Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Přístup k udržitelné mobilitě při přípravě a tvorbě Plánu udržitelné městské mobility města Dvůr Králové nad Labem

Bc. Eliška Cermanová

Diplomová práce
2023

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	**Bc. Eliška Cermanová**
Osobní číslo:	**D20541**
Studijní program:	**N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace:	**Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce:	**Přístup k udržitelné mobilitě při přípravě a tvorbě Plánu udržitelné městské mobility města Dvůr Králové nad Labem**
Zadávající katedra:	**Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod
1. Teoretické vymezení problematiky udržitelné mobility
2. Analýza současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě
3. Návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování Plánu udržitelné mobility ve městě
4. Zhodnocení návrhu
Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **29. října 2021**
Termín odevzdání diplomové práce: **12. ledna 2023**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. ledna 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem Přístup k udržitelné mobilitě při přípravě a tvorbě Plánu udržitelné městské mobility města Dvůr Králové nad Labem jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12. 1. 2023

Eliška Cermanová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D., za cenné rady, trpělivost a vstřícný přístup při zpracovávání diplomové práce.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá udržitelnou mobilitou, přístupem k ní a komunikací při přípravě a tvorbě Plánu udržitelné městské mobility města Dvůr Králové nad Labem. První kapitola obsahuje teoretické vymezení problematiky udržitelné mobility. Druhá kapitola se zabývá analýzou současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě. Třetí kapitola představuje návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování Plánu udržitelné městské mobility a ve čtvrté kapitole je zhodnocení návrhu.

KLÍČOVÁ SLOVA

udržitelná mobilita, Plán udržitelné městské mobility, komunikace při zpracování Plánu udržitelné městské mobility

TITLE

The attitude to sustainable mobility during preparation and creation the Sustainable urban mobility plan in the city Dvůr Králové nad Labem

ANNOTATION

The diploma theses focuses on sustainable mobility, the attitude to sustainable mobility and communication during preparation and creation the Sustainable Urban Mobility Plan in the city Dvůr Králové nad Labem. The first chapter contains a theoretical definition of sustainable mobility. The second chapter deals with an analysis of current attitude to sustainable mobility in the city. The third chapter introduces a suggestion for communication with the public and interested groups during creating Sustainable Urban Mobility Plan and in the fourth chapter, there is an economical evaluation of the suggestion.

KEYWORDS

sustainable mobility, Sustainable urban mobility plan, communication during creation Sustainable urban mobility plan

OBSAH

ÚVOD 9

1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY UDRŽITELNÉ MOBILITY 11

1.1 Udržitelná mobilita, udržitelná doprava a udržitelný rozvoj 11

1.2 Plán udržitelné městské mobility 15

1.2.1 Teoretické vymezení prvních kroků tvorby SUMP 20

1.3 Teoretické vymezení problematiky průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě 22

1.3.1 Metodika průzkumu 22

1.3.2 Rozhovor, dotazník a postojové škály jako metody pro průzkum přístupu k udržitelné mobilitě 23

1.3.3 Metody výběru respondentů 25

1.4 Shrnutí teoretického vymezení problematiky udržitelné mobility 26

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO PŘÍSTUPU K UDRŽITELNÉ MOBILITĚ VE MĚSTĚ 27

2.1 Charakteristika města 27

2.1.1 Geografická a socioekonomická charakteristika města 27

2.1.2 Dopravní charakteristika města 29

2.2 Analýza strategických dokumentů spojených s udržitelným rozvojem 30

2.2.1 Evropské dokumenty 30

2.2.2 Národní, krajské a regionální dokumenty ČR 32

2.2.3 Dokumenty na úrovni města Dvůr Králové nad Labem 35

2.3 Analýza dostupných zdrojů pro přípravu SUMPu 38

2.3.1 Analýza lidských a institucionálních zdrojů 38

2.3.2 Analýza finančních zdrojů 39

2.4 Analýza komunikace města s veřejností 40

2.5 Průzkum přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu 41

2.5.1 Metodika průzkumu 42

2.5.2 Koncepce dotazníku a výsledky realizovaného průzkumu 43

2.5.3 Vyhodnocení výsledků průzkumu 55

2.6 Shrnutí analýzy současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě 57

3 NÁVRH NA KOMUNIKACI S VEŘEJNOSTÍ A ZAINTERESOVANÝMI SKUPINAMI V RÁMCI ZPRACOVÁNÍ SUMP 59

3.1 Návrh strategických cílů komunikace a vymezení cílových skupin 60

3.2 Návrh obsahu komunikace a komunikačních témat 62
3.2.1 Návrh témat komunikace pro odbornou veřejnost 64
3.2.2 Návrh témat komunikace pro širokou veřejnost a zainteresované skupiny 65
3.3 Návrh na využívání komunikačních nástrojů a kanálů v rámci kampaní 66
3.3.1 Návrh osobní komunikace 66
3.3.2 Návrh řízení vztahů s veřejností 67
3.3.3 Návrh na využívání informačních letáků a plakátů v rámci kampaní 69
3.3.4 Návrh na využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní 70
3.4 Návrh Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem 72
3.4.1 Návrh plánu akcí v jednotlivých dnech Evropského týdne mobility 73
3.4.2 Návrh na komunikaci v rámci Evropského týdne mobility 80
3.5 Shrnutí návrhu na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP 81
4 ZHODNOCENÍ NÁVRHU 83
4.1 Zhodnocení tvorby komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem 83
4.2 Zhodnocení využívání komunikačních nástrojů 84
4.3 Zhodnocení využívání komunikačních kanálů 86
4.4 Zhodnocení návrhu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem 87
4.5 Celkové zhodnocení návrhu 89
ZÁVĚR 91
POUŽITÁ LITERATURA 93
SEZNAM TABULEK 101
SEZNAM OBRÁZKŮ 102
SEZNAM ZKRATEK 103
SEZNAM PŘÍLOH 104

ÚVOD

Diplomová práce se zabývá udržitelnou mobilitou, přístupem k ní a komunikací při přípravě a tvorbě Plánu udržitelné městské mobility ve Dvoře Králové nad Labem. Jejím cílem je, na základě analýzy současného přístupu k udržitelné mobilitě ve Dvoře Králové nad Labem, navrhnout komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP. Udržitelná mobilita je současně často řešeným tématem v mnoha městech v České republice i v Evropě. Vychází z uspokojování potřeb lidí a úzce souvisí s udržitelnou dopravou a udržitelným rozvojem. Udržitelná doprava umožňuje uspokojení potřeb mobility současných generací, aniž by byly omezeny potřeby generací budoucích. Udržitelný rozvoj je třeba vnímat z pohledu ekonomického, sociálního, environmentálního a institucionálního. Tyto oblasti je třeba řešit komplexně, protože se vzájemně ovlivňují.

Plán udržitelné městské mobility je strategickým dokumentem, který přispívá ke zlepšení kvality života ve městě. Důležité je omezit zbytnou mobilitu a zajistit uspokojování potřeb mobility ve městě i jeho okolí, které zahrnuje např. zajištění dostupnosti dopravy za předpokladu minimalizace jejích negativních dopadů na zdraví, společnost a životní prostředí. Současně města čelí různým výzvám a hledají v oblasti mobility východiska ke zlepšení daných situací a k podpoře udržitelných druhů dopravy. Zároveň při dopravním plánování často chybí systémový přístup a u opatření i investic v dopravě není řádná analýza jejich potřebnosti a dopadů. Tyto i další problémy řeší Plán udržitelné městské mobility. Při tvorbě Plánu udržitelné městské mobility je podstatná politická zodpovědnost, odpovědnost výkonných orgánů a komunikace.

Tato diplomová práce je rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola obsahuje teoretické vymezení problematiky udržitelné mobility. Klíčové je vymezení pojmů udržitelná mobilita, udržitelná doprava, udržitelný rozvoj a vysvětlení Plánu udržitelné městské mobility. Také je teoreticky vymezena problematika průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě.

Druhá kapitola se zabývá analýzou současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě. Navazuje na teoretickou část práce a jejím obsahem je charakteristika města Dvůr Králové nad Labem, analýza strategických dokumentů spojených s udržitelným rozvojem, analýza dostupných zdrojů pro přípravu SUMP, analýza komunikace města s veřejností a průzkum přístupu k udržitelné mobilitě ve městě z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu.

Obsahem třetí kapitoly je návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP, který vychází z analytické části práce. Tento návrh

obsahuje obecné návrhy týkající se komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP a následuje návrh plánu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem.

Ve čtvrté kapitole je zhodnocení návrhu, které obsahuje zhodnocení tvorby komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem, zhodnocení využívání komunikačních nástrojů a kanálů a zhodnocení návrhu Evropského týdne mobility roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem.

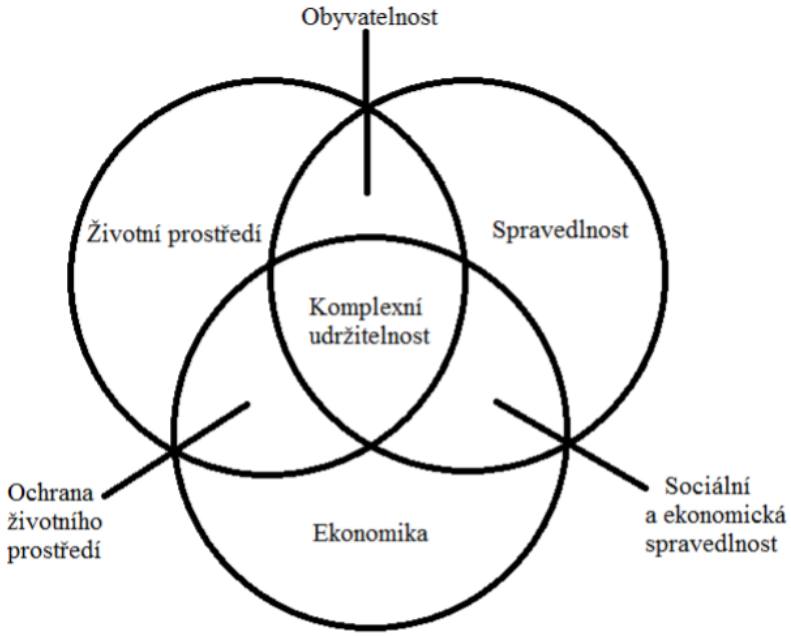
1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY UDRŽITELNÉ MOBILITY

Tato kapitola obsahuje teoretické vymezení problematiky udržitelné mobility. Jsou zde popsány základní pojmy týkající se dané problematiky, mezi které patří např. udržitelná mobilita, udržitelná doprava a udržitelný rozvoj. Dále jsou v kapitole vymezeny oblasti udržitelné mobility související s tématem diplomové práce, mezi které patří Plán udržitelné městské mobility a průzkum přístupu k udržitelné mobilitě.

1.1 Udržitelná mobilita, udržitelná doprava a udržitelný rozvoj

Pojem mobilita vychází z latinského slova mobilitas, které vyjadřuje pohyblivost, rychlost, pohotovost, ohebnost a ochotu ke změně a vyjadřuje tak potenciál pohybu a hybnost, uvádí Jordová et al. (2015). Dle Mayingera (2001) lze mobilitu chápat z různých pohledů a také ji lze dělit na intelektuální, sociální a geografickou. S dopravou je nejvíce spojena geografická mobilita, která primárně souvisí s fyzickým pohybem v geografickém prostoru nebo s virtuálním pohybem, uvádí Adamec et al. (2008).

Jordová et al. (2015) zmiňuje úzkou souvislost mezi pojmy udržitelná mobilita a udržitelná doprava. Uvádí, že udržitelná doprava umožňuje uspokojení potřeb mobility současných generací, aniž by byly omezeny potřeby mobility generací budoucích. Kušková (2003, s. 72) definuje udržitelnou dopravu: „*Udržitelnou dopravu lze definovat jako dopravu, která vytváří podmínky pro takové přemísťování osob a nákladů, které je na jedné straně funkční, bezpečné a ekonomické a na druhé straně není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů, snižuje zátěž životního prostředí a eliminuje negativní vlivy na lidské zdraví.*“ Marks (2002) definuje udržitelnou dopravu jako průnik tří pilířů, kterými jsou životní prostředí, ekonomika a spravedlnost a které jsou zobrazeny na obrázku 1.



Obrázek 1 Definice udržitelné dopravy (Marks, 2002)

Sustainable Urban Transport Project (2016) uvádí 10 principů pro udržitelnou dopravu, kterými jsou:

1. plánování města s hustší zástavbou, vyhovující lidskému měřítku (např. podpora projektů zajišťujících cenově dostupné bydlení v centru města, zaměření se na integraci rozvoje města a dopravy, důraz na lidský rozměr, budování víceúčelových městských čtvrtí, bydlení bez automobilů a zklidnění dopravy),
2. rozvoj měst s ohledem na přepravu (např. budování dílčích městských center, budování nákupních center a zajištění parkovacích míst pro kola v blízkosti hlavních dopravních uzlů, umístění kancelářských prostorů blízko dopravních stanic a vytvoření husté obytné zástavby v okolí hlavních dopravních uzlů),
3. optimalizace silniční sítě a jejího využití (např. regulace hodnoty pozemků kolem dopravních tahů, zlepšení konektivity, omezení objížděk a zlepšení kritických křižovatek pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu),
4. podpora pěší a cyklistické dopravy (např. zlepšení bezpečnosti na křižovatkách, zelené zóny pro cyklisty a budování pěších zón),
5. zdokonalování možností pro přepravu osob ve městě (např. zajištění vysoké kvality služeb veřejní dopravy, umožnění pohodlných přestupů ve veřejné dopravě nebo integrace carsharingu do celkového systému přepravy ve městě),

6. užívání motorových vozidel pod kontrolou (např. zavedení zaměstnaneckých jízdenek, práce z domova, motivace pro dojíždění na kole nebo veřejnou dopravou a pomocí poplatků dle ujeté vzdálenosti, které umožňuje systém pay-as-you-drive),
7. zajištění managementu parkovacích míst (např. zajištění dodržování pravidel pro parkování automobilů, regulace maximálního počtu parkovacích míst, zajištění jejich vyváženého počtu a jejich jasného vyznačení v ulicích),
8. podpora a propagace ekologické dopravy (např. tvorba infrastruktury pro čistá paliva, přiměřené zdanění pohonných hmot nebo zavedení nízkoemisních zón),
9. komunikace o řešeních s veřejností (např. propagace a podpora regionálních produktů a místních volnočasových aktivit, realizace marketingových kampaní pro cyklistickou dopravu, programy sdílených jízd autem a marketing podporující lepší vnímání veřejné dopravy),
10. komplexní přístup k problémům (např. tvorba, realizace a komunikace komplexních plánů udržitelné městské mobility, integrace dopravy do akčních plánů pro klimatické změny a zapojení veřejnosti k výběru a hodnocení opatření).

Dle Mayingera (2001) vychází pojem udržitelná mobilita z paradigmatu udržitelného rozvoje a souvisí se základními charakteristikami udržitelného rozvoje, kterými jsou:

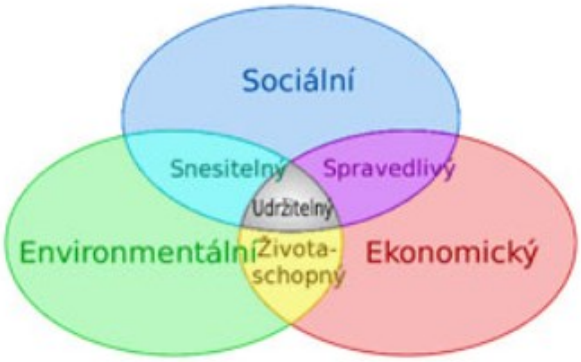
- sociální rozměr,
- ekonomický rozměr,
- environmentální rozměr,
- politický rozměr,
- systémový rozměr,
- intergenerační a intragenerační rozměr.

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky (MMR) se zabývá pojetím konceptu udržitelného rozvoje. MMR (2021a) zmiňuje několik definic udržitelného rozvoje dle různých zdrojů, mezi které patři např. Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, který uvádí Česko (1992) a Místní Agenda 21 (2021).

Česko (1992) uvádí definici trvale udržitelného rozvoje: *„Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“* Místní Agenda 21 (2021) uvádí, že udržitelný rozvoj nezapomíná na celkový kontext, ve kterém se nacházíme na naší planetě, přičemž jde o potřebu ekonomického zabezpečení, sociální soudržnosti, sociální rovnováhy a respektování limitů

životního prostředí. V případě rozvoje obcí a měst se jedná o přístup, který je celkový a provázaný.

Dle Maiera et al. (2012) má udržitelný rozvoj časový rozměr, který vyjadřuje zodpovědnost a solidaritu mezi různými generacemi téhož lidského společenství, a prostorový rozměr, který vyjadřuje zodpovědnost a solidaritu mezi společenstvími sdílejícími prostor Země, kontinentů a regionů. Ministerstvo životního prostředí (2020a) uvádí tři pilíře udržitelného rozvoje, mezi které patří sociální, environmentální a ekonomický pilíř. Na obrázku 2 je znázorněno propojení těchto pilířů.



Obrázek 2 Propojení tří pilířů udržitelného rozvoje (Ministerstvo životního prostředí, 2020a)

Z obrázku 2 je zřejmé, že spolu všechny uvedené pilíře úzce souvisí a nelze žádný z nich upřednostnit. Adamec et al. (2008) uvádí, že ekonomický, sociální a environmentální pilíř vyjadřují základní oblasti života a jejich vzájemné propojení. Maier et al. (2012) u těchto tří pilířů doplňuje, že součástí sociálního pilíře je také institucionální pilíř. Spangenberg (2013) o institucionální pilíř model tří pilířů rozšířil a považuje jej za pilíř čtvrtý.

Sociální pilíř udržitelného rozvoje vyjadřuje potřebu dosáhnout tzv. sociální soudržnosti, která zajistí naplnění sociálních potřeb lidí, uvádí Maier et al. (2012). Environmentální pilíř posuzuje vztah lidí a životního prostředí a lze jej označit také jako pilíř životního prostředí nebo ekologický pilíř, uvádí Adamec et al. (2008). Dle Maiera et al. (2012) je základem ekonomického pilíře kapitál vytvořený ekonomickou činností. Adamec et al. (2008) uvádí, že doprava je významnou součástí ekonomického pilíře a ovlivňuje i další pilíře v pozitivním i negativním smyslu.

Jepson a Edwards (2010) uvádí 14 principů udržitelného rozvoje města, kterými jsou:

1. vyváženost obytných a pracovních částí a jejich funkcí v území,
2. prostorové propojení aktivit dopravou,

3. promísení činností v urbanizovaném území,
4. využití místních obnovitelných zdrojů nezatěžujících životní prostředí,
5. budovy a zástavba energeticky úsporné a šetrné vůči přírodním zdrojům,
6. dostupnost pracovišť, vybavení a volnočasových aktivit nemotorovou dopravou,
7. dostupnost přiměřeného bydlení pro všechny sociální skupiny obyvatel,
8. různé formy, typy a vlastnické druhy bydlení,
9. vyšší obytné hustoty,
10. ochrana přírodních funkcí a biologických procesů,
11. účast občanů a jejich podíl na rozhodování a zodpovědnosti za vývoj území,
12. veřejná prostranství,
13. identita místa posilující pocit náležitosti,
14. propojení mezi různými dopravními systémy.

V problematice udržitelného rozvoje lze zaznamenat dva názorové proudy, kterými jsou silná a slabá udržitelnost, uvádí Maier et al. (2012). Slabou udržitelnost definuje zjednodušeně jako stav, při kterém je z hlediska udržitelného rozvoje vhodné snížit množství určitého kapitálu za předpokladu, že je toto snížení vyváženo vznikem většího množství jiného kapitálu. Silnou udržitelnost zakládá na principu nesnižování množství přírodního kapitálu a tento princip zdůvodňuje výjimečností přírodního kapitálu s ohledem na budoucnost. Adamec et al. (2008) uvádí, že silná udržitelnost vyžaduje nedotčenost všech typů kapitálu z důvodu jejich nenahraditelnosti a vzájemného doplnění.

Kušková (2003) se vyjadřuje k udržitelnosti obecně. Uvádí, že udržitelnosti nelze dosáhnout bez lidského uznání důležitosti přírodních zdrojů a životodárných planetárních systémů a bez přijetí hodnoty biologické diverzity za svou. Také konstatuje, že se udržitelnost musí týkat celého území a upozorňuje na možnost nepříznivých dopadů na krajinu kvůli případné nerovnováze mezi růstem měst a vylidňováním venkova.

V souvislosti s pojmy udržitelná mobilita, udržitelná doprava a udržitelný rozvoj je důležité brát ohled na komplexní udržitelnost, která souvisí s ochranou životního prostředí, obyvatelností a sociální i ekonomickou spravedlností. Obecný přístup k udržitelnosti, správné pochopení vybraných pojmů a principy udržitelné dopravy i udržitelného rozvoje jsou významné pro tvorbu Plánu udržitelné městské mobility, který je vymezen v oddíle 1.2.

1.2 Plán udržitelné městské mobility

Název Plán udržitelné městské mobility vychází z anglického Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), uvádí Jordová et al. (2015) a zdůrazňuje slovo sustainable, tedy

udržitelnost, vyjadřující prosperitu a otevřenost možností i prostoru pro volbu. Při překladu názvu SUMP do češtiny se důležitost slova sustainable vytrácí, a proto je významné se od PUMM (Plán udržitelné městské mobility) vrátit k anglickému názvu SUMP, uvádí Partnerství pro městskou mobilitu (2022a).

Dle Ministerstva dopravy ČR (2015) je SUMP dokument zaměřený na problematiku dopravy, ovlivňování a způsob uspokojování mobility. „*Plán udržitelné městské mobility můžeme definovat jako strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.“,* uvádí Martinek et al. (2021, s. 8). Dle Jordové et al. (2015) SUMP přispívá ke zlepšení kvality života ve městě a přináší novou hierarchii plánování, kde postupuje od vize k opatřením.

Ministerstvo dopravy ČR (2015) zmiňuje Strategický rámec udržitelné městské mobility, který je zaměřen zejména na problematiku veřejné dopravy ve městech. Ministerstvo dopravy ČR (2021) jej uvádí jako Rámec udržitelné mobility, který vychází z anglického Sustainable Urban Mobility Framework (SUMF). Jordová et al. (2015) uvádí SUMF také jako plán dopravní obslužnosti na dobu pěti až sedmi let nebo jako strategický rámec pro rozvoj veřejné dopravy.

Martinek et al. (2021) uvádí jako základní poslání SUMPu pomoc zlepšit životní úroveň ve městě tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za předpokladu minimalizace jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor půdy) a životní prostředí (hluk a znečištění). Dle Partnerství pro městskou mobilitu (2021a) je při tvorbě SUMP klíčová politická zodpovědnost a odpovědnost výkonných orgánů, vnitřní a vnější komunikace a také přehled o filosofii realizace dopravních opatření. Vnitřní komunikací je myšlena komunikace mezi projektovým týmem, pracovní a řídící skupinou a vnější komunikací je myšlena komunikace mezi projektovým týmem, pracovní skupinou, veřejností a dalšími zainteresovanými subjekty, uvádí Partnerství pro městskou mobilitu (2021a).

K pomoci při tvorbě SUMPu je určena metodika pro zpracování SUMP, tedy obecný návod, jak SUMP sestavit, upřednostňující obsah a procesy přípravy i realizace, uvádí Jordová et al. (2015). Metodika upřesňuje obsah a procesy jeho přípravy i realizace a informace k souvisejícím procesům při přípravě SUMP a při jeho realizaci, uvádí Martinek et al. (2021) a Jordová et al. (2015).

Martinek et al. (2021) rozlišuje novou metodiku SUMP 2.0 od první metodiky SUMP 1.0, kterou uvádí Jordová et al. (2015). Martinek et al. (2021) zmiňuje, že v Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030 je popsána analýza kvality první generace SUMP

1.0, díky které bylo možné zaměřit se na slabá místa celého procesu SUMP. Nová metodika SUMP 2.0 je na tato slabá místa zaměřena a v případě návaznosti tvorby a realizace SUMP 2.0 na vypracovaný SUMP 1.0 rekapituluje parametry pro přípravu a realizaci SUMP 2.0 a klade kontrolní otázky, které mají pomoci pochopit aktuální stav, ve kterém se město nachází, uvádí Martinek et al. (2021). Dle Akademie městské mobility (2021i) je nová metodika SUMP 2.0 úzce propojena s Koncepcí městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 a vychází z podkladů Městské agendy pro EU, kterou uvádí European commission (2021c).

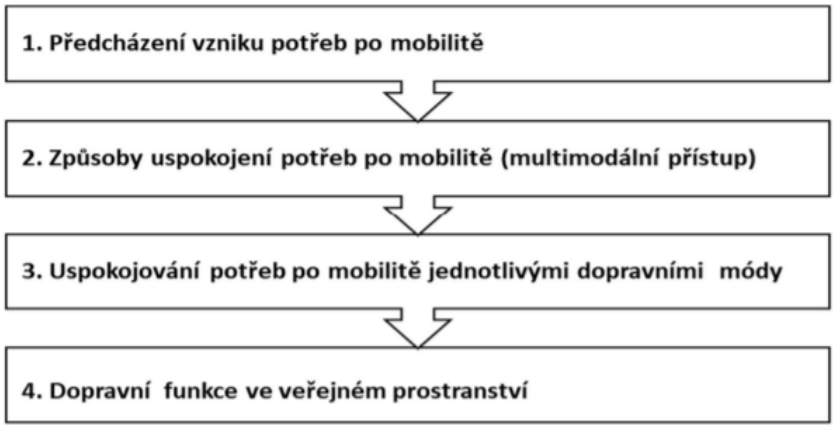
Partnerství pro městskou mobilitu (2021a) uvádí osm pravidel, bez kterých se plánování udržitelné městské mobility neobejde a mezi které patří:

1. politická rozhodnutí a jasná vize na počátku tvorby SUMP,
2. příprava SUMP spojená s ustanovením pracovní komise SUMP,
3. analytická fáze obsahující převážně data, o kterých musí veřejnost vědět a rozumět jim,
4. potřeba SUMP a připomínání jeho strategického směřování,
5. upřesnění strategického směru cestou konkrétních opatření, která se dají monitorovat,
6. povědomí o opatřeních SUMP, jejich realizaci a zodpovědnosti za jejich plnění,
7. implementace SUMP ve smyslu začátku (nikoliv konce) procesu,
8. průřezový komunikační plán SUMP.

Dle Jordové et al. (2015) přináší SUMP ve srovnání se stávajícími strategickými dokumenty v ČR navíc následující principy a postupy:

- orientace dopravního plánování směrem k naplnění vyšších cílů (cílem není uspokojit dopravní potřeby, ale přispět ke kvalitě života ve městě),
- důraz SUMPu na dlouhodobé sledování a vyhodnocování dopadů investic a dopravních opatření (běžná praxe),
- důraz na proces (klíčoví aktéři - zohlednění jejich potřeb a zapojení do procesu SUMP tak, aby jej občané „měli za vlastní“),
- důležitost realizace a monitorování dosažení cílů stanovených v rámci SUMP (obvykle jsou tyto cíle spojené se změnou dopravního chování obyvatel a s organizací udržitelných druhů dopravy),
- důležitost „měkkých nástrojů“ jako infrastrukturních opatření (do „měkkých nástrojů patří např. také umění vysvětlit změny tak, aby je občané přijali pozitivně),
- zpracování návrhové části SUMPu na základě důkladných analýz a modelů možných scénářů vývoje mobility a dopadů plánovaných opatření, která jsou následně integrována do skupin opatření využívajících synergického efektu.

Dle Ministerstva dopravy ČR (2021) by mělo být plánování udržitelné městské mobility založeno na principu čtyř hierarchicky uspořádaných fází znázorněných na obrázku 3.



Obrázek 3 Schéma hierarchicky uspořádaných fází plánování udržitelné městské mobility (Ministerstvo dopravy ČR, 2021)

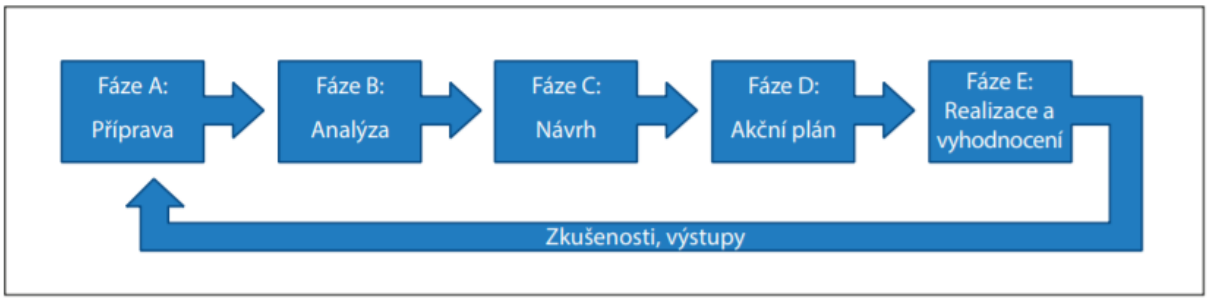
V jednotlivých fázích plánování udržitelné mobility uvádí Ministerstvo dopravy ČR (2021) cíle, u kterých specifikuje typová opatření SUMP a opatření pro státní správu a které jsou následující:

- cíle první fáze:
  - snížení poptávky po mobilitě ve městě,
- cíle druhé fáze:
  - snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest individuální automobilové dopravy (IAD) ve městech,
  - zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech,
  - zvýšení významu aktivní mobility,
  - optimalizace nákladní dopravy ve městech,
- cíle třetí fáze:
  - zlepšení kvantitativních standardů veřejné hromadné dopravy,
  - zlepšení kvalitativních standardů veřejné hromadné dopravy,
  - zkvalitnění technicko-technologické oblasti veřejné hromadné dopravy,
  - zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu,
  - snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- cíle čtvrté fáze:
  - přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život.

Ministerstvo dopravy ČR (2021) uvádí také jako cíle SUMPu uspokojení potřeby všech způsobů dopravy (individuální, veřejné hromadné i aktivní dopravy) a vytvoření „regionu

krátkých vzdáleností“ s účelem zajistit kvalitní podmínky pro život všech občanů. Akademie městské mobility (2021h) uvádí pojem město krátkých vzdáleností a specifikuje jej jako město, ve kterém jsou místa každodenních potřeb (bydlení, práce, vzdělání, služby a volnočasové aktivity) vzájemně prostorově blízká a spojená sítí pohodlných, kvalitních, bezpečných a bezbariérových chodníků a cyklostezek.

Jordová et al. (2015) představuje pět fází prací na plánu mobility, které jsou znázorněny na obrázku 4.



Obrázek 4 Fáze přípravy a realizace SUMPu (Jordová et al., 2015)

Martinek et al. (2021) zdůrazňuje nutnost flexibility a podstatnost čtyř základních fází SUMP, kterými jsou:

1. příprava a analýza,
2. strategický rozvoj (vypracování strategie),
3. plánování opatření,
4. implementace a monitoring.

Tyto fáze uvádí v rámci cyklu SUMP 2.0, na který se lze dívat jako na šroubovici složenou z několika dílčích cyklů. Na obrázku 5 je znázorněn cyklus SUMP, jeho základní fáze a dílčí body těchto fází.

Obrázek 5 Dvanáct bodů procesu SUMP (Martinek et al., 2021)

Některé body procesu SUMP uvedené na obrázku 5 mohou být prováděny paralelně, případně je možné některé aktivity vynechat, pokud jsou jejich výsledky dostupné z jiných aktivit v rámci strategického plánování, uvádí Martinek et al. (2021).

Tato diplomová práce je zaměřena na přípravu SUMP, a proto je její teoretická část dále zaměřena na první kroky tvorby SUMP, které uvádí Martinek et al. (2021) a které jsou vymezeny v pododdíle 1.2.1.

1.2.1 Teoretické vymezení prvních kroků tvorby SUMP

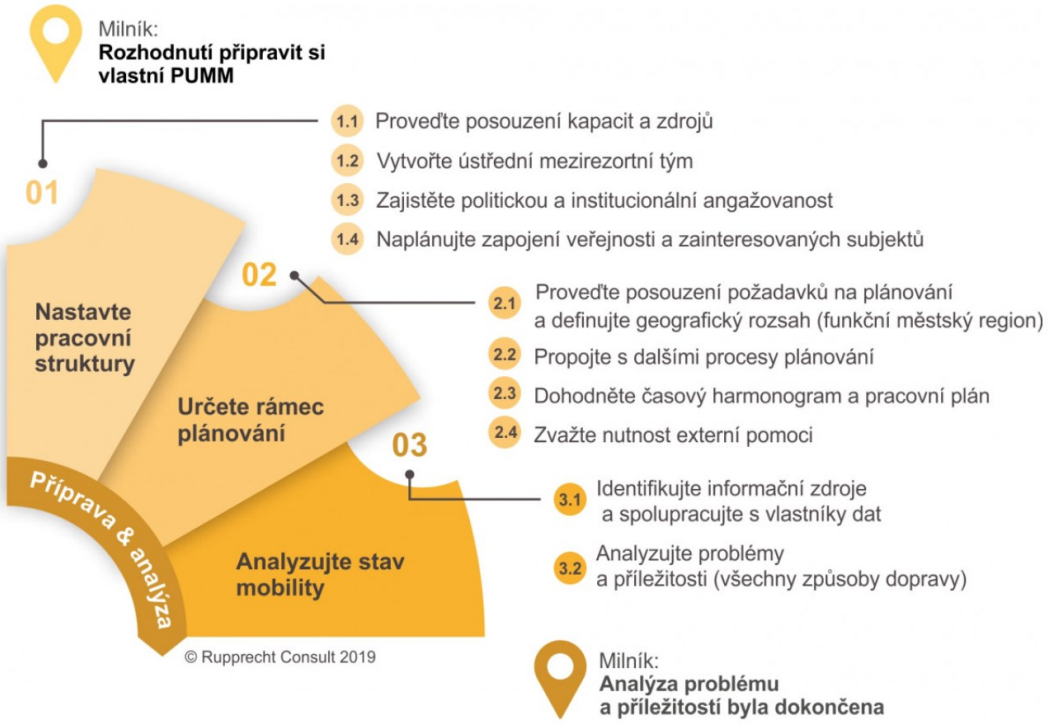
Dle Akademie městské mobility (2021i) by mělo každé město na začátku celého procesu porozumět, co pro něj SUMP znamená a jak mu mají rozumět obyvatelé města. Před první (přípravnou a analytickou) fází tvorby SUMP proto Akademie městské mobility (2021i) uvádí fázi nultou, v rámci které by se mělo město inspirovat definicí, přínosy, procesem a originalitou SUMP. Doporučuje také, aby byl do SUMP zapojen stát i kraje.

