



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Koncepce veřejné dopravy města Slavkov u Brna

Název projektu: Zpracování strategických dokumentů pro město Slavkov u Brna
Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007368
Doba zpracování: prosinec 2018 – září 2019
Zpracovatel: AQE advisors, a.s.



Obsah

1	Úvod a metodika zpracování	4
1.1	Postup přípravy a zpracování Koncepce.....	4
1.2	Metodický postup realizace analytické části	5
1.3	Informace o subjektech zapojených do přípravy Koncepce.....	6
	ANALYTICKÁ ČÁST	7
2	Analýza území	7
2.1	Informace o městě	7
2.2	Obyvatelstvo	7
3	Současná nabídka spojů veřejné dopravy.....	9
3.1	Autobusová doprava	9
3.2	Železniční doprava	13
3.3	Cyklodoprava.....	14
3.4	Převážný proud cestujících ve vybraných spojích	15
3.5	Intenzita dopravy	16
4	Dopravní chování obyvatel Brněnské metropolitní oblasti	18
4.1	Pohyb cílových skupin po městě	18
5	Přehled rozvojových dokumentů	20
6	Možnosti rozvoje nemotorové dopravy a městem zajišťovaná doprava.....	21
7	SWOT analýza	23
	NÁVRHOVÁ ČÁST	24
8	Vymezení návrhové části	24
8.1	Vize.....	25
8.2	Cíle	25
8.3	Opatření	25
8.4	Očekávané multiplikační efekty z realizovaných opatření	27
8.5	Návrh k zavedení senior taxi ve Slavkově u Brna.....	27
8.6	Vztah rozpočtu a opatření	31
9	Implementace	32
9.1	Akční plán	32
10	Příloha.....	34

Seznam zkratek	38
Seznam tabulek a obrázků	39

1 Úvod a metodika zpracování

Koncepce veřejné dopravy města Slavkov u Brna (dále také jen „Koncepce“ nebo „Koncepce veřejné dopravy města“) vytyčuje základní směry budoucího vývoje města do roku 2025 a umožňuje vedení města komplexně identifikovat potenciál rozvoje veřejné dopravy ve střednědobém období.

Koncepce veřejné dopravy města je zaměřena na všechny aspekty a oblasti související s dopravou a přesuny osob (občanů nebo turistů) v rámci města (s výjimkou individuální osobní dopravy) s její optimalizací a rozvojem. Koncepce je dále zaměřena na optimální vazby a napojení na existující návaznou veřejnou dopravu a na posouzení možného doplnění dopravního systému města a okolí o vhodné a využitelné perspektivní nástroje rozvoje dopravy.

Účelem plánování je dosáhnout "konsensu v komunitě", proto bylo rozhodující, aby do procesu tvorby Koncepce byli přizváni i vybraní zástupci s dlouhodobým zájmem o veřejnou dopravu. To se úspěšně podařilo a výsledný dokument vznikl participativní metodou. Stejným způsobem bude následně v budoucnu i aktualizován.

Tvorba tohoto dokumentu byla finančně podpořena z Operačního programu Zaměstnanost.

1.1 POSTUP PŘÍPRAVY A ZPRACOVÁNÍ KONCEPCE

Koncepce veřejné dopravy města má tři zásadní části, které na sebe logicky navazují a bez jejichž vzájemné provázanosti není možné dosáhnout požadovaných výsledků:

A. Analytická část

Analytická část zahrnuje mapování komplexních faktorů, které vstupují do rozhodování v krátkodobém i střednědobém horizontu. Analýza pak zahrnuje komparaci relevantních aspektů, které souvisí se zajištěním veřejné dopravy. Při tvorbě Koncepce byly brány v úvahu i priority, cíle a strategie vyšších územních celků tak, aby došlo k systematickému naplňování stejného záměru.

S ohledem na značné množství získaných dat bylo prvním úkolem realizačního týmu rozhodnout, jaká data a v jaké kvalitě jsou pro vznikající koncepci relevantní¹.

