



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Příloha č. 1 Smlouvy o dílo

Technická specifikace

Příloha č. 2

Plán udržitelné městské mobility

SUMP 2.0.

Uherský Brod

Červen 2020



Obsah

1	Úvodem – principy SUMP 2.0.	4
1.1	Důvody pořízení, aneb o teorii změny	4
1.2	Základní teze SUMP.....	4
1.3	Východiska pro plánování dopravy a mobility	5
1.3.1.	Charakteristika mobility, dělba přepravní práce	5
1.3.2.	Životní styl, aktivní pohyb	7
1.3.3.	Bezpečnost.....	8
1.3.4.	Koncepce parkování ve městě	8
1.3.5.	Modelové výpočty hlukových zátěží	9
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	Smart Česko a vize Město krátkých vzdáleností	12
1.5	Doporučená struktura plánu udržitelné městské mobility	14
1.6	Termíny plnění	16
2	Přípravná fáze	16
2.1	Vymezení zájmového území.....	16
2.2	Vymezení cílových skupin a hlavních aktérů v oblasti mobility	16
2.3	Analýza výchozích podkladů a strategických dokumentů města.....	17
2.3.1	Celkový přehled	17
2.3.2	Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015 - 2021.....	18
2.3.3	STRATEGIE SMART CITY MĚSTA Uherský Brod (říjen 2019)	19
2.3.4	Analýza oblasti Smart mobility.....	21
2.3.5	Dopravní zatížení města IAD a monitoring	22
2.3.6	Inteligentní řízení dopravy (IDS)	22
2.3.7	Doprava v klidu, parkování	22



2.3.8	Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou	23
2.3.9	Pěší a cyklistická doprava.....	23
2.3.10	Místní strategie adaptace na změnu klimatu města Uherský Brod (říjen 2019)	26
2.3.11	Standardy města (2019).....	30
2.3.12	Generel dopravy.....	34
2.3.13	Požadavky vyplývající z UP města Uherský Brod	37
2.4	Status quo – stanovení vize a strategických cílů	39
2.4.1	Úvodem.....	39
2.4.2	Strategická vize pro Uherský Brod	40
2.4.3	Strategické a specifické cíle pro Uherský Brod	40
2.5	Aktualizace generelu dopravy a zpracování generelu cyklistické dopravy - zpracuje dodavatel	43
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	Rozpracování navrhovaných opatření do implementační fáze a akčního plánu	59
4.3	Akční plán	60
5	Komunitní část - Komunikační plán, služby, osvěta	61



5.1	Obecný úvod.....	61
5.2	Zpracovatel vypracuje Komunikační strategii	61
5.2.1	Úvodní analýza ze strany zpracovatele	62
5.2.2	Pracovní skupiny, zainteresované strany, stanovení rámce.....	63
5.3	Zapojení města do národní kampaně CityChangers	64
6	Monitoring a hodnocení	66
7	Technické požadavky	73
8	Strategické dokumenty města	73