V rámci první fáze tvorby SUMP uvádí Martinek et al. (2021) tři body, kterými jsou nastavení pracovní struktury, určení rámce plánování a analýza stavu mobility. K těmto bodům také přiřazuje kontrolní otázky „Jaké jsou naše zdroje?“, „Jaký je náš plán?“ a „Jaké jsou naše hlavní problémy a příležitosti?“, které jsou v první fázi tvorby SUMP klíčové. Akademie

městské mobility (2021j) tyto otázky považuje za kroky, které pomáhají připravit podklady k plánovacímu procesu a specifikuje je následovně:

1. krok - analýza všech dostupných lidských, institucionálních a finančních zdrojů pro plánování a nalezení pracovní a participační struktury (nutnost zajištění podpory pro přípravu SUMP ze strany klíčových institucí a tvůrců politik, kteří by se měli podílet na tvorbě hlavního týmu pro plánování),
2. krok - zjištění kontextu plánování, identifikace faktorů ovlivňujících proces plánování (např. stávající plány a právní požadavky), analýza dopravních toků (pro definici geografického rozsahu plánu) se zapojením zájmu okolních obcí,
3. krok - provedení analýzy situace v mobilitě z perspektivy všech způsobů dopravy, provedení analýzy hlavních problémů a možností v oblasti mobility.

Tyto kroky jsou popsány a vymezeny na obrázku 6.



Obrázek 6 Jednotlivé kroky první fáze tvorby SUMP (Akademie městské mobility, 2021j)

Z obrázku 6 vyplývá vymezení první fáze tvorby SUMP mezi dvěma milníky. Milníkem na začátku první fáze je rozhodnutí připravit si vlastní SUMP (PUMM – Plán Udržitelné Městské Mobility) a milníkem na jejím konci je dokončení analýzy problémů a příležitostí.

Lidské a institucionální zdroje uvedené v kroku 1 jsou dle Jordové et al. (2015) zainteresovanými stranami k zapojení do procesu SUMP a jsou uvedeny v tabulce v příloze A. Jordová et al. (2015) uvádí také možné finanční zdroje, kterými mohou být:

- veřejný sektor - místní, krajské a národní rozpočty, dotace EU, Dotační a grantové programy (Státního fondu dopravní infrastruktury, příslušných ministerstev nebo krajů),
- příjmy z aktivit a služeb města (např. příjmy z reklam, prodeje jízdenek městské hromadné dopravy - MHD nebo pokut za přestupky),
- soukromý sektor (developeři, podniky, průmysl) - partnerství veřejného a soukromého sektoru, dotace a dary soukromých firem, sponzoring.

Výsledkem první fáze tvorby SUMP by měl být dobrý přehled o stavu mobility ve městě, o rámci plánování a nastavení účinné pracovní skupiny, povědomí o tom, co je potřeba zohlednit pro upřesnění vize, cíle a opatření SUMP, uvádí Martinek et al. (2021). Dále zmiňuje, že dalším krokem je diskuse o vizi s občany, která se týká priorit města a která se následně promítne do navrhovaných cílů a opatření.

1.3 Teoretické vymezení problematiky průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě

Kozel et al. (2006) uvádí rozdíl mezi průzkumem a výzkumem, které se v praxi často ztotožňují nebo zaměňují. Hlavním rozdílem je časový horizont, přičemž průzkum je kratší a je zpracován do menší hloubky než výzkum. „*Průzkum je součástí marketingového výzkumu",* uvádí Kozel et al. (2006, s. 48).

Hague (2003) uvádí průzkum z pohledu jeho provedení, kde se jedná o sestavování dotazníků, plánování vzorku dotazovaných, metody sběru a analýzy dat atd. Dále zmiňuje, že se jedná o praktickou disciplínu, která má významný přínos pro proces obchodu.

Dle Přibové et al. (1996) se v praxi marketingového výzkumu setkáváme s kvalitativním a kvantitativním výzkumem. Hague (2003) uvádí, že se kvalitativní výzkum na rozdíl od výzkumu kvantitativního zabývá především porozuměním (nikoliv měřením) a využívá metod klinické psychologie a myšlenek založených na sociologii a antropologii. V případě průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě se jedná o metodu kvalitativní.

1.3.1 Metodika průzkumu

Hendl (2005) uvádí, že při práci na výzkumném úkolu je nejdříve důležité identifikovat problém. Identifikaci problému považuje za první krok práce a uvádí v něm nutnost:

- volby tématu,
- stanovení výzkumného problému,
- zdůvodnění významu řešení problému,
- zjištění nedostatků existujících znalostí,
- určení adresáta výsledku, který jej bude využívat.

Dle Kozla et al. (2006) definování problému vysvětluje účel výzkumu (proč má být výzkum proveden) a definuje jeho cíle. Každý cíl je nutné dobře definovat, tedy určit řešení problému, navrhnout, kde hledat informace, najít alternativní řešení a specifikovat, které údaje shromažďovat, uvádí Kozel et al. (2006).

Dalšími kroky práce jsou dle Hendla (2005):

- provedení rešerše,
- návrh schématu průběhu průzkumu,
- rozhodnutí o strategii pro dosažení stanoveného cíle,
- sběr dat,
- analýza a interpretace dat,
- příprava a prezentace závěrečné zprávy.

Kozel et al. (2006) uvádí jako základní metody sběru dat pozorování, dotazování a experiment. Hendl (2005) uvádí několik metod sběru dat dle toho, co je potřeba zjistit:

- pozorování v případě zkoumání činností lidí na veřejných místech,
- rozhovor, dotazník nebo technika deníku pro zjištění činností lidí v jejich soukromí,
- rozhovor, dotazník nebo postojové škály v případě, že nás zajímají názory, pocity, víra lidí apod.,
- standardizované testy pro určení schopností lidí (např. inteligence) nebo zjištění osobnostních rysů.

Kozel et al. (2006) uvádí typy dotazování, kterými jsou dotazování osobní, písemné, telefonické nebo elektronické. Jedná se také o rozhovor, dotazník a deník, které zmiňuje Hendl (2005).

Z těchto bodů vyplývá, že pro průzkum přístupu k udržitelné mobilitě je vhodné zvolit rozhovor (interview), dotazník nebo postojové škály.

1.3.2 Rozhovor, dotazník a postojové škály jako metody pro průzkum přístupu k udržitelné mobilitě

Dle Hendla (2005) může být rozhovor s návodem, narativní nebo skupinový. V případě rozhovoru s návodem uvádí:

- návod obsahuje otázky či témata, která je nutné v průběhu rozhovoru probrat,
- návod má zajistit, že se skutečně dostane na všechna pro tazatele významná témata,
- tazatel si sám určuje jakým způsobem a v jakém pořadí získá potřebné informace,
- umožňuje provést rozhovory s několika lidmi strukturovaněji a ulehčuje jejich srovnání.

U narativního (nestrukturovaného) rozhovoru uvádí Kozel et al. (2006) postup od přesného dodržování stanovených otázek až k úplně volnému rozhovoru. Dodává, že jeho výhodou je možnost zjišťování názorů a postojů. Zmiňuje také rozhovor strukturovaný, u kterého jsou dobře srovnatelné údaje, a rozhovor polostrukturovaný, u kterého je část otázek pevně stanovena a zbytek dotazů je volně doplňováno.

Machková (2006) charakterizuje skupinový rozhovor jako moderátorem řízený rozhovor malé skupiny vybraných osob na vybrané téma. Mezi jeho výhodami uvádí možnost výměny názorů v uvolněné atmosféře a zmiňuje také nový trend skupinových rozhovorů na internetu.

Hendl (2005) uvádí výhody a nevýhody rozhovoru. Za výhody považuje jeho užitečnost, pokud nelze použít pozorování, možnost zaznamenání i toho, co již proběhlo a kontrolu nad sběrem dat. Mezi nevýhodami uvádí např. umělé podmínky a možnost zkreslení kvůli přítomnosti výzkumníka.

Dle Kozla et al. (2006) je dotazník nástroj dotazování, který spočívá ve čtyřech oblastech:

- získávání informací od respondentů,
- poskytování struktury rozhovoru (tj. usměrňování procesu rozhovoru),
- zajišťování standardní jednotné matrice pro zapisování údajů,
- ulehčování zpracování údajů.

„*Dotazník je strukturovaný sled otázek, navržených za účelem zjištění názorů a faktů a následného zaznamenání těchto údajů.“*, uvádí Hague (2003, s. 103). Kozel et al. (2006) uvádí, že dotazník může být strukturovaný, polostrukturovaný nebo nestrukturovaný, musí mít logickou strukturu a musí obsahovat správně formulované otázky. Uvádí také dělení otázek v dotazníku dle účelu (nástrojové, filtrační, analytické a kontrolní), dle variant odpovědí (uzavřené, polouzavřené a otevřené), dle vztahu k obsahu (přímé a nepřímé) a škály (numerické a slovní). Dotazník může obsahovat otázky týkající se chování, subjektivních pocitů nebo roztřídění, uvádí Hague (2003).

Postojové škály neboli hodnotící stupnice nabízejí možnost měření stanovisek a říkají, co si lidé myslí o rozdílných společnostech, značkách nebo produktech, uvádí Hague (2003) a představuje typy hodnotících stupnic, kterými jsou numerická a slovní stupnice. Jako příklad slovní stupnice zmiňuje Likertovu stupnici (tj. 1 - absolutně souhlasím, 2 - docela souhlasím, 3 - ani nesouhlasím ani souhlasím, 4 - docela nesouhlasím, 5 - absolutně nesouhlasím, 6 - nevím, 7 - žádná odpověď) a SIMALTO stupnici, která má specifické pozice dle určité hierarchie (např.

spektrum produktu: kdykoli volám, zboží není na skladě 0, zboží je na skladě z 50 % mých zavolání 5, zboží je na skladě z 80 % mých zavolání 7, vše, co chci, je vždy na skladě 15).

Kozel et al. (2006) uvádí různé typy dotazování, mezi které patří:

- osobní dotazování (přímá komunikace, tzv. Face to Face),
- písemné dotazování (poštou, nejrozšířenější),
- telefonické dotazování (může být také spojeno s počítačem, tzv. CATI – Computer Assisted Telephone Interviewing),
- elektronické dotazování (tzv. CAWI - Computer Assisted Web Interviewing).

1.3.3 Metody výběru respondentů

Vzorky respondentů jsou klíčové pro téměř každý výzkum, uvádí Hague (2003). Dodává, že výběr vzorku je založen na statistické teorii a obyčejně se v marketingových výzkumech pracuje s mírou přesnosti 95 %. V případě kvalitativního výzkumu je vzorek respondentů vybírán záměrně, avšak pro tento výběr je důležité jeho zdůvodnění, uvádí Vojtíšek (2012). Doplňuje, že cílem záměrného, tedy nenáhodného výběru je vybrat respondenty s předem definovaným záměrem výzkumníka tak, aby byly zastoupeny výzkumníkem zvolené charakteristiky. Uvádí také, že vzorky bývají malé, flexibilní a poskytují validní informace, které se ale nedají zobecnit a přirovnat k větší populaci. Mezi techniky záměrného výběru dle Vojtíška (2012) patří:

- kvótní výběr, který se snaží nalézt vzorek populace odrážející některé vlastnosti základní populace (respondenti odráží určité vlastnosti ve stejném zastoupení jako v základním souboru),
- účelový výběr, který je záměrem výzkumníka (respondenti odpovídají jeho potřebám, požadavkům a jejich výběr je předem argumentován, aby jasně reprezentoval zamýšlenou populaci),
- výběr na základě dobrovolnosti, který je nejméně invazivní (respondenti mají zájem podílet se na výzkumu),
- výběr na základě dostupnosti, který je vybírán záměrně (respondenti jsou k dispozici),
- technika sněhové koule, která je založena na doporučení předchozích respondentů.

Vojtíšek (2012) z těchto technik uvádí jako patřičně reprezentativní pouze kvótní výběr, u kterého ale zdůrazňuje složitost vyhledání respondentů odpovídajících zvoleným kvótám v terénu.

1.4 Shrnutí teoretického vymezení problematiky udržitelné mobility

V první kapitole diplomové práce je teoreticky vymezena problematika udržitelné mobility. Jak je uvedeno v oddíle 1.1, dle Jordové et al. (2015) udržitelná mobilita úzce souvisí s udržitelnou dopravou a udržitelným rozvojem. Správné pochopení těchto pojmů je společně s principy pro udržitelnou dopravu a udržitelný rozvoj a obecným přístupem k udržitelnosti významné pro tvorbu Plánu udržitelné městské mobility, který je vymezen v oddíle 1.2.

Plán udržitelné městské mobility uvádí Ministerstvo dopravy ČR (2015) jako dokument zaměřený na problematiku dopravy, ovlivňování a způsob uspokojování mobility. Dle Martinka et al. (2021) jde o strategický dokument určený k uspokojení potřeb mobility za účelem zlepšení kvality života ve městě. K jeho tvorbě napomáhá obecný návod, tedy metodika, kterou uvádí Martinek et al. (2021) a Jordová et al. (2015).

V oddíle 1.3 je teoreticky vymezena problematika průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě. Dle Kozla et al. (2006) je průzkum součástí marketingového výzkumu a Hague (2003) uvádí průzkum z pohledu jeho provedení, kde se jedná o sestavování dotazníků, plánování vzorku dotazovaných, metody sběru a analýzy dat atd. Důležitá je metodika průzkumu, která je vymezena v pododdíle 1.3.1. V tomto pododdíle jsou uvedeny zásadní kroky při provedení průzkumu a metody sběru dat, které uvádí Hendl (2005). Pro průzkum přístupu k udržitelné mobilitě z nich vyplývá jako vhodná volba rozhovoru (interview), dotazníku nebo postojové škály. Pododdíl 1.3.2 obsahuje teoretické vymezení rozhovoru, dotazníku a postojových škál jako metod pro průzkum přístupu k udržitelné mobilitě a v pododdíle 1.3.3 jsou teoreticky vymezeny metody výběru respondentů, které jsou pro každý výzkum či průzkum klíčové.

Udržitelná mobilita je významná pro uspokojení potřeb lidí, a proto je důležitým a často řešeným tématem ve městech. Plán udržitelné městské mobility přispívá ke zlepšení kvality života ve městě a je žádoucí jej zpracovat také ve Dvoře Králové nad Labem. V úvodu jeho zpracování je patřičné zjistit přístup města k udržitelné mobilitě. Z těchto aspektů vyplývajících z teoretického vymezení problematiky udržitelné mobility vychází analýza současného přístupu k udržitelné mobilitě, která je obsahem druhé kapitoly diplomové práce.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO PŘÍSTUPU K UDRŽITELNÉ MOBILITĚ VE MĚSTĚ

Rada města Dvůr Králové nad Labem (2021) v 66. výpisu z usnesení rady města z listopadu 2020 uvádí souhlas se zpracováním SUMPu ve městě. V pondělí 14. 6. 2021 se v návaznosti na usnesení rady města k pořízení SUMPu konal úvodní workshop pro seznámení s konceptem SUMPu, který vedl Ing. Jaroslav Martinek, jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu. Workshop byl určen členům zastupitelstva města a odborů městského úřadu, kteří se na něm seznámili s celou myšlenkou a konceptem SUMP. Po workshopu již mohlo město přistoupit k přípravám prvních kroků tvorby SUMPu, tedy k přípravě SUMP a k jeho úvodním analýzám.

Tato kapitola obsahuje charakteristiku města Dvůr Králové nad Labem, analýzu strategických dokumentů spojených s udržitelným rozvojem, analýzu dostupných zdrojů pro přípravu SUMPu, analýzu (vnitřní a vnější) komunikace města a průzkum přístupu k udržitelné mobilitě ve městě z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu.

2.1 Charakteristika města

Tento oddíl obsahuje charakteristiku města Dvůr Králové nad Labem z geografického hlediska, socioekonomického hlediska a dopravní charakteristiku města. V rámci dopravní charakteristiky města jsou analyzovány jednotlivé dopravní módy, jejich infrastruktura a dopravní obslužnost.

2.1.1 Geografická a socioekonomická charakteristika města

Dle Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem (MÚDK) se Dvůr Králové nad Labem nachází v Královéhradeckém kraji, asi 35 km severně od Hradce Králové a 19 km jižně od Trutnova, uvádí MÚDK (2020a). Dále informuje o umístění města v Královédvorské kotlině po obou březích horního toku řeky Labe, přičemž je město obklopeno lesem Království ze severní strany a Libotovským hřbetem ze strany jižní.

MÚDK (2021b) uvádí, že je Městský úřad Dvůr Králové nad Labem úřadem obce s rozšířenou působností (ORP) a vykonává svou úřední působnost v základním územním obvodu Bílé Třemešné, Bílých Poličan, Borovnice, Borovničky, Dolní Brusnice, Doubravice, Dubence, Dvora Králové nad Labem, Horní Brusnice, Hřibojed, Choustníkova Hradiště, Kocbeře, Kohoutova, Kuksu, Lanžova, Libotova, Litíče, Mostku, Nemojova, Stanovic, Trotiny, Třebihoště, Vilantic, Vítězné, Velkého Vřešťova, Vlčkovic v Podkrkonoší, Zábřezí-Řečice

a Zdobína. Rozloha ORP Dvůr Králové nad Labem je 25 781 ha (257,8 km^2), uvádí MÚDK (2021b). Území ORP je znázorněno na obrázku 7.

Obrázek 7 Území ORP Dvůr Králové nad Labem (MÚDK, 2021b)

MÚDK (2020d) uvádí přehled územně plánovacích dokumentů v působnosti ORP Dvůr Králové nad Labem a informace, které s územním plánováním souvisí. Územně plánovací dokumenty jsou neustále aktualizovány a uváděny v přehledu dokumentů. Další informace o územním plánu jsou uvedeny v pododdíle 2.2.3, který obsahuje strategické dokumenty spojené s udržitelným rozvojem na úrovni města Dvůr Králové nad Labem.

V Programu rozvoje města je popsána socioekonomická charakteristika Dvora Králové nad Labem, uvádí MÚDK (2016), avšak v analytické části dokumentu jsou uvedeny hodnoty pouze do roku 2014. Dle Místního průvodce po České republice (2021) má Dvůr Králové nad Labem k 1. 1. 2021 15 251 obyvatel, ze kterých jsou 51.9 % ženy a 48.1 % muži. V historii počtu obyvatel města lze vyčíst jeho neustálé klesání. Od roku 2013 byl zaznamenán největší roční pokles počtu obyvatel v roce 2019 o hodnotě 158 obyvatel a nejnižší roční pokles obyvatel byl v roce 2015 o hodnotě 20 obyvatel, uvádí Místní průvodce po České republice (2021).

2.1.2 Dopravní charakteristika města

MÚDK (2016) uvádí popis technické infrastruktury, dopravní infrastruktury a dopravní obslužnost. Dvůr Králové nad Labem se nachází mimo hlavní silniční trasy, ale i přesto je relativně dobře dopravně dostupné. Ve městě se kříží silnice II/299 (Choustníkovo Hradiště - Horní Debrné) a II/300 (Kocbeře - Hořice), které město spojují se silnicemi I/37 (Trutnov - Jaroměř), I/35 (hranice s Polskem - Liberec - Jičín - Hradec Králové - Olomouc - Lipník nad Bečvou) a I/16 (hranice s Polskem - Trutnov - Jičín - Mladá Boleslav), uvádí MÚDK (2016). Městem vedou silnice III. třídy č. 29928 (směr Vítězná), č. 29915 (směr Žireč), č. 30011 (směr Doubravice) a č. 30012 (směr Bílá Třemešná). Aktuálně je ve výstavbě dálnice D11, která bude křížit silnici II/300 v úseku Dvůr Králové nad Labem - Kocbeře a bude umožňovat propojení s Hradcem Králové, s Prahou a také s Polskem, uvádí Ředitelství silnic a dálnic (2021).

Dle Dvora Králové nad Labem (2021) zajišťuje MHD po celém městě od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2030 společnost KAD, spol. s r. o., Vrchlabí. Jsou zde dvě linky MHD, které jsou společně s jejich schématem a tarifními podmínkami uvedeny v příloze C. Veřejná linková doprava je dle Královéhradeckého kraje (2021) zajištěna systémem IREDO, tedy integrovanou regionální dopravou Královéhradeckého a Pardubického kraje, který dle OREDO (2021a) zajišťuje OREDO, Organizátor regionální dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje. OREDO (2021b) uvádí aktuální tarifní mapu IREDO pro Dvůr Králové nad Labem znázorňující území, na kterém platí tarif IREDO ve vlacích a autobusech zapojených dopravců.

Dle MÚDK (2016) vede městem jednokolejná železniční trať č. 030 Jaroměř - Liberec, na které se Dvůr Králové nad Labem nachází a která je v úseku Jaroměř - Turnov neelektrifikovaná. Dle ČD (2021) z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem odjíždí rychlíky společnosti Arriva do Pardubic nebo Liberce a osobní vlaky společnosti České dráhy do Jaroměře a Staré Paky. Dvůr Králové nad Labem (2021) uvádí umístění železniční stanice asi 3 km od centra města a možnost dopravy k ní pomocí MHD.

Jihovýchodně od města se nachází letiště pro lehká a sportovní letadla s obvyklou hmotností 2 000 kg, které využívá Aeroklub provozující převážně vyhlídkové lety, uvádí MÚDK (2016).

Doprava je dle MÚDK (2020e) popsána také v územním plánu Dvora Králové nad Labem, kde je mimo jiné uveden výkres znázorňující stávající a navrhovanou infrastrukturu jednotlivých dopravních módů:

- dálnice, silnice I., II. a III. třídy, významné místní komunikace, významné nemotorové komunikace, další obslužné komunikace, ochranné pásmo silničních komunikací,

parkování, hromadné garáže, zastávky veřejné autobusové dopravy, cyklotrasy a samostatné cyklostezky v případě silniční dopravy,

- železniční stanice, železniční přejezdy a ochranné pásmo dráhy v případě železniční dopravy,
- letiště, jeho ochranné pásmo a hlukové zóny v případě dopravy letecké.

2.2 Analýza strategických dokumentů spojených s udržitelným rozvojem

Akademie městské mobility (2021a) upozorňuje na propojenost jednotlivých úrovní strategických dokumentů a uvádí dokumenty s přímou vazbou na SUMP 2.0, mezi které patří:

- Evropské dokumenty,
- Česká republika 2030,
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+,
- Národní dokumenty,
- Lipská deklarace,
- Smart Česko,
- Ochrana klimatu,
- WHO – World Health Organization, tedy Světová zdravotnická organizace,
- THE PEP – the Transport, Health and Environment Pan-European Programme, tedy Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí,
- MA21, tedy Místní agenda 21,
- Brémská deklarace,
- Partnerství pro městskou mobilitu,
- Budoucnost mobility: Strategie pro města.

2.2.1 Evropské dokumenty

Pro regionální a místní politiku České republiky je dle Akademie městské mobility (2021b) na úrovni Evropské unie východiskem tzv. Politika soudržnosti, která má pět cílů. Akademie městské mobility (2021b) z nich uvádí z pohledu SUMP 2.0 jako klíčový cíl propojenější Evropy pomocí zvýšení mobility a regionální dostupnosti informačních a komunikačních technologií.

Důležitým dokumentem souvisejícím s udržitelným rozvojem je dle Ministerstva dopravy České republiky (MDČR, 2011) Bílá kniha, která je Plánem jednotného evropského dopravního prostoru. Jejím cílem je vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, uvádí MDČR (2011). Akademie městské mobility (2021b) uvádí,

že se v Bílé knize klíčové otázky budoucnosti týkají udržitelnosti dopravy, (ne)závislosti na ropě, redukce emisí CO2, nových technologií pro silniční dopravu, infrastruktury a dopravních kongescí. V Bílé knize je dle MDČR (2011) popsána příprava evropského dopravního prostoru na budoucnost, vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému a strategie uvádějící co je třeba ve spojitosti s vizí udělat. V rámci vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému MDČR (2011) uvádí:

- snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility,
- účinnou hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu,
- globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu,
- čistou městskou dopravu a dojíždění,
- deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů, s nimi referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %.

Ve strategické části Bílé knihy MDČR (2011) zdůrazňuje jednotný evropský dopravní prostor, výzkum, inovace a zavedení jejich výsledků v evropské dopravě a moderní infrastrukturu s rozumným stanovováním cen a financováním.

Problematika udržitelného rozvoje je také součástí Strategie Evropa 2030, uvádí European council, 2010. Strategie Evropa 2030 podtrhuje důležitost sociální a hospodářské udržitelnosti EU, snaží se o jejich zajištění a tvoří nástroje, které je v celosvětovém měřítku podporují.

Jedním z klíčových strategických dokumentů EU je dle Partnerství pro městskou mobilitu (2021b) Cyklostrategie EU, jejíž snahou je motivace lidí k častější jízdě na kole. Partnerství pro městskou mobilitu (2021b) také uvádí, že Cyklostrategie EU navazuje na tzv. Lucemburskou deklaraci o podpoře cyklistické dopravy v Evropě, kterou podepsal český ministr dopravy Dan Ťok v roce 2015.

EUR-Lex (2019) uvádí iniciativu Zelená dohoda pro Evropu, jejímž cílem je dle Akademie městské mobility (2021b) řešit problémy způsobené změnou klimatu a životního prostředí. „*Zelená dohoda pro Evropu je integrální součástí strategie této Komise zaměřené na splnění Agendy OSN pro udržitelný rozvoj 2030 a jejích cílů udržitelného rozvoje*“, uvádí EUR-Lex (2019). Zelená dohoda je dle Ministerstva dopravy (2021) jedním z hlavních východisek Dopravní politiky

V rámci Evropské unie je pod záštitou Ministerstva pro místní rozvoj České republiky (MMR) dokument Územní agenda EU, jejímž účelem je vytvoření strategického a akčního

rámce územního rozvoje Evropy, uvádí MMR (2021c). Ve spojitosti s udržitelným rozvojem uvádí European commission (2021a) Iniciativu pro inteligentní města a obce, jejímž účelem je spolupráce při integraci odvětví energetiky, dopravy a informačních a telekomunikačních technologií a European commission (2021b) tzv. Balíček městské mobility, který posiluje mezinárodní spolupráci členských států a podporuje jejich zapojení do dané problematiky, podporuje městskou dopravu sdílením zkušeností a osvědčených postupů, poskytuje cílenou finanční podporu a cílí výzkum a inovace na městskou mobilitu.

2.2.2 Národní, krajské a regionální dokumenty ČR

Ministerstvo dopravy (2021) uvádí Dopravní politiku České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, ve které cílí na udržitelnou mobilitu, multimodální přístup, optimalizaci jednotlivých druhů dopravy, územní soudržnost a Společnost 4.0 v dopravě s vazbou na dokumenty Průmysl 4.0 a Společnost 4.0. Jedním z hlavních východisek Dopravní politiky je dle Ministerstva dopravy (2021) Zelená dohoda pro Evropu, která je uvedena v pododdíle 2.2.1, a dalšími hlavními východisky jsou následující celostátní strategické dokumenty:

- Strategický rámec Česká republika 2030,
- Státní energetická koncepce,
- Státní surovinová politika,
- Státní politika životního prostředí,
- Politika ochrany klimatu,
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR,
- Strategie regionálního rozvoje,
- Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením,
- Implementace a rozvoj sítí 5G v České republice – Cesta k digitální ekonomice.

Strategický rámec Česká republika 2030 dle Úřadu vlády České republiky, odboru pro udržitelný rozvoj (2010) navazuje na dokument Strategického rámce udržitelného rozvoje z roku 2010 a stanovuje vizi, jaká má být Česká republika v roce 2030. V dokumentu je uvedeno shrnutí strategických cílů a analýzu rozvoje České republiky v oblastech lidí a společnosti, hospodářského modelu, odolných ekosystémů, obcí a regionů, globálního rozvoje a dobrého vládnutí a popisuje jeho implementaci.

Akademie městské mobility (2021c) uvádí projekt Svazu měst a obcí České republiky, pod pracovním názvem „Smart Česko“, v rámci kterého spojuje dopravu a mobilitu s principem tzv. města krátkých vzdáleností. Cílem projektu je vytvořit příznivé podmínky pro zavádění

konceptu „Smart City“ do fungování českých měst a obcí a zkvalitnit, zefektivnit a optimalizovat tím fungování veřejné správy na úrovni měst a obcí v ČR. Myšlenkou „Smart City“ v rámci „Smart Česko“ je dle Akademie městské mobility (2021c) udržitelný rozvoj obce v zájmu občana s ohledem na jeho nároky na správu obce v rychle se měnící společnosti.

Lipská deklarace se dle Akademie městské mobility (2016) týká problematiky dekarbonizace dopravy, podpory inkluzivní dopravy, způsobů dopravy podporujících zelený a inkluzivní růst a nových technologií a digitalizace umožňující posun směrem k zelené a inkluzivní dopravy.

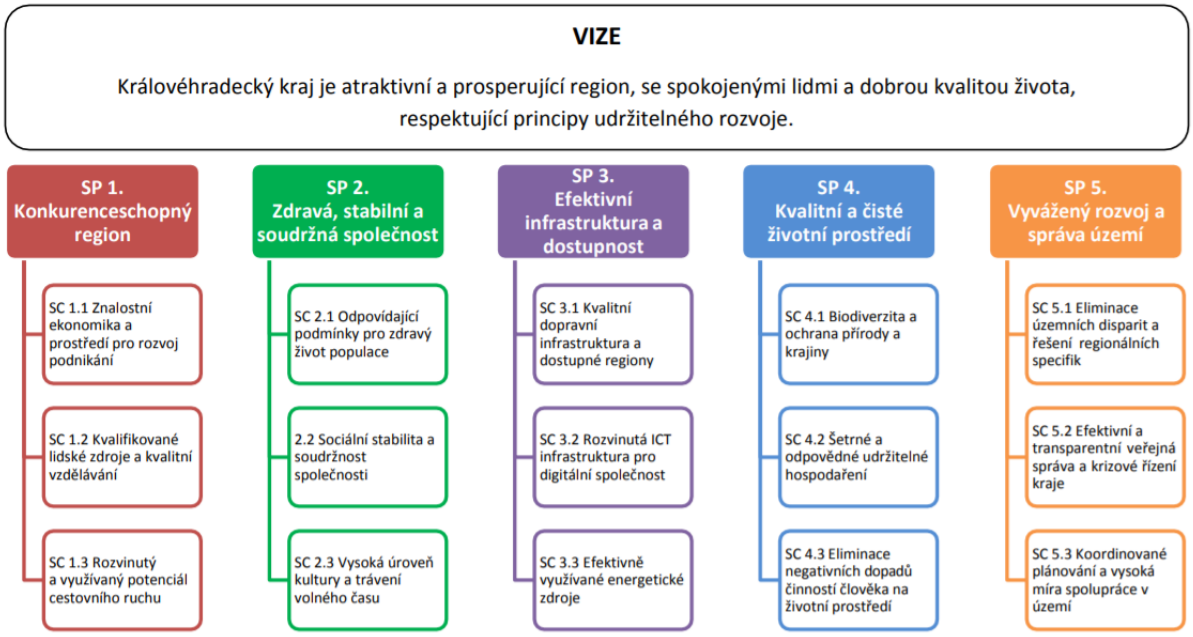
Partnerství pro městskou mobilitu (2020) uvádí, že je zapsaným spolkem, jehož cílem je implementace projektu Partnerství pro městskou mobilitu, a je celostátní organizací, která je dobrovolná, politická a nevládní. Projekt Partnerství pro městskou mobilitu se dle Akademie městské mobility (2021d) zabývá správou a plánováním, veřejnou dopravou a dostupností, aktivní mobilitou a veřejným prostorem a novými službami mobility a inovace.

Ministerstvo životního prostředí (2020b) uvádí Místní Agendu 21 jako nástroj pro zavádění udržitelného rozvoje na místní a regionální úrovni zvyšující kvalitu života prostřednictvím zkvalitňování správy veřejných věcí, strategického plánování a řízení a zapojování veřejnosti. Akademie městské mobility (2021e) uvádí, že Místní Agenda 21 je implementací dokumentu Agenda 21, který je globálním strategickým a akčním plánem OSN stanovujícím konkrétní kroky směrem k udržitelnému rozvoji.