Během přípravy a tvorby analytické části byla důležitým aspektem průběžná a otevřená komunikace s pracovníky města, politickými představiteli a odbornou veřejností.

B. Návrhová část

¹ Cílem výstupu analýzy není soupis absolutních hodnot a dat získaných metodickou prací, ale především jejich cílený výběr s ohledem na důležitost, která zohledňuje jejich provázanost a závislost.

V návrhové části je vyjádřena představa o rozvoji veřejné dopravy města včetně návrhu způsob jejího dosažení.

Návrhová část byla vytvořena z výsledků analytické části, spojením provedených analýz a výsledků z terénních šetření, z kterých byly vytvořeny rozdílné scénáře, jak se bude daná oblast vyvíjet. Vytvořené scénáře měly zásadní vliv na formulaci konečné podoby návrhové části Koncepce. Stěžejní body návrhové části jsou tvořeny vizí a cíli.

Vytvořená vize formuluje a popisuje stav, jehož by mělo být v budoucnosti dosaženo v oblasti veřejné dopravy ve městě, přičemž jednotlivé části návrhu (cíle a opatření) jsou prostředkem k jejímu dosažení a naplnění.

Návrhová část Koncepce byla formulována s ohledem na představu rozvoje města, časový horizont a potřebu trvale udržitelného rozvoje.

C. Implementační část

Implementační část má zajistit, aby byla Koncepce naplňována formou konkrétních opatření a pravidelně monitorována za účelem zajištění jeho aktuálnosti. Součástí implementační části je vytvořený **Akční plán** s databází dílčích opatření určených k realizaci.

Při tvorbě akčního plánu se přihlíželo k tomu, které opatření je možné z věcného, časového a finančního hlediska realizovat.

1.2 METODICKÝ POSTUP REALIZACE ANALYTICKÉ ČÁSTI

Při realizaci analytické fáze byl využit široký metodický aparát zahrnující kvantitativní i kvalitativní metody.

Následně je uveden stručný popis použitých metod, přičemž podrobný popis metodického postupu a použitých metod je uveden v jednotlivých relevantních přílohách.

Desk research

V prvotní fázi realizace zakázky proběhla důkladná analýza dostupné dokumentace jak z veřejně dostupných zdrojů, tak zejména interních dokumentů poskytnutých ze strany organizace. Výstupy analýzy dokumentace byly použity jako dílčí vstupy pro jednotlivé analýzy (zejména analýza vnějšího prostředí - megatrendy a vnitřního prostředí).

Analýza dat

Tato analýza byla použita pro zpracování a následnou analýzu všech dat získaných zpracovatelem, ať už šlo o sekundární data (data z veřejně dostupných zdrojů nebo poskytnutých zadavatelem) nebo o data získaná v rámci šetření nebo individuálních rozhovorů.

V rámci analýzy dat byly využity zejména tyto dílčí metody:

- Komparativní analýza – byla použita pro porovnání výsledků jednotlivých dílčích analýz či srovnání požadovaného stavu s aktuálním stavem nebo úrovní reálně dosažitelných výsledků.
- Kontingenční analýza – tato analýza byla použita k identifikaci vzájemných vazeb a závislostí, zejména pak pro interpretaci výsledků šetření.

SWOT analýza

SWOT analýza byla využita jako univerzální analytická technika zaměřená na zhodnocení faktorů ovlivňujících úspěšnost dosahování cílů v předmětné oblasti, a to jako situační analýza v rámci strategického řízení. **Podstatou využití SWOT analýzy** v rámci této zakázky bylo identifikovat **klíčové silné a slabé stránky, klíčové příležitosti a hrozby** posuzované oblasti města.

Rozhovory a průzkum

Individuální rozhovory byly realizovány se zaměstnanci úřadu města. V červnu proběhl průzkum, jehož cílem bylo zjištění pohybu a přepravního proudu cestujících ve vybraných lokalitách.

