

Projekt QUEST

Hlavní obsah stránky



Projekt QUEST

Zlepšujeme městský dopravní systém, s pomocí fondů EU a projektu QUEST!

Statutární město Karviná v současnosti zapojením do projektu QUEST, který je financován z fondů EU, zlepšuje městský dopravní systém. Tento projekt vyhodnotí naši snahu o řízení městské dopravy. Zapojením do projektu QUEST bude proveden audit těchto procedur společně s hlubší diskuzí s důležitými zapojenými osobami. Na základě výsledku QUEST auditu bude vytvořen program řízení městské dopravy šitý na míru. Skrze projekt bude naše město částí mezinárodní sítě měst, která mají stejný zájem jako my – rozvinout a zlepšit dopravní politiku a plánování dopravy s výhledem dlouhodobé udržitelnosti.

Projekt QUEST je financován z Intelligent Energy Europe Programme.

Pro získání více informací o tomto projektu, klikněte na odkaz zde: www.quest-project.eu

Projekt QUEST

Tento evropský výzkumný projekt je zaměřen na zefektivnění dopravní politiky a podporu města při plánování a zavádění **udržitelné městské dopravy**. Přínosem procesu auditu v QUEST ((Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport) bude skutečnost, že se naše město stane součástí mezinárodní sítě měst motivovaných ke zlepšení jejich dopravní politiky a plánování. Pro ulehčení aktivní výměny zkušeností a informací mezi 45 evropskými městy participujícími v projektu budou města rozdělena do 10 tematických skupin (klastřů). Města budou mít v klastrové skupině (5-7 měst v každé) lepší příležitost pro těsnější interakci s městy s podobnými podmínkami a úkoly, k učení od jiných a k předání jiným vlastní dobré praxe.

QUEST chce pomoci městům zlepšit jejich dopravní politiku v těchto oblastech, které jsou nejvíce relevantní pro město. Hlavní myšlenkou je seskupit města s podobným polem zájmu nebo úkoly k ulehčení výměny informací a dobré praxe mezi těmito městy. Města budou rozdělena do 10 klastřů, do kterých vnesou jejich zkušenosti v dlouhodobě udržitelném městském dopravním plánování, místních podmínkách a specifických oblastech zájmu. Každý klastř bude veden jedním rozvinutým městem, které může hrát modelovou roli pro další města. Z níže uvedených devíti témat (modulů) jsme zatím stanovili prioritně tři z nich (červeně), ve kterých by naše město mělo být nejvíc zainteresováno a chce se i v budoucnu nejvíce rozvíjet. Přání měst bude vzato v úvahu při tvorbě klastřů.

Modul 1 **Walking (pěší chůze)**

Modul 2 **Cycling (cyklistika)**

Modul 3	Public Transport (veřejná doprava)
Modul 4	Traffic Circulation (intenzita dopravy)
Modul 5	Parking (parkování)
Modul 6	Freight Distribution (distribuce nákladů, nákladní doprava)
Modul 7	Land Use & Transport (využití prostoru & doprava)
Modul 8	Mobility Management (dopravní management)

Rostoucí počet automobilů a intenzita provozu má za následek zvyšování zátěže životního prostředí, což především na občany v sídlištních částech města působí od prostého znepříjemnění života až po zhoršování zdravotního stavu. Koncept trvale udržitelné městské dopravy se snaží cíleně **zamezit neoprávněnému zvýhodňování** automobilové dopravy. Kritéria trvalé udržitelnosti přitom nejlépe splňuje **pěší a cyklistická doprava**. Hromadná doprava, v našem případě hlavně městská a příměstská autobusová doprava, pak představuje alternativu individuálnímu automobilismu, kterou mohou využít pro uspokojení své potřeby mobility, kromě lidí v produktivním věku, i děti a senioři, popř. lidé s různými stupni omezení pohybu a orientace. Změna dopravního systému města směrem k trvalé udržitelnosti se bohužel neobejde bez paralelních restriktivních opatření vůči individuální automobilové dopravě. Bez jejich zavedení nemají projekty rozvoje jiných druhů dopravy mnoho šancí na úspěch.

Konkrétní požadavky projektu QUEST na naše město, které jsme již ke dni 23.03.2012 splnili:

- Byly zaslány tři kvalitní tisknutelné fotografie našeho města, které jsou relevantní k tématu projektu - městská doprava.
- Bylo zasláno městské logo ve vysoké kvalitě a tisknutelném formátu.
- Byla zaslána základní informace o našem městě a jeho situaci v dopravě (zhruba stránka a půl v angličtině).

QUEST - harmonogram projektu 2012-2013

Únor 2012	45 měst vybráno k participaci na projektu. Participace bude potvrzena podepsáním Memoranda o porozumění.
Březen 2012	Zaslání elektronických souborů s informacemi o projektu QUEST městům. Počátek aktivity výměny informací mezi městy z projektu QUEST: Aktivita výměny informací potrvá po celý projekt včetně diskuze na médiu sociální platformy, klastrech, workshopech atd.
Duben 2012	Finalizace vývoje QUEST nástrojů a jejich test v 6 městech
Květen 2012	Definování městských klastrů: 5-7 měst s podobnými podmínkami, zájmy a úkoly budou vybrány do každého klastru.
Červen 2012	Školení QUEST auditorů
Proces auditu	QUEST audity odstartují ve 45 QUEST městech:
Červen 2012- Duben 2013	Během tohoto období se uskuteční audity ve městech: konečné načasování auditu a každé z jeho aktivit bude dohodnuto mezi auditorem a městy.
Předpokládá se, že 4-5 měsíců proces auditu v každém městě.	Červen-Červenec 2012: Odsouhlasení načasování procesu auditu mezi auditorem a městem. Města obdrží instrukce jak nominovat QUEST pracovní skupiny.
Skutečný start	Od Července 2012 dále: Audit a tvorba sebehodnotící skupiny - Zástupci měst obdrží QUEST dotazník auditu, který vyplní nejvhodnější odbory (oddělení). - Města vykomunikují s auditory výsledky auditu.
aktivit a určení přesných datumů setkání bude určeno na základě	Září 2012-Leden 2013: QUEST sebehodnocení - QUEST sebehodnotící dotazník bude zaslán členům pracovních skupin ve městech. - První setkání místní pracovní skupiny. - Druhé setkání místní pracovní skupiny.
	Listopad 2012-Leden 2013: QUEST Akční plány budou finalizovány.
	Prosinec 2012 dále: Schválení městského Akčního plánu v orgánech města. Implementace prvních aktivit.

harmonogramů (pracovním týmem) a na základě dosažitelnosti místního auditora (jak bude moci on/ona udělat práci pro více než jedno město).	
Říjen-Prosinec 2012	Organizace QUEST workshopů 10 klastrových skupin budou zorganizovány v Gävle, Švédsko; Bath, Velká Británie; Gent, Belgie; San Sebastian, Španělsko; Padova, Itálie a Chomutov, Česká republika. Každé z měst bude participovat v jednom z těchto workshopů. Přesné načasování a zapojení každého klastru bude určeno později.
Duben 2013	Národní semináře organizované v Belgii/Holandsku, České republice, Španělsku, Itálii, Švédsku/Skandinávii, Velké Británii. Tyto semináře budou organizovány v některých městech participujících v projektu k prezentaci QUEST měst v jejich vlastních zemích a ke stimulaci vzájemné výměny.
Červenec 2013	Schválení v městských orgánech nejvíce slibných aktivit QUESTu.
Září 2013	Závěrečná konference , kde města obdrží QUEST certifikáty (lokalizace tbc.)

Evropská komise Výkonný výbor pro konkurenceschopnost a inovaci

INTELLIGENT ENERGY EUROPE
Contract Number S12.589406



Závěrečná zpráva a Akční plán projektu QUEST statutárního města Karviná

Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport

Číslo dokumentu	D5.3 – Karviná
Úroveň diseminace	Veřejná
Work Package	5 (všechna města auditovaná v rámci WP5)
Autor	Radomíra Jordová
Spoluautoři	
Status (F: final, K: koncept)	K1 – 12.3.2013
Jméno souboru	WP5_QUEST_Zprava&AkcnPlan_Karviná_13032013.docx
Začátek a doba trvání projektu	Květen 2011 – listopad 2013

Historie dokumentu

Verze	Datum	Popis/Změny
1	12.03.2013	CDV v.v.i.
1.1	31.05.2013	MMK, Odbor rozvoje
1.2		
1.3		
1.4		
1.5		
2.0		

Pohyb dokumentu

Posláno	Datum
CDV v.v.i. – Magistrátu města Karviné	29.3.2013

Schválení

Kým	Datum schválení
Rada města Karviná	12.06.2013



OBSAH

Historie dokumentu	2
Pohyb dokumentu	2
Schválení	2
Résumé	5
1 Úvod	6
2 Proces QUEST ve statutárním městě Karviná	8
2.1 Audit QUEST – výsledky	8
2.2 Zapojení a pohled stakeholderů	11
2.3 Výběr témat k bližšímu projednání	12
2.4 Jednání s místními stakeholdery: identifikace problémů a aktivit	12
2.5 Vnitřní procesy města	15
3 Akční plán a doporučení	16
3.1 Akční plán a doporučení	16
3.2 Souhrnná tabulka aktivit	16
4 English summary	19
4.1 About the city	19
4.2 QUEST audit	19
4.3 Assessment by stakeholders	21
4.4 Choice of focal area	22
4.5 Stakeholder meetings	22
4.6 City internal processes	25
4.7 Action plan and recommendations	26

Résumé

Statutární město Karviná přistoupilo k projektu QUEST podpisem Memoranda o porozumění, kdy vyjádřilo zájem o aplikaci metody QUEST ve svém prostředí (provedení auditu QUEST a následného projednání akčního plánu šitého na míru potřebám Karviné ve věci rozvoje udržitelné mobility. Další motivací je také snaha města získat poznatky z uplatňování politiky udržitelné mobility v zahraničních městech.