Budoucnost mobility: Strategie pro města je dle Akademie městské mobility (2021f) překladem dokumentu Future of Mobility Urban Strategy zveřejněného Britským ministerstvem dopravy. Dokument dle Department for transport (2019) vysvětluje přístup vlády k využití příležitosti ke změnám v oblasti městské dopravy a je inspirací pro Spolek Partnerství pro městskou mobilitu.

Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací (2019) uvádí Strategii rozvoje kraje 2021-2027, která byla zpracována v rámci Operačního programu Zaměstnanost. Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací (2019) ke Strategii rozvoje uvádí: *„Celý projekt byl zaměřen na koncepční přístup k vyváženému rozvoji regionu Královéhradeckého kraje při uplatnění moderních přístupů v souladu s místní Agendou 21, zásadami udržitelného rozvoje a SMART řešení“.* Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky (2020) uvádí Operační program Zaměstnanost plus 2021-2027, který obsahuje strategii programu – hlavní problémy související s rozvojem, politické reakce a priority, mezi které patří budoucnost práce, sociální začleňování, sociální inovace, materiální pomoc nejchudším osobám a technická pomoc.

Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací (2019) v rámci Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje na období 2021-2027 analyzuje aspekty rozvoje, mezi které patří např. regionální rozvoj, ekonomická charakteristika kraje, doprava a energetika, a provádí SWOT analýzu jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje. Návrhová část obsahuje vizi se strategickými prioritami (SP) a strategickými cíli (SC), které jsou uvedeny na obrázku 8.



Obrázek 8 Vize, priority a cíle Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje na období 2021-2027 (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2019)

Královéhradecký kraj, odbor dopravy a silničního hospodářství (2016) uvádí Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje, který vychází z analýzy a stavu aktuálního zajišťování přepravních potřeb a je plánovaný na roky 2016-2020. Cílem Plánu dopravní obslužnosti je dle Královéhradeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství (2016) formulovat představy o rozvoji veřejné osobní dopravy z pohledu kvality a organizace dopravy a rozvoje dopravní infrastruktury včetně zohlednění ekonomických a tarifních aspektů. Dokument obsahuje základní legislativní rámec veřejné dopravy v kraji, charakteristiku Královéhradeckého kraje, popis zajištění veřejné služby v přepravě cestujících, rozsah poskytované kompenzace na zajištění veřejných služeb, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání smluv o veřejných službách, uvádí Královéhradecký kraj, odboru dopravy a silničního hospodářství (2016). Královéhradecký kraj, odbor dopravy a silničního hospodářství (2016) v Plánu dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje dále uvádí jeho harmonogram, způsob integrace a hlavní cíle a opatření v oblasti veřejné dopravy během jeho platnosti, mezi které patří:

- výhledové záměry a požadavky na úpravu železniční infrastruktury,
- výhledové záměry, cíle a opatření ve veřejné drážní osobní dopravě a veřejné autobusové dopravě,
- další záměry, cíle a opatření v oblasti veřejné dopravy.

MMR (2021b) uvádí Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+, ve které stanovuje cíle regionálního rozvoje v horizontu sedmi let, identifikuje, ve kterých oblastech je potřebný či žádoucí územně specifický přístup a definuje, jaké zásahy by měly být realizovány pro podporu konkurenceschopnosti, snížení nerovností v regionech a nacházení řešení podporující udržitelný rozvoj území.

Akademie městské mobility (2021g) uvádí mezi strategickými dokumenty Brémskou deklaraci, která implementuje zpracovanou metodiku plánování udržitelné mobility do měst v Evropě. Der Senator für Umwelt Bau Und Verkehr (2016) zdůrazňuje správný postup při plánování městské mobility a v jeho krocích uvádí:

- efektivní využití prostoru na ulicích,
- přednost lidí před vozidly,
- reakce na změny v dopravě, které vyvolává podnikatelská činnost,
- společné plánování města a mobility v něm,
- úvahy o jednoduchých řešeních a vhodné užití technologií,
- upřednostnění sdílení před soukromým vlastnictvím,
- umožnění lidem podílet se na utváření jejich města,
- připravenost čelit budoucím výzvám.

2.2.3 Dokumenty na úrovni města Dvůr Králové nad Labem

MÚDK (2020b) uvádí několik dokumentů spojených s rozvojem Dvora Králové nad Labem, mezi které patří např. Program rozvoje města Dvůr Králové nad Labem 2016-2022, Projekt ženy a Rozvoj sportu. Program rozvoje města Dvůr Králové nad Labem 2016-2022 navazuje na Strategii do roku 2016 a Projekt ženy má oficiální název Cesta za sebedůvěrou, uvádí MÚDK (2020b).

Nástrojem pro řízení rozvoje města je dle MÚDK (2016) základní plánovací dokument Program rozvoje města Dvůr Králové nad Labem 2016-2022, který navazuje na strategické a územní dokumenty uvedené v přehledu v příloze B, je dlouhodobým dokumentem a neustále dochází k jeho úpravám. V jednotlivých částech dokumentu popisuje MÚDK (2016) klíčové oblasti rozvoje, kterými jsou podnikání a zaměstnanost, infrastruktura, cestovní ruch, volný čas,

životní prostředí, školství a sociální služby. MÚDK (2020b) uvádí několik cílů v oblasti infrastruktury, mezi které patří:

- rekonstrukce silnic II/299, III/29915, III/30012 a místní komunikace na území města,
- vybudování chodníku a stezky pro cyklisty do částí Žireč, Zboží, Verdek a propojení obcí Kuks a Bílá Třemešná s městem Dvůr Králové nad Labem,
- rekonstrukce mostu Jana Palacha,
- výstavba okružní křižovatky před ZŠ a MŠ při léčebně zrakových vad,
- stavba záchytného parkoviště,
- racionalizace MHD mezi vlakovým a autobusovým nádražím, stavba dopravního terminálu, rekonstrukce vlakového nádraží.

Analytická část dokumentu dle MÚDK (2016) obsahuje:

- charakteristiku obce, kde jsou uvedeny informace o území, obyvatelstvu, hospodářství, infrastruktuře, vybavenosti, životním prostředí a správě obce,
- dotazníkové šetření, jehož cílem bylo zapojit veřejnost do tvorby Programu rozvoje města,
- vyhodnocení veřejných projednávání v oblastech podnikání, zaměstnanosti a infrastruktury, cestovního ruchu, volného času a životního prostředí a školství a sociální oblasti.

V závěru analytické části Programu rozvoje města Dvůr Králové nad Labem 2016-2022 jsou dle MÚDK (2016) popsána východiska pro návrhovou část:

- potenciál vycházející z analýzy současného stavu,
- návaznost na strategické dokumenty,
- limity rozvoje,
- SWOT analýza jednotlivých klíčových oblastí.

Ve strategické části dokumentu, která následuje po části analytické, je popsána vize společně s klíčovými oblastmi rozvoje a podporou realizace programu rozvoje, uvádí MÚDK (2016). Ve vizi je město Dvůr Králové nad Labem uvedeno jako atraktivní turistická destinace s dostatečně navštěvovaným centrem a dalšími zajímavými místy a jako místo vyhledávané pro život. Důvodem je dle MÚDK (2016) bezpečnost, dostatek pracovních příležitostí pro všechny obyvatele, kvalitní životní prostředí, infrastruktura a nabídka škol i služeb a velká variabilita dostupných volnočasových aktivit ve městě, které jsou ve vizi také uvedeny.

MÚDK (2020c) uvádí plány aktivit Programu rozvoje města a jejich stav k datu 05/2020, tedy zda jsou aktivity splněné, v realizaci, v přípravě na realizaci, v přípravě

architektonické soutěže nebo navržené na zrušení. Implementační část Programu rozvoje města dle MÚDK (2016) popisuje:

- systém řízení a organizačního zajištění naplňování programu rozvoje,
- systém financování programu rozvoje,
- systém aktualizace programu rozvoje,
- systém monitoringu a vyhodnocování.

Dalším dokumentem spojeným s rozvojem města je dle MÚDK (2020b) Projekt ženy, který má oficiální název Cesta za sebedůvěrou a jehož záměrem je aktivizovat a motivovat ženy, které jsou dlouhodobě ekonomicky neaktivní, aby znovu vstoupily na trh práce, nedocházelo k jejich diskriminaci na něm a aby byly zapojeny do veřejného dění v místě jejich bydliště.

ORP Dvůr Králové nad Labem (2017) uvádí Místní akční plán rozvoje vzdělávání, který obsahuje vizi do roku 2023, ve které zdůrazňuje: „*Školy posilují sociální soudržnost v regionu a podporují udržitelnost života v místním prostředí a komunitě"*. Popelka (2018) uvádí Strategický plán rozvoje sportu pro město Dvůr Králové nad Labem v období 2019-2026, ve kterém analyzuje strategické dokumenty kraje i města týkající se sportu, financování sportu a sportovní infrastrukturu. Uvádí také vizi rozvoje sportu, kde udává rozvoj hlavních sportovních areálů, vybudování zóny aktivního odpočinku v extravilánu města, rozvoj sportovních zařízení a škol a intenzivní podíl města na rozvoji sportu neinvestičními opatřeními.

MÚDK (2021a) uvádí mapu s vyznačenými strategickými projekty města na konkrétních místech. Na mapě jsou vyznačeny dokončené projekty, projekty v realizaci a připravované projekty týkající se:

- dopravy,
- hromadné dopravy,
- nových výstaveb,
- rekonstrukce staveb,
- sociální oblasti,
- sportu a volného času,
- školství,
- vzhledu města a veřejného prostranství.

Dle Kameníkové (2018) se královédvorský starosta Jan Jarolím zúčastnil diskuse na téma Smart City v Královéhradeckém kraji a uvedl: *„Je velice příjemné si uvědomit, kolik*

smart věcí ve Dvoře Králové nad Labem máme, aniž byly primárně jako smart tvořeny: metropolitní síť, informační systém GIS, dataloggery pro měření úniků vody v kanalizační síti, první dálkové odčítače spotřeby vody – všechno skvělé nápady a investice do budoucna, které pomohou občanům k lepšímu životu“.

Dalším významným dokumentem na úrovni města je územní plán, v jehož nejnovější verzi, po změně č. 3, MÚDK (2020e) jako jeden z cílů rozvoje města podtrhuje udržitelnost rozvoje území. V územním plánu je uveden návrh rozvoje ploch bydlení, výroby, občanského vybavení, rekreace, dopravní a technické infrastruktury takovým způsobem, aby byl udržitelný rozvoj dodržen. Dle MÚDK (2020e) územní plán Dvůr Králové nad Labem obsahuje opatření obecné povahy, které je dokumentem uvádějícím změny v územním plánu, a výkresy, mezi které patří výkres základního členění území, hlavní výkres, doprava, vodní hospodářství, elektrorozvody a telekomunikace, zásobování teplem a plynem, výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací a koordinační výkres. V pododdíle 2.1.2 je popsán výkres dopravy, který je dle MÚDK (2020e) součástí územního plánu.

2.3 Analýza dostupných zdrojů pro přípravu SUMPu

Jedním z kroků přípravné fáze SUMPu, které byly provedeny, je analýza lidských, institucionálních a finančních zdrojů. Analýza lidských a institucionálních zdrojů je obsahem pododdílu 2.3.1 a analýza finančních zdrojů je v pododdíle 2.3.2.

2.3.1 Analýza lidských a institucionálních zdrojů

Lidské a institucionální zdroje jsou zainteresovanými stranami k zapojení do procesu SUMP a jsou uvedeny v tabulce v příloze A, která vychází z metodiky SUMP. Jak je v tabulce A uvedeno, tyto zainteresované strany lze dělit do čtyř skupin, kterými jsou:

- státní správa a samospráva, správa komunikací,
- významní zaměstnavatelé a společnosti podnikající v dopravě nebo generující dopravu,
- skupiny uživatelů,
- ostatní.

Zainteresovanými stranami k zapojení do procesu SUMP ve Dvoře Králové nad Labem jsou v rámci státní správy a samosprávy, správy komunikací Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Odbory městského úřadu Dvůr Králové nad Labem, sousední obce, kterými jsou Vítězná (-Huntířov, Komárov), Kocbeře, Kohoutov, Choustníkovo Hradiště, Žireč, Kuks, Libotov, Doubravice, Nové Lesy a Verdek, dopravní policie, složky integrovaného záchranného systému (IZS), Ředitelství silnic

a dálnic, Správa silnic Královéhradeckého kraje a Údržba silnic královéhradeckého kraje a.s., SŽDC, tedy Správa železniční dopravní cesty a Technické služby Dvůr Králové nad Labem.

Do skupiny významných zaměstnavatelů ve městě lze zařadit např. společnosti JUTA a. s. a Carla spol. s. r. o. a podstatné jsou také obchodní centrum Centrum, obchodní zóna v ulici 17. listopadu a obchody v ulici nábřeží Benešovo. Ve spojitosti s dopravou jsou důležití provozovatelé městské a mimoměstské dopravy KAD a OREDO, dopravní konzultanti a projektanti, Firmy zajišťující služby v energetice a telekomunikacích, provozovatelé parkování, taxislužby a kurýrní a doručovací služby. Dále jsou zainteresovanými skupinami k zapojení do procesu SUMP ve Dvoře Králové nad Labem odbory, pravidelní dojíždějící za prací, studenti škol a další skupiny uživatelů.

Významné jsou také městské organizace, které ve Dvoře Králové nad Labem působí. MÚDK (2021c) uvádí organizace s majetkovou účastí města, mezi které patří Lesy města Dvůr Králové nad Labem s. r. o. a Městské vodovody a kanalizace Dvůr Králové nad Labem, s. r. o. MÚDK (2021d) uvádí příspěvkové organizace města, kterými jsou Dům dětí a mládeže Jednička, Hankův dům, městské kulturní zařízení, Městská knihovna Slavoj, Městské muzeum, MŠ Drtinova, MŠ Drtinova – odloučené pracoviště Dvořákova, MŠ Drtinova – odloučené pracoviště Lipnice, MŠ Drtinova – odloučené pracoviště Roháčova, MŠ Drtinova – odloučené pracoviště Žireč, MŠ Elišky Krásnohorské, MŠ Elišky Krásnohorské – odloučené pracoviště Slunečná I a II, MŠ Elišky Krásnohorské – odloučené pracoviště Verdek, Pečovatelská služba Města Dvůr Králové nad Labem, Technické služby města Dvůr Králové nad Labem, Základní umělecká škola R. A. Dvorského, ZŠ 5. května, ZŠ Podharť, ZŠ Schulzovy sady, ZŠ Strž a ZŠ Strž – odloučené pracoviště Žireč.

Pro SUMP je významné zapojení lidských a institucionálních zdrojů do celého procesu tvorby. Důležité je také zjistit, zda jsou tyto zdroje dostatečné a zda je město schopno zpracovat celý SUMP vlastní silou, či alespoň částečně využije externího zpracovavatele. U uvedených zdrojů by bylo také vhodné zjistit, zda a jakým způsobem se budou na tvorbě SUMP podílet.

2.3.2 Analýza finančních zdrojů

MÚDK (2021h) uvádí, že jednou z forem získání finančních prostředků jsou granty a dotace a pro snadnější orientaci v nich informuje občany a návštěvníky webových stránek Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem v sekcích, které se týkají dotací z městského rozpočtu, dotací z programu EU, ministerstev a Královéhradeckého kraje, Evropských fondů v Královéhradeckém kraji a nabídky dotací dalších subjektů.

Dle MÚDK (2015) město každý rok vyhlašuje dotační programy na podporu aktivit ve městě týkajících se kultury, sportu a sociální oblasti. Podmínkou těchto dotačních programů je, aby subjekt nebo osoba přijímající dotace vykonávala činnost nebo službu v zájmu města a jeho občanů. MÚDK (2021i) uvádí výsledky dotačních programů roku 2021, kde jsou uvedeni příjemci dotací, podpořené služby, činnosti či projekty a schválené dotace.

MÚDK (2021j) informuje o dotacích z EU, ministerstev a Královéhradeckého kraje. Uvádí například podporu obnovy památek Ministerstvem kultury nebo dotační programy Královéhradeckého kraje. Evropská unie v českých souvislostech (2020) uvádí podporu infrastruktury, rozvoje cestovního ruchu, turismu, kultury a dalších oblastí v rámci Královéhradeckého kraje, které jsou či budou podporovány z evropských fondů.

Dle Partnerství pro městskou mobilitu (2022a) je při hledání dostupných finančních zdrojů pro tvorbu SUMP možné využít stávající dostupné zdroje, kterými jsou např.:

- místní rozpočty a daně,
- národní a evropské dotační fondy
- příjmy z jízdného, parkovacích poplatků, poplatků za vjezd do centra města nebo reklamních poplatků.

Lze ale posoudit i nové zdroje financování, kterými dle Partnerství pro městskou mobilitu (2022a) mohou být např. dluhopisy, developerské poplatky nebo fondy ze soukromého sektoru.

Pro tvorbu SUMP jsou zdroje financování a jejich rozsah významné a již v přípravné fázi je důležité zjistit možnosti jejich využití v průběhu celého procesu SUMP, případně v některé jeho části. Lze předpokládat, že bude SUMP financován převážně z vlastních zdrojů města z dotačních nebo grantových programů, ale je vhodné zjistit možnost získání nejen těchto, ale i dalších eventuálních zdrojů.

2.4 Analýza komunikace města s veřejností

Komunikace města s veřejností je úkolem Oddělení vztahů k veřejnosti (VKV), které je zřízeno v rámci Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem, uvádí MÚDK (2021e). Rozsah činností VKV uvádí MÚDK (2021f) následující:

- zabezpečení vztahů města a Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem k veřejnosti a hromadným sdělovacím prostředkům (tiskové, informační a publicistické vztahy),
- tvorba komunikační strategie,
- tvorba a vydávání tiskových zpráv,

- tvorba, aktualizace a redakční práce Novin královédvorské radnice (NKR), webových stránek města a stránek města na Facebooku.

Do komunikace města s veřejností patří také průzkumy a dotazníková šetření, kterými jsou například dotazníkové šetření týkající se spokojenosti s kvalitou komunikace městského úřadu a města s veřejností, dotazníkové šetření spojené s Plánem rozvoje sportu a Průzkum spokojenosti s nabídkou a kvalitou vzdělávání ve Dvoře Králové nad Labem, uvádí MÚDK (2021g). Dále ve městě dochází k veřejným projednáním, která se týkají např. participativního rozpočtu města, rozvoje vybraných lokalit nebo plánů rozvoje města.

Dle MÚDK (2022a) byla v rámci 21. zasedání zastupitelstva města projednána komunikační strategie města Dvůr Králové nad Labem, která byla zadána externí společnosti k vypracování. Tato strategie je orientována na občany města, turisty a návštěvníky a jejím cílem je identifikovat hlavní problémy komunikace. Obsahuje analýzu stávajícího stavu komunikace města a strategii komunikace pro konkrétní komunikační kanály, vzorové akční plány a navržená školení. Komunikační strategie ale doposud nebyla schválena a její obsah zatím nebyl zveřejněn.

Komunikace města s veřejností se ve Dvoře Králové nad Labem neustále rozvíjí. Město se snaží o její neustálé zlepšování tak, aby vyhovovala jednotlivým subjektům. Při rozšíření o komunikaci týkající se SUMP je důležité se zaměřit nejen na jeho fáze a jednotlivé kroky, ale také na to, aby byla komunikace srozumitelná, pochopitelná pro všechny subjekty a realizovaná ve správný čas.

Současně patří mezi komunikační nástroje převážně řízení vztahů s veřejností a osobní komunikace pomocí průzkumů a dotazníkových šetření nebo veřejných projednání. Komunikačními kanály jsou NRK, webové stránky města a stránky města na Facebooku. Tyto komunikační kanály a nástroje lze pro komunikaci v rámci SUMP využít a rozšířit je o některé další, které budou zaměřeny pouze na danou problematiku. Ve třetí kapitole diplomové práce je navržena komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP, kde je navrženo využití stávajících komunikačních kanálů i nástrojů a jejich rozšíření.

2.5 Průzkum přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu

V tomto oddíle je nejdříve popsána metodika průzkumu realizovaného v rámci diplomové práce, kde jsou vysvětleny jednotlivé kroky strategie průzkumu vycházející z teoretického vymezení metodiky průzkumu uvedeného v pododdíle 1.3.1. V těchto krocích jsou definovány problémy a cíle průzkumu a následně je v nich stanovena výzkumná otázka,

provedena literární rešerše a také je popsána realizace průzkumu. Po popisu metodiky průzkumu následuje vyhodnocení získaných dat a určení závěrů z nich vycházejících. Výsledky průzkumu jsou společně s informacemi ze strategických dokumentů určeny k použití jako podklad pro následující fáze zpracování SUMPu ve městě.

2.5.1 Metodika průzkumu

Průzkum byl proveden v několika krocích, které jsou uvedeny v teoretické části diplomové práce v pododdíle 1.3.1. a mezi které patří:

- identifikace problému, určení cíle průzkumu a jejich zdůvodnění,
- provedení rešerše,
- návrh schématu průběhu průzkumu,
- rozhodnutí o strategii pro dosažení stanoveného cíle,
- sběr dat,
- analýza a interpretace dat,
- příprava a prezentace závěrečné zprávy.

V rámci identifikace problému se jednalo o volbu tématu, stanovení výzkumného problému, zdůvodnění významu řešení problému, zjištění nedostatků existujících znalostí, určení adresáta výsledku, který jej bude využívat.

Prvním krokem při tvorbě průzkumu byla **identifikace problému, určení cíle průzkumu a jejich zdůvodnění**. Jako téma průzkumu bylo zvoleno hodnocení přístupu k udržitelné mobilitě ve Dvoře Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu. Výzkumným problémem byl zvolen přístup vymezený v tématu. Cílem průzkumu bylo zjistit, jak vnímají členové zastupitelstva města a odborů městského úřadu Dvůr Králové nad Labem udržitelnou mobilitu ve městě a jaký je jejich přístup k ní. Byla stanovena výzkumná otázka: „Jaký je přístup zastupitelstva města a odborů městského úřadu Dvůr Králové nad Labem k udržitelné mobilitě ve městě?“. Jako význam řešení problému byl určen odhad oblasti, na které by bylo vhodné se v SUMPu zaměřit. Adresátem výsledku průzkumu bylo vedení města a skupina pracující na SUMPu ve Dvoře Králové nad Labem.

Následujícím krokem tvorby průzkumu bylo **provedení rešerše**. Byly prostudovány zdroje spojené s tematikou udržitelné mobility, ze kterých vyplynuly jako významné dva dotazníky. Jednalo se o dotazník k plánu udržitelné městské mobility, který uvádí spolek Partnerství pro městskou mobilitu (2016) a o průzkum pro nový strategický plán ve městě Prostějov, který uvádí Prostějov (2021). Cílem dotazníku k plánu udržitelné městské mobility uvedeném Partnerstvím pro městskou mobilitu (2016) bylo zjistit, zda a jak se města chystají

plán zpracovat, jaké mají problémy a v čem by uvítali pomoc od Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí, nebo Svazu měst a obcí ČR. Průzkum pro nový strategický plán v Prostějově byl dle Prostějova (2021) zaměřen na mobilitu a podporu lokální ekonomiky a respondenti v něm byli obyvatelé Prostějova a lidé do města dojíždějící. Ani jeden z uvedených průzkumů nebyl zaměřen na přístup k udržitelné mobilitě ve městě z pohledu členů zastupitelstva města, či odborů městského úřadu, a proto byly doplněny zdroji uvádějícími obecné informace o udržitelné mobilitě, kterými jsou např. Sustainable Urban Transport Project (2016) a CIVINET (2019), a které jsou uvedeny v první kapitole diplomové práce.

Po provedení rešerše bylo **navrženo schéma průběhu průzkumu**. Jako vhodná strategie pro dosažení cíle průzkumu byl zvolen kvalitativní výzkum. Technikou sběru dat bylo vybráno dotazníkové šetření a pro sběr dat byla zvolena metoda CAWI, která je vysvětlena v teoretické části práce v pododdíle 1.3.2. Dotazování proběhlo online prostřednictvím nástroje Google Forms. Základním souborem respondentů byli všichni členové zastupitelstva města a odborů městského úřadu. Při dotazování byl osloven celý základní soubor, díky čemuž nebylo nutné prokazovat reprezentativnost respondentů.

V rámci diplomové práce byl vytvořen dotazník, jehož obsahem bylo deset otázek a jehož koncepce je popsána v pododdíle 2.5.2. Dne 27. července 2021 bylo hromadným e-mailem osloveno 21 zastupitelů a 10 vedoucích odborů, tedy 31 respondentů, aby do 31. srpna 2021 vyplnili dotazník a zapojili se tak do průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě. V průběhu tohoto období jim byl dotazník dvakrát připomenut, aby byla návratnost dotazníku co nejvyšší. Data byla průběžně zaznamenávána a následně vyhodnocována v programu Microsoft Excel.

2.5.2 Koncepce dotazníku a výsledky realizovaného průzkumu

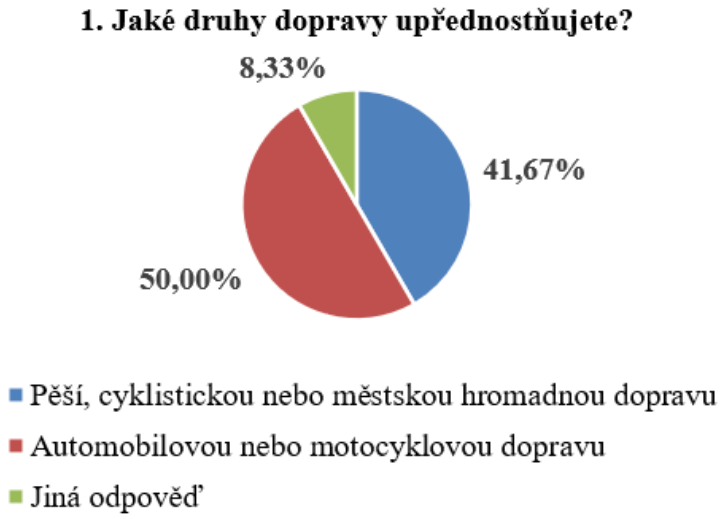
V tomto pododdíle budou představeny otázky vytvořeného dotazníku a odpovědi na ně, které byly v rámci průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu zjištěny.

Z oslovených 31 členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu na otázky v dotazníku odpovědělo 24 respondentů. Obsahem dotazníku bylo deset otázek, ze kterých byly čtyři uzavřené, pět polouzavřených a jedna otevřená. První čtyři otázky byly polouzavřené a jejich znění je uvedeno v příloze D, následující čtyři otázky byly uzavřené a jejich znění je uvedeno v příloze E, předposlední otázka byla polouzavřená a poslední byla otevřená. Poslední dvě otázky byly identifikační. Respondenti měli v předposlední otázce uvést, zda jsou členy zastupitelstva města nebo některého z odborů a v poslední otázce mohli uvést vlastní jméno

a příjmení. Všechny uzavřené otázky měly kvantifikovatelnou škálu, jedna z polouzavřených otázek byla zároveň podmíněna odpovědí z předcházející otázky a nemusela být položená každému respondentovi a otevřená otázka byla na rozdíl od ostatních otázek dobrovolná.

První čtyři otázky dotazníku byly zaměřeny na získání osobního názoru respondentů na udržitelnou mobilitu a jejich cílem bylo přimět respondenty k zamyšlení se nad vlastním přístupem k dané problematice.

První otázka zněla „Jaké druhy dopravy upřednostňujete?“ a respondenti měli možnost vyjádřit se, zda preferují pěší, cyklistickou a městskou hromadnou dopravu před automobilovou nebo motocyklovou dopravou či naopak, případně mohli doplnit odpověď s jinými preferencemi. Odpovědi na tuto otázku jsou znázorněny na obrázku 9.

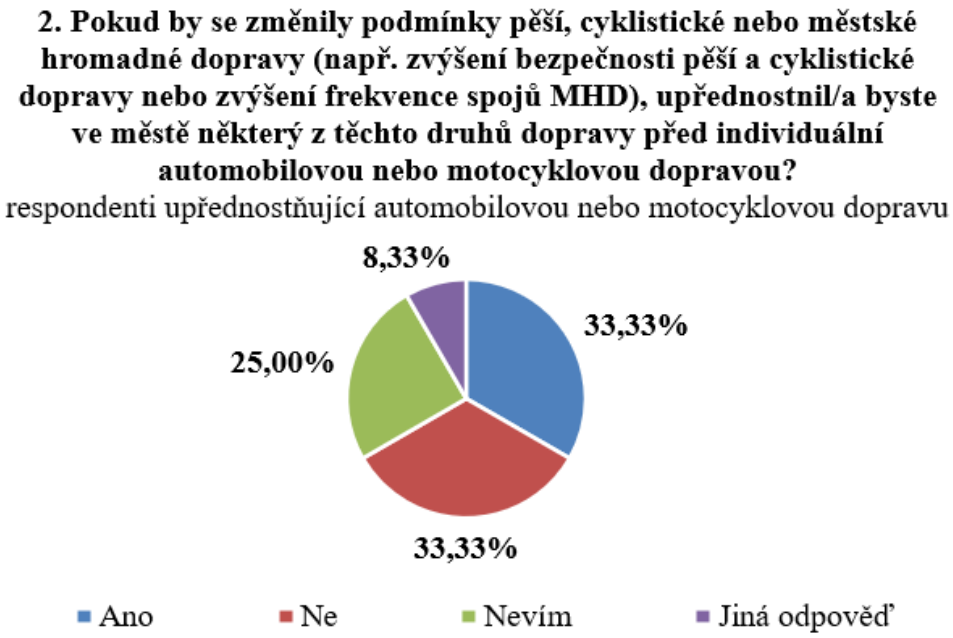


Obrázek 9 Odpovědi na první otázku dotazníku (autorka)

Polovina respondentů, tedy 50,00 %, na první otázku odpověděla, že upřednostňuje automobilovou nebo motocyklovou dopravu před pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravou, 41,67 % respondentů upřednostňuje pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravu před automobilovou nebo motocyklovou dopravou a 8,33 % respondentů odpovědělo vlastními slovy: „vhodnou kombinací obou předchozích možností dle konkrétní potřeby“ a „všechny druhy dopravy, záleží na důvodu a délce cesty“.

Druhá otázka byla podmíněna odpovědí na první otázku a odpovídali na ni pouze ti respondenti, kteří u otázky „Jaké druhy dopravy upřednostňujete?“ zvolili odpověď „Automobilovou nebo motocyklovou dopravu“. V případě jakékoliv jiné odpovědi druhá otázka nebyla respondentovi zobrazena. Cílem druhé otázky bylo zjistit, zda by vybraní respondenti upřednostnili pěší, cyklistickou nebo městskou dopravu před automobilovou nebo motocyklovou dopravou, pokud by došlo ke změně podmínek těchto druhů dopravy (např.

zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy nebo zvýšení frekvence spojů MHD). Odpovědi na druhou otázku jsou uvedeny na obrázku 10.

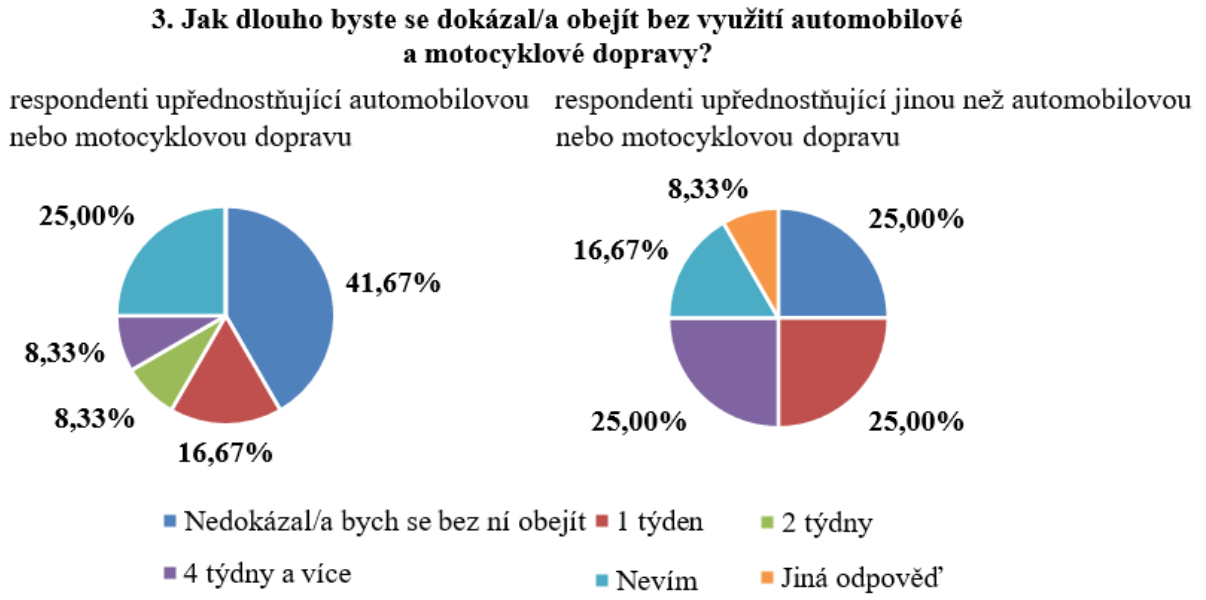


Obrázek 10 Odpovědi na druhou otázku dotazníku (autorka)

Na druhou otázku odpovídali respondenti „Ano“, „Ne“, „Nevím“ nebo jinou, vlastní odpovědí. Z respondentů, kterým byla otázka položena, odpovědělo „Ano“ i „Ne“ stejné procento o hodnotě 33,33 %. Jeden respondent uvedli vlastní odpovědí, že dojíždí do zaměstnání na městský úřad ze vzdálenosti cca 23 km a jeho odpovědi na otázky v dotazníku by byly jiné, pokud by bydlel přímo ve Dvoře Králové nad Labem.