Cílem realizace rozhovorů s vybranými zástupci bylo získat přehled o prostředí a interních faktorech, které mohou mít vliv na následnou formulaci navrhované Koncepce.

1.3 INFORMACE O SUBJEKTECH ZAPOJENÝCH DO PŘÍPRAVY KONCEPCE

Do přípravy koncepce jsou zapojeny subjekty tak, aby došlo prostřednictvím konsenzu ke stanovení společných priorit všech aktérů participujících na životě ve městě s cílem dojít k částečnému transferu odpovědnosti podporující pocit sounáležitosti. Při tvorbě Koncepce byla důležitá jednotlivá setkání pracovní a fokusní skupiny, kde byla probírána oblast veřejné dopravy a jejího vlivu na kvalitu života ve městě.

Mezi zapojené subjekty patří:

- Městský úřad Slavkov u Brna.
- Vedení města.
- Dodavatel řešení.
- Odborná veřejnost zastoupená v pracovní a fokusní skupině.

V průběhu zpracování Koncepce došlo k 5ti setkání, na kterých byly mimo témat týkajících se rolí jednotlivých aktérů diskutovány i dílčí problémové okruhy a výstupy plnění.

ANALYTICKÁ ČÁST

2 Analýza území

2.1 INFORMACE O MĚSTĚ

Město Slavkov u Brna – Austerlitz patří mezi malá města, jehož jméno je proslavené po celém světě. Nedaleko odsud se totiž v roce 1805 odehrála bitva Tří císařů, která nadlouho změnila mapu Evropy. Katastrální výměra činí 14,95 km² a leží cca 15 km východně od Brna v Jihomoravském kraji.

2.2 OBYVATELSTVO

Demografická struktura obyvatelstva města Slavkov u Brna významně ovlivňuje socioekonomické prostředí ve městě. Vývoj v počtu obyvatel od roku 2013 ukazuje pozorovatelný každoroční růst počtu obyvatel.

Tabulka 1: Pohyb obyvatelstva ve městě Slavkov u Brna

		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet obyvatel celkem		6 299	6 456	6 564	6 597	6 647	6 694
v tom podle pohlaví	muži	3 044	3 119	3 175	3 194	3 220	3 226
	ženy	3 255	3 337	3 389	3 403	3 427	3 468
v tom ve věku (let)	0-14	971	1 043	1 092	1 148	1 201	1 232
	15-64	4 266	4 327	4 331	4 296	4 265	4 252
	65 a více	1 062	1 086	1 141	1 153	1 181	1 210
Průměrný věk		41,0	40,8	40,9	40,8	40,8	40,8

Zdroj: ČSÚ

Z demografického pohledu je nutné zdůraznit, že za růstem počtu obyvatel nestojí pouze pohyb v počtu narozených a zemřelých. **Podstatným faktorem je zde vliv stěhování obyvatel do města**, kdy se mezi rokem 2013 až 2018 lidé do města Slavkov u Brna stěhovali. Dle zpracované Prognózy vývoje populace ve městě Slavkov u Brna (2015), realizované výstavby ve městě (např. rezidenční areál „Austerlitz, bytový komplex „Kaunicův dvůr“, apod.) a dat z Českého statistického úřadu lze počítat s kladným migračním přírůstkem obyvatel i v příštích letech.

Dle stávající situace a plánovaných developerských projektů lze předpokládat vytvoření několika set bytových jednotek v příštích 10ti letech, i z těchto důvodů každoročně ve městě průměrně přibývá několik desítek obyvatel (trend lze očekávat však narůstající). **Konstantní příliv nových obyvatel vytváří každoročně větší nároky na veřejnou dopravu a obecně dopravu** a s tím spojené vyšší náklady města (vznik nových místních komunikací, parkovacích ploch, rozvoj nemotorové dopravy apod.).