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

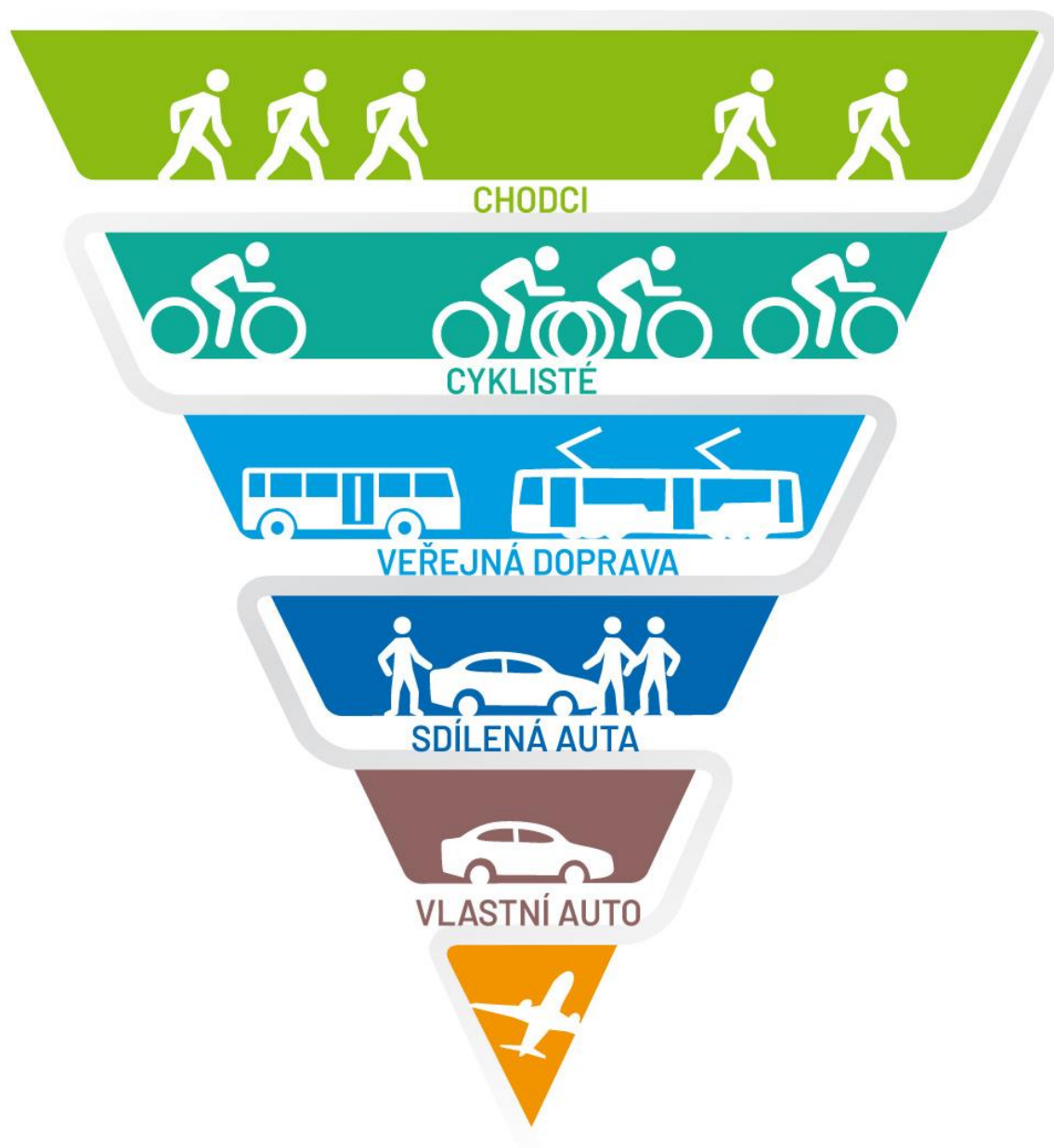


výraznému růstu; automobilizace ve městech a regionech s kvalitní obsluhou HD se snižuje. Výroba velmi úsporných vozidel zabrání výraznějšímu snížení poptávky, movitější domácnosti mají více typů vozidel – na krátké a dlouhé vzdálenosti. Proběh vozidel se nesnižuje, jsou však méně využívány pro delší 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 změnil 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 vzdálenost, 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.akademiamobility.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.akademiamobility.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 a pro zpracování SEA. 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 ulicí a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je **design ulice procesem a projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci, 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 deklarací. 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 zveřejněny 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 Smart Česko a vize Město krátkých vzdáleností