Další otázky dotazníku nebyly podmíněné žádnou otázkou, ale lze je vyhodnotit v souvislosti s odpověďmi na první otázku a porovnat tak odpovědi respondentů, kteří upřednostňují automobilovou nebo motocyklovou dopravu s odpověďmi těch, kteří na první otázku odpověděli jinak.

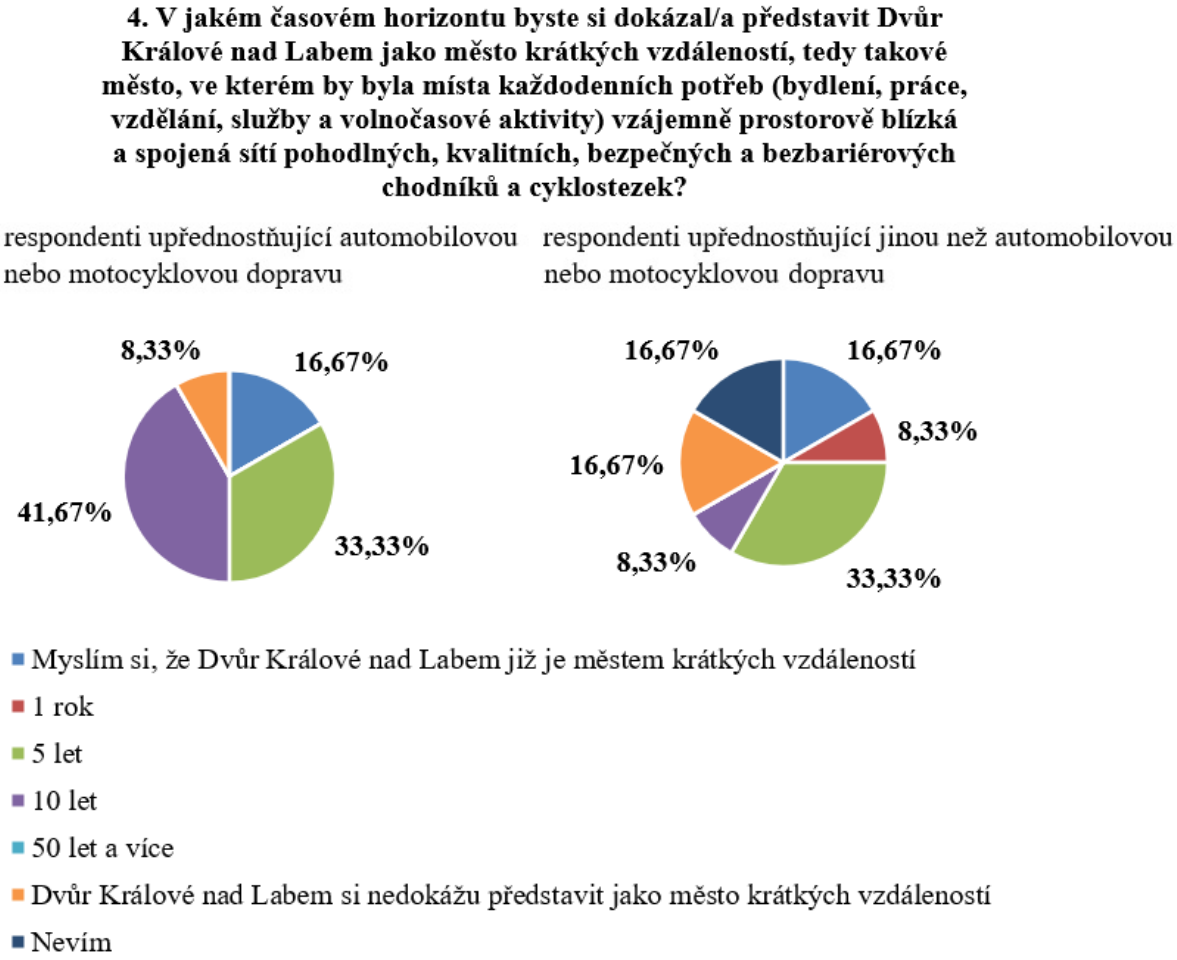
Třetí otázka zněla „Jak dlouho byste se dokázal/a obejít bez využití automobilové a motocyklové dopravy?“ a bylo možné na ni odpovědět „Nedokázal/a bych se bez ní obejít“, „1 týden“, „2 týdny“, „4 týdny a více“, „Nevím“ nebo jinou, vlastní odpovědí. Odpovědi na ni jsou uvedeny na obrázku 11.



Obrázek 11 Odpovědi na třetí otázku dotazníku (autorka)

Jak je vidět na obrázku 11, více než polovina respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu by se bez ní nedokázalo obejít nebo by se bez ní dokázalo obejít pouze jeden týden a 25 % respondentů, kteří upřednostňují pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravu nebo kombinují všechny dopravní módy, by se dokázalo obejít bez automobilové a motocyklové dopravy čtyři týdny a více.

V rámci čtvrté otázky se měli respondenti vyjádřit, v jakém časovém horizontu si dokážou představit Dvůr Králové nad Labem jako město krátkých vzdáleností, tedy takové město, ve kterém by byla místa každodenních potřeb (bydlení, práce, vzdělání, služby a volnočasové aktivity) vzájemně prostorově blízká a spojená sítí pohodlných, kvalitních, bezpečných a bezbariérových chodníků a cyklostezek. Bylo možné odpovědět „Myslím si, že Dvůr Králové nad Labem již je městem krátkých vzdáleností“, „1 rok“, „5 let“, „10 let“, „50 let a více“, „Dvůr Králové nad Labem si nedokážu představit jako město krátkých vzdáleností“, „Nevím“ nebo vlastní odpovědí. Odpovědi na čtvrtou otázku dotazníku jsou znázorněny na obrázku 12.



Obrázek 12 Odpovědi na čtvrtou otázku dotazníku (autorka)

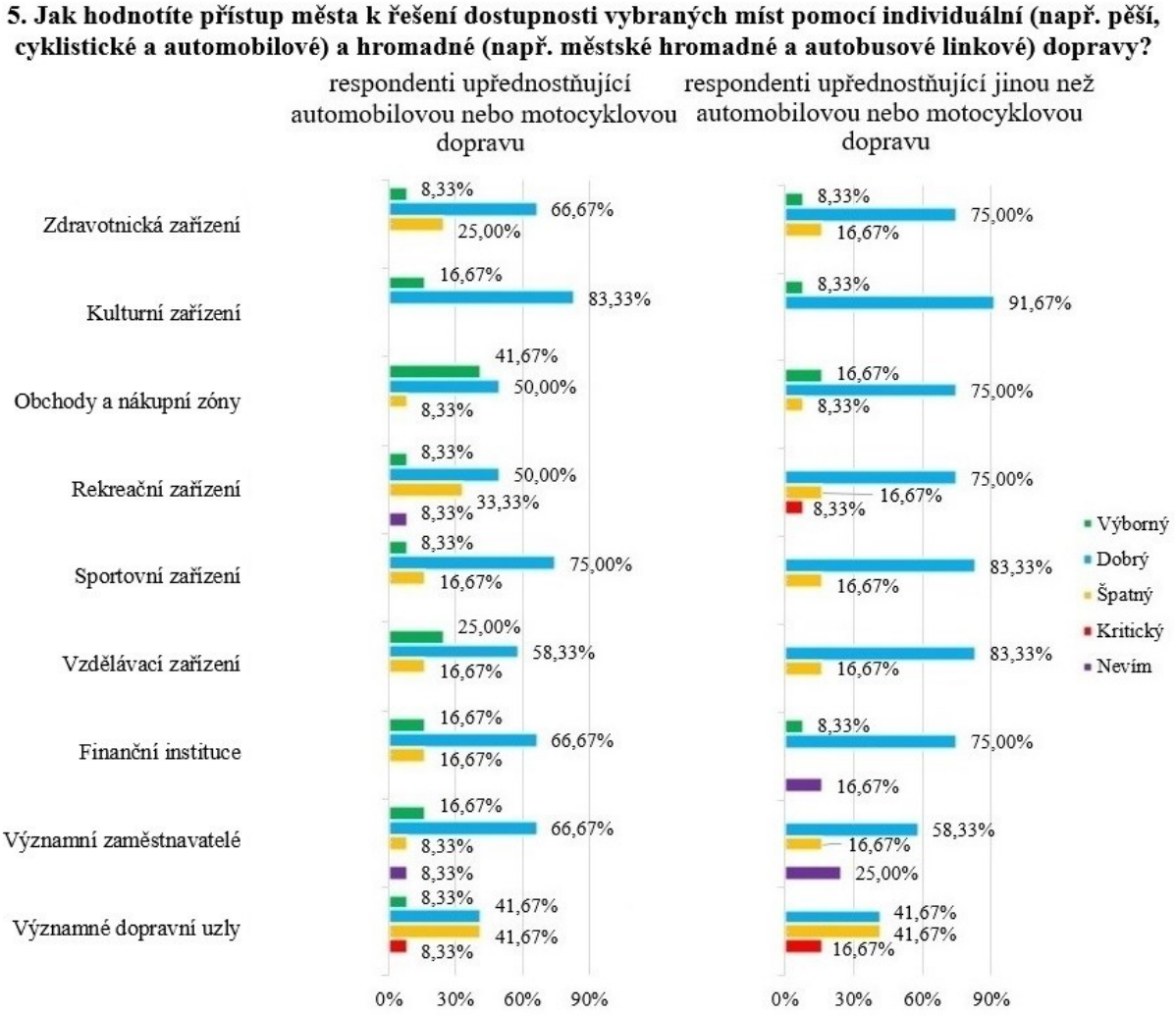
Většina respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu dle obrázku 12 dokáže představit Dvůr Králové nad Labem jako město krátkých vzdáleností nejdříve v časovém horizontu pěti let nebo si tak město představit nedokáže. V porovnáním s nimi takto odpovědělo méně respondentů upřednostňujících jinou než automobilovou dopravu. Žádný z respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu nezvolil odpověď „1 rok“ ani „Nevím“ a v případě ostatních respondentů tyto odpovědi tvoří 25 %.

Po čtvrté otázce v dotazníku následovaly čtyři otázky, které byly uzavřené a které se týkaly hodnocení přístupu města k řešení dostupnosti vybraných míst, přístupu k řešení vybraných dopravních problémů ve městě, přístupu k řešení rozvoje vybraných oblastí udržitelné mobility ve městě a stávající komunikace města s veřejností ve vybraných oblastech, které byly klíčové pro zodpovězení výzkumné otázky. Všechny uzavřené otázky obsahovaly škálu odpovědí „Výborný“, „Dobrý“, „Špatný“, „Kritický“ a „Nevím“.

První uzavřená otázka, v dotazníku otázka pátá, se týkala přístupu města k řešení dostupnosti vybraných míst pomocí individuální a hromadné dopravy. Respondenti měli ohodnotit přístup města k řešení dostupnosti následujících míst:

- zdravotnických zařízení (nemocnice, polikliniky, lékaři apod.),
- kulturních zařízení (divadlo, kino apod.),
- obchodů a nákupních zón,
- rekreačních zařízení (koupaliště, Safari park Dvůr Králové apod.),
- sportovních zařízení (tělocvičny, hřiště apod.),
- vzdělávacích zařízení (školy, školky apod.),
- finančních institucí (banky, pojišťovny apod.),
- významných zaměstnavatelů (Juta a.s., Carla spol. s.r.o. apod.),
- významných dopravních uzlů (např. železniční stanice a autobusové nádraží).

Hodnocení respondentů týkající se páté otázky dotazníku jsou uvedena na obrázku 13.



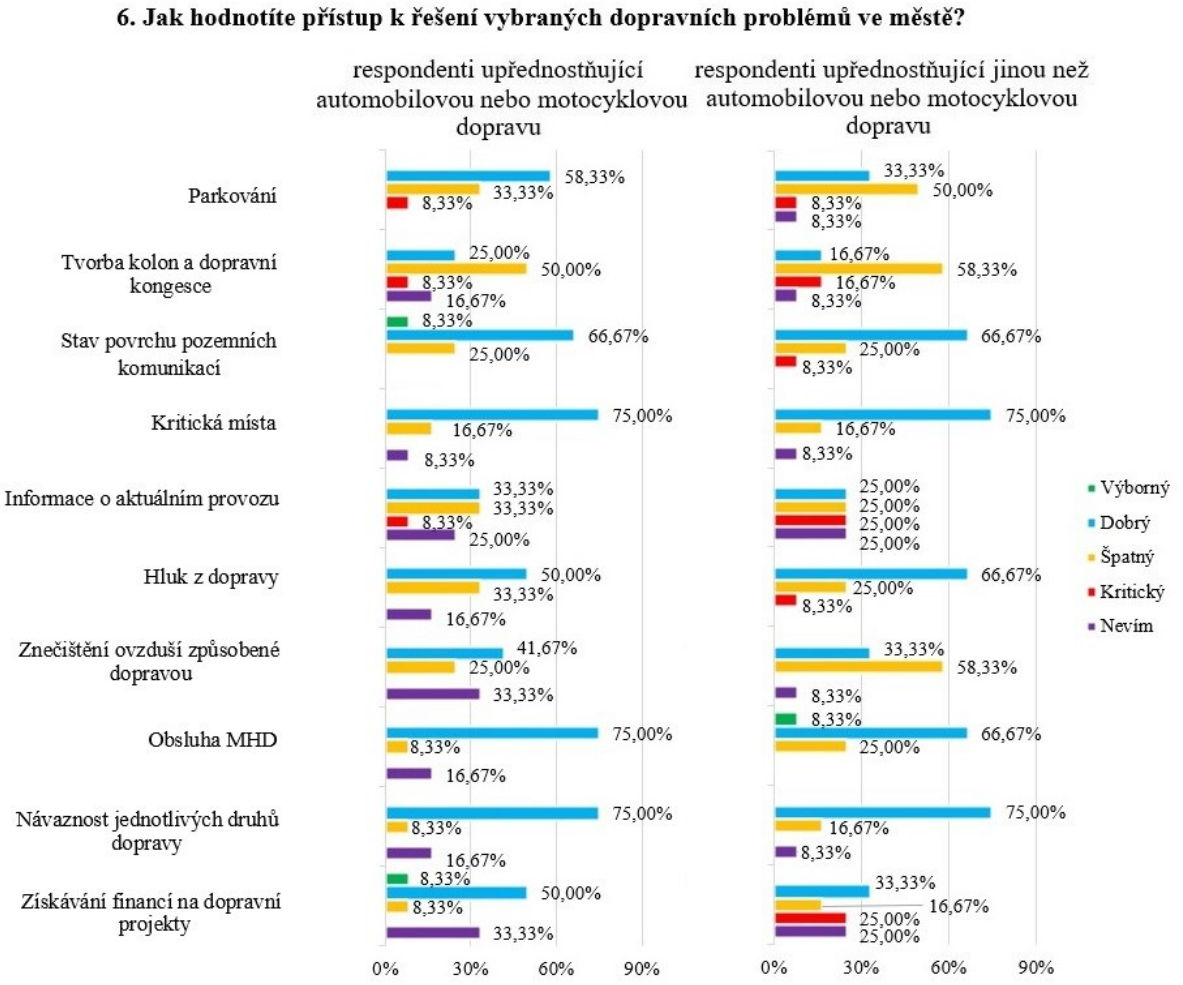
Obrázek 13 Odpovědi na pátou otázku dotazníku (autorka)

Z odpovědí na pátou otázku dotazníku, které jsou znázorněny na obrázku 13, vyplývá, že při hodnocení přístupu města k řešení dostupnosti jednotlivých míst převažovala odpověď „Dobrý“. Vždy měla největší podíl odpovědí, pouze v případě významných dopravních uzlů dosahovala u všech respondentů stejných hodnot jako odpověď „Špatný“. Respondenti upřednostňující automobilovou nebo motocyklovou dopravu volili odpověď „Výborný“ častěji než respondenti upřednostňující jinou dopravu, přičemž se tato odpověď objevila nejvíce u hodnocení týkajícího se obchodů a nákupních zón.

Druhá uzavřená otázka, v dotazníku otázka šestá, se týkala přístupu k řešení vybraných dopravních problémů ve městě. Respondenti měli ohodnotit přístup města k řešení následujících dopravních problémů:

- parkování (počet parkovacích míst, parkování v centru atd.),
- tvorba kolon a dopravní kongesce (dopravní zácpy, neprůjezdnost),
- stav povrchu pozemních komunikací (např. nerovnosti),
- kritická místa (nepřehledné křižovatky, místa s častými dopravními nehodami atd.),
- informace o aktuálním provozu,
- hluk z dopravy,
- znečištění ovzduší způsobené dopravou,
- obsluha MHD,
- návaznost jednotlivých druhů dopravy,
- získávání financí na dopravní projekty.

Získané odpovědi na šestou otázku dotazníku jsou znázorněny na obrázku 14.



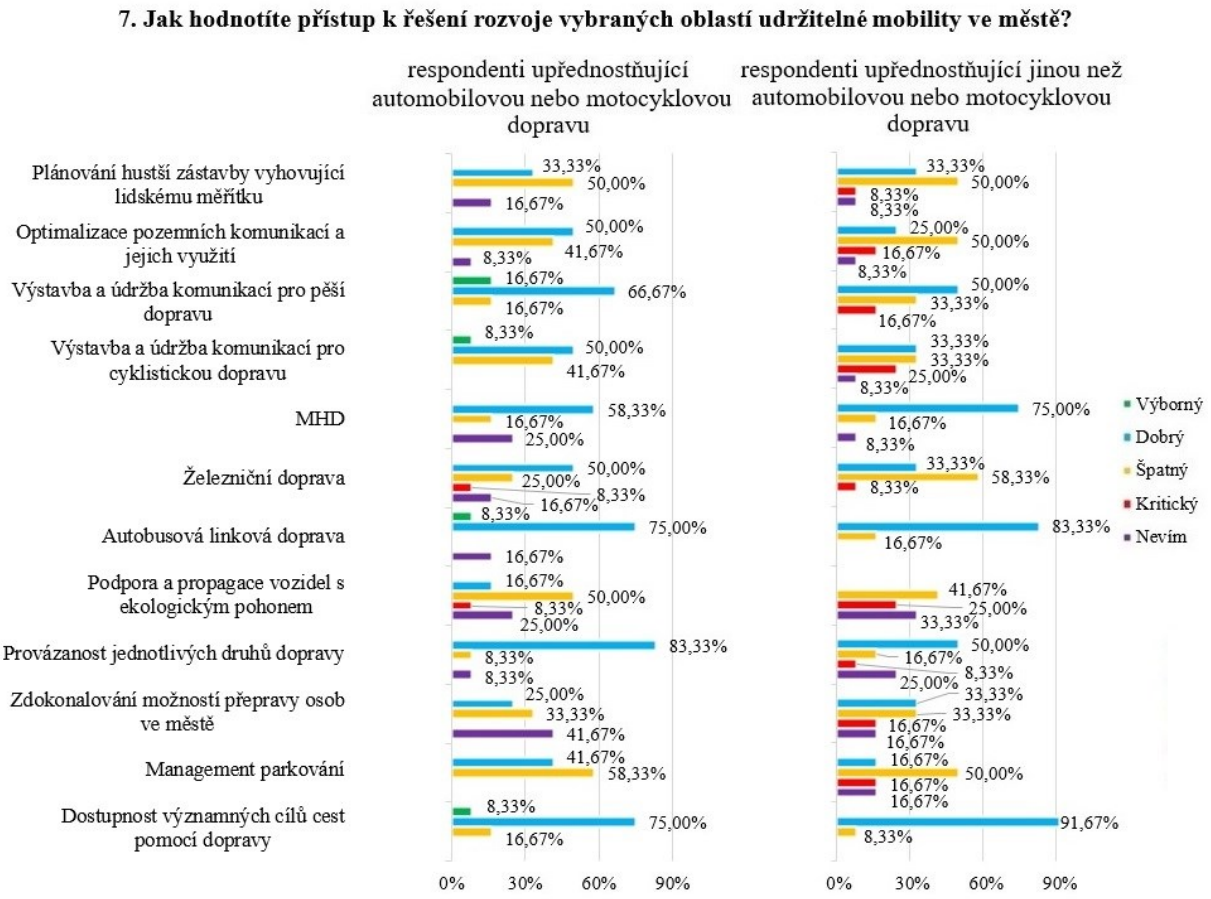
Obrázek 14 Odpovědi na šestou otázku dotazníku (autorka)

Z obrázku 14 je zřejmé, že u mnoha vybraných míst převažovalo hodnocení přístupu města k řešení jejich dostupnosti pomocí individuální a hromadné dopravy „Dobrý“ a v případech, kdy toto hodnocení nepřevažovalo se na nejvyšší hodnoty dostalo hodnocení „Špatný“ nebo byl stejný podíl těchto odpovědí s dalšími odpověďmi. U všech respondentů převažovaly odpovědi týkající se parkování a znečištění ovzduší způsobeného dopravou „Dobrý“ a „Špatný“, přičemž v obou případech respondenti upřednostňující automobilovou nebo motocyklovou dopravu uvedli častěji hodnocení „Dobrý“ a ostatní respondenti uvedli častěji odpověď „Špatný“. Přístup města ke stavu povrchu pozemních komunikací, kritickým místům, hluku z dopravy, obsluze MHD a návaznosti jednotlivých druhů dopravy hodnotily obě skupiny respondentů převážně jako „Dobrý“. U žádného z vybraných problémů neměla odpověď „Výborný“ významný podíl, většinou ji respondenti vůbec neuvedli.

Třetí uzavřená otázka, sedmá otázka dotazníku, se týkala hodnocení přístupu k řešení rozvoje vybraných oblastí udržitelné mobility ve městě, mezi které patří:

- plánování hustší zástavby vyhovující lidskému měřítku (městské veřejné prostory, víceúčelové městské části, zklidnění dopravy, cenově dostupné bydlení v centru města apod.),
- optimalizace pozemních komunikací a jejich využití (zlepšování kritických křižovatek pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu, poskytování informací o dopravním provozu apod.),
- výstavba a údržba komunikací pro pěší dopravu (chodníky, přechody pro chodce, bezpečnost atd.),
- výstavba a údržba komunikací pro cyklistickou dopravu (jízdní pruhy pro cyklisty, cyklostezky, sdílená kola, parkovací místa pro kola atd.),
- MHD (finanční dostupnost, přístupnost, frekvence spojů, zastávky v blízkosti kancelářských prostor, nákupních zón atd.),
- železniční doprava (finanční dostupnost, přístupnost atd.),
- autobusová linková doprava (finanční dostupnost, přístupnost atd.),
- podpora a propagace vozidel s ekologickým pohonem,
- provázanost jednotlivých druhů dopravy,
- zdokonalování možností přepravy osob ve městě (zvýšení kvality služeb veřejné dopravy, zavedení sdílených aut, pohodlné přestupy apod.),
- management parkování (cenová dostupnost, informace, lokace, počet parkovacích míst apod.),
- dostupnost významných cílů cest (např. zdravotnická, kulturní nebo vzdělávací zařízení) pomocí dopravy (individuální a hromadné).

Získané odpovědi na sedmou otázku dotazníku jsou uvedeny na obrázku 15.



Obrázek 15 Odpovědi na sedmou otázku dotazníku (autorka)

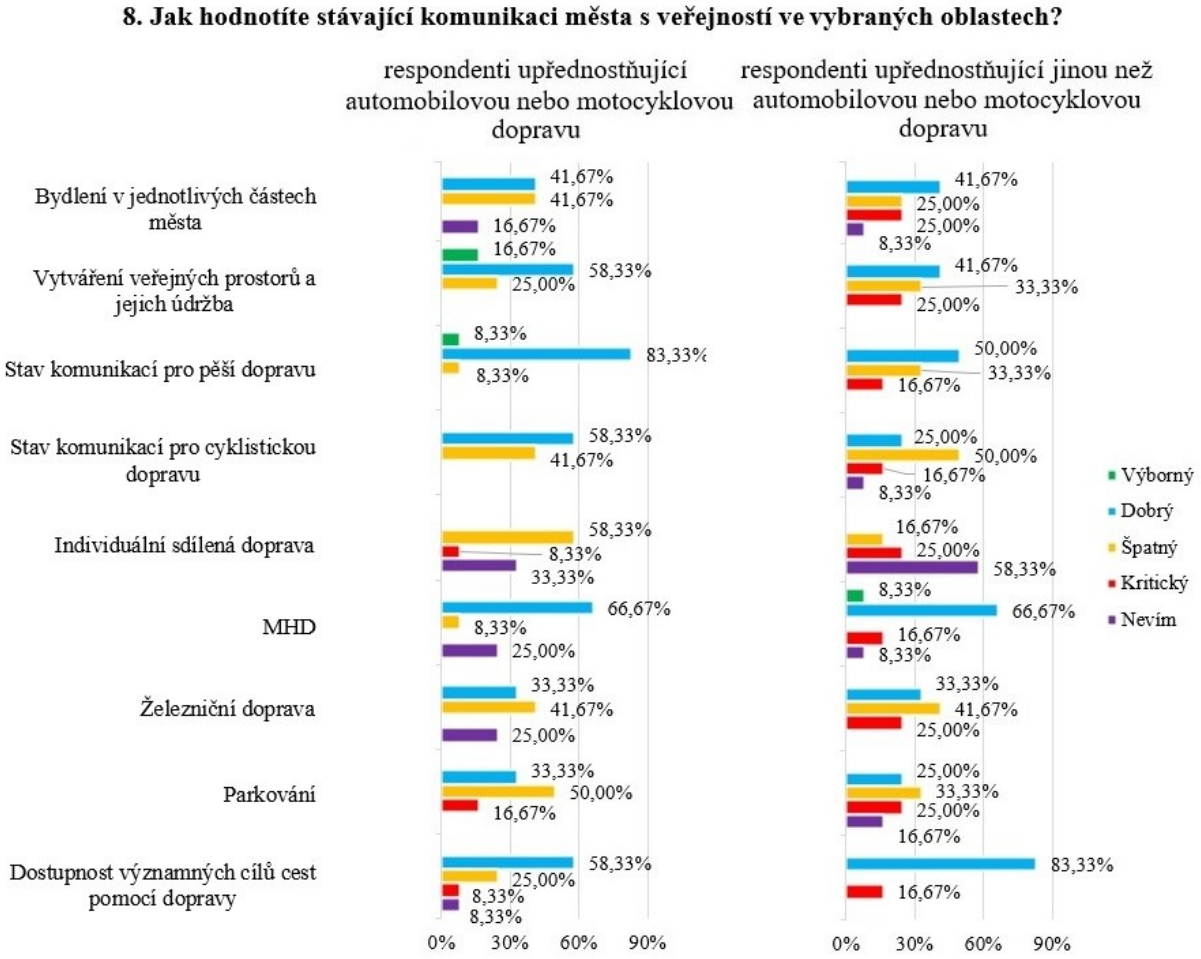
Z obrázku 15 je zřejmé, že přístup k řešení rozvoje vybraných oblastí udržitelné mobility ve městě hodnotili respondenti převážně jako „Dobrý“ nebo „Špatný“. U plánování hustší zástavby vyhovující lidskému měřítku, MHD a dostupnosti významných cílů cest pomocí dopravy byly odpovědi respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu podobné jako odpovědi ostatních respondentů a u ostatních oblastí se lišily. Žádný z respondentů upřednostňujících jinou než automobilovou nebo motocyklovou dopravu neuvedl u žádné z oblastí odpověď „Výborný“ a tito respondenti uváděli u jednotlivých oblastí odpověď „Špatný“ častěji než respondenti, kteří automobilovou nebo motocyklovou dopravu upřednostňují.

Poslední uzavřená otázka, v dotazníku osmá otázka, se týkala stávající komunikace s veřejností ve vybraných oblastech. Respondenti měli ohodnotit komunikaci města s veřejností v následujících oblastech:

- bydlení v jednotlivých částech města (prostředí, cenová dostupnost, vzdálenost od centra, práce, služeb atd.),

- vytváření veřejných prostorů a jejich údržba (náměstí, parky, dětská hřiště, vnitrobloky atd.),
- stav komunikací pro pěší dopravu (chodníky, přechody pro chodce, bezpečnost atd.)
- stav komunikací pro cyklistickou dopravu (jízdní pruhy pro cyklisty, cyklostezky, parkovací místa pro kola atd.),
- individuální sdílená doprava (sdílená kola, koloběžky, auta atd.),
- MHD (finanční dostupnost, přístupnost atd.),
- železniční doprava (finanční dostupnost, přístupnost atd.),
- parkování (počet parkovacích míst, parkování v centru atd.),
- dostupnost významných cílů cest (např. zdravotnická, kulturní nebo vzdělávací zařízení) pomocí dopravy (individuální a hromadné).

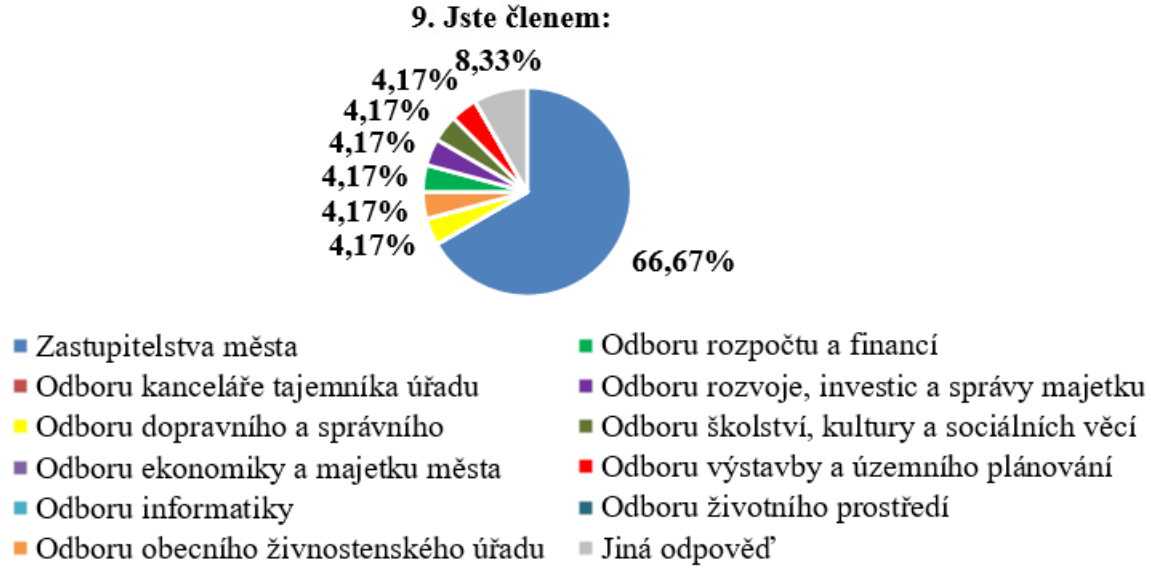
Získané odpovědi na osmou otázku dotazníku jsou uvedeny na obrázku 16.



Obrázek 16 Odpovědi na osmou otázku dotazníku (autorka)

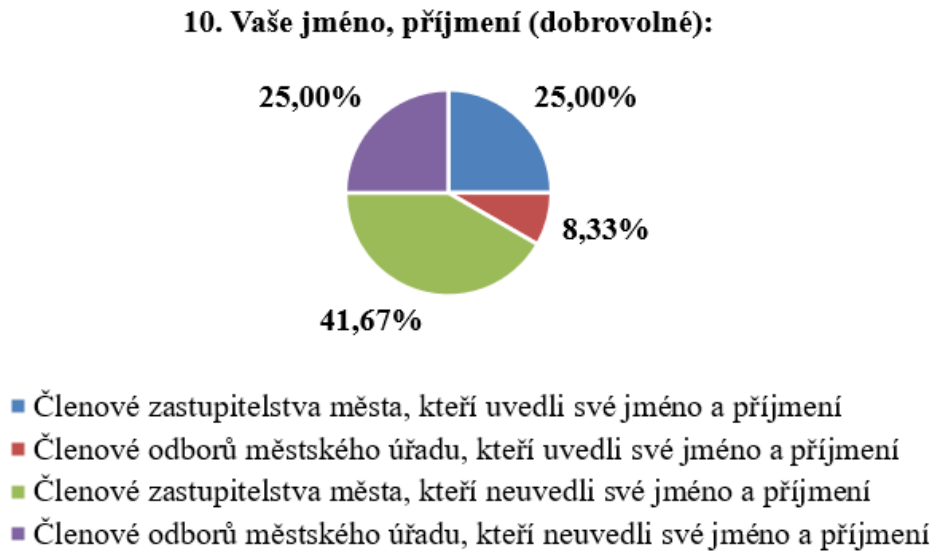
Dle obrázku 16 byly názory respondentů upřednostňujících automobilovou a motocyklovou dopravu a respondentů upřednostňujících jinou dopravu často rozdílné. U respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu se nejčastěji objevovaly odpovědi „Dobrý“ a „Špatný“ a u ostatních respondentů se vždy společně s těmito odpověďmi objevila také možnost „Kritický“.