Komentář:

Vývoj počtu obyvatel je závislý na aktivitě stavebníků a součinnosti města při přípravě veřejné dopravní a technické infrastruktury. Dále závisí na podmínkách stanovených územním plánem, případně regulačními plány a územními studii, budou-li zpracovány a schváleny. Jako pozitivní důsledek lze obecně vnímat přistěhování nových ekonomicky aktivních obyvatel. Negativním důsledkem může být naplnění kapacity veřejné vybavenosti města, reálné navýšení počtu uživatelů infrastruktury města bez formálního navýšení počtu fakticky přihlášených obyvatel.

3 Současná nabídka spojů veřejné dopravy²

Základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou se považuje za součást základních sociálních práv občana. Efektivní a kvalitní veřejná doprava je důležitým nástrojem k zajištění mobility osob a je současně velice důležitá pro rozvoj daného území. Spojení Slavkova u Brna s okolními obcemi a jinými městy je zajištěno prostřednictvím železniční a regionální linkové autobusové dopravy. Veřejná doprava má vedle automobilové dopravy základní podíl na zajišťování dopravní obsluhy města. Poměr mezi veřejnou a automobilovou dopravou není náhodný a pohybuje se v určitém rozmezí, neboť jednotlivé druhy dopravy vyhovují vždy jen určité skupině uživatelů. Kapitola analyzuje současnou nabídkou spojů veřejné dopravy.

3.1 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Slavkov u Brna je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), konkrétně jeho zóny 635, v současné době považovaný za nejrozvinutější IDS na území ČR.

Dopravním přestupním uzlem je nástupiště na autobusovém nádraží a také autobusové nástupiště na vlakovém nádraží ve Slavkově u Brna. Obě dvě tyto zastávky se nachází v jižní části města.

Tabulka 2: Nástupiště na autobusovém nádraží ve Slavkově u Brna

Číslo nástupiště	Odjíždějící linky IDS JMK	Směry zaintegrováných i nezaintegrováných autobusových linek IDS JMK
1	601	Brno, ÚAN Zvonařka
2	106	Brno. ÚAN Zvonařka/*Brno (dálkové linky)
3	106	Žarošice – Archlebov – Želetice – Strážovice - Kyjov
4	*	Uherské Hradiště, Zlín, Bardějov, Valašské Klobouky
5	620	Važany nad Litavou – Hrušky - Křenovice
6	632	Bučovice
7	630	Křenovice – Zbýšov – Šaratice – Otnice - Lovčičky
8	631	Haršpice – Nížkovice - Kobeřice
9	620	Slavkov, poliklinika
	631	Slavkov, poliklinika
	630	Slavkov, poliklinika – Němčany - Hodějice
10	631	Velešovice – Rousínov – Komořany - Vyškov

Linky označené hvězdičkou nejsou provázány v rámci IDS JMK

Zdroj: <http://www.idsjmk.cz/mapa/Uzel-Slavkov.pdf>

² Kapitola zpracována na základě Územního plánu města a Strategického plánu rozvoje města.

Meziregionální autobusy

- Linka 106 - Brno. ÚAN Zvonařka – Kyjov, přepravu zajišťuje ČSAD Kyjov Bus, a.s.

Regionální autobusy

- **Linka 601 - Slavkov u Brna – Holubice - Brno**, přepravu zajišťuje SEBUS s.r.o., VYDOS BUS a.s. a BDS-BUS, s.r.o.
- **Linka 620 - Slavkov u Brna - Vážany nad Litavou – Křenovice - Sokolnice**, přepravu zajišťuje SEBUS s.r.o. a VYDOS BUS a.s.
- **Linka 630 - Lovčičky - Otnice - Slavkov u Brna - Němčany – Hodějnice**, přepravu zajišťuje SEBUS s.r.o. a VYDOS BUS a.s.
- **Linka 631 - Kobeřice - Nížkovice - Heršpice - Slavkov u Brna - Rousínov – Vyškov**, přepravu zajišťuje SEBUS s.r.o., VYDOS BUS a.s., Tourbus, a.s. a BDS-BUS, s.r.o.
- **Linka 632 - Slavkov u Brna – Bučovice**, přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Jednotlivé linky zajíždějí v rámci svých tras k jednotlivým autobusovým zastávkám ve městě a zajišťují tak dopravní obslužnost uvnitř města.