Proces QUEST byl v Karviné veden národním auditorem QUEST, kterým je Centrum dopravního výzkumu v.v.i. (dále jen CDV v.v.i.). Statutární město Karviná se aktivně zapojilo do všech fází projektu QUEST. Auditní a projednávací fáze probíhaly od července do listopadu 2012, od ledna 2013 již probíhá příprava na realizaci prvních aktivit navržených v karvinském akčním plánu QUEST pro krátkodobý horizont. Výsledky auditu a připravený Akční plán jsou obsahem této závěrečné zprávy (pro Akční plán s časovými horizonty plnění a navrženými odpovědnostmi viz kapitola 3).

První fází procesu QUEST byl **Audit**, který probíhal od července do září 2012. Auditor v tomto období spolupracoval s magistrátem statutárního města Karviná (dále jen MMK), shromáždil objektivní informace o politikách a dostupná data ve vztahu k místní dopravě. Obsah těchto politik analyzoval z několika úhlů pohledu (jako je relevance cílů v oblasti udržitelné dopravy, provázanost schválených politik, existence akčních plánů souvisejících politik) a porovnal, zda a do jaké míry obsahují hlavní prvky nejlepší praxe. Výsledkem této fáze je určení silných a slabých míst: prostoru pro zlepšení.

Po ukončení této fáze byli do procesu **zapojeni klíčoví stakeholderi**, kteří mají vliv nebo přímo užívají výsledky plánování a realizovaná opatření v oblasti udržitelné dopravy. Jejich zástupci se také stali členy pracovní skupiny QUEST, která se sešla dvakrát k posouzení podmínek a dosavadních výsledků v oblasti udržitelné mobility a podruhé k dohodě nad dalšími aktivitami. Obě jednání byla připravena místním auditorem (CDV v.v.i.) ve spolupráci s MMK. Do skupiny byli přizváni: zástupce politické reprezentace města (náměstek primátora), zástupci souvisejících odborů MMK, hlavního dopravce, technických služeb města, uživatelů (zástupci občanů hájících zájmy zranitelných účastníků silničního provozu).

Na základě výsledků auditu a odpovědí z dotazníků rozeslaných stakeholderům byly vybrány **tematické oblasti**, které na následujících 3 jednáních měly svůj prostor: veřejná doprava a parkování. Audit však ukázal jako velmi vhodné zabývat se průřezově všemi klíčovými oblastmi udržitelné mobility a zajištěním celkových podmínek k jejímu prosazení a rozvoji (pěší doprava, cyklistická doprava, veřejná doprava, řízení dopravního provozu, parkování, územní plánování z hlediska dopravy, management mobility). V následných fázích tedy byly do značné míry řešeny všechny tyto okruhy.

Hlavní podněty, které vzešly z diskusí vedených CDV v.v.i. se stakeholdery, byly zejména návrhy, jak dále v Karviné pracovat s tématem udržitelné mobility, co je třeba zlepšit v plánování, zejména veřejné a cyklistické dopravy, kde je prostor pro spolupráci mezi MMK, uživateli dopravní infrastruktury, služeb a karvinskými zaměstnavateli (šachty, další podniky a instituce) ve smyslu řízení poptávky po dopravě. Z širšího spektra vlastních doporučení pro město Karviná a z návrhů, které zazněly na jednání přímo od účastníků skupiny, CDV v.v.i. připravilo **Akční plán QUEST**. Četné aktivity tohoto plánu připravují půdu pro postupné začleňování udržitelné mobility do denního plánování MMK.

Naplňování Akčního plánu bude sledováno odpovědnými partnery, především relevantními odbory MMK a CDV v.v.i. a na základě splnění podmínek auditu a prvních realizovaných aktivit bude město certifikováno (září 2013).

1 Úvod

Cílem projektu QUEST je zavést systém řízení kvality a auditů, díky kterým bude snadné určit, jaké kroky dané město vyvíjí pro zlepšení udržitelné městské dopravy.

Požadavky na hodnocení a zkvalitnění místních dopravních politik vycházejí z požadavků Evropské komise, která ke splnění cílů udržitelnosti v dopravě vytvořila dva základní politické dokumenty – Akční plán pro městskou mobilitu a Bílou knihu o budoucnosti dopravní politiky v EU. Obě tyto politiky hledají integrovanější přístup k plánování udržitelné mobility, který by kladně ovlivnil ekonomický výkon městských oblastí a kvalitu prostředí ve městech obecně, s ohledem na zdraví, společenský život a dostupnost. Bílá kniha o dopravě z roku 2011 doporučuje vytvářet plány udržitelné městské mobility (SUMP; Sustainable Urban Mobility Plans). Zároveň navrhuje propojit financování EU pro města a regiony s certifikáty poskytovanými na základě nezávislého auditu udržitelné městské mobility. Takovým auditem je i proces QUEST.

QUEST do České republiky přináší moderní plánovací postupy, které se osvědčily v jiných zemích EU. Zejména se jedná o plánování dopravní politiky za účasti širokého spektra zájmových skupin vč. uživatelů u kulatých stolů. S tímto otevřeným dialogem se česká auditovaná města zpravidla setkala poprvé, diskuse se ukázaly jako velmi potřebné a plodné. Nemenší přínos QUESTu se ukázal i v osvětové činnosti, kdy byla většina měst poprvé konfrontována s konkrétním vymezením pojmu udržitelné dopravy a nutností komplexního vnímání dopravy ve městě. Úspěšná aplikace metody QUEST ve městech dokáže připravit podmínky (např. ve smyslu zkvalitnění vnitřní i vnější komunikace úřadu) pro návazné aktivity v oblasti udržitelné dopravy – zejména při přípravě plánů udržitelné městské mobility.

Projekt QUEST tedy pomáhá městům plánovat udržitelnou městskou mobilitu. K tomuto účelu vyvinul nástroj pro hodnocení městské dopravní politiky založený na komplexním řízení jakosti – TQM (Total Quality Management).

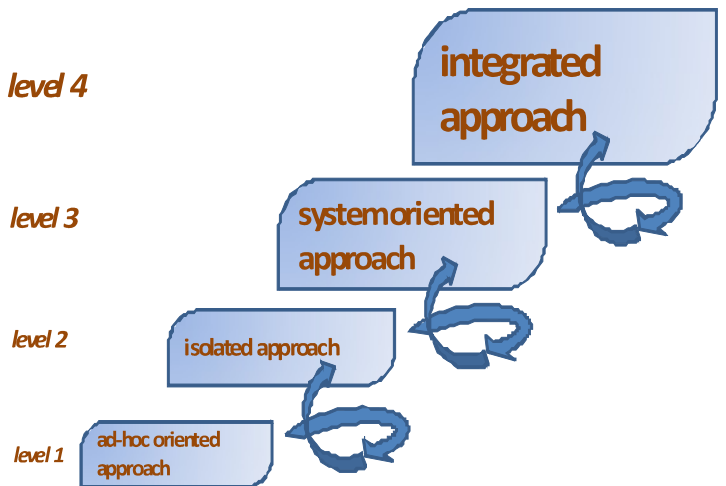
TQM zahrnuje 3 hlavní úrovně – plánování, implementaci a vyhodnocení. TQM dále rozlišuje 4 úrovně rozvoje města (viz. obr. 1): úroveň 1 – „ad hoc“ přístup (princip hasičské jednotky), úroveň 2 – „přístup Robinsona Crusoe“, kdy každý jednotlivec nebo oddělení pracuje na zvyšování kvality samostatně bez ohledu na to, co dělají ostatní. Úroveň 3 představuje způsob práce orientované na dopravní systém, kdy jednotlivci i oddělení pracují společně a snaží se zlepšit kvalitu dopravy, jak je to jen možné. Vrcholem je 4. úroveň, která integruje všechny sektorové politiky (územního rozvoje, sociální, ekonomickou, vzdělávací apod.) dohromady a zohledňuje vliv těchto politik na udržitelnou dopravu.