V posledních dvou otázkách dotazníku měli respondenti odpovědět, zda jsou členy zastupitelstva města či jednoho z odborů městského úřadu a následně mohli dobrovolně doplnit své jméno a příjmení, pokud chtěli. Získané odpovědi na předposlední otázku, devátou otázku dotazníku, jsou uvedeny na obrázku 17.



Obrázek 17 Odpovědi na devátou otázku dotazníku (autorka)

Dle obrázku 17 bylo více respondentů, kteří se zúčastnili průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě ve Dvoře Králové nad Labem, ze zastupitelstva města než z odborů městského úřadu. Na obrázku 18 je uveden podíl respondentů, kteří odpověděli na desátou otázku dotazníku.



Obrázek 18 Podíl respondentů, kteří odpověděli na desátou otázku dotazníku (autorka)

Dle obrázku 18 uvedlo 33,33 % všech respondentů odpověď na desátou otázku dotazníku. Své jméno a příjmení uvedlo 37,50 % všech členů zastupitelstva města a 25,00 % všech dotázaných členů odborů městského úřadu.

2.5.3 Vyhodnocení výsledků průzkumu

Z odpovědí na první otázku dotazníku, která je uvedena na obrázku 9, vyplývá, že polovina všech respondentů upřednostňuje automobilovou nebo motocyklovou dopravu před pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravou. Dle odpovědí na otázku 2, které jsou uvedeny na obrázku 10, by z těchto respondentů upřednostnil pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravu za předpokladu změny podmínek těchto dopravních módů stejný počet jako těch, kteří by stále upřednostňovali automobilovou nebo motocyklovou dopravu.

Respondenti upřednostňující automobilovou nebo motocyklovou dopravu před pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravou by se dle odpovědí na otázku 3, které jsou uvedeny na obrázku 11, dokázali obejít bez automobilové a motocyklové dopravy po kratší dobu než ostatní respondenti. Dle odpovědí na otázku 4, které jsou uvedeny na obrázku 12, si dokáže představit Dvůr Králové nad Labem jako město krátkých vzdáleností v horizontu pěti a více let nebo si jej tak představit nedokáže více respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu než respondentů upřednostňujících jinou dopravu.

Na základě odpovědí na další čtyři otázky dotazníku, které jsou uvedeny na obrázcích 13, 14, 15 a 16, lze konstatovat, že respondenti upřednostňující automobilovou nebo motocyklovou dopravu v porovnáním s respondenty upřednostňujícími jinou než automobilovou nebo motocyklovou dopravu hodnotili příznivěji následující aspekty:

- přístup města k řešení dostupnosti vybraných míst pomocí individuální a hromadné dopravy,
- přístup k řešení problému parkování, tvorby kolon a dopravních kongescí, stavu povrchu pozemních komunikací, informací o aktuálním provozu, znečištění ovzduší způsobeného dopravou a získávání financí na dopravní projekty ve městě,
- přístup k řešení rozvoje plánování hustší zástavby vyhovující lidskému měřítku, optimalizace pozemních komunikací a jejich využití, výstavby a údržby komunikací pro pěší dopravu, výstavby a údržby komunikací pro cyklistickou dopravu, železniční dopravy, autobusové linkové dopravy, podpory, propagace vozidel s ekologickým pohonem a provázanosti jednotlivých druhů dopravy a management parkování ve městě,
- stávající komunikace města s veřejností týkající se bydlení v jednotlivých částech města, vytváření veřejných prostorů a jejich údržba, stavu komunikací pro pěší dopravu, stavu komunikací pro cyklistickou dopravu, individuální sdílené dopravy, MHD a železniční dopravy.

U hodnocení přístupu města k řešení dostupnosti vybraných míst pomocí individuální a hromadné dopravy se jednalo o četnější výskyt odpovědi „Výborný“, která často doplňovala odpověď většiny „Dobrý“. V případě hodnocení přístupu k řešení uvedených dopravních problémů ve městě a hodnocení komunikace města s veřejností v uvedených oblastech se jednalo převážně o porovnání nejčastěji zvolených odpovědí „Dobrý“ a „Špatný“. U hodnocení přístupu k řešení rozvoje uvedených oblastí udržitelné mobility se také jednalo převážně o porovnání odpovědí „Dobrý“ a „Špatný“, avšak respondenti upřednostňující automobilovou nebo motocyklovou dopravu volili častěji odpověď „Výborný“ a méně často odpověď „Kritický“ než respondenti upřednostňující jinou než automobilovou nebo motocyklovou dopravu.

Z výsledků dotazníku vyplývá, že členové zastupitelstva města a odborů městského úřadu vnímají různé oblasti udržitelné mobility různě a jejich přístup souvisí s upřednostněním konkrétních druhů dopravy. Vzhledem k odpovědím na otázky 5, 6, 7 a 8 uvedených na obrázcích 13, 14, 15 a 16, které byly klíčové pro zodpovězení výzkumné otázky, by bylo vhodné zaměřit se na přístup k řešení rozvoje vybraných oblastí ve městě a na komunikaci města s veřejností.

Respondenti upřednostňují různé druhy dopravy a více než polovina respondentů upřednostňujících automobilovou nebo motocyklovou dopravu je otevřena změnám v pěší,

cyklistické nebo městské hromadné dopravě. Tito respondenti společně s respondenty upřednostňujícími pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravu budou ve srovnání s ostatními respondenty více ochotni o změnách komunikovat. Pro identifikaci konkrétních změn bude důležitá efektivní komunikace mezi městem a veřejností i zainteresovanými skupinami. Komunikace také změní přístup města k řešení dostupnosti významných cílů cest (např. zdravotnická, kulturní nebo vzdělávací zařízení), k řešení dopravních problémů (např. obsluha MHD, parkování nebo znečištění ovzduší způsobené dopravou) i k řešení rozvoje města, který bude podporovat udržitelné druhy dopravy (např. výstavba a údržba komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu nebo zdokonalování možností přepravy osob ve městě), u kterých respondenti průzkumu ohodnotili přístup města různě. Současně vnímají respondenti komunikaci města s veřejností týkající se bydlení v jednotlivých částech města, vytváření veřejných prostorů a jejich údržby, stavu komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu, individuální sdílené dopravy, MHD, železniční dopravy, parkování a dostupnosti významných cílů cest pomocí dopravy různě v závislosti na jejich preferenci dopravy, což je dalším podnětem k zaměření se na rozvoj této komunikace.

2.6 Shrnutí analýzy současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě

Obsahem druhé kapitoly diplomové práce je analýza současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě, která navazuje na teoretické vymezení problematiky udržitelné mobility v kapitole první. V úvodu analýzy je zmíněn souhlas rady města se zpracováním SUMPu, který uvádí Rada města Dvůr Králové nad Labem (2021). Po odsouhlasení zpracování SUMPu následoval workshop pro seznámení zastupitelstva města a členů městského úřadu s celou myšlenkou a konceptem SUMPu. Po tomto workshopu již mohlo město přistoupit k přípravám prvních kroků procesu, tedy k přípravě SUMP a k jeho úvodním analýzám. Druhá kapitola diplomové práce je zpracována v návaznosti na tyto události.

V oddíle 2.1 je charakteristika města z geografického a socioekonomického hlediska a z hlediska dopravy. Tato charakteristika je významná kvůli podmínkám a možnostem pro plánování udržitelné mobility. V oddíle 2.2 jsou analyzovány strategické dokumenty spojené s udržitelným rozvojem, kterými jsou dokumenty na úrovni Evropské unie, národní, krajské a regionální dokumenty ČR a dokumenty na úrovni města Dvůr Králové nad Labem. V oddíle 2.3 je analýza dostupných zdrojů pro přípravu SUMPu, která je jednou z nezbytných aktivit v rámci prvních kroků přípravy SUMPu. Vyplývají z ní lidské a institucionální zdroje, které jsou obsahem pododdílu 2.3.1, a finanční zdroje, které jsou uvedeny v pododdíle 2.3.2.

Oddíl 2.4 obsahuje analýzu komunikace města s veřejností, která je ve Dvoře Králové nad Labem dle MÚDK (2021e) úkolem VKV. V rámci této analýzy jsou uvedeny komunikační nástroje a kanály, které lze pro komunikaci v rámci SUMP využít a rozšířit je o některé další, které budou zaměřeny pouze na danou problematiku. Při rozšíření o komunikaci týkající se SUMP je důležité se zaměřit na jeho fáze a jednotlivé kroky. Dále je významné, aby byla tato komunikace srozumitelná, pochopitelná pro všechny subjekty a realizovaná ve správný čas.

V rámci analýzy v oddíle 2.5 byl proveden a vyhodnocen průzkum přístupu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem. Je v něm popsána metodika průzkumu, představena koncepce dotazníku společně s výsledky realizovaného průzkumu a následně jsou výsledky průzkumu vyhodnoceny. Z výsledků průzkumu přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem vyplývá jako vhodné zaměřit se na komunikaci města s veřejností.

Jak je uvedeno v oddíle 1.2, při tvorbě SUMP je komunikace klíčová, ať už se jedná o vnitřní komunikaci mezi projektovým týmem, pracovní a řídící skupinou nebo o vnější komunikaci mezi projektovým týmem, pracovní skupinou, veřejností a dalšími zainteresovanými subjekty. Vzhledem k výsledkům dotazníku a důležitosti komunikace při tvorbě SUMP je obsahem třetí kapitoly diplomové práce návrh na komunikaci města s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP.

3 NÁVRH NA KOMUNIKACI S VEŘEJNOSTÍ A ZAINTERESOVANÝMI SKUPINAMI V RÁMCI ZPRACOVÁNÍ SUMP

Jak vyplynulo z analytické části diplomové práce, v návrhové části práce je třeba se zaměřit na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP. Komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami je důležitou součástí zpracování, schvalování i následné aplikace SUMP a jejím účelem je propojit zájmy všech zúčastněných. Již v oddíle 1.2 je uvedeno, že se plánování udržitelné městské mobility neobejde bez průřezového komunikačního plánu. Při implementaci SUMP je komunikace klíčová a je důležité dbát na to, aby byla efektivní, srozumitelná, realizovaná ve správný čas a snadno pochopitelná pro všechny subjekty. Pokud komunikace tyto aspekty splňuje, veřejnost i zainteresované skupiny mají potřebné informace související se SUMP a zároveň dochází k jejich participaci v plánování města a lepšímu pochopení provedených opatření. Přispívá také ke zvýšení kvality SUMP, k jeho přijetí a dobrému uplatnění při realizaci.

Vzhledem k typu komunikace, komunikace v rámci zpracování SUMP, je důležité vytvořit komunikační strategii, která bude součástí celého procesu. Není vhodné navrhovat jednorázovou komunikaci, ale komunikaci realizovanou průběžně ve všech fázích SUMP. Zároveň je nevhodná komunikace založená pouze na informování subjektů. Důležitá je průběžná participace, při které se subjekty na procesu aktivně podílí, a zároveň motivace ke změnám chování související s mobilitou. V rámci navrhované komunikace se jedná o strategické řízení vztahů s veřejností a zainteresovanými skupinami, jejich zapojení a zároveň o neustálé přizpůsobování se jejich potřebám a hledání témat, které by je motivovaly ke vzájemné spolupráci. Komunikaci s veřejností i zainteresovanými skupinami bude mít na starosti komunikační tým složený ze zástupců města a případného zhotovitele komunikační strategie. Jeho součástí bude také odborník na komunikaci, kterým bude zástupce města, případně externí odborník.

Návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP obsahuje pět vzájemně souvisejících oddílů, kterými jsou:

3.1 návrh strategických cílů komunikace a vymezení cílových skupin,

3.2 návrh obsahu komunikace a komunikačních témat,

3.3 návrh na využívání komunikačních nástrojů a kanálů,

3.4 návrh plánu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem,

3.5 shrnutí návrhu na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP.

V oddíle 3.4 je uveden konkrétní příklad komunikace v rámci SUMP, který vychází z návrhů v oddílech 3.1, 3.2 a 3.3. Obsahuje návrh aktivit v průběhu jednotlivých dnů Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem. V oddíle 3.5 je shrnutí návrhů v předchozích oddílech třetí kapitoly.

3.1 Návrh strategických cílů komunikace a vymezení cílových skupin

V případě komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem je hlavním cílem komunikace povzbuzení veřejnosti i zainteresovaných skupin k aktivitě ve veřejném dění. Díky zvýšení aktivity daných subjektů ve veřejném dění dojde k propojení jejich zájmů se zájmy města a bude tak možné vytvořit podmínky pro spokojenější život obyvatel ve městě. V případě konkrétních akcí týkajících se komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci SUMP je patřičné stanovit dílčí cíle související s komunikačními tématy.

Protože není vhodné komunikovat se všemi občany Dvora Králové nad Labem společně a stejným způsobem, je třeba vymezit cílové skupiny. Cílovým skupinám bude komunikace přizpůsobena a bude tak snadnější dosáhnout stanovených cílů. Mezi tyto cílové skupiny patří vybrané skupiny odborné a široké veřejnosti a zainteresované skupiny, které jsou uvedeny v příloze A. Vybranými skupinami odborné a široké veřejnosti jsou myšleny segmenty, které mají podobný soubor potřeb a zájmů. Tyto skupiny jsou na základě metodiky SUMP, kterou uvádí Jordová et al. (2015), rozděleny následovně:

- aktéři místní samosprávy (zastupitelé, starosta atd.);
- významní zaměstnavatelé a centra generující dopravu (nemocnice, výrobní areály, technologická centra, školy ...);
- provozovatelé městské i mimoměstské dopravy;
- místní zájmové skupiny (nadace a občanská sdružení působící v oblastech dopravy, životního prostředí apod.);
- zástupci občanů a místních samospráv (nevolení);
- rodiče, děti;
- senioři;
- osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- veřejnost, v užším pojetí jako obyvatelé konkrétní ulice, které se týkají navrhovaná opatření;

- Policie ČR a městská policie;
- základní školy, střední školy a školky;
- média.

Odbornou veřejností jsou myšleni zástupci aktérů místní samosprávy, významných zaměstnavatelů a center generujících dopravu, provozovatelů městské i mimoměstské dopravy, místních zájmových skupin, policie ČR a městské policie. Aktéry místní samosprávy jsou starosta města, zastupitelstvo města a rada města Dvůr Králové nad Labem. Významní zaměstnavatelé, provozovatelé dopravy a místní zájmové skupiny jsou pro Dvůr Králové nad Labem vymezeny v pododdíle 2.3.1. Širokou veřejností jsou myšleni všichni obyvatelé, kteří nejsou součástí odborné veřejnosti.

Protože budou cílové skupiny vymezeny vždy v závislosti na konkrétních akcích, budou jimi také např. skupiny z pohledu dopravy a mobility, které se prolínají s již zmíněnými cílovými skupinami dle Jordové et al. (2015). Martinek et al. (2021) rozlišuje osm cílových skupin dle dopravy a mobility:

1. oddaní řidiči, kteří by raději stále jezdili autem a rozhodně nemají v úmyslu snižovat počet jízd;
2. obyvatelé se snahou vylepšit vlastní image, kteří např. jízdu autem i na kole vnímají jako způsob sebevyjádření;
3. nespokojení uživatelé motorových vozidel, kteří neradi jezdí autem, ale stále mu dávají přednost;
4. aktivně usilující, kteří věří, že vlastní omezení počtu jízd autem, chůzi a jízdu na kole vnímají jako smysluplnou;
5. praktičtí cestovatelé, kteří používají automobil jen v případě nutnosti, preferují jízdu na kole před autobusem a jsou ochotni jít pěšky, pokud to bude praktičtější než jízda na kole;
6. vyznavači aut, kteří automobilovou dopravu preferují nejvíce a automobil vnímají jako symbol postavení jedince;
7. závislí na veřejné dopravě, kteří by rádi jezdili častěji autem, ale jezdí veřejnou dopravou a myslí si, že je pomalá;
8. obyvatelé dobrovolně bez auta, kteří neradi jezdí autem, rádi jezdí autobusem, ještě raději na kole a chtěli by častěji chodit pěšky.

Dalšími příklady cílových skupin jsou dle Martinka et al. (2021) demografické skupiny, kterými jsou např. rodiče s malými dětmi a senioři, sociologické skupiny, kterými jsou např. podnikatelé a učitelé, nebo obyvatelé určitých lokalit.

Vymezení cílových skupin v závislosti na konkrétních akcích je pro komunikaci s nimi významné, aby bylo jasné, jaké změny v mobilitě je nejvíce ovlivní a jaké budou následné dopady těchto změn. Pomůže nastavit komunikaci s nimi dle jejich chování, potřeb i motivace. Cílové skupiny zároveň souvisí s tématy komunikace navrženými v oddíle 3.2.

3.2 Návrh obsahu komunikace a komunikačních témat

Jak je uvedeno v úvodu této kapitoly, při komunikaci v rámci zpracování SUMP ve Dvoře Králové nad Labem je nutné uvažovat o participaci subjektů na tvorbě SUMP nebo o jejich motivaci ke změně dopravního chování. Participace subjektů na tvorbě SUMP i jejich motivace ke změně dopravního chování jsou zřejmé z obsahu komunikace, jehož hlavní sdělení je vymezeno navrhovanými komunikačními tématy vycházejícími z metodiky SUMP, kterou uvádí Martinek et al. (2021):

- město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru;
- integrace a kooperace, nikoliv názorový boj;
- pozitivní dopady na bezpečnost;
- rozpohybování společnosti;
- snižování hluku a emisí;
- proces SUMP, jeho jednotlivé kroky a zpracování.

Při komunikaci dopravní funkce ve veřejném prostoru je důležité uvažovat o prostoru ulic jako o multifunkčním prostoru, který se netýká pouze dopravy. Prostor ulic vypovídá o působení celého města, zejména o jeho pozitivním či negativním vnímání. Komunikace týkající se integrace a kooperace subjektů napomáhá vzájemné podpoře, dosažení stanovených cílů a také např. zlepšení politik a strategií nebo šetření financí ve městě, uvádí Martinek et al. (2021). Díky propojení zájmů cílových skupin budou snadněji pochopeny jejich postoje a zavedena patřičná opatření.

Zásadním aspektem komunikace pozitivních dopadů na bezpečnost je komunikace o kritických místech v dopravní infrastruktuře a organizaci dopravy. S komunikací pozitivních dopadů na bezpečnost souvisí také cíle EU v oblasti bezpečnosti, které uvádí Martinek et al. (2021) v metodice SUMP následovně:

- snížit počet úmrtí na pozemních komunikacích na polovinu,
- snížit počet vážných dopravních zranění do roku 2030 na polovinu.

Tyto cíle jsou srovnávány s hodnotami roku 2020. Komunikace pozitivních dopadů na bezpečnost se ale dle Martinka et al. (2021) týká také např. uspořádání prostoru, tzn. jeho organizace a vlastností pozemních komunikací. Souvisí se všemi druhy dopravy a obyvatelé

jsou touto komunikací ovlivněni, zda zvolí pěší, cyklistickou, městskou hromadnou, automobilovou či jinou dopravu. Důležité je srovnání toho, co obyvatelé vnímají a jaká je realita.

Dle Martinka et al. (2021) souvisí rozpohybování společnosti a jeho komunikace s podporou mobility, která propojuje oblasti dopravy a zdraví a má dopady také na bezpečnost. Komunikace o snižování hluku a emisí je důležitá kvůli jejich sociálním a ekonomický přínosům, uvádí Martinek et al. (2021). Je třeba komunikovat např. o boji proti klimatickým změnám nebo o zlepšování kvality ovzduší.

Komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami o snižování hluku a emisí usnadňuje cílovým skupinám porozumět dané problematice a pracovat s jejich názory a chováním, které se týkají životního prostředí, uvádí Martinek et al. (2021). Komunikace o integraci a kooperaci, rozpohybování společnosti i o snižování hluku a emisí souvisí stejně jako komunikace týkající se pozitivních dopadů na bezpečnost s jednotlivými dopravními módy a s problematikou hromadné a individuální dopravy.

V rámci SUMP je klíčové komunikovat o jeho celém procesu, jednotlivých krocích a zpracování. K představení podrobností k jednotlivým krokům SUMP napomáhá Martinek et al. (2021) metodikou SUMP. Zdůrazňuje v ní průběžné vzdělávání po dobu projektu, které se týká např. financí, návrhu opatření, cílů, vize, informačních zdrojů a požadavků na plánování. Významné jsou také příklady dobré praxe, které jsou pro město inspirativní.

S širokou veřejností a zainteresovanými skupinami je také důležité komunikovat o procesu SUMP ve městě a o jeho jednotlivých krocích tak, aby mu porozuměli, chtěli se do něj zapojit a aby k zapojení opravdu došlo. Důležitá je nejen komunikace o aktuálním dění ve městě (začátek, průběh a výsledky plánování včetně zpětné vazby, nové návrhy, plánované investice apod.), ale také o významných projektech z minulosti.

Při komunikaci v rámci SUMP je důležitý výběr komunikačních témat i jejich efektivní sdělení ve správný čas, pomocí vhodných nástrojů a kanálů. Každé z témat je ale třeba komunikovat s různými cílovými skupinami různě. Obecně se liší komunikace s odbornou veřejností a s širokou veřejností a zainteresovanými skupinami. V pododdíle 3.2.1 jsou navržena témata komunikace pro odbornou veřejnost, a v pododdíle 3.2.2 jsou navržena témata pro širokou veřejnost a zainteresované skupiny. V oddíle 3.4 je navržen plán Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem, který je založen na některých navrhovaných komunikačních tématech.

3.2.1 Návrh témat komunikace pro odbornou veřejnost

Pro odbornou veřejnost jsou významné informace o specifických odborných tématech, které se týkají zpracování SUMP ve Dvoře Králové nad Labem. Vycházejí z obecných témat komunikace, která jsou navržena v úvodu oddílu 3.2, a týkají se převážně definování problémů v daných oblastech a hledání jejich řešení. Při komunikaci s odbornou veřejností jsou významná následující témata:

- stupeň automobilizace, tj. poměr mezi počtem obyvatel města a počtem osobních automobilů ve městě (např. jeho předpokládaný vývoj, souvislost s kapacitou infrastruktury, vliv na životní prostředí, stávající a předpokládaná mobilita),
- parkování ve městě (např. počet parkovacích míst v centru města, cena za parkování ve městě),
- tvorba kolon a dopravní kongesce (např. souvislost s dopravní špičkou, vliv na dopravní infrastrukturu a životní prostředí),
- technický stav dopravní infrastruktury pro jednotlivé dopravní módy (např. stav chodníků nebo jízdních pruhů pro cyklisty a jejich souvislost s bezpečností v dopravě),
- kritická místa v dopravní infrastruktuře a organizaci dopravy jako jsou např. nepřehledné křižovatky nebo místa s častými dopravními nehodami (např. jejich souvislost s technickým stavem dopravní infrastruktury a s uspořádáním uličního prostoru),
- bezpečnost v dopravě (např. snižování počtu dopravních nehod na kritických místech v dopravní infrastruktuře a organizaci dopravy),
- dopravní obslužnost ve městě (např. dostupnost významných cílů cest pomocí MHD nebo návaznost a dostatečný počet spojů MHD),
- městská logistika (řešení nákladní dopravy ve městě),
- vytváření veřejných prostorů jako jsou např. náměstí, parky, dětská hřiště a vnitrobloky (např. souvislost s jejich užíváním občany města)
- městská zástavba (např. vzhledem k poptávce po bydlení v jednotlivých částech města nebo rozložení obytných, průmyslových a dalších částí města),
- snížení negativního vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel (např. podporou ekologičtějších způsobů dopravy jako jsou pěší a cyklistická doprava nebo MHD s alternativním pohonem),
- význam aktivní mobility, tj. pěší a cyklistické dopravy, ve městě (např. zlepšení jejich podmínek v závislosti na přístupu obyvatel),

- vazba aktuálně probíhajících i významných minulých projektů, jako jsou např. projekty týkající se dopravy, školství nebo nových staveb, na SUMP ve městě (např. jejich důležitost v jednotlivých fázích SUMP).

3.2.2 Návrh témat komunikace pro širokou veřejnost a zainteresované skupiny

Témata komunikace pro širokou veřejnost i zainteresované skupiny se liší od témat komunikace s odbornou veřejností zejména formulací a způsobem jejich komunikace. Mají obdobný obsah a význam jako témata komunikace pro odbornou veřejnost, ale na rozdíl od nich neobsahují mnoho odborných výrazů. Jsou srozumitelná, jednoduchá pro představu a blízká cílovým skupinám, které si snadno uvědomí jejich důsledky. Při komunikaci s širokou veřejností a zainteresovanými skupinami jsou významná následující témata:

- počet osobních automobilů ve vlastnictví jedné rodiny (např. souvislost s parkováním, počtem jízd a tím i tvorbou kolon a dopravních kongescí),
- parkování ve městě (např. možnosti a cena parkování v jednotlivých částech města),
- využití dopravy během dne (např. využití automobilové dopravy v dopravní špičce a souvislost s tvorbou kolon a dopravních kongescí),
- využití dopravy v závislosti na dopravní infrastruktuře (např. na přístupnosti chodníků a cyklostezek nebo technickém stavu pozemních komunikací)
- kritická místa v dopravní infrastruktuře a organizaci dopravy jako jsou např. nepřehledné křižovatky nebo místa s častými dopravními nehodami (např. povědomí o nich a souvislost s dodržováním pravidel a bezpečností v dopravě),
- bezpečnost v dopravě (např. její vnímání ve spojení s druhy dopravy nebo s místy s častými dopravními nehodami),
- dostupnost významných cílů cest (např. zdravotnická, kulturní nebo vzdělávací zařízení) pomocí individuální i hromadné dopravy (např. souvislost s dopravní obslužností nebo počtem parkovacích míst u významných cílů cest),
- řešení nákladní dopravy ve městě (např. zásobování obchodů nebo výrobních podniků z hlediska místa a času),
- užívání veřejných prostorů jako jsou např. náměstí, parky, dětská hřiště nebo vnitrobloky (např. jejich přístupnost, stav a dostatečný počet),
- bydlení v jednotlivých částech města (např. vzhledem k prostředí, cenové dostupnosti a vzdálenosti od centra, práce nebo služeb),

- vnímání hluku a vibrací způsobených dopravou (např. ve spojitosti s nákladní dopravou, s dopravními uzly jako jsou autobusové nádraží a železniční stanice nebo s tvorbou kolon a dopravních kongescí ve městě),
- přístup k pěší a cyklistické dopravy ve městě (např. jejich podpora ze strany města, podmínky a využití).
- vazba aktuálně probíhajících i významných minulých projektů, jako jsou např. projekty týkající se dopravy, školství nebo nových staveb, na Plán udržitelné městské mobility ve Dvoře Králové nad Labem (např. jejich dopady na městskou mobilitu).

3.3 Návrh na využívání komunikačních nástrojů a kanálů v rámci kampaní

Komunikační kanály a nástroje jsou významnou součástí komunikace v rámci SUMP a jejich návrh vychází z metodiky, kterou uvádí Martinek et al. (2021). Mezi návrhy hlavních nástrojů pro komunikaci v rámci zpracování SUMP ve Dvoře Králové nad Labem patří převážně osobní komunikace spojená s pořádáním tematických akcí a řízení vztahů s veřejností (tzv. public relations). Pododdíl 3.3.1 obsahuje návrh osobní komunikace a pododdíl 3.3.2 obsahuje návrh řízení vztahů s veřejností. Dalšími nástroji komunikace v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem jsou informační letáky a plakáty, jejichž využívání je navrženo v pododdíle 3.3.3. Pododdíl 3.3.4 obsahuje návrh na využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní. Konkrétní komunikační nástroje i kanály je důležité navrhnout v závislosti na cílových skupinách, aby pro ně byly věrohodné a snadno dosažitelné.

3.3.1 Návrh osobní komunikace

Díky osobní komunikaci dojde k přímému kontaktu s veřejností či zainteresovanými skupinami a bude tak podpořena jejich participace na SUMP ve městě. Umožní ji veřejná projednání a workshopy, na které budou vytvořeny pozvánky skrze nové webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem, webové a facebookové stránky města, NKR, informační letáky a plakáty a také na nově vytvořené instagramové stránce města. Tyto komunikační kanály jsou specifikovány v pododdíle 3.3.4.

Veřejná projednání seznámí širokou i odbornou veřejnost s aktuální fází i s plánovanými kroky v rámci SUMPu a umožní cílovým skupinám vyjádřit své postoje, hájit své zájmy a diskutovat o daném tématu. Budou naplánována třikrát v závislosti na fázích SUMPu. První bude v úvodu analytické fáze, druhé v závěru analytické fáze a třetí v závěru návrhové fáze. V průběhu projednání bude vytvořen videozáznam následně dostupný na webových stránkách SUMPu ve Dvoře Králové nad Labem a na webových i facebookových

stránkách města. Na facebookových stránkách města bude zároveň aktivní chat, kde budou mít cílové skupiny možnost na videozáznam reagovat a kde dostanou odpovědi na jejich případné dotazy.

Workshopy zapojí odbornou i širokou veřejnost do identifikace problémových oblastí i příležitostí dopravy ve městě a také pomohou určit, která řešení by měla být upřednostněna. Je vhodné je naplánovat dvakrát v průběhu analytické fáze SUMP a dvakrát v průběhu návrhové fáze SUMP. V průběhu analytické fáze SUMP budou určeny všem cílovým skupinám a v průběhu návrhové fáze SUMP budou určeny pouze odborné veřejnosti. Aby měly cílové skupiny o účast na workshopech zájem, je důležité je cílovým skupinám přizpůsobit např. z hlediska data, času nebo lokace workshopů a dbát na efektivní komunikaci s cílovými skupinami již před konáním workshopů. Město tak předejde účasti velmi malého počtu obyvatel, ke které došlo v jiných městech při pořádání workshopů týkajících se SUMPu mnohokrát.

3.3.2 Návrh řízení vztahů s veřejností

Řízení vztahů s veřejností přispívá k budování vztahů a podporuje důvěru veřejnosti v proces SUMP. Jeho součástí jsou vybrané kampaně, průzkumy, komunitní akce či akce jako jsou např. výstavy spojené s komunikačními tématy navrženými v oddíle 3.2. Kampaně se týkají např. mobility občanů a udržitelného rozvoje.

Jednou z kampaní zaměřených na podporu udržitelné mobility občanů je Evropský týden mobility, který je iniciativou Evropské komise realizovanou od roku 2002 vždy ve dnech od 16. 9. do 22. 9., uvádí European Commission (2022a). Registrované město je povzbuzeno k naplánování tematických akcí na jednotlivé dny daného týdne pro různé cílové skupiny. Tyto akce jsou spojeny s komunikačními tématy a jsou jimi např. besedy, workshopy nebo různé sportovní aktivity. V oddíle 3.6 je navržen plán Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem.

Dále je žádoucí se zaměřit na konkrétní cílové skupiny a do kampaně začlenit významné dny týkající se daných oblastí udržitelné mobility, kterými jsou např. Evropský den jízdních kol 3. 6. 2023 nebo Světový den cyklistiky 1. 10. 2023. Součástí kampaně zaměřené na udržitelný rozvoj jsou např. následující dny:

- Světový den zdraví, 7. 4. 2023;
- Evropský den pro rovnoprávnost osob se zdravotním postižením, 5. 5. 2023;
- Světový den životního prostředí, 5. 6. 2023;
- Den bez aut, 22. 9. 2023;

- Světový den srdce, 29. 9. 2023;
- Světový den architektury, 2. 10. 2023;
- Den stromů, 20. 10. 2023.

V navržených termínech je klíčová realizace tematických akcí, jako jsou např. dny otevřených dveří, vyprávění scénářů budoucnosti nebo veřejná projednání. Díky nim budou cílové skupiny zapojeny do aktivit veřejného dění a bude tak podpořena jejich aktivita.

Jedním z průzkumů v rámci SUMP bude průzkum dopravního chování ve Dvoře Králové nad Labem. Průzkum bude proveden v souladu s metodikou průzkumu dopravního chování pro potřeby plánu udržitelné městské mobility, kterou uvádí Kouřil et al. (2021) a dle které bude využit k vyhodnocení stávajícího stavu dopravní poptávky, odhalení nových trendů poptávky a identifikaci slabých stránek dopravního systému. Díky průzkumu bude zjištěno, jakým způsobem cestují obyvatelé Dvora Králové nad Labem, kudy, kam a za jakým účelem využívají IAD a kde a jak dlouho parkují. Tyto informace budou základem pro návrhy opatření ke zlepšení dopravy ve městě. Po zavedení navržených opatření budou následovat průzkumy o přijetí opatření a spokojenosti s nimi. Dle pokynů pro vývoj a implementaci SUMPu, které uvádí Rupprecht et al. (2020), by tyto průzkumy měly být realizovány s takovým časovým odstupem, aby měli obyvatelé možnost si zvyknout na změny a uvědomit si výhody zavedených opatření. Proto budou následovat s časovým odstupem v řádu měsíců v závislosti na typu a rozsáhlosti zavedených opatření.