Meziregionální **linka 106³** ve směru Brno. ÚAN Zvonařka – Kyjov, staví ve všední dny na zastávce Slavkov u Brna, aut. st. ve 20 případech, o víkendu v 9x. V opačném směru platí stejné údaje. Linka **106** staví kromě zastávky Slavkov u Brna, aut. st. ve všech případech ještě na zastávce Slavkov u Brna, rozc. k žel.st.0.5.

Regionální **linka 601** vyjíždí ze zastávky Slavkov u Brna, aut. st. ve všední den 17x ve směru Brno, ÚAN Zvonařka, ve směru Slavkov u Brna pak ve všední den 18x, z toho pouze 4x zajíždí až k zastávce Slavkov u Brna, poliklinika.

Regionální **linka 620** vyjíždí ve všední den v 8 případech ze zastávky Slavkov u Brna, poliklinika směr Sokolnice, v opačném směru tam pak končí v 8 případech. Ostatní spoje vyjíždí ve směru Sokolnice od zastávky Slavkov u Brna, aut. st. a to v 11 případech. V opačném směru od Sokolnic pak ve 13 případech končí na zastávce Slavkov u Brna, aut. st.. O víkendu pak u obou směrů jedou 4 spoje.

Linka 630 ve všední dny zastavuje ve směru na **Lovčičky** na zastávce Slavkov u Brna, aut. st. v 18 případech, dále zastavuje i na zastávce Slavkov u Brna, Cutusín; MEZ; poliklinika; železniční stanice a Agrozávod, např. na zastávce Slavkov u Brna, poliklinika staví v 18 případech. O víkendu pak v 5 případech.

³ Veškeré níže uvedené informace k linkám vychází z dat z dubna 2019, počet spojů se může každoročně měnit. Přehled představuje výčet, kolikrát spoje ve městě zastaví. Každý se spojů dané linky pak kolikrát vyjíždí nebo končí v jiné zastávce na určené trase, což tento přehled nebere v potaz. Bližší informace o jednotlivých linkách jsou vždy aktuální na této adrese: <https://www.idsjmk.cz/linky.aspx>.

Ve všední dny zastavuje (vyjíždí) ve směru na **Hodějice** na zastávce Slavkov u Brna, aut. st. ve 22 případech. O víkendu pak v 5 případech.

Linka 631 ve směru Vyškov zastavuje ve všední dny na zastávce Slavkov u Brna, aut. st. v 24 případech (k zastávce Rousínov aut. st.), o víkendech v 6 případech. V opačném směru ve 23 případech (linka zde končí nebo pokračuje dále), o víkendech pak v 7 případech.

Linka 632 jezdí pouze ve všední dny a to obousměrně ve 4 případech.