Základním stavebním prvkem SUMP je strategický plán, který má svou vizi, strategické a specifické Doporučuje se, aby město Uherský Brod si pro stanovení svých cílů vycházelo z projektu "Strategický rámce Smart City Svazu měst a obcí ČR", který slouží jako vodítko pro představitele obcí a měst při koncipování a implementaci jejich lokálních "Smart City strategií", do kterých patří i SUMP. Právě tento dokument doporučuje městům vizi Města krátkých vzdáleností. Více informací: <http://prosperujiciobecbudoucnosti.cz/>

Sídelní struktura tak navádí spíše k "regionu krátkých vzdáleností", s cílem zajistit kvalitní podmínky pro život pro všechny občany, ať žijí v malých obcích nebo větších městech. Proč? Pokud služby budou soustředěné ve velkých městech, vyvolá to velkou potřebu dojíždění. Nejde tedy hovořit jen o SUMP 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, neboli regionu. Problémy s dopravou často vznikají v okruhu 20-30 km za hranicemi města, kde nedostatečná nabídka veřejné 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 Česku, ve velkých městech stejně jako v malých obcích.

Město krátkých vzdáleností není jen o vzdálenostech k nejbližšímu lékaři či obchodu. Koncept města krátkých vzdáleností také není definovaný cílem, který buď je, anebo není. Je to spíš návod na směr, kterým se při strategickém rozhodování o městě ubírat. Více či méně mohou krátké vzdálenosti existovat v každém městě, a pokud se město řídí podle určitých rad, uspokojování potřeb obyvatel se čím dál tím víc začne odehrávat na

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

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





menší ploše. Zároveň nejde jen o cestování, ale o celý komplex postavený na třech složkách: infrastruktura, služby a osvěta, které jsou vzájemně propojené. Uvedené složky, provázány skrze strategický a koncepční přístup, jsou rozděleny dle konceptu Smart Česko do tří specifických cílů.

- **Základní dopravní infrastruktura** (zejména silniční a železniční) je dokončena, je vytvořena infrastruktura pro alternativní pohony, rozvoj nemotorové dopravy (zejména pěší a cyklistické).
- **Osvěta společnosti** umožňuje přijetí atraktivní alternativy (naplnění individuálních potřeb novými prostředky); vyšší úroveň dopravní výchovy (školy); autonomní vozidla.
- **Veřejný prostor z hlediska dopravní infrastruktury je vyřešen v Plánu udržitelné městské mobility.**

Tento dokument od června 2020 koordinuje MMR. Oblast C4. Dopravní infrastruktura a mobilita uzpůsobená pro lidi pak institucionální odpovědnost převzalo MD ve spolupráci s MMR, obce, města, kraje.

Výchozí stav:

Zajištění dopravní infrastruktury pro lidi, ne pro auta, znamená prosazení základního principu 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. "Smart City" je město pro lidi, ne pro auta. Souvisí s otázkami, zda je skutečně třeba za prací dojíždět, do jaké míry využívat individuální automobilovou dopravu či jak omezit negativní dopady spojené s přepravou zboží prostřednictvím zkracování dodavatelských řetězců a podporou lokální ekonomiky. V současnosti je tento přístup k dopravě realizován jen v menším počtu měst a obcí, většinou souvisí s tvorbou (povinných) PUMM a snahou o snížení zátěže ovzduší z dopravy.

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

Opatření:

- Zpracování Plánu udržitelné městské mobility (dále PUMM), na jehož základě dochází k dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony.
- Vytvoření metodiky pro tvorbu PUMM v menších městech a obcích.
- Realizace dopravních opatření vedoucích ke zklidnění dopravy v centrech obcí a měst a v místech, kde dochází k vysoké zátěži ve vztahu ke kvalitě života obyvatel, podpora hromadné a nemotorové dopravy.