Mezi komunitní akce patří např. výzva 10 000 kroků, která je plánována na duben a říjen 2023 a kterou uvádí Partnerství pro městskou mobilitu (2022b). V případě zapojení Dvora Králové nad Labem do výzvy 10 000 kroků budou jeho obyvatelé povzbuzeni k chůzi. Celé město bude mít možnost soutěžit s jinými městy nebo porovnat výkony firem, škol či jiných týmů, což pomůže ke vzájemné podpoře a motivaci při plnění výzvy, uvádí Partnerství pro městskou mobilitu (2022b) a dodává, že nejlepší občané budou po výzvě vyhlášeni a dostanou zajímavé ceny. Další obdobnou akcí je květnová výzva Do práce na kole, kterou pořádá spolek AutoMat (2022) a která podporuje udržitelné formy dopravy a rozvoj města podobně jako výzva 10 000 kroků. Cílem obou kampaní je motivace k pravidelné aktivitě a ke změně dopravního chování. Pokud dojde k dlouhodobému zvýšení užití pěší a cyklistické dopravy a nedojde ke zvýšení počtu cest, automaticky dojde ke snížení využívání IAD na krátké vzdálenosti. Dle Martinka et al. (2021) jsou výzvy Do práce na kole a 10 000 kroků kampaně podporující užití udržitelných forem dopravy a kolektivního ducha celého města, což je základní podmínkou úspěšné komunikace v rámci SUMP. Díky zapojení občanů bude,

na základě jejich společných zájmů, předpokládána snadnější komunikace o tématech SUMP, jejichž návrhy jsou v oddíle 3.2.

Další komunitní akcí je projekt Bezpečná cesta do školy, jehož cílem je dle Jirmuse (2022) zvýšení bezpečnosti při cestě dětí do škol pomocí několika na sobě nezávislých aktivit, které se týkají naučení trasy a bezpečného chování. Projekt apeluje na rodiče, aby naplánovali nejlepší trasu pro děti, prošli ji s nimi a upozornili je na nebezpečná místa a nebezpečné situace, které mohou při cestě do školy nastat. Zapojením Dvora Králové nad Labem do projektu Bezpečná cesta do školy bude podpořena mobilita rodičů s dětmi a budou sladěny jejich zájmy i dopravní potřeby.

Výstavy v rámci SUMP dle Martinka et al. (2021) názorně informují a jsou podnětem k diskusím o daném tématu. Patří mezi ně např. výstava fotografií udržitelných forem dopravy nebo výstava představující inspirativní opatření zavedená v partnerských městech. Díky výstavám bude pro občany města snadnější porozumět vybraným tématům a případně vyjádřit svůj názor na ně.

Mezi komunikační kanály při řízení vztahů s veřejností patří webové stránky města, facebookové stránky města, nové instagramové stránky města, NKR a nové webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem, které budou určeny ke komunikaci s odbornou a širokou veřejností i zainteresovanými skupinami.

3.3.3 Návrh na využívání informačních letáků a plakátů v rámci kampaní

V informačních letácích a plakátech budou uvedeny základní informace, případně informace o aktuálně probíhajících průzkumech nebo jimi budou pozvánky na události jako jsou veřejná projednání a workshopy týkající se SUMP ve městě, které jsou navrženy v pododdíle 3.3.1, či kampaně, průzkumy a komunitní akce, které jsou navrženy v pododdíle 3.3.2. Základní informace na informačních letácích a plakátech pomohou občanům porozumět přínosům SUMPu a akceptovat tak činnosti s ním spojené. Občané tak budou mít možnost pochopit možnosti zlepšování života ve městě a akceptovat nová opatření týkající se udržitelné mobility.

Umístění informačních letáků a plakátů bude např. v prostorech MÚDK, ve vozidlech MHD, na vývěskách v obchodech, na autobusových zastávkách, na železniční stanici či na dalších veřejných místech. Zároveň budou v elektronické podobě nasdíleny na webových, facebookových, případně instagramových stránkách města a na nových webových stránkách SUMP ve Dvoře Králové nad Labem. Na facebookových stránkách budou také vytvořeny události propagované na letácích a plakátech, na které budou zároveň rozesílány pozvánky.

Informační letáky a plakáty budou využívány nepravidelně v průběhu celého procesu SUMP. Základní informace se na nich objeví několikrát v průběhu analytické fáze a alespoň jednou v průběhu návrhové fáze. Pro informování o aktuálně probíhajících průzkumech budou využity jednou, na začátku jejich realizace, a za účelem pozvání na události budou využity s časovým odstupem jednoho až dvou týdnů před termíny jejich konání.

Vizuálně budou informační letáky a plakáty týkající se SUMP ve Dvoře Králové nad Labem sladěny s vizuální identitou komunikačních kanálů, která je popsána v závěru návrhu na využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní v pododdíle 3.3.4.

3.3.4 Návrh na využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní

Tento pododdíl specifikuje využívání komunikačních kanálů, které byly zmíněny v pododdílech 3.3.1 a 3.3.2 ve spojitosti s osobní komunikací a řízením vztahů s veřejností. Jedná se o webové, facebookové a nové instagramové stránky města, NKR a nové webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem.

Webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem je třeba vytvořit, aby byly hlavním komunikačním kanálem s veškerými informacemi souvisejícími se SUMP ve městě. Dle doporučení Martinka et al. (2021) v metodice SUMP budou intuitivní, aby na nich bylo možné vše ihned najít, přehledné, nepřesycené textem a provázané s ostatními komunikačními kanály. Budou mít následující heslovité sekce:

- představení SUMP;
- aktuality;
- dokumenty;
- kontakty.

Představení SUMP bude obsahovat jeho vysvětlení a podrobný popis jednotlivých fází SUMP včetně informací, v jaké fázi se aktuálně město nachází a jaké jsou další plánované kroky. Bude v něm také odkaz na metodiku SUMP, kterou uvádí Akademie městské mobility (2021i). V aktualitách budou důležité články a výzvy s pozvánkami k zapojení do probíhajících průzkumů a událostí spojené se SUMP, případně odkazy na ně. Průzkumy a události spojené se SUMP jsou uvedeny v návrhu osobní komunikace, který je v pododdíle 3.3.1, a v návrhu řízení vztahů s veřejností, který je v pododdíle 3.3.2. V dokumentech budou aktualizace SUMP ve Dvoře Králové nad Labem a další dokumenty s ním související (např. usnesení zastupitelstva města týkající se SUMP). V kontaktech bude zadavatel SUMP, kterým bude město Dvůr Králové nad Labem, a jeho zhotovitel či projektový tým, který bude zvolen. Obsah webových

stránek SUMP ve Dvoře Králové nad Labem bude aktualizován zhotovitelem dle potřeby, případně bude určen pravidelný interval aktualizací, který lze předpokládat v řádu dnů či týdnů.

Obsah aktualit na webových stránkách SUMP bude také na webových a facebookových stránkách města a v NKR. Na webové stránky města je žádoucí umístit:

- obsah aktualit na webových stránkách SUMP ve Dvoře Králové nad Labem,
- odkaz na webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem
- odkaz na metodiku zpracování SUMP ve městě, kterou uvádí Akademie městské mobility (2021i).

Obsah aktualit i oba uvedené odkazy budou součástí sekce s názvem rozvoj města, který je na webových stránkách města. Na aktuality na facebookových stránkách města budou moci cílové skupiny reagovat a také dostanou rychlé odpovědi na jejich případné dotazy v komentářích. Na facebookových stránkách města budou také s časovým odstupem jednoho až dvou týdnů před termíny jejich konání tvořeny události a rozesílány pozvánky na ně. V termínech konání událostí budou občané pozvaní na události přes facebookovou stránku upozorněni na jejich aktuální průběh. Těmito událostmi budou:

- veřejná projednání a workshopy, které jsou uvedené v návrhu osobní komunikace v pododdíle 3.3.1,
- kampaně a komunitní akce, které jsou uvedené v návrhu řízení vztahů s veřejností v pododdíle 3.3.2.

Po vytvoření instagramové stránky města na ní budou zveřejňovány fotografie týkající se událostí spojených se SUMP a dále např. plnění cílů SUMP nebo významných projektů. Fotografie budou pořízeny jednou osobou, aby byl jejich styl jednotný, budou mít vysoké rozlišení, aby byly kvalitní a nebyly rozmazané, a bude u nich ocitován fotograf či zdroj. Příspěvek z instagramové stránky bude případně nasdílen i na stránce facebookové. Příspěvky na webových stránkách i na instagramové a facebookové stránce města budou zveřejňovány nepravidelně dle potřeby.

V NKR budou informace zveřejňovány nepravidelně v průběhu celého procesu SUMP. Předpokladem je několik příspěvků v průběhu analytické fáze a alespoň jeden v průběhu návrhové fáze. Informace týkající se průzkumů souvisejících se SUMP budou v NKR zveřejněny na začátku jejich realizace a dále po vyhodnocení jejich výsledků. Na události spojené se SUMP budou obyvatelé v NKR upozorněni, stejně jako na webových stránkách, na facebookové a na instagramové stránce města, s časovým odstupem, v závislosti na jejich typu a rozsáhlosti, v řádu týdnů před termínem konání.

Každý z komunikačních kanálů je třeba aktualizovat pravidelně dle potřeb a veškeré podklady zajistí zvolený zhotovitel či projektový tým. Dle metodiky SUMP, kterou uvádí Martinek et al. (2021), je nutné ve všech komunikačních kanálech nastolit vizuální identitu tak, aby se v nich nelišil styl a kvalita příspěvků a aby byly komunikované informace celistvé. Jednotná grafika sjednotí vizuální stránku sdílených informací na všech komunikačních kanálech a pomůže jejich snadnému zařazení k dané problematice. Vizuální identita pro komunikaci týkající se SUMP ve Dvoře Králové nad Labem bude sladěna s vizuální identitou, kterou město používá na svých webových stránkách.

3.4 Návrh Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem

Jak je uvedeno v pododdíle 3.3.2, Evropský týden mobility je kampaní zaměřenou na podporu udržitelné mobility občanů, v rámci které jsou plánované a realizované různé akce. V tomto oddíle je navržen koncept tohoto týdne a jeho využití v rámci komunikace o udržitelné mobilitě ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023. Je navržen na základě principů komunikace uvedených v metodice SUMP, kterou uvádí Martinek et al. (2021) a ve které je uveden jako nejrozsáhlejší kampaň zabývající se udržitelnou mobilitou ve světě. V rámci návrhu plánu Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 je stanoven cíl kampaně a jsou využita komunikační témata navržená v oddíle 3.2. Zároveň jsou vymezeny cílové skupiny dle návrhu v oddíle 3.1 a uvedeny příslušné komunikační kanály na základě návrhu v pododdíle 3.3.4.

Jak je uvedeno v pododdíle 3.3.2, Evropský týden mobility se koná vždy od 16. 9. do 22. 9. a termín v roce 2023 bude opět stejný. Pro tento týden jsou ve Dvoře Králové nad Labem stanoveny dva cíle, které souvisí s cílem kampaně uvedeném Martinkem et al. (2021) v metodice SUMP a kterými jsou:

1. podpora zavádění opatření směřujících k udržitelné dopravě,
2. motivace cílových skupin k vyzkoušení udržitelných forem dopravy.

Cílové skupiny jsou vymezeny dle jednotlivých aktivit, které jsou navrženy na každý den Evropského týdne mobility a které souvisí s tématy komunikace uvedenými v oddíle 3.2. Ačkoliv se každý rok mění téma Evropského týdne mobility, doporučení aktivit v jeho jednotlivých dnech se v průběhu jeho jednotlivých ročníků často opakují. Na základě těchto doporučení, která uvádí European Commission (2022b), jsou navrženy aktivity Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem i přes to, že zatím není zveřejněné

téma daného ročníku. Dle European Commission (2022b) byla témata ročníků od roku 2012 do roku 2022 následující:

2012 pohyb správným směrem,

2013 čistý vzduch – je to na nás,

2014 naše ulice - naše volba,

2015 multimodalita s heslem “Vyber. Změň. Kombinuj.”,

2016 chytrá a udržitelná mobilita – investice pro Evropu s heslem “Chytrá mobilita. Silná ekonomika.”,

2017 čistá, sdílená a inteligentní mobilita s heslem “Sdílením vpřed.”,

2018 lepší dostupnost s heslem “Kombinuj a jeď!”,

2019 bezpečná chůze a cyklistika s heslem “Projdi se s námi!”,

2020 bezemisní mobilita pro všechny s heslem “Tvůj styl, Tvoje volba”,

2021 bezpečně a zdravě udržitelnou dopravou s heslem “Cestovat zdravě = cestovat udržitelně.”,

2022 lepší dostupnost s heslem “Kombinuj a jeď!”.

Aktivity v rámci Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem budou upraveny a specifikovány po zveřejnění tématu daného týdne pro rok 2023 tak, aby s tímto tématem korespondovaly. V pododdíle 3.4.1 je navržen plán akcí v jednotlivých dnech Evropského týdne mobility a pododdíl 3.4.2 obsahuje návrh na komunikaci Evropského týdne mobility.

3.4.1 Návrh plánu akcí v jednotlivých dnech Evropského týdne mobility

V tabulce 1 je znázorněn plán jednotlivých dnů Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem.

Tabulka 1 Plán jednotlivých dnů Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem

<table>
<tr><td>sobota
16. 9. 2023</td><td>Safariběh</td><td>Cyklojízda do Kuksu a Josefova</td><td rowspan="8">Půjčení kola nebo elektrokoloběžky zdarma;
MHD zdarma;
výzva Do práce na kole;
výstava obrázků cest do školy ze soutěže pro děti;
výstava fotografií pěší, cyklistické a sdílené dopravy ze soutěže pro veřejnost;
výstava představující opatření zavedená v partnerských městech</td></tr>
<tr><td>neděle
17. 9. 2023</td><td>Sousedské setkání</td><td>Turistická akce Podzimním Královédvorskem</td></tr>
<tr><td>pondělí
18. 9. 2023</td><td>Soutěž mezi druhy dopravy</td><td rowspan="6">Výzva Pěšky do školy</td></tr>
<tr><td>úterý
19. 9. 2023</td><td>Beseda o dopravě a mobilitě</td></tr>
<tr><td>středa
20. 9. 2023</td><td>Všeobecné a farmářské trhy</td></tr>
<tr><td>čtvrtek
21. 9. 2023</td><td>Odpolední inline jízda</td></tr>
<tr><td>pátek
22. 9. 2023</td><td>Den bez aut (sportovní odpoledne pro děti a akce BESIP)</td></tr>
</table>

Zdroj: Autorka

Jak vyplývá z tabulky 1, po dobu celého Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem je v plánu zavést půjčení kola nebo koloběžky zdarma. Obyvatelé tak budou mít možnost si vyzkoušet tyto způsoby dopravy a zamyslet se nad jejich využitím v každodenním životě. Sdílená kola jsou díky nextbike Czech Republic s. r. o. ve Dvoře Králové nad Labem k dispozici od 1. dubna 2022 a lze si je zdarma půjčit pouze na prvních 15 minut, uvádí MÚDK (2022b). Tato možnost ale v mnoha městech několik měsíců po zavedení sdílených kol nextbike zaniká, a proto záleží na budoucí spolupráci Dvora Králové nad Labem s nextbike, zda bude půjčení sdíleného kola na prvních 15 minut zdarma i nadále.

Sdílené elektrokoloběžky ve Dvoře Králové nad Labem nejsou zavedeny a možnost jejich zapůjčení v rámci Evropského týdne mobility pomůže uvědomit si jejich výhody i nevýhody a rozhodnout se, zda by se v budoucnu mohly být další možností dopravy ve městě. Předpokladem je ale domluva se společností, která zajišťuje půjčování elektrokoloběžek ve městech. Domluva na zajištění možnosti půjčování elektrokoloběžek ve Dvoře Králové nad Labem v průběhu Evropského týdne mobility v roce 2023 pro ni bude příležitostí prosadit se v dalším městě. Pro Dvůr Králové nad Labem bude vzhledem ke krátkému časovému úseku spolupráce s vybranou společností pravděpodobně znamenat vyšší náklady než obvykle v jiných městech na delší dobu, ale zároveň bude příležitostí zjistit, zda by obyvatelé elektrokoloběžky ve městě uvítali. Z důvodu kopcovitého terénu ve městě je třeba dbát na výběr elektrokoloběžek a společnosti, která umožní jejich zapůjčení. Protože dle recenze Zavřela (2020) mají koloběžky Bolt velmi dobrý výkon a není problém na nich zdolat poměrně velké stoupání, je vhodné v rámci Evropského týdne mobility umožnit zapůjčení koloběžek této společnosti. Proto bude ke spolupráci oslovena společnost Bolt. Pokud bude spolupráce mezi městem a Boltem na dané období odsouhlasena, obyvatelé města budou mít možnost v průběhu Evropského týdne mobility v roce 2023 porovnat jízdu na elektrokoloběžce s jízdou na sdíleném kole. Při využití elektrokoloběžky či sdíleného kola bude pro obyvatelé možné porovnat tyto druhy dopravy s druhem dopravy, který aktuálně využívají.

Možnost zapůjčení sdílených kol bude na stávajících stanovištích nextbike a místa pro zapůjčení koloběžek budou vyhrazena na několika lokacích ve městě. Obě akce umožní občanům vyzkoušet si udržitelné formy dopravy a uvědomit si, zda a do jaké míry by je mohli využít v každodenním životě, případně k jakým změnám by mělo dojít, aby tyto formy dopravy využívali častěji než doposud. Tyto změny by pak byly důležité při další komunikaci města s veřejností. Cílové skupiny akcí zapůjčení kola i koloběžky zdarma jsou společně s cílovými skupinami ostatních akcí plánovaných v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 uvedeny v tabulce v příloze F.

Po celý týden bude mít každý občan města možnost po předložení řidičského průkazu využít MHD zdarma. Tito občané tak budou motivováni k užití MHD místo IAD a porovnání těchto možností dopravy. V průběhu celého týdne bude na náměstí T. G. Masaryka výstava obrázků cest do školy z proběhlé soutěže pro děti. Soutěž bude pro děti z mateřských škol a prvních stupňů základních škol, které budou v období od prvního dne školního roku do jednoho dne před začátkem Evropského týdne mobility ve školách či školkách motivovány k malování či kreslení obrázků, jak chodí či jezdí do školy. Budou tak mít možnost porovnat obrázky mezi sebou a uvědomit si různé možnosti dopravy. V každé ze zúčastněných škol

a školek budou vybrány nejhezčí obrázky, které budou odměněny a vystaveny na náměstí T. G. Masaryka.

V průběhu celého týdne bude na náměstí T. G. Masaryka také výstava fotografií pěší, cyklistické a sdílené dopravy ve městě ze soutěže pro veřejnost. Soutěž se bude týkat fotografií vybraných možností dopravy ve městě a bude vyhlášena na stejné období jako soutěž pro děti. V tomto období budou na druhých stupních základních škol a na středních školách probíhat diskuse o vybraných možnostech dopravy a budou osloveny všechny skupiny odborné a široké veřejnosti i zainteresované skupiny vymezené v oddíle 3.1 k fotografování pěší, cyklistické a sdílené dopravy ve městě a zapojení do soutěže. V poslední den soutěže bude vyhlášeno 12 nejlepších fotografií, které budou po dobu Evropského týdne mobility vystaveny společně s obrázky ze soutěže pro děti na náměstí T. G. Masaryka. Z těchto fotografií bude následně vytvořen kalendář pro rok 2024, který bude od října 2023 k zakoupení v Městském informačním centrum Dvůr Králové nad Labem. Obě výstavy na náměstí T. G. Masaryka budou určeny všem skupinám odborné a široké veřejnosti vymezeným v oddíle 3.1. Obě výstavy i soutěže umožní cílovým skupinám zamyslet se nad možnostmi dopravy ve městě.

Výzvy Pěšky do školy a Do práce na kole jsou obvyklou součástí Evropského týdne mobility, a proto lze předpokládat jejich organizaci i v roce 2023. Spolek AutoMat (2022) uvádí obvyklou dobu trvání výzvy Do práce na kole delší než jeden týden, např. na podzim roku 2022 byla od 12. 9. do 25. 9., a proto je předpokladem, že ani v září 2023 nebude trvat pouze po dobu Evropského týdne mobility. Pěšky městem (2022) uvádí, že cesta do školy je příležitostí k chůzi, která podporuje pohyb dětí i redukci automobilů před školou. Dle spolku AutoMat (2022) výzva Do práce na kole podpoří účastníky, aby do práce jeli na kole, koloběžce, bruslích či skateboardu nebo šli pěšky, případně běželi. Jak je uvedeno v tabulce akcí plánovaných v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 a jejich cílových skupin v příloze F, cílovými skupinami výzvy Pěšky do školy jsou školy, rodiče a děti a cílovými skupinami výzvy Do práce na kole jsou všechny skupiny odborné a široké veřejnosti i zainteresované skupiny vymezené v oddíle 3.1, které řeší dopravu do práce. Obě výzvy podpoří pohyb účastníků, jejich fyzičku i psychickou pohodu, pomohou ušetřit náklady spojené s užitím automobilů, sníží hluk a emise a umožní účastníkům poznat město z jiného pohledu.

V průběhu obou výzev budou zároveň vyhlášeny soutěže v rámci Dvora Králové nad Labem, kde budou nejlepší účastníci vyhlášeni a odměněni. Soutěž v rámci výzvy Pěšky do školy bude organizována obdobně jako soutěže v minulých ročnících, které uvádí Pěšky městem (2022). V těchto soutěžích bylo úkolem dobrovolníků z řad základních škol, mateřských škol nebo týmů rodičů, případně spolužáků ze sousedství, získat co nejvíce bodů

za cesty do školy různými druhy dopravy, přičemž bylo možné získat největší počet bodů za využití pěší, cyklistické a městské hromadné dopravy, případně dopravy na koloběžce. Soutěž v rámci výzvy Do práce na kole bude inspirována soutěžemi v minulých ročnících, kde byli nejlepší účastníci vyhodnoceni na základě záznamů cest do práce pomocí různých druhů dopravy. Bylo možné soutěžit např. mezi všemi účastníky, mezi zúčastněnými občany konkrétního města nebo mezi zúčastněnými zaměstnanci konkrétní firmy. Ve Dvoře Králové nad Labem bude možné v rámci výzvy Do práce na kole v období Evropského týdne mobility soutěžit o ceny se všemi účastníky, se zúčastněnými občany města nebo se zúčastněnými kolegy a zaměstnanci dané firmy. Díky soutěžím budou účastníci více motivováni k účasti ve výzvách. Budou mít možnost vyhrát hodnotné ceny, porovnávat svoje výsledky s ostatními zúčastněnými a také si uvědomit výhody a nevýhody udržitelných forem dopravy, případně možnosti jejich dlouhodobého využití.

Pokud dojde k dlouhodobému zvýšení užití pěší a cyklistické dopravy, případně dopravy na sdílených kolech, či za předpokladu zavedení dopravy na sdílených koloběžkách také na nich, a nedojde ke zvýšení počtu cest, dojde automaticky ke snížení využívání IAD na krátké vzdálenosti. Snížení využívání IAD na krátké vzdálenosti povede např. ke snížení četnosti tvorby kolon a dopravních kongescí nebo ke snížení znečištění ovzduší. Obyvatelé tak budou více spokojeni s životem ve městě. Jak je uvedeno v tabulce akcí plánovaných v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 a jejich cílových skupin, která je v příloze F, cílovými skupinami dalších akcí v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023, kterými jsou cyklojízda do Kuksu a Josefova, odpolední inline jízda, turistická akce Podzimním Královédvorskem, Safariběh, soutěž mezi druhy dopravy, a Den bez aut, jsou všechny skupiny odborné a široké veřejnosti i zainteresované skupiny vymezené v oddíle 3.1.

Při cyklojízdě bude možné využít dvě trasy, které budou začínat na náměstí T. G. Masaryka. Jedna z nich povede do Kuksu a zpět, druhá přes Kuks do Josefova a zpět. Zároveň bude možné navštívit Bastion č. IV v josefovské pevnosti nebo hospitál Kuks. Tato cyklojízda je inspirována cyklojízdou, která byla uskutečněna v Evropském týdnu mobility v roce 2022 z Hradce Králové do Josefova a zpět a kterou uvádí na svých webových stránkách v programu daného týdne statutární město Hradec Králové (2022).

Odpolední inline jízda je plánovaná podobně jako noční inline jízda při akci Zažít město jinak ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2022, kterou uvádí MÚDK (2022c). Start bude v odpoledních hodinách dne navrženého v tabulce 1 u Tyršova koupaliště. Jízda bude

uskutečněna přes nábřeží Benešovo, Heydukovu ulici a zpět, trasu bude možné projet vícekrát a celá akce bude časově omezena na dobu trvání nejvýše dvě hodiny.

Turistická akce vychází z již proběhlých ročníků akce Podzimním Královédvorskem, které uvádí MÚDK (2022e). Startem a zároveň cílem bude Pivovarská restaurace Tambor a bude možné využít několik pěších i cyklistických tras. V rámci akce Podzimním Královédvorskem jsou vždy pěší trasy dlouhé 8, 15, 25 a 35 km a na cyklistické trasy jsou dlouhé 15, 30 a 50 km. V cíli dostanou zúčastnění diplom a drobné ceny za absolvování dané trasy.

Safariběh je pravidelnou akcí Safari Parku Dvůr Králové nad Labem a obvykle se koná každý rok v dubnu. V roce 2021 se výjimečně konal v říjnu, uvádí ZOO Dvůr Králové a. s. (2021), a proto je možné jej naplánovat také na termín v Evropském týdnu mobility. Dle ZOO Dvůr Králové a. s. (2021) jsou obvykle součástí Safariběhu závody v běhu na 5 km nebo 10 km pro dospělé nebo na 2 km pro děti. Motivací obyvatel pro účast na Safariběhu v rámci Evropského týdne mobility v roce 2023 budou aktraktivní prostředí závodu, možnost porovnat svůj výkon s ostatními účastníky a hodnotné ceny pro nejlepší z běžců.

Cyklojízda, odpolední inline jízda, turistická akce i Safariběh budou pro obyvatelé příležitostí k rozpohybování společnosti a setkání skupin se společnými zájmy. Účastníci budou mít možnost účastnit se pohybových aktivit, lépe poznat město a jeho okolí a zároveň si uvědomit možnosti trávení volného času v něm.

V tematických pokynech několika předchozích ročníků Evropského týdne mobility, které uvádí European Commission (2022b), je doporučena organizace soutěže mezi druhy dopravy, a proto je tato soutěž navržena v plánu v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem, který je uveden v tabulce 1. Před realizací soutěže budou vybráni dobrovolníci, kteří budou mít za úkol v předem určený čas s využitím jednoho konkrétního dopravního módu dostat se z železniční stanice na náměstí T. G. Masaryka a také zpět. Bude porovnána automobilová, autobusová, cyklistická a pěší doprava v obou směrech a následovat bude hodnocení jejich rychlosti, pohodlí a ceny. Po hodnocení bude následovat diskuse, která se bude týkat také vlivu vybraných dopravních módů na životní prostředí. Obyvatelé tak budou mít možnost poznat a uvědomit si výhody a nevýhody jednotlivých dopravních módů ve městě a zároveň o nich diskutovat.

Sousedské setkání je inspirované akcí Zažít město jinak, které uvádí MÚDK (2022c). Na náměstí T. G. Masaryka bude bleší trh, výměna přebytků květin, ovoce a zeleniny a začátek komentované procházky o zeleni v centru města nebo o jeho historii. Všeobecné a farmářské trhy se na náměstí T. G. Masaryka ve Dvoře Králové nad Labem konají každý rok od jara

do zimy, kromě státních svátků vždy ve středu, uvádí MÚDK (2022d). Ve stejný den se budou se konat i v rámci Evropského týdne mobility v roce 2023. Akcí budou podpořeny místní potraviny i produkty, které tak budou pro obyvatele dostupnější a tím ovlivní i městskou mobilitu.

Beseda o dopravě a mobilitě se bude týkat Dvora Králové nad Labem a jeho partnerských měst. Návrh této besedy vychází z besedy s názvem Rozvoj mobility v partnerských městech jako inspirace pro Hradec Králové, která byla součástí Evropského týdne mobility v Hradci Králové v roce 2022 a kterou uvádí Statutární město Hradec Králové (2022). Partnerská města Dvora Králové nad Labem, kterými jsou dle MÚDK (2022f) ukrajinské Buštyno, polská Kamienna Góra, francouzské Verneuil-en-Halatte a italské Piegaro, budou oslovena k představení jejich řešení dopravy a mobility a zapojení do besedy. Všechna zúčastněná města budou mít možnost vzájemně se inspirovat a zároveň o představených řešeních diskutovat. Následně bude na náměstí T. G. Masaryka výstava fotografií, která bude občanům představovat inspirativní opatření zavedená v partnerských městech.

Pátek 22. 9. 2023 je posledním dnem Evropského týdne mobility a zároveň Dnem bez aut. Dle Commuter Connections (2022) je Den bez aut organizován pravidelně, každý rok ve stejný den, městem, kterého se týká. Díky němu budou cílové skupiny podpořeny k organizaci a užití pěší, cyklistické, autobusové nebo jiné dopravy, vyjma využití osobních automobilů. Automobily nebudou na žádné jimi dosud využívané ulici zakázány, ale bude výrazně doporučeno v daný den využít jiný dopravní mód. Cílové skupiny budou mít možnost si uvědomit, zda a jak moc potřebují osobní automobily využívat. Zároveň bude v odpoledních hodinách na náměstí T. G. Masaryka a na dopravním hřišti v Nerudově ulici připraven program sportovních i dopravních aktivit pro děti. Bude zahrnut také program oddělení bezpečnosti silničního provozu MDČR, tedy BESIPu.

V průběhu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem, jehož plán je navržen v tabulce I, dojde ke komunikaci témat navržených v oddíle 3.2. Tématu město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru se týkají beseda o dopravě a mobilitě, výstava obrázků cest do školy ze soutěže pro děti a výstava fotografií pěší, cyklistické a sdílené dopravy ze soutěže pro veřejnost. S tématem integrace a kooperace souvisí sousedské setkání a všeobecné a farmářské trhy. Téma pozitivní dopady na bezpečnost bude zahrnuto díky BESIPu v rámci Dne bez aut. Rozpohybování společnosti bude součástí celého týdne pomocí několika aktivit, kterými jsou cyklojízda do Kuksu a Josefova, Safariběh, turistická akce, Pěšky do školy, Do práce na kole, některé aktivity v průběhu Dne bez aut a také soutěž mezi druhy dopravy. Soutěž mezi druhy dopravy souvisí také se snižováním hluku

a emisí, které bude v rámci její závěrečné diskuse zohledněno společně s hledisky rychlosti, pohodlí a ceny.

K organizaci jednotlivých aktivit v plánu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem budou osloveny příslušné organizace, spolky či jiné zainteresované skupiny, jako jsou např. Spolek pro Dvorek, spolek Cyklistický oddíl Carla.kupkolo.cz Dvůr Králové nad Labem, Klub Českých turistů Dvoráci nebo BESIP. Komunikace s veřejností bude probíhat dle tematického manuálu, který uvádí European Commission (2022c), a bude při ní použita jednotná grafika. Po zveřejnění manuálu pro rok 2023 bude navrhovaný plán upraven a upřesněn a do předem stanoveného data bude muset být na webových stránkách Evropského týdne mobility vyplněn formulář pro registraci města na rok 2023.

3.4.2 Návrh na komunikaci v rámci Evropského týdne mobility

Komunikace s cílovými skupinami bude probíhat s dostatečným předstihem před Evropským týdnem mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem, v jeho průběhu a také po něm. Před termínem konání budou obyvatelé s předstihem dva až tři týdny o Evropském týdnu mobility informováni komunikačními kanály, kterými budou webové, facebookové a instagramové stránky města, NKR a webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem. Se stejným časovým předstihem budou také využity informační letáky a plakáty. Obsahem sdělovaných informací budou termín události, program celého týdne, jehož návrh je znázorněn v tabulce 1, a podrobnosti o jednotlivých akcích. Informační letáky a plakáty budou umístěny v prostorech MÚDK, ve vozidlech MHD, na vývěskách v obchodech, na autobusových zastávkách a na železniční stanici. Zároveň bude využita jejich elektronická podoba pro propagaci na webových, facebookových a instagramových stránkách města a na nových webových stránkách SUMP ve Dvoře Králové nad Labem. Při veškeré komunikaci bude použita vizuální identita, kterou uvádí společně s pomůckami pro komunikaci European Commission (2022). Těmito pomůckami jsou např. logo, štítek a šablony plakátů, letáků a prezentací Evropského týdne mobility.

Na facebookové stránce města bude vytvořena událost, na kterou budou pozváni všichni sledující této stránky. Událost na facebooku bude obsahovat veškeré informace k Evropskému týdnu mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023, včetně detailů ohledně akcí v průběhu jednotlivých dní. Na facebookové i na instagramové stránce budou příspěvky týkající se jednotlivých dnů a podrobností o konkrétních aktivitách v nich. Tyto příspěvky budou na obou sociálních sítích stejné a bude na ně upozorněno pomocí příběhů.

Celý program i podrobnosti o jednotlivých dnech budou před událostí nasdíleny jednou, přičemž program bude na obou sociálních sítích připnut vždy jako první příspěvek na stránce. V průběhu události bude zároveň na sociálních sítích připomenut program na aktuální den a na den následující. Budou pořizovány a zveřejňovány fotografie a videa, které budou se souhlasem zúčastněných ohlédnutím za dny uplynulými.