3.1.1 Zastávky ve městě

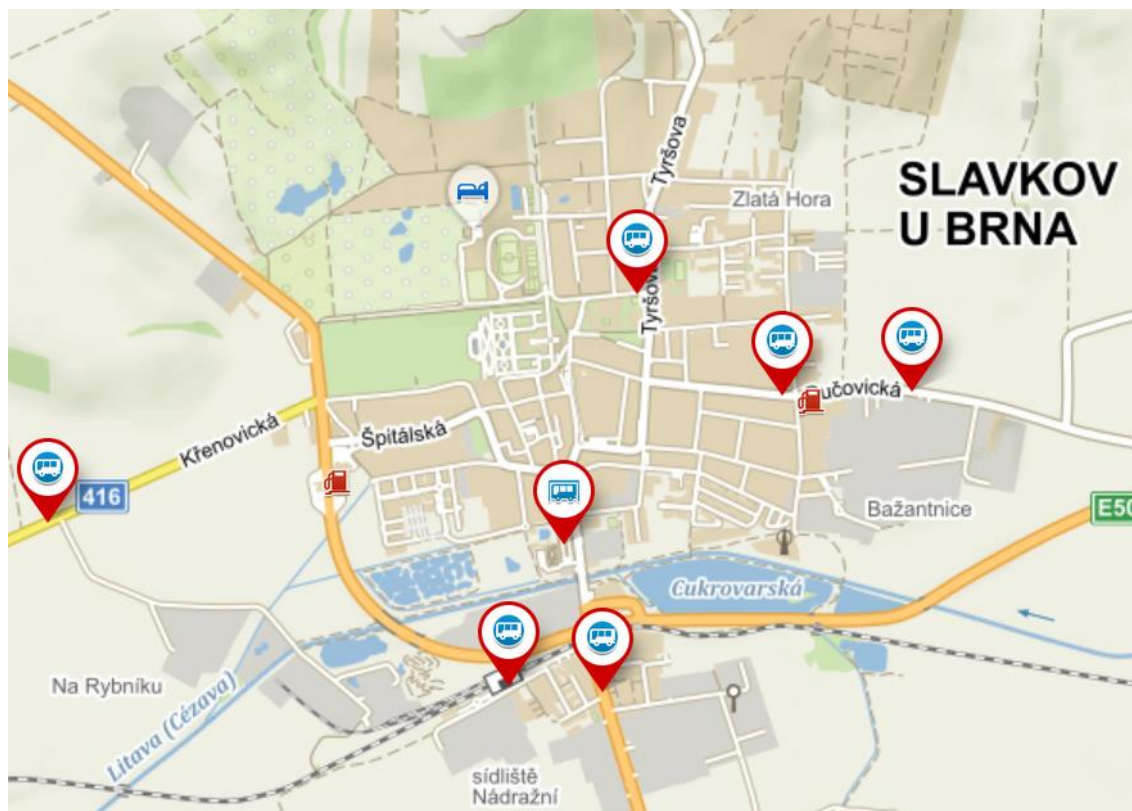
Vybavenost zastávek je různorodá. Některé zastávky jsou plně vybaveny přístřeškem, lavičkou a odpadkovými koši, ale některé jsou vybaveny pouze označníkem s jízdním řádem.

Pro budoucí rozvoj autobusové dopravy a lepší dostupnosti zastávek by prospělo vybudování autobusové zastávky na ulici Špitálská.

Aktuální zastávky a čísla linek, která k nim zajíždí:

- Autobusové nádraží Slavkov u Brna (601, 620, 630, 631, 632, 620, 106, 621).
- Slavkov u Brna, žel.st. (620, 630, 631).
- Slavkov u Brna, rozc.k žel.st.0.5 (106, 620, 631).
- Slavkov u Brna, poliklinika (620, 630, 631, 632).
- Slavkov u Brna, MEZ (630, 632).
- Slavkov u Brna, Cutisín (630,632).
- Slavkov u Brna, Agrozávod (630).