Obr. 1: Ilustrace komplexního řízení jakosti (TQM). Politický kruh a přiřazené úrovně rozvoje

The policy cycle – Total Quality Management



Levels of Development – Total Quality Management



2 Proces QUEST ve statutárním městě Karviná

2.1 Audit QUEST – výsledky

Audit je první částí procesu QUEST, kdy spolupracuje auditor s magistrátem, shromáždí objektivní informace o politikách a dostupná data ve vztahu k místní dopravě. Obsah těchto politik analyzuje z několika úhlů pohledu (relevance cílů v oblasti udržitelné dopravy, provázanost schválených politik, existence akčních plánů souvisejících politik) a porovnává, zda a do jaké míry obsahují hlavní prvky nejlepší praxe. Výsledkem této fáze je určení silných a slabých míst: prostoru pro zlepšení. Na základě těchto zjištění je město přiřazeno do specifické kategorie vývoje. To pomáhá QUEST auditorovi přizpůsobit následující kroky aktuální situaci a schopnostem města.

Statutární město Karviná má více než 57 tisíc obyvatel, leží 18 km východně od Ostravy (krajské město Moravskoslezského kraje) na severním okraji předhůří Beskyd v údolí řeky Olše. Část severní hranice Karviné tvoří současně hranici s Polskem.

Město má bohatou historii předurčenou jeho strategicky výhodnou polohou na obchodní cestě z Uher do Pobaltí, která z něho učinila obchodní, hospodářské a kulturní centrum oblasti. Velký rozmach města nastal především po nálezů černého uhlí ve 2. pol. 18. století.

Dlouhá desetiletí patřila Karviná s okolím mezi oblasti s vysokým soustředěním těžby uhlí a navazujícího průmyslu, v posledních letech byl posílen význam obchodní a turistický. Karviná je také městem lázeňským (Lázně Darkov – léčba pohybového ústrojí), vysokoškolským (Obchodně podnikatelská fakulta Slezské univerzity) a podnikatelským.

Statutární město Karviná se aktivně zapojilo do všech fází projektu QUEST a jeho motivací byla zejména skutečnost, že metoda QUEST nabízí auditní část a také zpracování konkrétního akčního plánu pro zlepšení dopravního plánování ve městě. Další motivací je i možnost sdílení zkušeností s ostatními městy, která také procházejí procesem QUEST a mají zájem o zlepšení svých dopravních politik.

Komunikace auditora s magistrátem započala již podpisem Memoranda o porozumění, kdy magistrát (dále jen MMK) podpisem potvrdil svůj zájem o účast v projektu QUEST (podzim 2011). Vlastní auditní fáze byla zahájena v červenci 2012, zasláním auditního dotazníku na Odbor rozvoje MMK). Dotazník byl vyplněn a zaslán zpět v termínu, spolu s hlavními podkladovými dokumenty (strategie a politiky: Strategický plán ekonomického rozvoje - SPER, září 2011; Integrovaný plán rozvoje města Karviné pro Integrovaný Operační Program, listopad 2008; Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Karviná, srpen 2006; General cyklistické dopravy na území města Karviné, listopad 2006). Následná reflexe proběhla formou společného jednání auditora se zástupci MMK.

Z odpovědí na dotazník vyplynulo, že obecně lze problémy v udržitelné dopravě v Karviné stručně charakterizovat narůstající automobilovou dopravou a problémy s ní spojenými (využití prostoru – parkování a kapacita sítě, nutnost regulace provozu v blízkosti centra města, nutnost udržení úrovně veřejné dopravy apod.).

Hlavní dopravní data (modal split) vesměs nejsou zjišťována častěji než jednou za deset let, nejnovější data, která měl auditor k dispozici, pocházejí ze speciálního průzkumu, který byl zpracován jako podklad pro zmíněnou Koncepti rozvoje dopravní infrastruktury města Karviná – srpen 2006). Jednalo se o dotazníkový průzkum domácností, který zjišťoval základní dopravní charakteristiky a přepravní vazby, včetně pěší a cyklistické dopravy.

Ve struktuře cest obyvatel města v pracovním dni mají dominantní postavení cesty konané v rámci území města, a to 86 %. Vnější cesty se podílejí v tomto dni 13,8 % a tranzitní cesty pak 0,2 % cest obyvatel města.

%				
	Cesty začínající ve městě, pokračující VEN z města, např. údaje ze sčítání dopravy	Cesty začínající mimo město a pokračující DO města (dojíždění)	Podíl cest dopr. prostř. a pěšky v prac. den	Podíl cest dopr. prostř. a pěšky o víken. dech
Pěší			43	35
Cyklistika			1	1
MHD (autobusy)			14	9
IAD – autem			36	51
<i>Celkem</i>	Zbýlých 6 % (resp. 4 %) je vlak, motocykl a příměstský autobus.		94	96

Nízký podíl cyklistické dopravy je možné přiřadit brzkému termínu konání průzkumu (polovina března).

Dělbá přepravní práce byla stanovena z podílu cest vykonaných jedním dopravním prostředkem. Jako **veřejná hromadná doprava** byla vybrána MHD společně s příměstskou autobusovou a vlakovou dopravou. **Individuální automobilovou dopravou** se pak rozumí cesty vykonané osobním automobilem a motocyklem. V pracovní den (polovina března 2006) byl tento podíl mezi veřejnou a individuální dopravou v poměru **35,5 :64,5**.

Ze získaných dat vyplývá, že během pracovní části týdne je v Karviné dominantním druhem dopravy jednoznačně doprava pěší (43%) a navazuje IAD s 36%. O víkendech je toto pořadí obou dominantních druhů dopravy téměř opačné: IAD s 51% a pěší doprava s 35%. Podíl pěší dopravy v pracovním dni je pro kratší denní cesty pochopitelný, protože Karviná má vhodné podmínky pro uplatnění konceptu „kompaktního města“ (město krátkých vzdáleností s vhodným mixem funkcionalit ve svém katastru a vysokým potenciálem pro pěší dopravu). Víkendové jízdy individuální automobilovou dopravou (51%) skýtají potenciál pro opatření managementu mobility (ve prospěch udržitelných druhů dopravy – pěší, cyklistická a pěší). **Celkově je podíl cyklistické dopravy nízký (1%), aktivity města by tedy měly směřovat k její další podpoře.**

Město dále uvádí, že formálně nemá schváleny žádné cíle / indikátory rozvoje udržitelné mobility jako celku a nemá na toto téma samostatný strategický dokument. Také nevyužívá samostatné komunikační kanály k větší propagaci udržitelných druhů dopravy. Nicméně snaží se sledovat dopravní situaci na svém katastru (viz modal split z r. 2006).

Při auditním šetření byly prozkoumány strategické materiály města. Strategický plán ekonomického rozvoje statutárního města Karviná - SPER (2007, aktualizován 2011). V cíli 2.1.6 je formulováno řešení parkování formou rozšiřování nabídky parkovacích míst v centru města (v jeho blízkosti). Jako příčinu vyšší poptávky uvádí vzrůstající návštěvnost města. **Tato tendence není dlouhodobě udržitelná** a přitahuje individuální automobilovou dopravu

(dále jen IAD) do centra. **Parkovací politika v této formě nepodporuje** management mobility a jeho častý cíl: **vytěsnění IAD z centra města** a omezení cest tímto modem uvnitř města (celkový podíl vnitřních cest je v rámci území města je 86%, v pracovním dni). Parkovací politika města se snaží reagovat na poptávku a přeje si nedostatek parkovacích míst řešit systematickým doplňováním nabídky v jednotlivých částech města (dle zpracovaných studií a projektových dokumentací). **Město systematicky staví nové parkovací plochy** z Účelového fondu statické dopravy statutárního města Karviná.

Naproti tomu Cíl 2.1.8 téhož dokumentu je speciálně vymezen pro rozvoj cyklistické infrastruktury: „**rozšíření sítě cyklostezek a cyklotras ve městě**“. Úkol je zde veden jako **průběžný**. Město je napojeno na síť regionálních cykloturistických stezek v rámci Euroregionu Těšínské Slezsko. Ve městě existuje systém značených cyklostezek. Cílem je rozšířit stávající síť a zkvalitnit jejich infrastrukturu. K tomuto cíli je přiřazen velmi vhodně zvolený úkol: „Zrealizovat vybudování stezek zdraví a zhuštění cyklistických stezek ve městě s využitím dostupných dotačních programů“. Další úkol ke splnění tohoto cíle dokonce počítá se spoluprací se Svazkem města a obcí okresu Karviná na přípravě cyklotrasy podél řeky Olše do Bohumína. **Toto se již podařilo v roce 2012 realizovat a uvedená trasa již slouží veřejnosti, a to nejen ve směru do Bohumína, ale i do Chotěbuze.**

Cíl 2.1.10 pak jednoznačně podporuje rozvoj veřejné dopravy, protože se zaměřuje na „bezbariérové město a bezbariérovou veřejnou dopravu“, jeden ze souvisejících úkolů má vytvořit podmínky pro získání finančních prostředků pro nákup nízkopodlažních autobusů do vozového parku MHD. Uceleným plánovacím dokumentem by se stal Generel bezbariérové dopravy (zpracován měl být do konce roku 2012). V tomto roce (2013) má být realizována první etapa realizace bezbariérové dopravy a bezbariérových tras města.