Po skončení Evropského týdne mobility budou na všech uvedených komunikačních kanálech zveřejněny informace o průběhu jednotlivých aktivit, případně jejich výsledky. Také bude vytvořen průzkum, jehož cílem bude zjistit názor obyvatel na proběhlý Evropský týden mobility i na jeho jednotlivé akce. Bude zjištěno, co se jim na Evropském týdnu mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 líbilo či nelíbilo a jak jednotlivé aktivity ovlivnili jejich budoucí mobilitu. Bude vytvořen dotazník, který bude v předem určeném časovém období dostupný pomocí odkazu na všech internetových komunikačních kanálech. Po skončení průzkumu bude následovat jeho vyhodnocení, které se objeví v aktualitách spojených se SUMP zveřejněných na webových a facebookových stránkách města, na webových stránkách SUMP ve Dvoře Králové nad Labem a v NKR. V průběhu besedy o dopravě a mobilitě bude zároveň vytvořen videozáznam následně dostupný na webových i facebookových stránkách města.

Evropský týden mobility ve Dvoře Králové nad Labem bude příležitostí zapojit obyvatele města do společných zájmů a aktivit, diskutovat o nich a na základě toho zjistit jejich postoj k udržitelé mobilitě. Tyto skutečnosti budou využity při plánování dalších kroků rozvoje udržitelné městské mobility, respektive při tvorbě SUMP. Bude důležité v komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci SUMP i nadále pokračovat a usnadnit tak vývoj městské mobility vedoucí k její udržitelné formě a ke spokojenosti obyvatel ve městě. Na základě zjištění postoje obyvatel k udržitelné mobilitě bude probíhat komunikace o návrzích opatření týkajících se konkrétních oblastí udržitelné mobility, které jsou vymezeny komunikačními tématy navrženými v oddíle 3.2.

3.5 Shrnutí návrhu na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP

Ve třetí kapitole je navržen koncept komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami pro účely dlouhodobého užití. Dále je v ní navržena aplikace této komunikace týkající se konkrétní události, kterou je Evropský týden mobility v roce 2023. Tyto návrhy jsou vzájemně propojeny. Po vytvoření komunikační strategie bude důležité ji následovat, respektive vytvořit a dodržovat strategický plán, který přesně stanoví podmínky a nutnost dodržování jednotlivých kroků komunikace spojených s kroky a fázemi SUMP. Strategický

plán bude, stejně jako volba cílových skupin komunikace i komunikačních témat, nástrojů a kanálů, důležitý k dosažení stanovených cílů.

Strategické cíle komunikace jsou společně s cílovými skupinami navrženy v oddíle 3.1. Je navržen hlavní cíl komunikace, kterým je povzbuzení veřejnosti i zainteresovaných skupin k aktivitě ve veřejném dění. Dále je navrženo v případě konkrétních akcí týkajících se komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci SUMP stanovit dílčí cíle související s komunikačními tématy. Komunikační témata jsou společně s obsahem komunikace navržena v oddíle 3.2. Oddíl 3.3 obsahuje návrh na využití komunikačních nástrojů a kanálů v rámci kampaní. V oddíle 3.4 je navržen Evropský týden mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem.

Komunikace v rámci SUMP přispívá ke zvýšení jeho kvality, přijetí a dobrému uplatnění při realizaci. Jejím účelem je propojit zájmy všech zúčastněných. Měla by podpořit optimalizaci tzv. modal splitu, tj. dělby přepravní práce neboli podílu přepravních výkonů, který označuje poměr využívání jednotlivých druhů dopravy v určité oblasti a v určitém čase, uvádí Akademie městské mobility (2022). Dělba přepravní práce vyplývá z dopravního chování obyvatel a pro účely SUMP ji lze zjistit pomocí průzkumu dopravního chování, který je uveden v návrhu řízení vztahů s veřejností v pododdíle 3.3.2.

Vzhledem k rozsáhlosti činností, které bude při komunikaci města s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP třeba zajistit, bude žádoucí pověřit zaměstnance VKV, který bude mít dané činnosti v náplni jeho práce. Bude vhodné přijmout nového zaměstnance VKV, který se bude věnovat výhradně komunikaci týkající se SUMP ve všech fázích celého procesu.

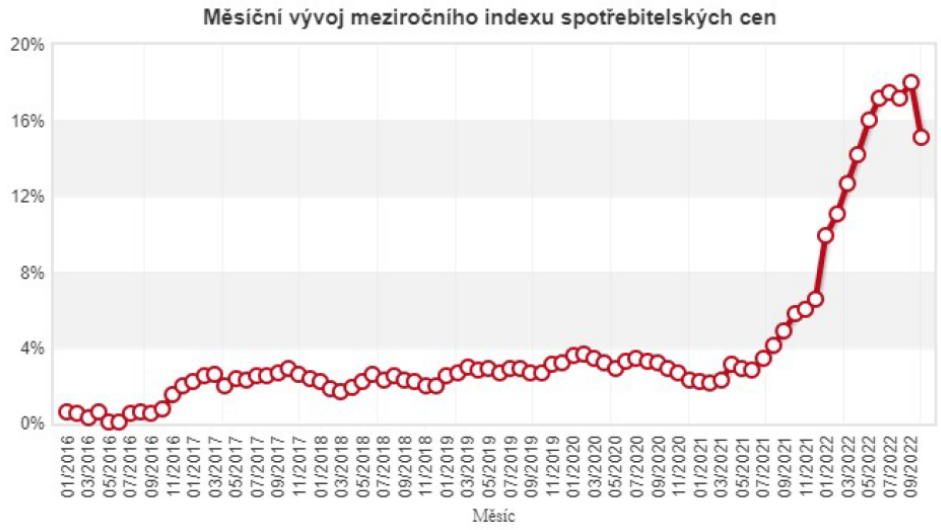
Na návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP v kapitole třetí navazuje jeho zhodnocení, které je obsahem kapitoly čtvrté.

4 ZHODNOCENÍ NÁVRHU

Ve třetí kapitole je navržena komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP. V jejím úvodu je zmíněna důležitost vytvoření komunikační strategie a v oddílech 3.1, 3.2 a 3.3 jsou uvedeny návrhy týkající se této strategie. Proto je ve čtvrté kapitole nejdříve zhodnoceno vytvoření komunikační strategie založené na těchto návrzích. Zhodnocení tvorby komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem je obsahem oddílu 4.1. Na oddíl 3.3, který obsahuje návrh na využívání komunikačních nástrojů a kanálů, navazuje zhodnocení využívání komunikačních nástrojů v rámci kampaní, které je v oddíle 4.2, a zhodnocení využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní, které je v oddíle 4.3. Dále je v oddíle 4.4 zhodnocen Evropský týden mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem, jehož návrh je uveden v oddíle 3.4.

4.1 Zhodnocení tvorby komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem

Náklady na tvorbu komunikační strategie v rámci SUMP ve městě se pohybují v řádech statisíců. Mnohdy jsou tyto náklady uvedeny společně s náklady na tvorbu celého SUMPu, případně na jeho část. V roce 2017 byla ve statutárním městě Kladno dle Ministerstva vnitra ČR (2018) stanovena cena za tvorbu komunikační strategie v rámci SUMP zpracované externí společností 250.000 Kč vč. DPH. Aktuálně jsou ale vzhledem k procentním změnám cenové hladiny od roku 2017 do roku 2022 předpokládány náklady na tvorbu komunikační strategie v rámci SUMP ve městě vyšší. Na obrázku 19 je znázorněna míra inflace od ledna 2016 do září 2022 vyjádřená přírůstkem indexu spotřebitelských cen ke stejnému měsíci předchozího roku, která vyjadřuje procentní změnu cenové hladiny ve vykazovaném měsíci daného roku proti stejnému měsíci předchozího roku.



.

Obrázek 19 Míra inflace od ledna 2016 do září 2022 vyjádřená přírůstkem indexu spotřebitelských cen (Český statistický úřad, 2022)

Jak je uvedeno v oddíle 2.4, ve Dvoře Králové nad Labem byla projednána komunikační strategie města a byla zadána externí společnosti k vypracování. Dle MÚDK (2022a) je cena vypracování této strategie 395.000 Kč bez DPH, tedy 477.950 Kč vč. DPH.

Při úvaze o ceně vypracování komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem lze vycházet z již uvedených cen, kterými jsou:

- cena za tvorbu komunikační strategie města Kladno v roce 2017 (s přihlédnutím k procentním změnám cenové hladiny od roku 2017 do roku 2022),
- cena vypracování komunikační strategie města Dvůr Králové nad Labem v roce 2022.

Na základě těchto cen je předpokládaná cena vypracování komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem obdobná jako cena vypracování komunikační strategie města v roce 2022.

4.2 Zhodnocení využívání komunikačních nástrojů

V oddíle 3.3 je společně s návrhem na využívání komunikačních kanálů navrženo využívání komunikačních nástrojů, kterými jsou osobní komunikace, řízení vztahů s veřejností a informační letáky a plakáty. Náklady na osobní komunikaci jsou náklady na veřejná projednání a na workshopy. Jedná se o náklady na pronájem prostorů pro uskutečnění veřejných projednání i workshopů a o náklady na ohodnocení pověřených osob, které se na realizaci těchto událostí podílí. Jedná se o zaměstnance města či městem pověřené odborníky na danou problematiku. Obvyklým místem konání veřejných projednání je kulturní zařízení Hankův dům, které nabízí k pronájmu různě prostory v závislosti na plánované akci. Kulturní zařízení

Hankův dům (2018) uvádí možnosti pronájmu velkého sálu vč. jeviště a předsálí, salonků a učebny v 2. patře, jejichž ceny jsou uvedeny v tabulce 2.

Tabulka 2 Ceny za pronájem prostorů kulturního zařízení Hankův dům

Prostor	Cena
Velký sál vč. jeviště a předsálí	2000 Kč/hod.
Velký sál vč. jeviště a předsálí	8000 Kč/den
Foyer	350 Kč/hod.
Velký salonek	500 Kč/hod.
Rohový salonek	450 Kč/hod.
Oba salonky	700 Kč/hod.
Učebna ve 2. patře	350 Kč/hod.

Zdroj: Kulturní zařízení Hankův dům (2018)

Protože je Hankův dům příspěvkovou organizací města Dvůr Králové nad Labem, uvádí kulturní zařízení Hankův dům (2018), lze uvažovat o dohodě města s touto organizací na nižších cenách za pronájem prostorů, než jsou ceny za pronájem prostorů uvedené v tabulce 2.

Místa konání workshopů závisejí na jejich tématu, obsahu a cílových skupinách. Mohou se konat v kulturním zařízení Hankův dům, ale také je možné je realizovat např. v uličních prostorech centra města, kde budou cílovým skupinám snadno na dosah.

Náklady na řízení vztahů s veřejností se týkají kampaní, průzkumů a komunitních akcí. Náklady týkající se kampaní jsou různé např. v závislosti na využití komunikačních kanálů a nástrojů. Jednou z kampaní realizovaných v rámci SUMP je Evropský týden mobility, jehož návrh pro Dvůr Králové nad Labem v roce 2023 je zhodnocen v oddíle 4.3.

Výše nákladů na průzkumy v rámci SUMP je různá. Náklady na průzkumy týkající se přijetí opatření a spokojenosti s nimi jsou minimální, ale např. náklady na průzkum dopravního chování pro potřeby SUMP jsou v porovnání s nimi vysoké. Náklady na průzkumy týkající se přijetí opatření a spokojenosti s nimi zahrnují náklady na jejich vytvoření a náklady na využití komunikačních kanálů vybraných pro komunikaci o těchto průzkumech s cílovými skupinami. Náklady na jejich vytvoření jsou náklady spojené s platem pověřených zaměstnanců městského úřadu nebo náklady závislé na dohodě města s externím zpracovavatelem.

Náklady na využití komunikačních kanálů jsou uvedeny v oddíle 4.3, kde je uveden také průměrný plat zaměstnanců VKV. Protože průzkum dopravního chování bývá zpracován externě, náklady s ním spojené závisí na dohodě města se zvoleným zpracovavatelem.

Ministerstvo vnitra ČR (2022) uvádí smlouvu o dílo týkající se průzkumu dopravního chování ve statutárním městě Brno, kterou město podepsalo v roce 2020 s externím zpracovavatelem. Cena zhotovení je dle této smlouvy 2 000 000 Kč bez DPH. Ačkoliv je poptávka po dopravě ve městech Dvůr Králové nad Labem a Brno rozdílná, v případě zpracování průzkumu dopravního chování ve Dvoře Králové nad Labem externím zpracovavatelem lze předpokládat cenu obdobnou jako je cena zpracování průzkumu ve statutárním městě Brno.

Náklady na komunitní akce jsou, podobně jako náklady na workshopy, různé např. v závislosti na jejich obsahu a cílových skupinách. Pokud budou komunitní akce pouze podpořeny městem pomocí různých komunikačních kanálů, budou znamenat minimální náklady. V případě aktivního zapojení města např. v podobě soutěží mezi obyvateli budou ale náklady vyšší.

Náklady na výstavy v rámci SUMP souvisí s tvorbou jejich obsahu a s instalací. Bude je mít na starosti zaměstnanec VKV, jehož průměrný plat je uveden v oddíle 4.3.

Náklady na informační letáky a plakáty jsou spojeny s jejich grafickou úpravou a tiskem. Jak je uvedeno v 3.3.3, informační letáky a plakáty týkající se SUMP ve Dvoře Králové nad Labem budou sladěny s vizuální identitou komunikačních kanálů, která je popsána v závěru návrhu na využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní v pododdíle 3.3.4. Jejich grafická stránka i tisk budou, stejně jako realizace výstav v rámci SUMP, v rukou zaměstnance VKV, jehož průměrný plat je uveden v oddíle 4.3.

4.3 Zhodnocení využívání komunikačních kanálů

Náklady na využívání komunikačních kanálů navržených v pododdíle 3.3.4 se týkají využívání stávajících komunikačních kanálů i založení nových. V případě stávajících komunikačních kanálů se jedná o náklady na webové a facebookové stránky města a NKR. Tyto komunikační kanály spravuje dle MÚDK (2021f) VKV, které dohlíží na jejich formální i obsahovou stránku. Náklady spojené s nimi se týkají osobních nákladů na zaměstnance VKV. Průměrný plat zaměstnanců VKV, které uvádí MÚDK (2021f), je dle základní platové tabulky, kterou uvádí společnost Kurzy.cz (2022) od 1. 9. 2022, vzhledem k jejich vzdělání a době působení na VKV 38 183 Kč. Po přičtení odvodů, které tvoří celkem 33,8 % platu (24,8 % vyměřovacího základu na sociální pojištění a 9 % vyměřovacího základu na zdravotní pojištění), budou osobní náklady na daného zaměstnance ve výši 51 089 Kč. O tuto částku se také navýší náklady města v případě přijetí nového zaměstnance VKV, které je navrženo ve shrnutí návrhu na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP v oddíle 3.5.

Komunikačními kanály, které je třeba vytvořit, jsou instagramové stránky města a webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem. Založení instagramových stránek města je zdarma a bude je spravovat VKV, které bude dohlížet na jejich formální i obsahovou stránku stejně jako u stávajících komunikačních kanálů. Vytvoření a správa webových stránek SUMP ve Dvoře Králové nad Labem bude smluvní s externím zpracovavatelem. Ministerstvo vnitra ČR (2022) uvádí několik smluv o dílo, které se týkají vytvoření webových stránek měst či organizací. Jejich cena se pohybuje v řádech desetitisíců až statisíců, průměrná cena je 139 474 Kč vč. DPH. Obdobnou cenu lze očekávat za vytvoření a správu webových stránek SUMP ve Dvoře Králové nad Labem.

4.4 Zhodnocení návrhu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem

Náklady týkající se Evropského týdne mobility lze rozdělit do dvou skupin, kterými jsou náklady na realizaci jednotlivých akcí a náklady na jejich propagaci pomocí komunikačních kanálů a nástrojů. Náklady na realizaci jednotlivých akcí budou záviset na vzájemné dohodě města a společností či organizací oslovených ke spolupráci, které jsou uvedeny v oddíle 3.4.

Komunikační kanály a nástroje pro komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem jsou uvedeny v pododdíle 3.4.2. Komunikačními kanály budou webové, facebookové a instagramové stránky města, NKR a webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem a komunikačními nástroji budou informační letáky a plakáty. Zhodnocení využívání komunikačních nástrojů je v oddíle 4.3 a zhodnocení využívání komunikačních letáků a plakátů je uvedeno v oddíle 4.2.

Půjčení kola zdarma bude pro město znamenat nutnost pokrytí nákladů, které by obvykle platili uživatelé těchto kol. Uživatelé obvykle platí dle MÚDK (2022b) za půjčení kola za následujících podmínek:

- prvních 15 minut jízdy je zdarma, poté je dalších 45 min za 18 Kč, poté za každých 30 minut dalších 18 Kč;
- prodloužení jízdy na kole pro studenta s ISIC kartou za 129 Kč na měsíc z 15 na 30 minut zdarma;
- prodloužení jízdy na kole pro nestudenta za 169 Kč na měsíc z 15 na 30 minut zdarma;
- roční předplatné na prvních 30 minut zdarma pro všechny za 1049 Kč.

Výše nákladů spojených s půjčením kola zdarma v průběhu Evropského týdne mobility bude záležet na dohodě města s poskytovatelem sdílených kol ve městě nextbike Czech

Republic s. r. o. Lze předpokládat základní ceny po prvních 15 minutách jízdy pro každé využité kolo v daném týdnu nebo smluvní cenu za celý týden.

Pokud bude společnost Bolt souhlasit se spoluprací s Dvorem Králové nad Labem a zajistí půjčení koloběžky zdarma, pro město to bude znamenat větší náklady než půjčení kola zdarma. Jak je uvedeno v pododdíle 3.4.1, pro město bude vzhledem ke krátkému časovému úseku pravděpodobně znamenat vyšší náklady než obvykle v jiných městech na delší dobu. Tyto náklady budou zahrnovat nejen náklady na půjčování koloběžek, ale také náklady na zajištění míst, kde bude možné koloběžky zapůjčit, a náklady na zajištění dostupné a funkční aplikace s mapou těchto míst ve Dvoře Králové nad Labem.

Pro město bude nutné kompenzovat týdenní výpadek tržeb, který vznikne poskytováním služeb MHD zdarma v průběhu Evropského týdne mobility. Na základě odhadu průměrných tržeb za týden dojde k dohodě města s dopravcem na výši této kompenzace. Obyvatelům, kteří budou mít v době Evropského týdne mobility předplacené časové jízdné, které je uvedené v tarifních podmínkách v příloze C, bude jízdné prodlouženo o dobu jeho platnosti v daném týdnu.

Zapojení města do výzev Do práce na kole a Pěšky do školy bude mít na starosti oddělení VKV, stejně jako výstavu obrázků cest do školy ze soutěže pro děti, výstavu fotografií pěší, cyklistické a sdílené dopravy ze soutěže pro veřejnost a soutěž mezi druhy dopravy. Město podpoří soutěže v rámci města týkající se výzev i soutěže před výstavami a zajistí ceny pro nejlepší účastníky. V rámci soutěží před výstavami osloví ke spolupráci příslušné školy a školky a společně s nimi bude soutěže organizovat. Bude organizovat i soutěž mezi módy a diskusi, která na ni navazuje. Diskuse se bude konat v prostorech kulturního zařízení Hankův dům. Ceny za jejich pronájem jsou uvedeny v oddíle 4.2 v tabulce 2.

K organizaci Safariběhu bude vyzván Safari Park Dvůr Králové nad Labem, který akci organizuje za podpory města Dvůr Králové nad Labem a dalších partnerů. Mezi náklady města v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 bude patřit finanční podpora Safari Parku Dvůr Králové nad Labem, která bude spojena s organizací Safariběhu.

K organizaci cyklojízdy do Kuksu a Josefova bude osloven Cyklistický oddíl Carla.kupkolo.cz Dvůr Králové nad Labem. Zároveň bude městem zajištěna možnost navštívit hospital Kuks a Bastion č. IV v josefovské pevnosti. Pro město to v rámci Evropského týdne mobility bude znamenat minimální náklady spojeně s organizací této akce.

K organizaci turistické akce Podzimním Královédvorskem bude osloven Klub českých turistů Dvoráci. Akci podpoří město společně s dalšími sponzory, kteří budou osloveni.

K organizaci sousedského setkání bude osloven spolek AutoMat společně se spolkem s názvem Spolek pro Dvorek. Město pro účely sousedského setkání poskytne část prostoru na náměstí T. G. Masaryka. Na náměstí T. G. Masaryka budou mít svou vlastní plochu také všeobecné a farmářské trhy, které jsou po celý rok zajištěny stejným pořadatelem. Protože v minulosti byla inline jízda organizována v rámci sousedského setkání a pro organizaci sousedského setkání budou osloveny stejné spolky, budou osloveny také k organizaci inline jízdy. Organizace sousedského setkání, všeobecných a farmářských trhů a odpolední inline jízdy bude pro město znamenat minimální náklady.

Besedu o dopravě a mobilitě zajistí město. Mezi náklady s ní spojené bude patřit pronájem prostorů, kde dojde k její realizaci. Pokud bude možná domluva s kulturním zařízením Hankův dům, bude využit některý z jeho prostorů. Ceny pronájmu prostorů Hankova domu jsou uvedeny v rámci zhodnocení využívání komunikačních kanálů a nástrojů v oddíle 4.2 v tabulce 2.

Náklady na Den bez aut budou náklady na sportovní odpoledne pro děti a na akci BESIP. Pro organizaci sportovního odpoledne pro děti bude oslovena městská organizace Dům dětí a mládeže Jednička. Město finančně podpoří obě akce v rámci Dne bez aut.

4.5 Celkové zhodnocení návrhu

Ve čtvrté kapitole je zhodnocen návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP, který je obsahem kapitoly třetí. Ze zhodnocení tvorby komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem, které je v oddíle 4.1, vyplývá, že předpokládaná cena vypracování této strategie bude obdobná jako cena vypracování komunikační strategie města v roce 2022.

V oddíle 4.2 je zhodnoceno využívání komunikačních nástrojů v rámci kampaní a v oddíle 4.3 je zhodnocení využívání komunikačních kanálů v rámci kampaní. Z vyhodnocení vyplývají následující náklady:

- náklady na pronájem prostorů pro uskutečnění veřejných projednání a workshopů,
- osobní náklady na zaměstnance VKV,
- náklady spojené s ohodnocením oslovených odborníků na veřejná projednání a workshopy,
- náklady spojené se zpracováním průzkumu dopravního chování externím zpracovavatelem,
- náklady na vytvoření a správu webových stránek SUMP ve Dvoře Králové nad Labem.

Dle zhodnocení návrhu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem, které je obsahem oddílu 4.4, budou náklady na realizaci jednotlivých akcí v rámci tohoto týdne záviset na vzájemné dohodě města a společností či organizací oslovených ke spolupráci, které jsou uvedeny v oddíle 3.4. Náklady na propagaci akcí v rámci daného týdne budou spojeny s využitím:

- komunikačních nástrojů, kterými budou webové, facebookové a instagramové stránky města, NKR a webové stránky SUMP ve Dvoře Králové nad Labem;
- komunikačních kanálů, kterými budou informační letáky a plakáty.

Zhodnocení vybraných komunikačních nástrojů a kanálů za účelem propagace akcí v rámci Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem je stejné, jako jejich zhodnocení v rámci kampaní v oddílech 4.2 a 4.3.

Při hodnocení návrhu je třeba brát v úvahu příslušné náklady i přínos tohoto návrhu pro město. Využití návrhu konceptu komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami pro účely dlouhodobého užití pomůže při tvorbě komunikační strategie a implementaci SUMP. Veřejnost i zainteresované skupiny budou mít potřebné informace v průběhu celého procesu a zároveň dojde k jejich participaci v plánování města a lepšímu pochopení provedených opatření. Tyto skutečnosti přispějí ke zvýšení kvality SUMP, k jeho přijetí i dlouhodobému uplatnění při realizaci.

Díky realizaci návrhu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem bude podpořena udržitelná mobilita ve městě. Bude povzbuzeno zavádění opatření směřujících k udržitelné dopravě a cílové skupiny budou motivovány k vyzkoušení udržitelných forem dopravy.

ZÁVĚR

Cílem této diplomová práce bylo, na základě analýzy současného přístupu k udržitelné mobilitě ve Dvoře Králové nad Labem, navrhnout komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP. Práce je rozdělena do čtyř vzájemně souvisejících kapitol, ve kterých je nejprve teoreticky vymezena problematika udržitelné mobility, následuje analýza současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě a z ní vyplývá návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP, který je v poslední kapitole zhodnocen.

Teoretické vymezení problematiky udržitelné mobility je obsahem první kapitoly, ze které vyplynula úzká souvislost mezi pojmy udržitelná doprava, udržitelná mobilita a udržitelný rozvoj. Tyto oblasti se vzájemně ovlivňují, a proto je třeba je řešit komplexně. Z dlouhodobého hlediska řeší problematiku udržitelné mobility Plán udržitelné městské mobility. Je strategickým dokumentem, přispívá ke zlepšení kvality života ve městě a je žádoucí jej zpracovat i ve Dvoře Králové nad Labem.

Analýza současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě navazuje na východiska z první kapitoly a je obsahem druhé kapitoly diplomové práce. Jednotlivé části analýzy jsou zpracovány v návaznosti na souhlas se zpracováním SUMPu ve městě a na proběhlý workshop pro seznámení zastupitelstva města a členů městského úřadu s celou myšlenkou a konceptem SUMPu. Po tomto workshopu již mohlo město přistoupit k přípravám prvních kroků procesu, tedy k přípravě SUMP a k jeho úvodním analýzám.

V rámci analýzy současného přístupu k udržitelné mobilitě ve městě byly provedeny analýzy, které jsou v úvodu přípravy SUMP nezbytné. Dále byl proveden průzkum přístupu k udržitelné mobilitě ve městě z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu. Z vyhodnocení výsledků průzkumu vyplynulo jako vhodné zaměřit se na komunikaci města s veřejností. Na základě důležitosti komunikace při tvorbě SUMP, která vyplynula z teoretické části práce, a výsledků dotazníku v analytické části práce byla třetí kapitola zaměřena na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP.

V rámci zpracování SUMP je důležité vytvořit komunikační strategii, která bude součástí celého procesu. Proto je obsahem třetí kapitoly návrh konceptu komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami pro účely dlouhodobého užití. Dále je v ní navržena aplikace této komunikace týkající se konkrétní události, kterou je Evropský týden mobility v roce 2023. Tyto návrhy jsou vzájemně propojeny.

Komunikace v rámci SUMP přispívá ke zvýšení jeho kvality, přijetí a dobrému uplatnění při realizaci a jejím účelem je propojit zájmy všech zúčastněných. Po vytvoření komunikační strategie bude důležité ji následovat, respektive vytvořit a dodržovat strategický plán, který přesně stanoví podmínky a nutnost dodržování jednotlivých kroků komunikace spojených s kroky a fázemi SUMP. Strategický plán bude, stejně jako volba cílových skupin komunikace i komunikačních témat, nástrojů a kanálů, důležitý k dosažení stanovených cílů.

Na návrh na komunikaci s veřejností a zainteresovanými skupinami v rámci zpracování SUMP v kapitole třetí navazuje jeho zhodnocení, které je obsahem kapitoly čtvrté. Při zhodnocení návrhů byly odhadnuty náklady na tvorbu komunikační strategie v rámci SUMP ve Dvoře Králové nad Labem, náklady na využívání komunikačních nástrojů a kanálů v rámci kampaní a náklady spojené s návrhem Evropského týdne mobility v roce 2023 ve městě. Společně s těmito náklady je třeba brát v úvahu také přínos návrhu pro město.

Využití návrhu konceptu komunikace s veřejností a zainteresovanými skupinami pro účely dlouhodobého užití pomůže při tvorbě komunikační strategie a implementaci SUMP. Veřejnost i zainteresované skupiny budou mít potřebné informace v průběhu celého procesu a zároveň dojde k jejich participaci v plánování města a lepšímu pochopení provedených opatření. Tyto skutečnosti přispějí ke zvýšení kvality SUMP, k jeho přijetí i dlouhodobému uplatnění při realizaci. **Díky realizaci** návrhu Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem bude podpořena udržitelná mobilita ve městě. Bude povzbuzeno zavádění opatření směřujících k udržitelné mobilitě a cílové skupiny budou motivovány k vyzkoušení udržitelných forem dopravy.

POUŽITÁ LITERATURA

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2016. *Lipská deklarace* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/lipska-deklarace

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021a. *Strategické dokumenty, deklarace* [online]. [cit. 2021-07-20]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/dokumenty

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021b. *Evropské dokumenty* [online]. [cit. 2021-07-20]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/evropske-dokumenty

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021d. *Partnerství pro městskou mobilitu* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/partnerstvi-pro-mestskou-mobilitu

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021c. *Smart Česko* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/smart-cesko

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021f. *Budoucnost mobility: Strategie pro města* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/budoucnost-mobility-strategie-pro-mesta

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021e. *Zdraví, životní prostředí a možnost volby dopravního prostředku* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/who-the-pep-ma21-307

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021g. *Brémská deklarace* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/bremska-deklarace

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021h. *Koncept města krátkých vzdáleností* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/mesta-kratkych-vzdalenosti

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021i. *SUMP 2.0* [online]. [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/sump-20

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021j. *Fáze 1 – přípravná fáze a analýzy* [online]. [cit. 2021-12-26]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/faze-1-priprava-analyzy

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2021k. *Krok 3 – analýzy* [online]. [cit. 2021-12-26]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/3-analyzy

AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2022. *Modal split* [online]. [cit. 2022-12-06]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/modal-split

AUTOMAT, 2022. *Do práce na kole* [online]. [cit. 2022-09-21]. Dostupné z: https://www.dopracenakole.cz/

CIVINET, 2019. *CIVINET Česká a Slovenská republika* [online]. [cit. 2021-07-10]. Dostupné z: https://www.civinet.cz/

COMMUTER CONNECTIONS, 2022. *About Car Free Day* [online]. [cit. 2021-07-10]. Dostupné z: https://www.carfreemetrodc.org/about-car-free-day/

ČD, 2021. *Detail stanice Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2021-09-08]. Dostupné z: https://www.cd.cz/stanice/56740#menu2678.4000244140625

ČD, 2021. *Detail stanice Dvůr Králové n. Labem* [online]. [cit. 2021-07-17]. Dostupné z: https://www.cd.cz/stanice/56740#menu2200

ČESKO, 1992. *Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí* [online]. [cit. 2021-12-16]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-17

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2022. *Inflace, spotřebitelské ceny* [online]. [cit. 2022-12-03]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/inflace_spotrebitelske_ceny

DEPARTMENT FOR TRANSPORT, 2019. *Future of Mobility: Urban Strategy* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/846593/future-of-mobility-strategy.pdf

DER SENATOR FÜR UMWELT BAU UND VERKEHR*, 2016. Bremen Declaration on Sustainable Urban Mobility Planning in Europe* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.eltis.org/sites/default/files/bremen_declaration_draft_2016-04-07.pdf

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM, 2021. *Doprava* [online]. [cit. 2021-09-08]. Dostupné z: https://www.dvurkralove.cz/cs/sluzby/doprava/

EUR-LEX, 2019. *Sdělení komise: Zelená dohoda pro Evropu* [online]. [cit. 2021-07-21]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1576150542719&uri=COM:2019:640:FIN

EUROPEAN COMMISSION, 2021a. *Smart cities* [online]. [cit. 2021-07-23]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

EUROPEAN COMMISSION, 2021b. *Urban mobility package* [online]. [cit. 2021-07-23]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_cs

EUROPEAN COMMISSION, 2021c. *Urban agenda* [online]. [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda/

EUROPEAN COMMISSION, 2022a. *About the campaign* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: https://mobilityweek.eu/the-campaign/

EUROPEAN COMMISSION, 2022b. *Previous editions of European Mobility Week* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: https://mobilityweek.eu/previous-editions/

EUROPEAN COMMISSION, 2022c. *Campaign resources* [online]. [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: https://mobilityweek.eu/campaign-resources/

EUROPEAN COUNCIL, 2010. *Project Europe 2030 – challenges and opportunities* [online]. [cit. 2021-07-23]. Dostupné z: https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/publications/project-europe-2030-challenges-opportunities/

EVROPSKÁ UNIE V ČESKÝCH SOUVISLOSTECH, 2020. *Evropské fondy v Královéhradeckém kraji 2021* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://euractiv.cz/section/evropske-finance/special_report/evropske-fondy-v-kralovehradeckem-kraji/

GOOGLE MAPS, 2021. *Vybraná oblast Google Maps* [online]. [cit. 2021-07-17]. Dostupné z: www.google.com/maps

HAGUE, Paul, 2003. *Průzkum trhu: příprava, výběr vhodných metod, provedení, interpretace získaných údajů.* Praha: Computer Press. Business books (Computer Press). ISBN 80-7226-917-8.

JEPSON, Edward J. Jr., Mary M. EDWARDS, 2010. How possible is Sustainable Urban Development? An Analysis of Planners´ Perceptions about New Urbanism, Smart Growth and the Ecological City. *Planning Practice and Research* vol. 25, no. 4, pp. 417-437. DOI: 10.1080/02697459.2010.511016. ISSN 1360-0583.