- Realizace na sebe navazujících (vzájemně se doplňujících) závazných akčních plánů jednotlivých druhů dopravy.
- Dokončení páteří infrastruktury (silniční a železniční) v rámci České republiky.
- Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť).
- Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu.
- Rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky (podpora nabíjecích stanic pro elektromobily, vytvoření infrastruktury pro dopravu drony).
- Podpora konceptu "Města krátkých vzdáleností" v rámci PUMM (big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury).
- Osvětové kampaně na základě zpracované strategie/koncepce mobility a dopravní obslužnosti ve městě či obci (vč. alternativních způsobů dopravy), kontinuální zapojování občanů do strategického plánování města.
- Instalace pokročilých informačních systémů veřejné hromadné dopravy.
- Podpora sdílené dopravy (carsharingu) a plně obsazených vozidel.
- Řešení PUMM v souladu s územním plánem.
- Tvorba veřejného prostoru s ohledem na dosud neběžné dopravní prostředky (drony).

1.5 Doporučená struktura plánu udržitelné městské mobility

Dokument SUMP se doposud zpracovával v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky. Nicméně druhá edice Plánu udržitelné městské mobility, zveřejněná Evropskou komisí v říjnu 2019, se trochu odlišuje od průkopnické verze 1.0 staré už 6 let.

V této chvíli se zpracovává nová česká metodika 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.

Evropská metodika SUMP 2.0. de facto nabízí stejný postup, jako první metodika, jen důrazy jsou mírně upravené. Ty nelze zpochybnit, ale zkušenosti z České republiky naznačují, že technokratický výklad této metodiky dal českým SUMP jiný význam, než bylo původně zamýšleno. Možná je to dáno tím, že evropská metodika vychází ze zkušeností s plánováním udržitelné městské mobility už od 70. let 20. století. Česká republika má trochu jinou tradici dopravního plánování, a tak i očekávané výsledky jsou trochu jiné.

Nová česká metodika SUMP 2.0. nemůže sice zpochybnit přístupy evropské metodiky, nemůže zpochybnit cyklus 12 po sobě navazujících kroků, ale může změnit důrazy, které odpovídají duchu strategického rámce Svazu měst ČR „Smart Česko“.

Výsledný SUMP se bude mít čtyři pilíře, podle principů MMR metodiky Smart City, ale upravené pro kontext řešení dopravy a mobility.



- **A. Strategický (Město; Smart governance), který spočívá v organizaci složek města (plně v souladu s MA21).** Plán udržitelné městské mobility (SUMP 2.0.) je především strategickým plánem, za který někdo nese zodpovědnost. Dopravní infrastruktura se řeší z pohledu potřeb lidí, z pohledu veřejného prostoru, z pohledu konceptu Města krátkých vzdáleností. Město řídí svůj úřad a vede takové kampaně, které jsou v souladu s uvedeným konceptem. Základem je vize, která určuje směr všem navazujícím aktivitám. Více: <https://www.akademiemobility.cz/jak-vest-urad>
 - **Výstupem bude strategický plán města s upřesně**
- **B. Komunitní (Občan; Smart citizen)** (částečně v souladu s MA21), který spočívá v zavedení nástrojů pro komunikaci mezi městem, organizacemi a občany a to pomocí [Komunikačního plánu](https://www.akademiemobility.cz/participace), který zahrnuje jak projednání jednotlivých fází procesu SUMP, ale vede rovněž společnost ke změně pohledu na udržitelnou dopravu. Více - <https://www.akademiemobility.cz/participace>
- **C. Infrastrukturní (Smart mobility),** aneb představuje seznam všech [opatření, která jsou viditelná v praxi](https://www.akademiemobility.cz/jak-realizovat-opatreni). Na jedné straně dopravní infrastruktura, na druhé straně služby pro veřejnost - viz.: <https://www.akademiemobility.cz/jak-realizovat-opatreni>
- **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.