Město je také aktivní v prioritě rozvoje cestovního ruchu (včetně lázeňství, rekreační infrastruktury a sportu, včetně rekreačních cyklostezek), což má pozitivní vliv na návštěvnost a počet volnočasových cest směrem do města (ovšem i individuální automobilovou dopravou). Proto by bylo vhodné, aby město přijalo opatření na ochranu městského centra (regulace parkování, záchytná parkoviště mimo centrum, ve spojení s nabídkou alternativ). Vybudování města „příznivého pro život“ má zajistit projekt „Bezbariérové město“, který bude velmi prospěšný pro určité skupiny občanů a návštěvníků (senioři, osoby s omezenou schopností pohybu, pro něž je právě zdejší lázeňská služba blahodárná), je zde plánovaný i přesah do oblasti veřejné dopravy (viz výše).

Integrovaný plán rozvoje města Karviná pro Integrovaný operační program „Zóna Karviná – Nové město“ (IPRM) se také zaměřuje na obdobné priority s celkovým cílem zvýšit kvalitu života místních obyvatel (cestovní ruch, životní prostředí - kvalitu ovzduší – koncentrace emisí podél dopravních tahů, likvidaci staré ekologické zátěže – brownfields apod.). V kapitole 2.1.7 „Dostupnost a mobilita“ zmiňuje také aktuální stav rozvoje veřejné dopravy, cyklistické dopravy a bezbariérovosti. Jako příležitosti v této oblasti jsou viděny následující: vybudování dopravních telematických systémů a inteligentního řízení dopravy v rámci celého kraje, dále rozvoj cyklotras a cyklostezek a jejich napojení na plánované a realizované trasy. **Jako ohrožení je vnímán zvyšující se podíl IAD a nákladní dopravy.**

Jako **slabé stránky** jsou v tomto dokumentu označeny následující:

- Tah mezinárodní dopravy skrze centrum města
- Překážky pro mobilitu občanů (tělesně postižených, lázeňských hostů)
- Malá kapacita parkování jak v exponovaných místech, tak na sídlištích
- Špatný vzhled a úroveň služeb infrastruktury dopravní obslužnosti
- Stav místních komunikací
- Nedostatek kvalitních cyklostezek a cyklotras a jejich malá provázanost

Výše zmíněná Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Karviná (2006) schválila některé dílčí priority v oblasti udržitelné dopravy: **odstranění závad na infrastruktuře pro**

pěší (délka přechodů pro chodce apod.), zpracování generelu cyklistické dopravy (zpracován ještě ke konci téhož roku), zlepšení dostupnosti a obslužnosti veřejné dopravy návrhem nových tras a zastávek, začlenění do integrovaného systému kraje.

Pro další rozvoj dopravy si město klade prioritu v **opatřeních bezpečnosti dopravy, veřejné dopravy, parkování a dopravního managementu**.

Komunikace s uživateli: probíhá mj. i na dopravní témata (nejvíce k parkování) standardně pomocí běžných procesů pro komunikaci s veřejností (připomínky obyvatel, sdružení apod.), dle potřeby jsou organizována setkání s různými skupinami (např. seniory).

Realizace politiky udržitelné mobility není sledována „strategicky jako celek“, v současnosti není vytvořen žádný akční plán pro tuto oblast, pouze výše uvedené mezisektorové strategické materiály a dále cyklogenerel (z r. 2006), který řeší jednotlivé aspekty plánované sítě cyklistické infrastruktury.

Bylo odpovězeno, že k zapojování klíčových partnerů MMK využívá standardních mechanismů (viz projednávání aktualizací územního plánu, SPER apod.). Do budoucna bude vhodné **podchytit téma udržitelné dopravy vytvořením speciální pracovní skupiny**, která by navrhovala akce udržitelné mobility do všech důležitých dopravních a územně plánovacích dokumentů.

Na základě výsledků auditu a odpovědí z dotazníků rozeslaných stakeholderům byly vybrány tematické oblasti, kterým je vhodné věnovat zvláštní prostor na následujících 3 plánovaných jednáních: **veřejná doprava a parkování**. Audit však ukázal jako velmi vhodné zabývat se **průřezově** všemi klíčovými oblastmi udržitelné mobility a zajištěním celkových podmínek k jejímu prosazení a rozvoji (pěší doprava, cyklistická doprava, veřejná doprava, řízení dopravního provozu, parkování, územní plánování z hlediska dopravy, management mobility). V následných fázích tedy byly do značné míry řešeny **všechny tyto okruhy**.

2.2 Zapojení a pohled stakeholderů

V této fázi byly přizvány klíčové zúčastněné strany, složené z městských úředníků, politiků, poskytovatelů dopravních služeb, podnikatelů a občanů, aby se vzájemně podělily o své názory na stav a realizaci udržitelné mobility ve městě. Skupina klíčových stakeholderů byla určena na přípravném jednání (18. září 2012), mezi auditorem a MMK. Toto jednání sloužilo mj. k upřesnění některých odpovědí uvedených v auditním dotazníku QUEST, k naplánování dalšího postupu v komunikaci se stakeholdery a vytipování klíčových oblastí k bližšímu projednání – ze strany MMK a v souvislosti se závěry auditu (veřejná doprava a parkování).

V rámci definování širší skupiny stakeholderů byly zváženy všechny strany, které vstupují do plánování v oblasti dopravy nebo ji zásadně ovlivňují dopravní služby nebo mají potřebu jejich zlepšení. Do pracovní skupiny SAT (užší skupina stakeholderů účastníci se jednání QUEST) pak byli přizváni zástupci vybraných organizací a partnerů.

Za MMK byly do dalších kroků zapojeny odbory: rozvoje města, úřad územního plánování, odbor majetkový. Za politickou reprezentaci **byl přizván náměstek primátora**, významný člen této skupiny (Zastupitelstvo města mu svěřilo úkoly na úsecích: rozvoj města, podpora podnikání, cestovního ruchu, dotační politika apod.). Za poskytovatele služeb: Technické služby Karviná a.s., autobusový dopravce ČSAD Karviná a.s., dále zástupce Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, za uživatele občané (účastníci se pravidelně jednání

komise dopravy RM Karviné a zde zastupující zájmy zranitelných účastníků silničního provozu). MMK byl auditorem požádán o rozeslání dotazníků zmíněným stakeholderům, koordinaci zpětné vazby a předání vyplněných dotazníků auditorovi. Na základě konsolidovaných odpovědí za jednotlivé organizace **bylo vybráno osm dotazníků** (tři za jednotlivé odbory MMK, jeden za politickou reprezentaci, dva za různé poskytovatele dopravních služeb, dva za uživatelské skupiny).

Vyplněné dotazníky byly předmětem následného jednání pracovní skupiny SAT (uvedení zástupci stakeholderů), kdy byly rozdílné názory prodiskutovány za účelem nalezení konsenzu (1. jednání) a společně podporovaných opatření (2. jednání).

2.3 Výběr témat k bližšímu projednání

QUEST auditor na základě vyplněných dotazníků a přání MMK vybral klíčové oblasti k diskusi a návrhům (veřejná doprava a parkování). Audit však ukázal jako velmi vhodné zabývat se průřezově všemi klíčovými oblastmi udržitelné mobility a zajištěním celkových podmínek k jejímu prosazení a rozvoji (pěší doprava, cyklistická doprava, veřejná doprava, řízení dopravního provozu, parkování, územní plánování z hlediska dopravy, management mobility). V následných fázích tedy byly do určité míry řešeny všechny tyto okruhy.

Zdůraznění **podpory veřejné dopravy** vyplynulo mj. z požadavků zapojených uživatelů, tak ze strany dopravců a potřeby MMK. Potřeba udržení standardu veřejné dopravy a možnosti pro navýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce korespondovaly s tématem managementu mobility a podpory nemotorové dopravy jako **nezbytné součásti systému udržitelné dopravy**.

V průřezu se těchto několik oblastí, které byly předmětem projednání se zúčastněnými stranami, objevuje také **v náplni akčního plánu**.

2.4 Jednání s místními stakeholdery: identifikace problémů a aktivit

Následovala dvě jednání se stakeholdery (pracovní skupiny SAT). **Cílem prvního jednání** bylo, aby účastníci prodiskutovali **možnosti pro zlepšení** v každé z klíčových oblastí, příp. **průřezově** napříč oblastmi udržitelné mobility. **Cílem druhého jednání byla dohoda účastníků na sadě aktivit, které mezi nimi získají nejširší podporu**. Hlavním cílem bylo vytvořit seznam nejslibnějších aktivit, které přinesou zlepšení, budou **proveditelné a opodstatněné** z pohledu nákladů a přínosů. Mělo by se jednat o konkrétní akce, které lze uskutečnit v nadcházejících letech a které **mají konkrétní cíl a výsledek**. Po jednáních zúčastněných stran a jednání se zástupci města auditor **vytvořil akční plán**, který určuje akce pro zlepšení politiky a opatření městské mobility.