JORDOVÁ, Radomíra et al., 2015. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. [cit. 2021-07-23]. Dostupné z: https://www.cdv.cz/file/metodika-pro-pripravu-planu-udrzitelne-mobility-mest-ceske-republiky/

JIRMUS, Jan, 2022. *Bezpečná cesta do školy* [online]. [cit. 2022-11-21]. Dostupné z: https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/bezpecna-cesta-do-skoly

KAMENÍKOVÁ, Miroslava, 2018. *U kulatého stolu se hovořilo o projektech Smart City* [online]. [cit. 2021-07-30]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/mesto/aktualne/mesto/u-kulateho-stolu-se-hovorilo-o-projektech-smart-city.html

KOUŘIL, Petr, Zdeněk Dytrt, Michal Šimeček, 2021. *Metodika průzkumu dopravního chování pro potřeby plánu udržitelné městské mobility* [online]. [cit. 2022-11-20]. Dostupné z: https://www.shopcdv.cz/cs/pruzkum-dopravniho-chovani

KOZEL, Roman et al., 2006. *Moderní marketingový výzkum: nové trendy, kvantitativní a kvalitativní metody a techniky, průběh a organizace, aplikace v praxi, přínosy a možnosti.* Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-0966-X.

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, 2021. *Tarifní mapy IDS IREDO* [online]. [cit. 2021-10-08]. Dostupné z: https://www.dopravakhk.cz/tarifni-mapy-iredo.html

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ, 2016. *Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje* [online]. [cit. 2021-07-26]. Dostupné z: https://www.dopravakhk.cz/filedownloads-180-5e599c54fb4f

KUŠKOVÁ, Petra, 2003. *Česká republika 2003: Deset let udržitelného rozvoje?* Praha: Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-239-2010-3.

KULTURNÍ ZAŘÍZENÍ HANKŮV DŮM, 2018. *Ceník pronájmu a služeb* [online]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: https://www.hankuv-dum.cz/cenik-pronajmu-a-sluzeb

KURZY.CZ, 2022. *Platové tabulky - základní platová tabulka* [online]. [cit. 2022-11-30]. Dostupné z: https://www.kurzy.cz/platy/platove-tabulky-zakladni/

MACHKOVÁ, Hana, 2006. *Mezinárodní marketing,* druhé, rozšířené a přepracované vydání Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-1678-X.

MAIER, Karel et al., 2012. *Udržitelný rozvoj území.* Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-4198-7.

MARKS, David H., 2002. *The evolving role of systems analysis in process and methods in large-scale public socio-technical systems.* [online]. [cit. 2021-12-18]. Dostupné z: https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/102736/esd-wp-2003-01.08.pdf?sequence=1

MARTINEK, Jaroslav et al., 2021. *Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0* [online]. [cit. 2021-12-21]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/sump-20

MAYINGER, Franz, 2001. *Mobility and Traffic in the 21st Century.* Berlin: Springer Science & Business Media. ISBN 978-366-2043-929.

MDČR, 2011. *Bílá kniha* [online]. [cit. 2021-07-21]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2015. *Udržitelná městská mobilita (SUMP)* [online]. [cit. 2021-12-21]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2021. *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030* [online]. [cit. 2021-12-21]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2021. *Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050* [online]. [cit. 2021-07-26]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ ČESKÉ REPUBLIKY, 2020. *Operační program Zaměstnanost plus 2021-2027* [online]. [cit. 2021-07-26]. Dostupné z: https://www.esfcr.cz/documents/21802/11873914/OPZ%2B_03_2020.pdf/72756247-5437-4ada-a996-1563985d3e29?t=1605516901087

MINISTERSTVO VNITRA ČR, 2018. *Statutární město Kladno - Smlouva o dílo* [online]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: https://smlouvy.gov.cz/smlouva/4315200?backlink=59ahq

MINISTERSTVO VNITRA ČR, 2022. *Registr smluv* [online]. [cit. 2022-11-30]. Dostupné z: https://smlouvy.gov.cz/

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, 2020a. *Udržitelný rozvoj* [online]. [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, 2020b. *Místní agenda 21*[online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/mistni_agenda_21

MÍSTNÍ AGENDA 21, 2021. *O místní Agendě 21 – úvod* [online]. [cit. 2021-12-16]. Dostupné z: https://ma21.cenia.cz/cs-cz/oma21.aspx

MÍSTNÍ PRŮVODCE PO ČESKÉ REPUBLICE, 2021. *Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2021-07-31]. Dostupné z: https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/2860/dvur-kralove-nad-labem/pocet-obyvatel/

MMR, 2021a. *Základní pojetí konceptu udržitelného rozvoje* [online]. [cit. 2021-12-16]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/informace,-aktuality,-seminare,-pracovni-skupiny/psur/uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelneho-rozvoje

MMR, 2021b. *Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+* [online]. [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: https://mmr.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf.aspx?ext=.pdf

MMR, 2021c. *Územní agenda EU* [online]. [cit. 2021-07-21]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/cs/evropska-unie/uzemni-agenda-evropske-unie

MÚDK, 2015. *Dotace z rozpočtu města* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/redakce/index.php?clanek=122621&xuser=628147257130542237&lanG=cs&slozka=124211&xsekce=122617

MÚDK, 2016. *Strategie rozvoje 2016-2022* [online]. [cit. 2021-07-02]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/rozvoj/rozvoj-mesta/strategie-rozvoje-2016-2022/

MÚDK, 2020a. *O městě* [online]. [cit. 2021-06-28]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/mesto/o-meste-2/

MÚDK, 2020b. *Rozvoj města* [online]. [cit. 2021-07-02]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/rozvoj/rozvoj-mesta/

MÚDK, 2020c. *Strategie rozvoje 2016-2022, Akční plán – aktualizace červen 2020* [online]. [cit. 2021-07-02]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/rozvoj/rozvoj-mesta/strategie-rozvoje-2016-2022/

MÚDK, 2020d. *Územní plánování* [online]. [cit. 2021-07-30]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/radnice/uzemni-planovani/

MÚDK, 2020e. *Změna č. 3 územního plánu Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2021-08-01]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/radnice/uzemni-planovani/obce/zmena-c-3-uzemniho-planu-dvur-kralove-nad-labem.html

MÚDK, 2021a. *Strategické projekty města Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2021-07-29]. Dostupné z: http://mapy.mudk.cz/mapa/gis-objekty-pro-tema/?gac=strategicke-projekty-mesta&c=-639320.7%3A-1017963.75&z=6.754166666666666&lb=osmll&ly=ga-1&lbo=1&lyo=

MÚDK, 2021b. *Správní obvod* [online]. [cit. 2021-07-30]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/radnice/spravni-obvod/

MÚDK, 2021c. *Městské organizace: Organizace s majetkovou účastí města* [online]. [cit. 2021-18-08]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/redakce/index.php?db_podkategorie=823&db_hltrideni=363&clanek=120887&xuser=&lanG=cs&slozka=119849&xsekce=120886

MÚDK, 2021d. *Městské organizace: Příspěvkové organizace města* [online]. [cit. 2021-18-08]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/redakce/index.php?db_podkategorie=824&db_hltrideni=363&clanek=120887&xuser=&lanG=cs&slozka=119849&xsekce=120886

MÚDK, 2021e. *Odbory úřadu* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/radnice/odbory-uradu/

MÚDK, 2021f. *Oddělení vztahu k veřejnosti* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/radnice/odbory-uradu/oddeleni-vztahu-k-verejnosti-vkv.html

MÚDK, 2021g. *Městský úřad Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/

MÚDK, 2021h. *Granty a dotace* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/rozvoj/granty-a-dotace/

MÚDK, 2021i. *Výsledky dotačních programů 2021* [online]. [cit. 2021-03-11]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/rozvoj/granty-a-dotace/vysledky-dotacnich-titulu-mesta/

MÚDK, 2022a. *Program 21. zasedání zastupitelstva města* [online]. [cit. 2022-09-18]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/mesto/organy-mesta/programy-zastupitelstva-mesta/program-21-zasedani-zastupitelstva-mesta-1.html

MÚDK, 2022b. *Sdílená kola vyrážejí do ulic Dvora Králové* [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: https://www.kralovedvorsko.cz/sluzby-obcanum/rozvoj-regionu/sdilena-kola-vyrazeji-do-ulic-dvora-kralove.html

MÚDK, 2022c. *Zažít město jinak - Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: https://www.kralovedvorsko.cz/zazit-mesto-jinak-dvur-kralove-n-l.html

MÚDK, 2022d. *Všeobecné a farmářské trhy se od března vrátí na náměstí T. G. Masaryka*

[online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/mesto/aktualne/mesto/vseobecne-a-farmarske-trhy-se-od-brezna-vrati-na-namesti-t-g-masaryka.html

MÚDK, 2022e. *Akce* [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: https://www.kralovedvorsko.cz/?page=akce

MÚDK, 2022f. *Partnerská města* [online]. [cit. 2022-11-14]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/mesto/partnerske-vztahy/partnerska-mesta/

ODBOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE, GRANTŮ A DOTACÍ, 2019. *Strategie rozvoje kraje 2021-2027* [online]. [cit. 2021-07-26]. Dostupné z: https://www.kr-

kralovehradecky.cz/cz/rozvoj-kraje/rozvojove-dokumenty/rozvoj-2014-2020/strategie-rozvoje-kraje-2014--2020-70319/

OREDO, 2021a. *Společnost OREDO* [online]. [cit. 2021-11-08]. Dostupné z: https://www.oredo.cz/zpravy-z-oreda/

OREDO, 2021b. *Tarifní mapy IREDO* [online]. [cit. 2021-10-08]. Dostupné z: https://www.oredo.cz/tarifni-mapy-iredo/

ORP DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM, 2017. *Místní akční plán rozvoje vzdělávání* [online]. [cit. 2021-07-26]. Dostupné z: https://www.databaze-strategie.cz/cz/dvur-kralove-nad-labem/strategie/mistni-akcni-plan-rozvoje-vzdelavani-orp-dvur-kralove-nad-labem-2017?typ=download

PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, 2016. *Dotazník k plánu udržitelné městské mobility a vzdělávací program* [online]. [cit. 2021-07-10]. Dostupné z: https://www.dobramesta.cz/aktuality/120/

PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, 2021a. *8 pravidel, bez kterých se plánování udržitelné městské mobility neobejde* [online]. [cit. 2021-12-21]. Dostupné z: https://www.akademiemobility.cz/sump-20

PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, 2021b. *Cyklostrategie EU* [online]. [cit. 2021-07-20]. Dostupné z: https://www.dobramesta.cz/cyklostrategie-eu

PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, 2022a. *Nová metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0 získala certifikaci* [online]. [cit. 2022-02-24]. Dostupné z: https://www.dobramesta.cz/novinky/1369/nova-metodika-planu-udrzitelne-mestske-mobility-sump-2.0-ziskala-certifikaci

PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, 2022b. *10 000 kroků* [online]. [cit. 2022-09-21]. Dostupné z: www.desettisickroku.cz

PĚŠKY MĚSTEM, 2022. *Pěšky do školy* [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: https://peskymestem.cz/projekt/pesky-do-skoly/

POPELKA, Jakub, 2018. *Strategický plán rozvoje sportu pro město v období 2019-2026* [online]. [cit. 2021-07-27]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/rozvoj/rozvoj-mesta/rozvoj-sportu/

PROSTĚJOV, 2021. *Nový strategický plán a Plán udržitelné městské mobility* [online]. [cit. 2021-07-10]. Dostupné z: https://www.prostejov.eu/cs/podnikatel/strategicke-dokumenty/novy-strategicky-plan-a-plan-udrzitelne-mestske-mobility.html

PŘIBOVÁ, Marie et al., 1996. *Marketingový výzkum v praxi.* Praha: Grada. ISBN 80-7169-299-9.

RADA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM, 2021c. *Usnesení rady města* [online]. [cit. 2021-08-01]. Dostupné z: https://www.mudk.cz/cs/radnice/uredni-deska/usneseni-rady-mesta.html

RUPPRECHT, Siegfried et al., 2020. *Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Second Edition)* [online]. [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: https://sumps-up.eu/publications-and-reports/

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2021. *Dálnice D11 Jaroměř – Trutnov* [online]. [cit. 2021-08-05]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/33/infoletak_d11-jaromer-trutnov.pdf

SPANGENBERG, J. H., 2013. *Pick simply the best: Sustainable development is about radical analysis and selective synthesis, not about old wine in new bottles* [online]. [cit. 2021-12-18]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/264531653_Pick_Simply_the_Best_Sustainable_Development_is_About_Radical_Analysis_and_Selective_Synthesis_not_About_Old_Wine_in_New_Bottles

STATUTÁRNÍ MĚSTO HRADEC KRÁLOVÉ, 2022. Evropský t*ýden mobility* [online]. [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: https://www.hradeckralove.org/evropsky-tyden-mobility/d-55055/p1=18774

SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT PROJECT, 2016. *10 Principles for Sustainable Urban Transport* [online]. [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: https://sutp.org/publications/10-principles-for-sustainable-urban-transport/

ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY, ODBOR PRO UDRŽITELNÝ ROZVOJ, 2010. *Strategický rámec Česká republika 2030* [online]. [cit. 2021-07-26]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/Strategicky_ramec_Ceska_republika_2030-compressed-_1_.pdf

VOJTÍŠEK, Petr, 2012. *Výzkumné metody.* Praha: Vyšší odborná škola sociálně právní. ISBN 978-80-905109-3-7.

ZAVŘEL, Roman, 2020. *Vyzkoušeli jsme sdílené koloběžky Bolt: Super zábava za celkem vysokou cenu* [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: https://www.letemsvetemapplem.eu/2020/07/06/vyzkouseli-jsme-sdilene-kolobezky-bolt-super-zabava-za-celkem-vysokou-cenu/

ZOO DVŮR KRÁLOVÉ, A. S., 2021. *Safariběh ČSOB bude v říjnu. Právě se otevřela poslední možnost registrace* [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: https://safaripark.cz/cz/o-zoo/novinky/safaribeh-csob-bude-v-rijnu.prave-se-otevrela-posledni-moznost-registrace

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Plán jednotlivých dnů Evropského týdne mobility v roce 2023 ve Dvoře Králové nad Labem 74

Tabulka 2 Ceny za pronájem prostorů kulturního zařízení Hankův dům 85

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Definice udržitelné dopravy 12
Obrázek 2 Propojení tří pilířů udržitelného rozvoje 14
Obrázek 3 Schéma hierarchicky uspořádaných fází plánování udržitelné městské mobility 18
Obrázek 4 Fáze přípravy a realizace SUMPu 19
Obrázek 5 Dvanáct bodů procesu SUMP 20
Obrázek 6 Jednotlivé kroky první fáze tvorby SUMP 21
Obrázek 7 Území ORP Dvůr Králové nad Labem 28
Obrázek 8 Vize, priority a cíle Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje na období 2021-2027 34
Obrázek 9 Odpovědi na první otázku dotazníku 44
Obrázek 10 Odpovědi na druhou otázku dotazníku 45
Obrázek 11 Odpovědi na třetí otázku dotazníku 46
Obrázek 12 Odpovědi na čtvrtou otázku dotazníku 47
Obrázek 13 Odpovědi na pátou otázku dotazníku 48
Obrázek 14 Odpovědi na šestou otázku dotazníku 50
Obrázek 15 Odpovědi na sedmou otázku dotazníku 52
Obrázek 16 Odpovědi na osmou otázku dotazníku 53
Obrázek 17 Odpovědi na devátou otázku dotazníku 54
Obrázek 18 Podíl respondentů, kteří odpověděli na desátou otázku dotazníku 55
Obrázek 19 Míra inflace od ledna 2016 do září 2022 vyjádřená přírůstkem indexu spotřebitelských cen 84

SEZNAM ZKRATEK

BESIP	Oddělení Ministerstva dopravy České republiky pro bezpečnost silničního provozu
CATI	Computer Assisted Telephone Interviewing
CAWI	Computer Assisted Web Interviewing Dotazování na webovém formuláři za pomoci počítače
IZS	Integrovaný záchranný systém
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MÚDK	Městský úřad Dvůr Králové nad Labem
NKR	Noviny královédvorské radnice
ORP	Obec s rozšířenou působností
VKV	Oddělení vztahů k veřejnosti
WHO	World Health Organization Světová zdravotnická organizace

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Možné zainteresované strany k zapojení do procesu SUMP

Příloha B Přehled strategických a územních dokumentů, na které navazuje Program rozvoje města Dvůr Králové nad Labem 2016-2022

Příloha C Schéma linek MHD a tarifní podmínky platné od 12. 12. 2021

Příloha D První čtyři otázky dotazníku týkajícího se přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu s možnostmi odpovědí na ně

Příloha E Čtyři uzavřené otázky dotazníku týkajícího se přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu, u kterých byla uvedena kvantifikovatelná škála s možnostmi „Výborný“, „Dobrý“, „Špatný“, „Kritický“ a „Nevím“

Příloha F Tabulka akcí plánovaných v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 a jejich cílových skupin

Příloha A Možné zainteresované strany k zapojení do procesu SUMP

Státní správa a samospráva; správa komunikací	**Významní zaměstnavatelé a společnosti podnikající v dopravě nebo generující dopravu**	**Skupiny uživatelů**	**Ostatní**
Ministerstvo dopravy/ místního rozvoje	Provozovatelé městské a mimoměstské dopravy	Asociace motoristů	Výzkumné organizace
Krajský úřad	Hlavní zaměstnavatelé	Odbory	Experti z jiných měst
Odbory městského úřadu	Obchodní zóny a centra	Média	Univerzity
Sousední města/obce	Místní obchodní asociace	Místní zájmové skupiny	Nadace a občanská sdružení působící v oblastech dopravy, životního prostředí apod.
Dopravní policie	Dopravní konzultanti a projektanti	Skupiny pěších/cyklistů	
Složky IZS	Firmy zajišťující služby (energetika, telekomunikace)	Skupiny uživatelů hromadné dopravy	
Ředitelství silnic a dálnic	Provozovatelé půjčoven aut a jízdních kol/bikesharingové a carsharingové společnost	Zástupci občanů a místních samospráv (nevolení)	
Krajská správa a údržba silnic	Provozovatelé parkování	Pravidelní návštěvníci/dojíždějící za prací	
Městské technické služby	Svazy obchodníků	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	
Správci dopravních cest	Významní zaměstnavatelé a centra generující dopravu (nemocnice, výrobní areály, technologická centra, školy…)	Studenti vysokých a středních škol, základní školy	
	Taxislužby	Rodiče/děti/senioři	
	Kurýrní a doručovací služby		
	Organizátoři významných akcí, koncertů a festivalů		

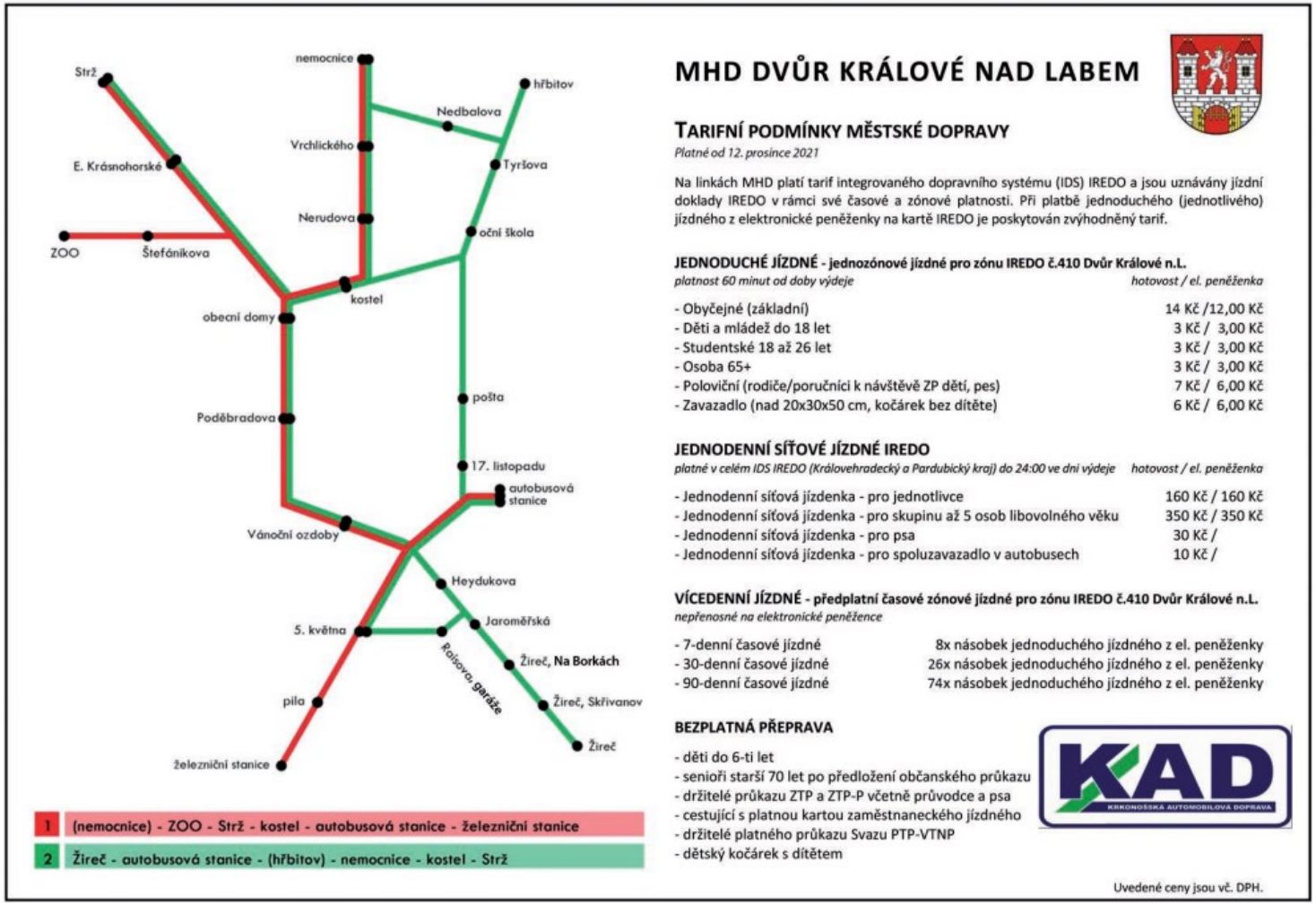
Zdroj: Jordová et al. (2015, s. 21)

Příloha B Přehled strategických a územních dokumentů, na které navazuje Program rozvoje města Dvůr Králové nad Labem 2016-2022

Nadnárodní úroveň
Dohoda o partnerství pro programové období 2014–2020 [akt. 2014] – MMR
Strategie rozvoje Euroregionu Glacensis
Národní úroveň
Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 – MD
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (2004) – MD
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 – MD
Strategie podpory využití potenciálu kulturního dědictví 2014+ – MK
Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR 2014–2020 – MMR
Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020 – MMR
Strategie sociálního začleňování 2014–2020 – MPSV
Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2020 – MŠMT
Koncepce ochrany obyvatelstva do roku 2020 s výhledem do roku 2030 – MV – GŘ HZS ČR
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR [akt. 2009] – MŽP
Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020 – MŽP
Regionální úroveň
Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje 2011
Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2014–2020
Integrovaná strategie rozvoje regionu Krkonoše 2014 – 2020 (s výhledem do roku 2030)
Plán odpadového hospodářství Královéhradeckého kraje pro období 2016–2025
Koncepce ochrany přírody a krajiny Královéhradeckého kraje
Koncepce cyklodopravy Královéhradeckého kraje 2009
Záměr rozvoje sportovních a volnočasových aktivit v Královéhradeckém kraji 2014
Plán rozvoje sociálních služeb v Královéhradeckém kraji 2011–2016
Program zlepšování kvality ovzduší (zóna severovýchod – CZ05) do roku 2020
Integrovaný krajský program snižování emisí a Krajský program ke zlepšení kvality ovzduší Královéhradeckého kraje (aktualizace 2012)

Zdroj: MÚDK (2016, s. 168)

Příloha C Schéma linek MHD a tarifní podmínky platné od 12. 12. 2021



MHD DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

TARIFNÍ PODMÍNKY MĚSTSKÉ DOPRAVY

Platné od 12. prosince 2021

Na linkách MHD platí tarif integrovaného dopravního systému (IDS) IREDO a jsou uznávány jízdní doklady IREDO v rámci své časové a zónové platnosti. Při platbě jednoduchého (jednotlivého) jízdného z elektronické peněženky na kartě IREDO je poskytován zvýhodněný tarif.

JEDNODUCHÉ JÍZDNÉ - jednozónové jízdné pro zónu IREDO č.410 Dvůr Králové n.L.

platnost 60 minut od doby výdeje	*hotovost / el. peněženka*
- Obyčejné (základní)	14 Kč /12,00 Kč
- Děti a mládež do 18 let	3 Kč / 3,00 Kč
- Studentské 18 až 26 let	3 Kč / 3,00 Kč
- Osoba 65+	3 Kč / 3,00 Kč
- Poloviční (rodiče/poručníci k návštěvě ZP dětí, pes)	7 Kč / 6,00 Kč
- Zavazadlo (nad 20x30x50 cm, kočárek bez dítěte)	6 Kč / 6,00 Kč

JEDNODENNÍ SÍŤOVÉ JÍZDNÉ IREDO

platné v celém IDS IREDO (Královehradecký a Pardubický kraj) do 24:00 ve dni výdeje	*hotovost / el. peněženka*
- Jednodenní síťová jízdenka - pro jednotlivce	160 Kč / 160 Kč
- Jednodenní síťová jízdenka - pro skupinu až 5 osob libovolného věku	350 Kč / 350 Kč
- Jednodenní síťová jízdenka - pro psa	30 Kč /
- Jednodenní síťová jízdenka - pro spoluzavazadlo v autobusech	10 Kč /

VÍCEDENNÍ JÍZDNÉ - předplatní časové zónové jízdné pro zónu IREDO č.410 Dvůr Králové n.L.

nepřenosné na elektronické peněžence

- 7-denní časové jízdné	8x násobek jednoduchého jízdného z el. peněženky
- 30-denní časové jízdné	26x násobek jednoduchého jízdného z el. peněženky
- 90-denní časové jízdné	74x násobek jednoduchého jízdného z el. peněženky

BEZPLATNÁ PŘEPRAVA

- děti do 6-ti let
- senioři starší 70 let po předložení občanského průkazu
- držitelé průkazu ZTP a ZTP-P včetně průvodce a psa
- cestující s platnou kartou zaměstnaneckého jízdného
- držitelé platného průkazu Svazu PTP-VTNP
- dětský kočárek s dítětem

KAD KRKONOŠSKÁ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Uvedené ceny jsou vč. DPH.

Zdroj: Dvůr Králové nad Labem (2021)

Příloha D První čtyři otázky dotazníku týkajícího se přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu s možnostmi odpovědí na ně

1. Jaké druhy dopravy upřednostňujete?
    - Pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou dopravu
    - Automobilovou nebo motocyklovou dopravu
    - Jiná odpověď
2. Pokud by se změnily podmínky pěší, cyklistické nebo městské hromadné dopravy (např. zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy nebo zvýšení frekvence spojů MHD), upřednostnil/a byste ve městě některý z těchto druhů dopravy před individuální automobilovou a motocyklovou dopravou?
    - Ano
    - Ne
    - Nevím
    - Jiná odpověď
3. Jak dlouho byste se dokázal/a obejít bez využití automobilové a motocyklové dopravy?
    - Nedokázal/a bych se bez ní obejít
    - 1 týden
    - 2 týdny
    - 4 týdny a více
    - Nevím
    - Jiná odpověď
4. V jakém časovém horizontu byste si dokázal/a představit Dvůr Králové nad Labem jako město krátkých vzdáleností, tedy takové město, ve kterém by byla místa každodenních potřeb (bydlení, práce, vzdělání, služby a volnočasové aktivity) vzájemně prostorově blízká a spojená sítí pohodlných, kvalitních, bezpečných a bezbariérových chodníků a cyklostezek?
    - Myslím si, že Dvůr Králové nad Labem již je městem krátkých vzdáleností
    - 1 rok
    - 5 let
    - 10 let
    - 50 let a více
    - Dvůr Králové nad Labem si nedokážu představit jako město krátkých vzdáleností
    - Nevím
    - Jiná odpověď

Příloha E Čtyři uzavřené otázky dotazníku týkajícího se přístupu k udržitelné mobilitě ve městě Dvůr Králové nad Labem z pohledu členů zastupitelstva města a odborů městského úřadu, u kterých byla uvedena kvantifikovatelná škála s možnostmi „Výborný“, „Dobrý“, „Špatný“, „Kritický“ a „Nevím“

5. Jak hodnotíte přístup města k řešení dostupnosti vybraných míst pomocí individuální (např. pěší, cyklistické a automobilové) a hromadné (např. městské hromadné a autobusové linkové) dopravy?
    - Zdravotnická zařízení (nemocnice, polikliniky, lékaři apod.)
    - Kulturní zařízení (divadlo, kino apod.)
    - Obchody a nákupní zóny
    - Rekreační zařízení (koupaliště, Safari park Dvůr Králové apod.)
    - Sportovní zařízení (tělocvičny, hřiště apod.)
    - Vzdělávací zařízení (školy, školky apod.)
    - Finanční instituce (banky, pojišťovny apod.)
    - Významní zaměstnavatelé (Juta a.s., Carla spol. s.r.o. apod.)
    - Významné dopravní uzly (např. železniční stanice a autobusové nádraží)
6. Jak hodnotíte přístup k řešení vybraných dopravních problémů ve městě?
    - Parkování (počet parkovacích míst, parkování v centru atd.)
    - Tvorba kolon a dopravní kongesce (dopravní zácpy, neprůjezdnost)
    - Stav povrchu pozemních komunikací (např. nerovnosti)
    - Kritická místa (nepřehledné křižovatky, místa s častými dopravními nehodami atd.)
    - Informace o aktuálním provozu
    - Hluk z dopravy
    - Znečištění ovzduší způsobené dopravou
    - Obsluha MHD
    - Návaznost jednotlivých druhů dopravy
    - Získávání financí na dopravní projekty
7. Jak hodnotíte přístup k řešení rozvoje vybraných oblastí udržitelné mobility ve městě?
    - Plánování hustší zástavby vyhovující lidskému měřítku (městské veřejné prostory, víceúčelové městské části, zklidnění dopravy, cenově dostupné bydlení v centru města apod.)
    - Optimalizace pozemních komunikací a jejich využití (zlepšování kritických křižovatek pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu, poskytování informací o dopravním provozu apod.)
    - Výstavba a údržba komunikací pro pěší dopravu (chodníky, přechody pro chodce, bezpečnost atd.)
    - Výstavba a údržba komunikací pro cyklistickou dopravu (jízdní pruhy pro cyklisty, cyklostezky, sdílená kola, parkovací místa pro kola atd.)
    - MHD (finanční dostupnost, přístupnost, frekvence spojů, zastávky v blízkosti kancelářských prostor, nákupních zón atd.)
    - Železniční doprava (finanční dostupnost, přístupnost atd.)
    - Autobusová linková doprava (finanční dostupnost, přístupnost atd.)
    - Podpora a propagace vozidel s ekologickým pohonem
    - Provázanost jednotlivých druhů dopravy

- Zdokonalování možností přepravy osob ve městě (zvýšení kvality služeb veřejné dopravy, zavedení sdílených aut, pohodlné přestupy apod.)
- Management parkování (cenová dostupnost, informace, lokace, počet parkovacích míst apod.)
- Dostupnost významných cílů cest (např. zdravotnická, kulturní nebo vzdělávací zařízení) pomocí dopravy (individuální a hromadné)

8. Jak hodnotíte stávající komunikaci města s veřejností ve vybraných oblastech?
    - Bydlení v jednotlivých částech města (prostředí, cenová dostupnost, vzdálenost od centra, práce, služeb atd.)
    - Vytváření veřejných prostorů a jejich údržba (náměstí, parky, dětská hřiště, vnitrobloky atd.)
    - Stav komunikací pro pěší dopravu (chodníky, přechody pro chodce, bezpečnost atd.)
    - Stav komunikací pro cyklistickou dopravu (jízdní pruhy pro cyklisty, cyklostezky, parkovací místa pro kola atd.)
    - Individuální sdílená doprava (sdílená kola, koloběžky, auta atd.)
    - MHD (finanční dostupnost, přístupnost atd.)
    - Železniční doprava (finanční dostupnost, přístupnost atd.)
    - Parkování (počet parkovacích míst, parkování v centru atd.)
    - Dostupnost významných cílů cest (např. zdravotnická, kulturní nebo vzdělávací zařízení) pomocí dopravy (individuální a hromadné)

Příloha F Tabulka akcí plánovaných v rámci Evropského týdne mobility ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2023 a jejich cílových skupin

Akce	Cílové skupiny
Půjčení kola nebo elektrokoloběžky zdarma	Všechny skupiny odborné a široké veřejnosti i zainteresované skupiny vymezené v oddíle 3.1
MHD zdarma	
Výstava obrázků cest do školy ze soutěže pro děti	
Výstava fotografií pěší, cyklistické a sdílené dopravy ze soutěže pro veřejnost	
Cyklojízda do Kuksu a Josefova	
Odpolední inline jízda	
Turistická akce Podzimním Královédvorskem	
Safariběh	
Soutěž mezi druhy dopravy	
Sousedské setkání	
Všeobecné a farmářské trhy	
Beseda o dopravě a mobilitě	
Den bez aut (sportovní odpoledne pro děti a akce BESIP)	
Výzva Pěšky do školy	Školy, rodiče a děti
Výzva Do práce na kole	Všechny skupiny odborné a široké veřejnosti i zainteresované skupiny vymezené v oddíle 3.1, které řeší dopravu do práce

Zdroj: Autorka