Postup prací bude mít tyto fáze:

1. Přípravná fáze (je zpracována zadavatelem – viz. kapitola 2.)
2. Analytická fáze bude zpracována zpracovatelem (zadání – viz. kapitola 3.)
3. Návrhová část – stanovení vize, cílů bude převzato z kapitoly 2.4. Zpracovatel navrhne:
 - Návrh opatření k naplňování specifických cílů a jejich prioritizace
 - Modelování scénáře s implementací navrhovaných opatření a srovnání s nulovým scénářem
3. Akční plán (fáze C)
 - Stanovení priorit, rozpočtů, časových harmonogramů naplňování, stanovení možných rizik pro realizaci (technická, ekonomická,...)
 - Zohlednění výsledků procesu SEA
4. Realizace, monitoring a evaluace (fáze D)
 - Na základě stanovení a průběžného hodnocení: indikátorů výstupů, indikátorů dopadů, procesních indikátorů



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

1.6 Termíny plnění

Analytická část:	do 30.04.2021
Průzkumy, šetření.:	do 01.05.2021
Návrhová část.:	do 01.06.2021 čistopis již po připomínkování
Akční plán a finální zpráva SUMP	do 01.06.2021 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 území, které je vymezeno katastrálním územím Uherský Brod, Havřice, 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.

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 seberozevoji** - 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 „žítí“ 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 cyklodopravy 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 Všeuvěd 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 Slovák.



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 hospodárný 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 přehřívané 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 **systém 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, cyklopietokoridory, 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 objízdných 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 objízdných 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 nechladit 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. parkovací 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
- Nespojitá 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 jakéhokoli 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 pojmut 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 CYKLISTY

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 zdrsňuje. 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 Hradišťská
- 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. Sídlíště 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:

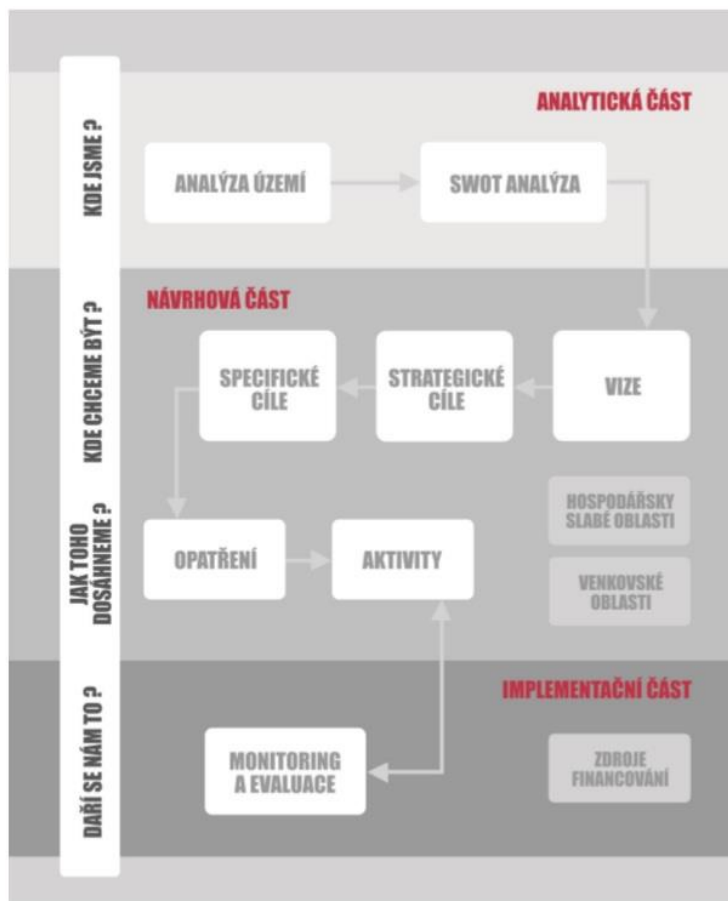
Množství navrhovaných opatření již bylo zrealizováno.