První jednání (k hodnocení dosavadních aktivit - SAT) proběhlo **23.10.2012** ve velké zasedací místnosti budovy radnice MMK. Druhé jednání (k Akčnímu plánu – nově navržené aktivity) se konalo **20.11.2012** tamtéž. Jednání se zúčastnili zástupci všech klíčových partnerů vybraných do užší pracovní skupiny SAT (náměstek primátora, dva zástupci odboru rozvoje, zástupce úřadu územního plánování, zástupce odboru majetkového, zástupce poskytovatelů služeb: Technické služby Karviná a.s., autobusový dopravce ČSAD Karviná a.s., dále zástupce krajského úřadu Moravskoslezského kraje, za uživatele dva občané, zastupující zranitelné účastníky silničního provozu), v celkovém počtu **deseti osob**. Diskuse vedla k upřesnění náhledu jednotlivých zástupců na udržitelnou mobilitu, podmínky

a současné překážky jejího rozvoje a v průběhu obou jednání byly navrhovány a konsolidovány aktivity, které jsou vhodné pro rozvoj udržitelné mobility.

Modul 1 Veřejné povědomí o problému

V postoji k tématu **dopadů dopravy na životní prostředí** se účastníci shodli na vnímání závažnosti externalit z dopravy, ale také z jiných zdrojů znečištění ovzduší (vytápění domů nepovolenými palivy, průmyslové znečištění apod.), které mají za následek kalamiťní smogové situace na Karvinsku. Ode všech účastníků zazněly konstruktivní návrhy na vyvážení podmínek pro udržitelné druhy dopravy, regulaci cest IAD uvnitř města a byla vyjádřena vůle i nadále podpořit veřejnou dopravu, na kterou již v současnosti MMK vynakládá nemalé prostředky. Nicméně dle aktuálních informací se každým rokem snižuje počet cest uskutečněných v MHD o 3%. Z pohledu systematického plánování auditor připomněl také plány udržitelné městské mobility a malé plány mobility pro podniky, firmy a instituce, jako hlavní nástroje managementu mobility a prevence nárůstu IAD. Své místo zde má i podpora cyklistické a pěší dopravy, jak zmínil zástupce politické reprezentace.

MMK projevil zájem o bližší seznámení se s konceptem SUMPu (plánu udržitelné městské mobility), CDV poskytne MMK další informace k tomuto tématu.

K aktualizaci průzkumů se MMK vyjádřilo v souvislosti s náklady, které jsou poměrně vysoké a budou vyžadovat jistou rezervu finančních prostředků z rozpočtu města. Tohle je i důvod, proč nebyly prováděny častěji.

Účastníci prodiskutovali také možná témata kampaní na podporu udržitelné mobility, se zaměřením na cílové skupiny dětí, seniorů, zaměstnanců.

Modul 2 Potřeby uživatelů

Z pohledu komunikace s uživateli, MMK reaguje na žádosti občanů a ad hoc organizuje setkání k různým tématům (např. v sociální oblasti). Cílený kontakt ke zjišťování potřeb uživatelů dopravy zde zatím není. Doprava, zejména problémy s parkováním, jsou častým námětem dotazů občanů vůči MMK.

Modul 3 Vedení procesu

Účastníci se shodli, že není jasné, kdo debatu k udržitelné dopravě v Karviné řídí, patrně ani v tomto záběru neprobíhá.

Modul 4 Strategické plánování

Město nemá speciální strategii k udržitelné mobilitě, ale v diskusích bylo vyjádřeno společné stanovisko, že by stačila jedna integrovaná strategie, následovaná akčními plány s výslovným financováním a prioritizací opatření. Důležitá je také určitá porce odpovědnosti na všech dalších úrovních (regionální i státní).

Modul 5 Pěší doprava

V Karviné jsou podmínky pro pěší dopravu dobré. Dopravně se zklidňují obytné ulice, ne obchodní oblasti. Město ustoupilo od režimu obytných zón, nahrazují je zónou 30. Centrum města je kompromisem mezi ochranou historického jádra a chodců a mezi podporou podnikatelů se službami.

Modul 6 Cyklistika

Shoda účastníků u faktu, že město nabízí na frekventovaných místech cyklostojany. Budování cyklistické infrastruktury (dle zpracovaného generelu cyklistické dopravy) se pozastavilo z důvodu nedostatku financí. Předpisy pro zřizování cyklostezek (cyklopruhů) se zpřísnily – jejich vytváření se zdražilo. Cyklista může používat v zónách 30 hlavní silnici společně s automobily, MMK vidí zóny 30 jako účinné řešení mj. podpory cyklistické dopravy. Cyklopruhy zde je zbytečné tvořit. Určitý rozptyl odpovědí se objevil u otázky, zda je bezpečnost překážkou cyklistické dopravy, pro část skupiny je cyklistická infrastruktura ve městě bezpečná a část skupiny ji považuje za nedostatečnou z pohledu bezpečnosti i celistvosti.

Modul 7 Veřejná doprava

Obecná shoda na nutnosti další podpory MHD, včetně kampaní. Karviná má kvůli tomu, že je městem krátkých vzdáleností, problém motivovat obyvatele k vyššímu využívání veřejné dopravy. Jedinou možností je zlepšit nabídku – např. přiblížit zastávky veřejné dopravy k domům.

Modul 8 Řízení provozu

U otázek k tomuto modulu byl rozptyl v odpovědích, byly navrhovány různé oblasti řešení, především přizpůsobení intervalů na přechodech světelných křižovatek chůzi seniorů a zajistit ochranu cyklistů na vjezdu do křižovatek stavebními opatřeními i formou řízení křižovatek.

Modul 9 Parkování

Město uvažuje o zpracování generelu dopravy v klidu, v případě, že najde finanční prostředky, začne s touto aktivitou ihned. K parkovací politice byly zmíněny příklady ze zahraničí, např. ve Švýcarsku platí velké firmy za parkovací místa u svých sídel, pro zaměstnavatele je výhodné vést svoje zaměstnance k využívání veřejné dopravy. Město Karviná bude také aktivně řešit problémy parkování na sídlištích a před sídly často navštěvovaných veřejných míst.

Modul 10 Využití území a doprava

MMK chápe tuto problematiku udržitelně. Otázkou se myslí i širší smysl, aby se město rozšiřovalo smysluplně, ne moc daleko od centra, pokud už se rozrůstá, je třeba počítat s veřejnou dopravou. MMK ve svém územním plánu i souvisejících dokumentacích s takovou koncepcí počítá.

Modul 11 Management mobility (řízení poptávky po dopravě)

V Karviné je vyřešena nabídka veřejné dopravy k podnikům – šachty si platí účelovou dopravu, bylo by vhodné jednat také s dalšími cílovými skupinami (např. se školami). Malé plány mobility jsou řešením pro šachty i další podniky (mj. jako prevence přetížených parkovacích ploch u sídel podniků). Norma ČR na pořizování parkovacích míst u budov je kontraproduktivní a nejde ruku v ruce s managementem mobility. Neměla by nařizovat zřízení minimálního počtu parkovacích míst, ale jejich počet naopak omezovat (horní limit). Cílovou skupinou pro kampaně na snížení podílu IAD jsou také studenti středních škol, kteří se brzy stávají vlastníky aut a získávají návyk k jízdě autem od svých rodičů a od sebe navzájem.

Modul 12 Monitorování

V oblasti monitorování poptávky po dopravě jsou jisté rezervy, časem bude možné průzkum k modal splitu v Karviné zopakovat, v závislosti na finančních možnostech města. Z pohledu monitorování výsledků projektů a naplňování plánů MMK postupuje dle zavedených zvyklostí, neškodila by pevnější vazba plánovaných opatření k finančním prostředkům.

Zúčastněné strany prodiskutovaly možnosti nových aktivit (doporučeny v hrubém návrhu akčního plánu, který připravil auditor na druhé jednání stakeholderů a vycházející také z námětů stakeholderů).

2.5 Vnitřní procesy města

Třetí jednání k interním procesům MMK a následné realizaci Akčního plánu QUEST proběhlo po druhém jednání, kdy byl návrh Akčního plánu projednán se skupinou stakeholderů (20.11.2013 odpoledne). Jednání se zúčastnili zástupci Odboru rozvoje MMK.

Cílem jednání bylo upřesnit jednotlivá opatření akčního plánu, která byla odsouhlasena na jednání karvinské skupiny QUEST (pracovní skupina SAT = skupina stakeholderů). Z jednání vzešel **souhrn prioritních akcí**, které jsou součástí finálního akčního plánu QUEST pro město Karviná a k nimž byli přiděleni odpovědní partneři, kteří budou naplňování aktivit sledovat (včetně dohledu nad jejich financováním). Hlavním garantem je MMK, CDV v.v.i. (místní auditor QUEST a odborný partner) magistrátu poskytne návazné informace ke konceptu plánů udržitelné městské mobility a zapojení statutárního města Karviná do vznikající sítě cyklistických měst ČR. Jednání **upřesnilo také časový horizont jednotlivých aktivit – krátkodobý i střednědobý**, přičemž krátkodobým horizontem se u většiny akcí myslí konec projektu QUEST (listopad 2013).

