstupy aktualizovaného generelu dopravy (modely) budou odevzdány ve formátech k použití v programu Aimsun. Jedná se o stávající software, který se ve městě používá od roku 2015 – zakoupena licence. Ostatní dokumenty ve formátech dwg (dgn), MS Word, WS Excel a PDF.

Výstupem SUMP budou 2 základní dokumenty, a to

- plná verze SUMP pro představitele města a odbornou veřejnost a
- zjednodušená verze SUMP pro širokou veřejnost

Plná verze bude obsahovat strukturované informace o všech částech zpracování včetně grafických a mapových příloh. Zjednodušená verze bude určena pro širokou veřejnost a obyvatele města Uherský Brod.

Její zpracování bude odpovídat očekávaným technickým znalostem obyvatel města. Obsah této verze bude zpracován názorně, především graficky a s cílem předat obyvatelům jasné výsledky zpracování celého SUMP.

Jednotlivé etapy a finální dokument SUMP budou zpracovány v 5 ks tištěného vyhotovení + 5 ks digitálně na CD (DVD).

Další dílčí požadavky na zpracování mohou vyplynout z průběžných kontrolních dnů se zadavatelem



7 Strategické dokumenty města

- Standardy města Uherský Brod, revize 2019
https://www.ub.cz/Public/docs/strategicke-dokumenty/STANDARDY_FINAL_web.pdf
- Generel dopravy města Uherský Brod
<https://www.ub.cz/public/docs/strategicke-dokumenty/generel-dopravy.pdf>
- Generel zeleně
<https://www.ub.cz/public/docs/strategicke-dokumenty/generel-zelene-1997.pdf>
- Program rozvoje města 2015-2021
<https://www.ub.cz/zpravy/Program-rozvoje-mesta-Uhersky-Brod-2015-2021>
- Strategie Smart City města Uherský Brod
https://www.ub.cz/Public/docs/KOMPAS/Strategie_Smart_City.pdf
- Územní plánovací dokumentace města Uherský Brod
<https://www.ub.cz/pages.aspx?rp=3.1&ids=77&id=0&browse=0&nodesLevel=99&expandMenu=192>
- Program regenerace Městské památkové zóny Uherský Brod
<https://www.ub.cz/public/docs/strategicke-dokumenty/program-regenerace-mpz.pdf>
- Programové prohlášení Rady města Uherský Brod na volební období 2018 – 2022
<https://www.ub.cz/pages.aspx?rp=5&id=347&expandMenu=88>
- Další strategické dokumenty
<https://www.ub.cz/info/dalsi-strategicke-dokumenty?&expandMenu=393>



Příloha-podrobnosti k typovým opatření jsou uvedena v příloze zadání SUMP Uherský Brod.

1) Snížení poptávky po mobilitě ve městě.

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

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

Parkovací politika:

- Postupné snižování počtu parkovacích míst v centrech měst, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku.
- Nastavení ceny za parkování vycházející z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování (doporučení: nastavení ceny za parkování je takové, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných).
- Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastníci pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.
- Portál Akademie městské mobility:
 - Parkování: <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>.



- [SUMP a parkovací politika \(příloha evropské metodiky\):
https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1240/parkovani-v-kontextu-sump](https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1240/parkovani-v-kontextu-sump)

Další opatření

- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.).
- Podpora systému carsharingu, bikesharingu apod. (různé modely fungování (soukromý/městský systém apod.).
- Zavádění nízkoe emisních zón (dle zákona 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění).
- Zpoplatnění vjezdu do vybraných zón.
- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Řešení dojížděky dětí do škol a na volnočasové aktivity.
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty, motivace zaměstnanců k využívání VHD apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty, podpora pěších cest do školy jako např. program Bezpečné cesty do školy v hl.m. Praha apod.).
- Podpora a spolupráce na vývoji konceptu Mobilita jako služba (MaaS).
- Portál Akademie městské mobility:
 - Nové služby mobility a inovace: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>
 - SUMP a regulace automobilové dopravy (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1246/regulace-motorovych-vozidel-v-kontextu-sump>
 - SUMP a sdílená mobilita (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1236/sdilena-mobilita-v-kontextu-sump>
 - SUMP a ITS a chytré technologie (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1239/its-a-chytre-technologie-v-kontextu-sump>
 - SUMP a Mobilita jako služba (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1241/mobilita-jako-sluzba-maas-v-kontextu-sump>
 - SUMP a autonomní vozidla: (příloha evropské metodiky): <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1238/autonomni-vozidla-v-kontextu-sump>

3) Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zavádění a rozvoj IDS.
- Zřizování autobusových pruhů pro pravidelnou linkovou dopravu nejen ve městech, ale i na příjezdech do jádrových měst aglomerace.
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů.



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

Specifická typová opatření:

Zlepšení kvantitativních standardů VHD

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

Zlepšení kvalitativních standardů VHD

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

Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD

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



4) Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejích podmínek

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

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

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

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zlepšení parkovací politiky pro cyklo dopravu a zajištění dalšího zázemí pro cyklo dopravu
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.
- Podpora dostupnosti a většího rozšíření elektrokol a nákladních kol.
- Rozvoj sítě parkovacích míst pro bikesharing, včetně dobíjecích stanic pro elektrokola.
- Podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě.
- Vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště pro IAD, například formou robotických zakladačů.
- Zavádění komunitních programů (např. aplikace pro plánování jízdy na kole po městě s motivačním programem, např. slevy ve vybraných obchodech a restauracích).
- V územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktních míst s ostatní dopravou.
- Portál Akademie městské mobility:
 - Cyklistická doprava <https://www.akademiamobility.cz/cyklisticka-doprava> a <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
 - SUMP a cyklistická doprava (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1243/cyklisticka-doprava-ci-jizda-na-kole-v-kontextu-sump>



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

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

6) Optimalizace nákladní dopravy ve městech

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

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



Doporučení:

- Analýza procesu zásobování, identifikace skladových areálů jako potenciálních zdrojů zvýšené dopravní zátěže, dále př. železničních nákladových nádraží a železničních vleček, vodních koridorů a přístavů
- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky). Podpora půjčování městských cargoelektro jízdních kol.
- Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Sloučení dodávek zboží (logistická centra, sdílení vozidel, vytváření bloků pro obsluhu nákladními vozidly a podobná organizační opatření).
- Centralizace míst a harmonizace časových plánů pro nakládku a vykládku zboží.
- Využití nízkoemisních/bezemisních vozidel (vč. elektrických vozidel, ale i jízdních kol apod.).
- Organizační opatření (omezení vjezdu nákladních vozidel apod.).
- Využití informačních technologií (komunikace s dopravními operátory přes internet, interaktivní mapa na kalkulaci optimálních tras apod.).
- Portál Akademie městské mobility:
 - SUMP a městská logistika (příloha evropské metodiky):
<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1237/mestska-logistika-v-kontextu-sump>

7) Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

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

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



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Příloha č. 2 smlouvy o dílo
Strukturovaná nabídková cena

	Část díla	Okamžik platby	Cena bez DPH	Cena s DPH
1.	Analytická část	Po schválení orgány města Uherský Brod	200.000,-Kč	242.000,-Kč
1a.	Analytická část – aktualizace generelu dopravy města včetně dopravního modelu města	Po schválení orgány města Uherský Brod	200.000,-Kč	242.000,-Kč
1b.	Analytická část – generel cyklistické dopravy města	Po schválení orgány města Uherský Brod	200.000,-Kč	242.000,-Kč
2.	Návrhová část	Po schválení orgány města Uherský Brod	200.000,-Kč	242.000,-Kč
3.	SUMP	Po schválení orgány města Uherský Brod	200.001,-Kč	242.001,21,-Kč
Celková nabídková cena			1.000.001,-Kč	1.210.001,21,-Kč