2.4 Status quo – stanovení vize a strategických cílů

2.4.1 Úvodem

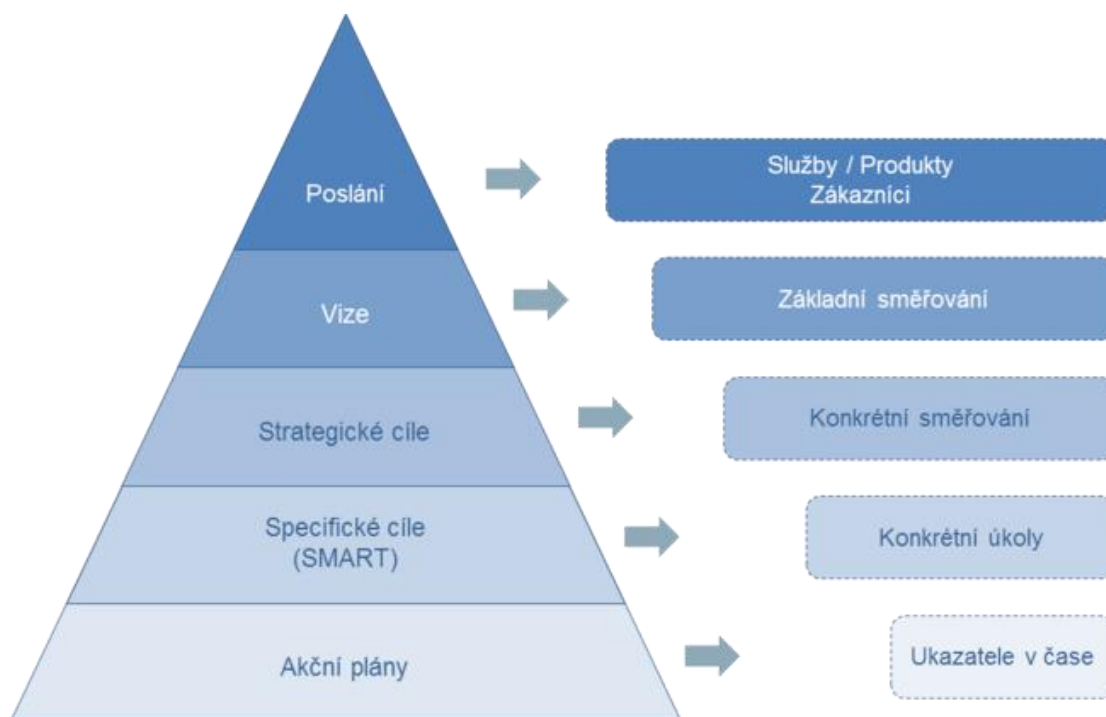
SUMP Uherský Brod je realizován podle fází korespondující s tvorbou strategického dokumentu.



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

2.4.3.1 Cíle 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)

2.4.3.2 Návrh cílů v duchu SUMP

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 (ná vaznost 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

2.5 Aktualizace generelu dopravy a zpracování generelu cyklistické dopravy - zpracuje dodavatel

Strategické a specifické cíle (viz. kapitola 2.4.) budou upřesněny dle výstupů ze dvou územně plánovacích podkladů, které budou zpracovány v Analytické části a to z:

1) aktualizace generelu dopravy města včetně dopravního modelu města - zpracuje dodavatel

Rámcový obsah generelu dopravy města:

- Úvodní kapitola
- Historie a současnost Uherského Brodu
- Analýza současné dopravní situace
- Návrh generelu dopravy + makroskopický dopravní model
- Aktualizovaný generel dopravy bude zpracován minimálně v podrobnosti odpovídající současnému generelu dopravy.

2) zpracování generelu cyklistické dopravy - zpracuje dodavatel

Rámcový požadovaný obsah:

- Průzkumy a rozborů včetně grafických příloh
- Návrhová část



Na městě Uherský Brod spočívá zajištění základní infrastruktury, a to nejen silniční (sítí 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 (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.