3 Akční plán a doporučení

3.1 Akční plán a doporučení

Jednání se stakeholdery a doporučení auditora vykryštovala v soubor aktivit, které byly zařazeny do následujícího **Akčního plánu QUEST pro statutární město Karviná**. Všechny uvedené aktivity odpovídají na potřeby většiny stakeholderů, kteří byli přítomni na obou jednáních (jednání k posouzení situace udržitelné mobility v Karviné a jednání k návrhu širšího spektra aktivit a konsenzu nad aktivitami pro níže uvedený Akční plán). Třetí jednání bylo vyhrazeno pro komunikaci auditora s MMK, kdy byla upřesněna praktická cesta jejich realizace. Časový horizont níže uvedených dohodnutých aktivit je odsouhlasen pro krátkodobé i střednědobé období, přičemž krátkodobým horizontem se u většiny akcí myslí konec projektu QUEST (listopad 2013).

Aktivity jsou prioritně zaměřeny na potřeby uživatelů udržitelné dopravy, zejména v oblasti **veřejné a cyklistické / pěší dopravy** a dále na **systémové nastavení rámce** pro další rozvoj udržitelné dopravy na území Karviné a v blízkém okolí. První část Akčního plánu se tedy věnuje základům, jako je **komunikace s uživateli a chybějícím aktivitám na úrovni plánování**, další část je věnována **praktickým aktivitám** pro prioritní oblasti: **veřejná doprava, organizace dopravy v klidu** (parkování) zvolené v úvodu procesu, navíc jsou dodány i **aktivity v oblasti cyklistické dopravy**, taktéž projednané na uvedených třech jednáních.

3.2 Souhrnná tabulka aktivit

Oblast PLÁNOVÁNÍ
1. Zvyšování veřejného povědomí o udržitelné dopravě
Krátkodobá opatření
1.1. Rozšířit dopravní výchovu ve školách o přednášku, jakým způsobem by se děti měly udržitelně dopravovat do a ze školy. Propojit také s ekologickou výchovou – souvisí s agendou ŽP a školství. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.2. Zjistit od dětí, jak se přepravují do školy a jak by se přepravovat chtěly. Stejně informace získat od rodičů. Na základě výsledků provést analýzu, co by se dalo zlepšit. Odpovídá – Odbor rozvoje.
1.3. Úprava zastávky u ZŠ Borovského na stranu školy, aby děti nemusely přecházet přes silnici II. třídy. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.4. Rubrika o udržitelné dopravě v městském tisku. Dopravní okénko v Karvinském zpravodaji. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.5. Rubrika o udržitelné dopravě na webových stránkách města. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.6. Akce „Na in-line po Karviné“ bude uspořádána v červnu a v září. Odpovídá – Odbor

rozvoje.
1.7. „Týden mobility“ – periodická aktivita. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.8. Akce „Do práce na kole“ - seznámení se s konceptem kampaně. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.9. Propojení kampaní s problematikou ŽP. Odpovídá - Odbor rozvoje.
1.10. Projekt EKOSTARS – ekologické hodnocení vozového parku dopravců - seznámení se s projektem. CDV připraví podklady. Odpovídá - Odbor rozvoje.
2. Analýza potřeb uživatelů
Krátkodobá opatření
2.1 Průzkum spokojenosti občanů - průzkum v domácnostech o motivech cest, o motivaci pro použití aut. Odpovídá - Odbor rozvoje.
3. Vedení + plánování politiky
Krátkodobá opatření
3.1 Aktuální přehled existujících a připravovaných dokumentů se vztahem k dopravě. Odpovídá - Odbor rozvoje.
3.2 Příprava na aktualizaci SPER, IPRM – Odpovídá - Odbor rozvoje.
3.3 Seznámení s konceptem plánu udržitelné mobility (např. ve spolupráci s Opavou) Odpovídá - Odbor rozvoje. (CDV doplní rámeček)
3.4 Bezbariérovost dopravní infrastruktury (chodníky, rampy) bude řešena při opravách a rekonstrukcích. Odpovídá - Odbor majetkový.
3.5 Při vytváření SPER a jeho aktualizaci – pro každý akční plán bude najmenovaná pracovní skupina i se zástupci veřejnosti. Skupina byla sestavena jen pro danou akci ale pokud by se částečně věnovala udržitelné dopravě, není problém, aby se scházela pravidelně. Odpovídá - Odbor rozvoje.
Oblast AKCE
4. Cyklistická doprava
Krátkodobá opatření
4.1 Průzkum spokojenosti občanů – cyklistů. Odpovídá - Odbor rozvoje.
4.2 Zahrnutí cyklostezek do mapy města - umístění na webu města. Odpovídá - Odbor rozvoje.
4.3 Osvěta v dopravním okénku Karvinského zpravodaje. Odpovídá - Odbor rozvoje.
4.4 Analýza možností zobousměrnění stezek pro cyklisty. Odpovídá - Odbor rozvoje.
4.5 Jednání s obchodně podnikatelskou fakultou o tom, jestli pro studenty existuje možnost půjčit si kolo. Odpovídá - Odbor rozvoje.
4.6 Získání informací o Uherskohradištské chartě. Odpovídá Odbor rozvoje. Podklady zajistí

CDV.
4.7 Prověření možností pro vybudování úschovny kol v blízkosti vlakového a autobusového nádraží. Odpovídá - Odbor rozvoje.
Střednědobé opatření
4.8 Generel cyklo dopravy – je zpracován a bude vyhodnocen. Odpovídá - Odbor rozvoje.
5. Veřejná doprava
Krátkodobé opatření
5.1 Doplnění významných orientačních bodů ve městě do schématu linkového vedení MHD a toto doplnit k jízdním řádům na označníky na stávajících zastávkách. Odpovídá - Odbor rozvoje.
6. Organizace dynamické i statické dopravy
Střednědobé opatření
6.1 Zpracování generelu dopravy v klidu. Odpovídá - Odbor rozvoje
7 Monitorování
Střednědobé opatření
7.1 Sledování kvality ovzduší – bude znovu zpracována studie, která byla vypracována před pěti lety. Odpovídá - Odbor rozvoje.

Město očekává i do budoucna větší příležitost pro těsnější interakci s městy pro vzájemné předávání zkušeností z vlastní dobré praxe. Karviná byla zaujata tématem trvalé udržitelnosti městské dopravy, konkrétně konceptem cíleně omezit neoprávněné zvýhodňování individuální automobilové dopravy. V Akčním plánu byl mj. navržen průzkum spokojenosti občanů v domácnostech, který bude zkoumat zejména motivaci pro využívání auta, dále průzkum dopravy dětí do/ze základních škol, vč. toho, jak by se přepravovat chtěly. Důležitá jsou krátkodobá opatření, která povedou k většímu zatraktivnění veřejné hromadné dopravy a ke zlepšení sítě cyklostezek a služeb pro cyklisty. V rámci jednání na pracovních skupinách si jejich účastníci uvědomili, že kritéria trvalé udržitelnosti nejlépe splňuje pěší a cyklistická doprava. Taktéž hromadná doprava, v případě Karviné hlavně městská a příměstská autobusová doprava, představuje velmi vhodnou alternativu individuálnímu automobilismu, Rozvoj právě těchto oblastí si v následujícím období zaslouží pozornost a podporu ze strany města.

Dalším přínosem je objasnění skutečnosti, že změna dopravního systému města směrem k trvalé udržitelnosti se bohužel neobejde bez paralelních restriktivních opatření vůči individuální automobilové dopravě. Bez jejich zavedení zřejmě nemají projekty rozvoje jiných druhů dopravy mnoho šancí na úspěch. (zkrácená verze textu, jehož autorem je Ing. Lukáš Raszyk, náměstek primátora)

4 English summary

QUEST (Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport) supports European cities in making real progress towards a more sustainable urban transport system, and helps them to find solutions for achieving the desired goals. The QUEST method has been developed within the European project QUEST (2011-2013). During the project nearly 50 European cities, of which 6 are from the Czech Republic, have gone through the QUEST process.

This summary is primarily aimed at the Quality Control Group of QUEST.

4.1 About the city

The statutory city of **Karviná** has more than 58 000 of inhabitants. It is situated 18kms east from the regional capital of Ostrava. It is located on northern foothills of Beskydy mountains, in the valley of Olse river. A part of the northern border of the city makes the state border with Poland at the same time. The city has a rich history due to its special strategic position on the trade route linking Hungary with Baltic area which made Karvina an important trade, economic and cultural centre. A big boom of the city came in the 2nd half of the 18th century when abundant deposit of coal was discovered there. For decades, Karvina had belonged to areas with intensive coal mining and the related industries, however since recent years it became more a trade and tourism destination. It is also the city with spa facilities (for people wit motoric disabilities (Darkov spa) and site of the higher education (Entrepreneurial Faculty of Silesian university).