Existuje svým způsobem jedno „dopravní menu“ a záleží jen na městě Uherský Brod, do jaké hloubky jednotlivá témata chce a potřebuje řešit. Jedná se o tato typová opatření:

1. **Rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu:** <https://www.akademiamobility.cz/aktivni-mobilita-197>
2. **Funkčnost veřejné dopravy, řešení její dostupnosti,** včetně na sebe navazujících, vzájemně se doplňujících jednotlivých druhů dopravy a také <https://www.akademiamobility.cz/verejna-doprava-61>.
3. **Odklonění, či řešení transiitní dopravy,** aneb plánuje se vybudovat obchvat, který může ovlivnit realizace dalších navazujících opatření: <https://www.akademiamobility.cz/humanizace-komunikaci>
4. **Zajištění infrastruktury pro dopravu v klidu** (záchytná parkoviště v rámci měst i sídlišť): <https://www.akademiamobility.cz/parkovani>
5. **Podpora čisté mobility,** dokončení dopravní infrastruktury a infrastruktury pro alternativní pohony, rozvoj infrastruktury pro zajištění paliv a pohonů pro alternativní pohonné jednotky, podpora nabíjecích stanic pro elektromobily: <https://www.akademiamobility.cz/cista-mobilita-479>
6. **Nové služby mobility, inovativní přístupy, citylogistika, telematika.** Big data jsou k dispozici ke kontinuálnímu doplňování a obnově infrastruktury: <https://www.akademiamobility.cz/nove-sluzby-mobility-a-inovace>

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



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.



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 500 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 30.11.2020
- Provedení průzkumů (SBĚR DAT „v terénu“) do 01.04.2021
- Výstupy (text. a graf. část) průzkumů – koncept, proj. se zadavatele do 15.04.2021
- Výstupy (textová a grafická část) průzkumů – definitivní do 01.05.2021
- Projednání výsledků dopravního chování obyvatel s veřejností do 20.05.2021

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 využita data z dostupných relevantních podkladů města
- MHD – budou 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 odstavování 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 generelem 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

Všetchna 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 Rozpracování navrhovaných opatření do implementační fáze a akčního plánu

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.

4.3 Akční plán

V akčním plánu se jasně popisuje, jak naplnit cíle SUMP. Pro maximálně úspěšnou implementaci by akční plán měl být vypracován ve dvou krocích:

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

Popis opatření by měl zahrnovat alespoň následující položky:

- Zařazení ke stanovenému specifickému cíli
- Popis opatření
- Realizační odpovědnost, stanovení odpovědností za přípravu a realizaci
- Ná vaznost 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

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

Již v úvodní fázi bude vytvořena participační strategie, která navrhuje 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 předložit 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.

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 Zpracovatel vypracuje Komunikační strategii

Komunikační strategie bude členěna na jednotlivé části, které budou shodné s fázemi zpracování SUMP. 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.:

- v analytické fázi
 - workshop pro širokou veřejnost s cílem identifikace problémových oblastí/lokalit
 - workshop pro odbornou veřejnost s cílem identifikace problémových oblastí/lokalit
- v návrhové fázi
 - 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
- součástí výstupu z participace bude dokument shrnující všechny participační procesy včetně jejich vyhodnocení

5.2.1 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).

5.2.2 Pracovní skupiny, zainteresované strany, stanovení rámce

Cílem je navrhnout organizační strukturu a nutné kroky k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost realizace jednotlivých opatření. V podstatě se jedná 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.akademiamobility.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.akademiamobility.cz/1.2.-mezirezortni-tym>
- 3) Politici, nositelé myšlenek na veřejnosti. Právě oni by měli jít s kůží na trh a vést diskusi s občany. Samozřejmě vše by měly podložené kvalitním strategickým plánem, včetně kvalitních dat. Více: <https://www.akademiamobility.cz/1.3.-politicka-angazovanost>
- 4) Občané musí vědět, že jsou skutečně přizváni k tvorbě a implementaci plánu. Za tím účelem je nutné vytvořit kvalitní komunikační plán, který ovšem v žádném případě není spojen jen se zpracováním plánu, ale především jeho implementací. Město by si již teď mělo nominovat jeden, dva projekty, které může komunikovat jako určitý symbol celého plánu. Jedná se o natolik důležitou kapitolu, že byla vytvořena samostatná kapitola 4.3. Informace jsou rovněž k dispozici na tomto odkaze: <https://www.akademiamobility.cz/1.4.-zapojeni-verejnosti-a-partneru>