The public transport consists of bus lines operated by the PT company (CSAD, a.s.), independent of the city authority. The local PT system does not make a part of regional integrated system yet.

4.2 QUEST audit

In the QUEST Audit, objective information on the local transport policy and the city's current level on sustainable mobility have been collected by means of the QUEST audit questionnaire, complemented with policy documents and through an interview with the city representative(s). The results have been compared with key elements of excellent policy practices to assess the city's current situation. The scoring of the city's current situation in different areas is shown in Table 1.

The city of Karvina has actively followed all QUEST phases and its main motivation was to get a cross-cutting overview on sustainable mobility issues, independent assessment of its transport planning and the resulting action plan. Another motivation has been also to get in touch with other EU cities struggling for improvement of their transport policy.

Communication between the auditor and the city authority started by signing the MoU when the city confirmed its interest (Autumn 2011). The audit phase started in July 2012 by exchange of the audit questionnaire and providing the city planning documents (Integrated development plan of Karvina city pro the Integrated Operational Program, November 2008, Strategic plan for economic city development, September 2011, Conception of transport infrastructure development fo Karvina city, August 2006; Cycling Master Plan in Karvina city,

November 2006). and results of household survey on modal split (2006).The reflection of documents was held through a personal meeting with the city staff.

The questionnaire made clear the transport problems in Karvina are mostly related to growing car use influencing certain drop of PT share and cycling use, no freight transport strategy and suffering from environmental pollution (not only produced by transport, but also from industrial activities). The solutions within QUEST scope are seen in necessity to support more sustainable modes of transport, systematic introduction of good quality PT services, completion of cycling infrastructure and new parking master plan.

The modal split data is available, dated 2006. It shows on working days the dominating mode is walking (43%) and the 2nd most used mode is car use (36%). On the contrary, on weekends the car use rises for 51% and walking drops for 35%. The walking share dominating on working days is easily understandable, as Karvina is a city of short distances, so potential of „compact city regime“ in all terms is very high (and kept in many aspects by the land use planning dept.). The car use on weekends (51%) justifies mobility management measures to be introduced asap to support alternatives to car use. The cycling share is very low (only 1%) even though the potential is very high (short distances, compact functionality). The activities of city should be aimed at securing existing cyclists and recruitment of „new cyclists“.

The city has answered in the audit questionnaire it does not have any formal goals and indicators for sustainable mobility as a whole and does not have any specific strategic document to this topic. It does not use also possible communication channels to give the message to transport users on sustainable transport.

While the audit phase the auditor checked strategic documents of the city and found out some interesting issues connected to planning of sustainable transport measures: the Strategic plan for economic development of Karvina city (2007, updated in 2011) includes goal for increase of parking lots in the city centre. The cause of higher demand for it is higher number of visitors to the city due to its spa and tourism facilities. Such a parking policy is not sustainable on longer term, as it attracts car traffic to city centre. Mobility management tends to reduce car traffic and car parking in city centres. So the auditor found the topic of parking as one of focal areas.

Other priorities in the document are more favourable: “increase of cycle paths network in the city“. It is assigned as a continuous activity. Another priority is development of public transport and the concept of „barrier-less city“, including PT fleet and stops

The Integrated development plan of Karvina city for the Integrated Operational Program, November 2008 (“Karvina zone – New city“) is focused on enhancement of life quality, tourism, environmental issues (especially air quality). The chapter on accessibility and mobility is focused on status of PT support, cycling support and barrier-less city. As opportunities are seen the following: ITS traffic management introduced on regional scale, development of cycling routes and paths and their networking. The following issues are seen as threats: growing car use and freight volumes crossing the city.

The below list is seen as weaknesses:

- International transport passes the city centre area
- Remaining obstacles to accessibility (for citizens and visitors)
- Low capacity of parking lots on frequented places and housing areas
- Not convenient quality of PT services
- Status of transport infrastructure
- Lack of good-quality cycle paths and bicycle network

From the point-of-view of auditor, the active will for adopting new concepts is a good sign the city wants to continuously step up on higher levels of development ladder of city planning (towards integration of sustainable mobility issues), so its ad hoc and isolated measures for sustainable mobility will get connected and planned integrally in a few years time.

Table 1: Scoring of the city's current situation in different areas, based on the audit results

Area	City score (1-4)
1. Modal split	2
2. Processes regarding sustainable urban mobility	1
3. Facilitation for sustainable urban mobility policy	2
4. Sustainable urban mobility policy measures	1
5. Sustainable urban mobility policy priorities	1
6. Cycling	2
7. Public transport	1
8. Goods transport – freight	NA
9. Green vehicles	NA
10. Traffic circulation	1
11. Mobility management	1
12. Parking	1
13. Walking	3
Average City Score	1,45

4.3 Assessment by stakeholders

A QUEST stakeholder self-assessment was performed with a group of ten stakeholders. Ten of the requested stakeholders responded to the survey, presenting consolidated answers from their organisations. Table 2 shows the different stakeholder groups that were represented. The results of the stakeholder self-assessment are explained below.

Table 2: Number of stakeholders from different stakeholder groups that responded to the self-assessment questionnaire

Stakeholder group	Number of respondents
City staff	4
City politicians	1
User groups	1 (consolidated opinions of cyclists association)
Commercial interests	1 (consolidated opinions of employees)
Transport providers	3
Total	10

As for the city authority, the following departments were involved: city development, of land use, of city assets. The important stakeholder present at the first two QUEST meetings was the deputy mayor for city development, tourism and the environment. As for transport services providers, the main PT provider CSAD a.s. and regional authority representative were present. As for the users, two representatives of pedestrians / cyclists were also

present. The city authority coordinated the distribution of questionnaires to stakeholders organisations and collected the questionnaires for the auditor.

4.4 Choice of focal area

On the basis of collected questionnaires, city authority reflection and results of the audit; the following focal areas were chosen: public transport and parking. However, the cross-cutting approach to sustainable mobility was applied by the auditor in some parts of the meetings to show the complete picture and give a set of recommendations completing support of cycling, PT and other sustainable transport areas. The particular measures of mobility management have been stressed by the auditor to give a basis for continuation modal split data investigation and shaping the demand in benefit of cycling, PT and pedestrian modes.

4.5 Stakeholder meetings

During the project two stakeholder meetings with local representatives from Karvina have been organised. Table 3 shows the different stakeholder groups that were represented.

Table 3: Stakeholder groups that were represented during the meetings

Stakeholder group	Number of participants meeting 1	Number of participants meeting 2
City staff	4	4
City politicians	1	1
User groups	2	2
Commercial interests	1	1
Transport providers	1	1
Regional staff	1	1
Total	10	10

The purpose of the first meeting was to discuss and precise the views of stakeholders on sustainable mobility, real status and actual barriers to its development. Both meetings were rich in proposals for consolidated actions.

The meeting identified a number of challenges upon which the stakeholders agreed on the importance to be discussed further.

The first stakeholder meeting was held (SAT) on the 23.10.2012 in the city authority meeting room. The 2nd meeting (on Action Plan) was held on the 20.11.2012 on the same place. The meetings were attended by representatives of all stakeholders nominated to the stakeholders group (deputy mayor, two representatives for dept. of city development, representative of land use planning dept., representative of city assets dept., representative of service providers: Technické služby Karviná a.s., bust transport operator ČSAD Karviná a.s., then representative of regional authority (Road dept.), two citizens as users representatives in total n. of ten people. Discussion lead mainly to specifying views of stakeholders on sustainable mobility issues, drivers and barriers of its development and on both meetings interactive sessions were productive in proposing the actions by the group and recommendations by the auditor.

Module 1 Public awareness

Attitudes to environmental issues in transport and towards transport impact on the environment were discussed. The stakeholders agreed that transport makes a part of pollution but not the exclusive one, it is also connected to industrial activities and heating. Which often result in calamity smog situations in Karvina. All the stakeholders brainstormed on any solutions to decrease the pollution in terms of transport – balanced transport planning, with regulation of car trips in city centre and the city expressed the will to further support public transport and walking / cycling. Even though the city injects financing into PT system, each year PT use drops by 3%. From the point-of-view of integrated planning the auditor suggested several mobility management approaches and described the main tools for mobility planning (SUMP and company travel plans to prevent further growth of car use. The political representative stressed the need to support non-motorised transport.

The city authority representatives got a great interest into the SUMP concept, CDV will keep in touch with the city for these issues.

As for the modal split survey updating, the city will check funding opportunities. The stakeholders have discussed also the topics for future campaigns in the above issues (target groups: children, seniors, employees).

Module 2 Users needs

The city authority often receives requests for more car parking facilities, other transport issues are brought to light less often. Meetings of politicians with citizens are organised ad hoc (e.g. for social policy issues but also transport)

Module 3 Leadership of process

None of stakeholders had recalled who is leading the debate on sustainable transport in the city therefore no pioneering politician probably exists.