5.3 Zapojení města do národní kampaně CityChangers

Jedná se o platformu občanů, kterou netvoří jen politici a úředníci, ale především aktivní lidé v místních komunitách, které bychom rádi navzájem propojili. Spojovacím článkem je řešení dopravy a mobility. Pokud s vámi rezonují naše hodnoty a chcete přispět ke změnám, zůstaňte s námi ve spojení a zanechte nám na sebe kontakt. Řekněte nám něco o sobě, o svém spolku nebo své komunitě a my se vám ozveme nebo vás propojíme s těmi správnými lidmi.

CityChangers sdílí společnou představu, jak budovat a přetvářet města, aby se v nich dobře žilo, aby v nich své místo našli mladí lidé, rodiny s dětmi i senioři. Pro tuto představu o společné budoucnosti chtějí CityChangers získat podporu a porozumění u všech, kteří k jejímu naplnění mohou svým dílem přispět. Společného cíle chtějí dosáhnout vzájemnou komunikací a spoluprací mezi státními i samosprávnými institucemi, občanskými iniciativami i jednotlivci z řad nejširší veřejnosti, jimž není lhostejný svět, ve kterém žijí a žít budou.

Nejlepší způsob, jak se učit a jak se inspirovat, nabízejí konkrétní případové studie. Pravidelně vybíráme nejlepší řešení, která se objevila v českém veřejném prostoru.

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



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



6 Monitoring a hodnocení

Plán udržitelné městské mobility bude doplněn o postup monitorování a hodnocení navržených opatření. Zjištění, která opatření a jakou měrou ve skutečnosti přispívají udržitelné mobilitě, jsou zásadními vstupy pro budoucí rozhodnutí o investičních akcích města. Průběžné hodnocení stavu realizace a dopadu navrhovaných opatření napomáhá rozpoznání a předvídání obtíží obdobných opatření v budoucnu.

Způsob monitorování a hodnocení efektivity opatření musí zajistit, aby zadavatel pravidelně získával srozumitelnou a objektivní zpětnou vazbu a mohl tak přizpůsobit realizaci běžících i budoucích projektů.

V rámci stanovení cílů byly identifikovány ukazatele, které určují míru naplnění daného cíle. Proces hodnocení jednotlivých opatření tak bude posuzován v souladu s těmito cíli, přičemž u všech specifických i strategických cílů budou pravidelně aktualizovány hodnoty těchto ukazatelů. Zadavatel tak bude mít neustálý přehled o naplňování stanovených cílů opatřeními doporučenými v rámci SUMP.

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

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.



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



Cíl	Indikátor	Zdroj dat
2. 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 jízdnímu řádu) o Průměrná rychlost o Hodiny odpracované jedním řidičem	Průzkumy
Indikátory dopadů		
4.4. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD, či VHD (dopravní chování obyvatel)	Podíl hromadné dopravy na dělbě přepravní práce XX:YY	Aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, průzkum dopravního chování
4.5. Efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný integrovaný systém IDSK pro obsluhu obcí a dojížděku i vyjížděku do/z města	Podíl hromadné dopravy na dělbě přepravní práce XX:YY	Aktualizace dopravního modelu, terénní šetření
Cíl		
Indikátor		
Zdroj dat		
5. 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
CílIndikátorZdroj 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



7 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

8 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>