Module 4 Strategic planning

The city does not have a specific document just for sustainable mobility as a whole, but the group agreed on the need for a future integrated strategy in this regard which would be accompanied by binding action plans with earmarked budgets. The role of regional and national governments to share responsibility was also mentioned.

Module 5 Walking

Karvina has several traffic-calmed housing streets, which is not the case of commercial zones. The city does not apply the regime of residential zones anymore but focuses on 30 kmh zones. The city centre is a compromise of conserved historical centre and support of business activities.

Module 6 Cycling

The stakeholders agreed on the fact that there is bicycle parking infrastructure in the city at (frequented places). Constructions of cycling infrastructure planned by the Cycling Master Plan (2006) was interrupted now due to lack of financial means in the last period. The city

authority perceives 30kmh zones as good and sufficient solution also for cycle traffic there, no need for cycle lanes in those areas. The group have not agreed on definition of safe cycling infrastructure and some of stakeholders are satisfied with the present offer, some are not and a few confirm it prevents them from cycling.

Module 7 Public Transport

General agreement of the group on necessity to further support of PT services, including soft measures, like campaigns. As Karvina is a short-distance city sometimes PT and walking are competing in their modal shares. Nevertheless, the mobility management action will be focused on motivating the potential users by higher quality of service (e.g. bus stops closer to homes).

Module 8 Organisation of traffic

Here the questions got dispersed answers, several solutions were proposed, mainly adaption of crossroads intervals for pedestrian crossings (especially due to slower movement of seniors) and to securing cyclists while entering into crossroads (cycle lanes, more visibility and better intervals).

Module 9 Parking

The city intends to elaborate the parking master plan in case financial means will be fundraised. The auditor gave examples of parking policies (Swiss examples etc.) to regulate parking places by big buildings etc. The city Karviná wants to solve parking situation in housing areas and in front of most frequented localities.

Module 10 Land use and Transport

The city of Karvina does not fight with urban sprawl, its land use policy is within terms of sustainability so far, PT accessibility is spread into each part of the city .

Module 11 Mobility management

PT operator is regularly in touch with mining companies and biggest employers to synchronise timetables of bus lines, other target groups could be added (e.g. schools). Small mobility plans can bring a bunch of solutions (recommended by the auditor). The Czech parking norm was discussed – as unsustainable (minimal n. of parking lots by each public or private building is required, it should be reduced or more flexible. Campaigns targeted for secondary schools were proposed in order to prevent car use by students too early.

Module 12 Monitoring

See the Action Plan activities

Modal split data will be updated as soon as possible when financial means are ready. The fixed link among strategic goals, tasks to be accomplished (in the Action plan) and financing has been emphasised.

The stakeholders were discussing in a good atmosphere all their proposals, they were noted by the auditor and completed by further recommendations.

4.6 City internal processes

A third meeting was held in order to discuss the potential for improvement and measures on the city's internal processes on sustainable mobility. Two city officials participated in the meeting. The meeting focused on the results from the audit and stakeholder self-assessment and proposals for actions. Topics discussed included leadership, strategic and factual planning for focal areas: public transport, cycling and parking. A number of actions was agreed on, they are presented in the action plan.

The meeting on city internal processes was held on the same day as the AP meeting (20th of November 2012), with fresh conclusions of the precedent meeting in mind. Beside CDV and the deputy mayor, also representatives of the responsible departments of city development and the land use planning dept. were present.

Through the meeting the actions were prioritised and responsible departments and partners assigned. These will supervise implementation of the Action Plan and its financing. The main guarantor is the city authority, and some tasks will be done in cooperation with CDV (local auditor and expert partner). The meeting also helped to identify the time horizons for implementation (short-term – by the end of QUEST project, and till 2015).

4.7 Action plan and recommendations

The action plan presents actions related to the chosen focal areas and city internal processes.

The meetings with stakeholders and recommendations from the auditor have crystalized into a set of feasible actions which have been included into the following QUEST Action Plan table for the city of Karvina. All the mentioned activities reply to expressed needs of majority of stakeholders who were present at the SAT and AP meetings. The third meeting was held between the auditor and the city staff (city development dept. and the land use planning dept.). The third meeting has shaped the implementation of actions in practical terms of the city authority (mainly). The time horizon for implementation of agreed activities has been split-up for short-term and mid-term, as for mid-term thi applies mostly to the end of QUEST project (November 2013).

The activities are primarily focused on needs of sustainable mobility users (especially of PT, cycling and parking) and further on also on establishment of systematic framework for further development of sustainable mobility in Karvina. The first part of AP is therefore focused on main soft measures, like proper communication with users, and missing activities at the planning level. The next part stresses activities for focal areas, reaching consensus of the SAT group (stakeholders group from the QUEST meetings).

Table 4: Recommended measures presented in the action plan

PLANNING AREA
1. Increase of awareness on sustainable mobility
Short-term measures
<p>1.1 To include a lecture on modal choice for commuting to schools into the traffic education modules for school children, with sustainable solutions for their commuting from home to school and back. To connect it with the environmental education – cooperation with the Dept. of the Environment and the Dept. of school system.</p> <p>Responsible - Dept. of City Development</p>
<p>1.2 To investigate how children commute to schools and which transport mode they would like to use for commuting. To acquire the same kind of information from their parents. On basis of the results to analyse potential for improvement.</p> <p>Responsible - Dept. of City Development</p>
<p>1.3 Adaption of the bus stop by grammar school „ZŠ Borovského“ to the side of school building, so as children are not forced to cross the 2nd class road with heavy traffic. Responsible - Dept. of City Development</p>
<p>1.4 Thematic column on sustainable transport in the city newsletter. In the transport section of the Karvina newsletter. Responsible - Dept. of City Development</p>
<p>1.5 Thematic column on sustainable transport on the city website. Responsible - Dept. of City</p>

Development
1.6 Action „Karvina by In-line skating“ will be organised in June and September 2013. Responsible - Dept. of City Development
1.7 European Mobility Week – periodical activity. Responsible - Dept. of City Development.
1.8 Action „By bike to work“ – learning on concept of the campaign. Responsible - Dept. of City Development.
1.9 Integration with the environmental campaigns. Responsible - Dept. of City Development
1.10 Project ECOSTARS – ecological appraisal of PT transport operators fleets – to get knowledge from the project. CDV will prepare the inputs. Responsible - Dept. of City Development
2 Analysis of users needs
Short-term measures
2.1 Survey on citizens' satisfaction – household survey on motives of trips, on motives for car use, PT etc. Responsible - Dept. of City Development
3 Leadership + policy planning
Short-term measures
3.1 Up-to-date overview of existing transport-related documents and documents in preparation. Responsible - Dept. of City Development
3.2 Preparation for updating the Strategic Plan of Economic Development, Integrated Plan of City Development – Responsible - Dept. of City Development.
3.3 Get acquainted with the concept of SUMP's (e.g. in cooperation with Opava) Responsible - Dept. of City Development. CDV to provide the framework.
3.4 Barrier-less transport infrastructure (pavements, ramps) will be solved while reconstructions. Responsible - Dept. of City property
3.5 While updating the Strategic Plan of Economic Development – for each action plan a working group will be nominated, including representatives of citizens. The working group existed only for the plan creation, the new group will be partly dedicated to sustainable mobility issues and will meet according to need, regularly. Responsible - Dept. of City Development
ACTION AREA
4 Cycling transport
Short-term measures
4.1 Survey on satisfaction of citizens – cyclists. Responsible - Dept. of City Development
4.2 Inclusion of cycle paths into the city map – placing to the city website. Responsible - Dept. of

City Development
4.3 Promotion of cycling in the sustainable transport column of the city newsletter. Responsible - Dept. of City Development
4.4 Analysis of potential for two- way bicycle traffic on cycle paths. Responsible - Dept. of City Development
4.5 Meeting with the Entrepreneurial Faculty on bicycle rental possibilities for their students Responsible - Dept. of City Development
4.6 Acquisition of information on Uherskohradistska Charter (cycling cities) for Karvina to enter. Responsible - Dept. of City Development. Inputs from CDV.
4.7 Investigation of potential construction of bicycle depository facility in vicinity of railway station and the bus station. Responsible - Dept. of City Development
Mid-term measures
4.8 Cycling Master Plan – elaborated, to be updated on basis of recent results of planned surveys and emphasis on the bicycle network. Responsible - Dept. of City Development
5 Public Transport
Short-term measures
5.1 Completion of important points to the bus line scheme - ČSAD – new timetables are ready, the map with points of interest will be included to the bus stops. Responsible - Dept. of City Development
6 Organisation of traffic and parking
Mid-term measures
6.1 Elaboration of parking master plan. Responsible - Dept. of City Development
7 Monitoring
Mid-term measures
7.1 Monitoring of air quality – an expert study will be prepared (the latest 5 years ago). Responsible - Dept. of City Development.