Obrázek 1: Rozmístění zastávek ve Slavkově u Brna



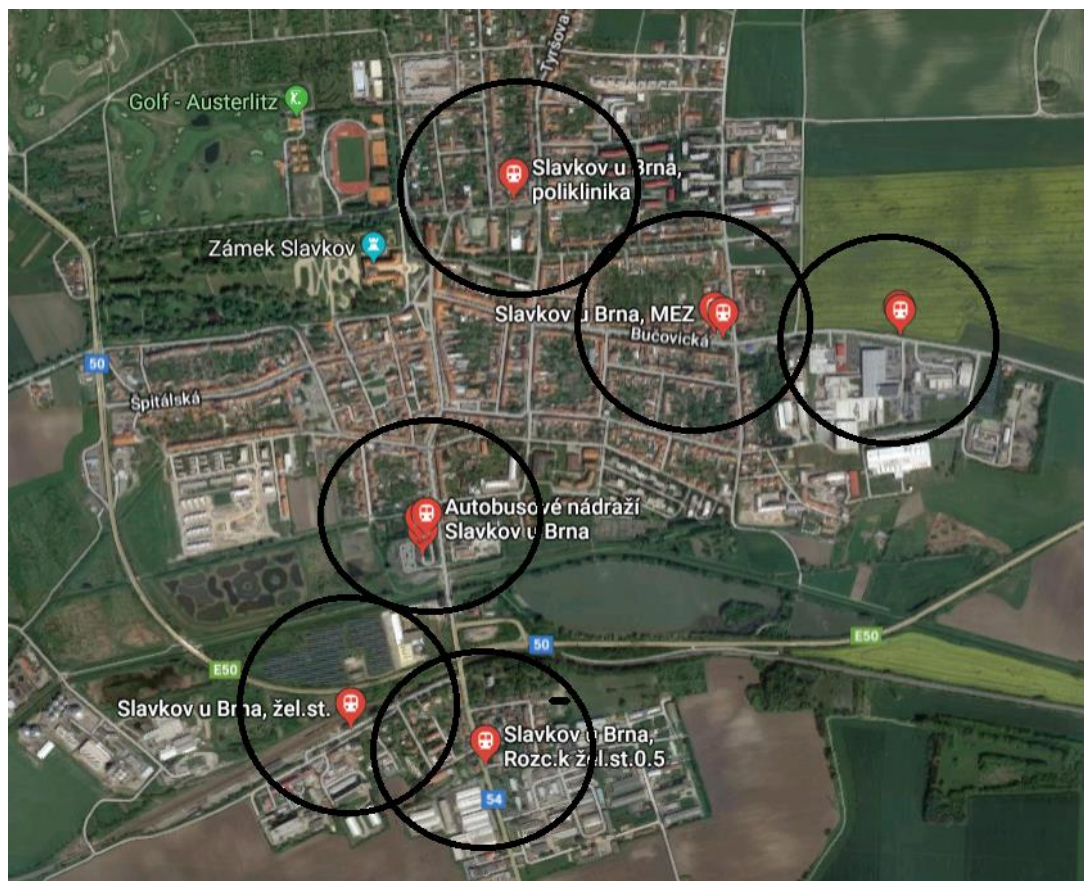
Zdroj: www.google.com

V roce 2018 byl při realizaci Strategického plánu rozvoje města proveden průzkum mezi občany města, kteří se mohli vyjádřit k otázce ohledně spokojenosti s autobusovými spoji z celkového pohledu, konkrétně bylo spokojeno 88 % respondentů. V hodnocení spokojenosti dostupnosti okolních města a obcí autobusovými spoji bylo spokojeno 84 % respondentů.

3.1.2 Dostupnost zastávek

Pomocí 5-minutových isochron byla zanalyzována dostupnost zastávek veřejné dopravy na celém území města (s výjimkou Slavkov u Brna, Agrozávod). Výsledkem je mapa na následujícím obrázku. Na obrázku jsou vidět oblasti města, kde je horší dostupnost veřejné dopravy, tedy docházková vzdálenost na zastávky je delší než 5 minut. Z výstupu lze vyčíst, že dostupnost zastávek je horší ze středu města a z vybraných okrajových částí města (zejména v okolí ulice Špitálská, Polní, Pod Vinohrady a Palackého náměstí).

Obrázek 2: Pětiminutové isochrony zastávek veřejné dopravy



Zdroj: vlastní zpracování

Na základě provedené analýzy lze za silné stránky v oblasti autobusové dopravy označit:

- Frekvence spojů jak do Brna, tak i do okolních obcí v ranních hodinách.
- Pravidelná modernizace autobusů
- Rychlost spojení do Brna a okolních obcí.

3.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Důležitý význam pro oblast v okolí Slavkova u Brna má i z hlediska širších vztahů železniční doprava. Hlavní železniční stanicí je nádraží Slavkov u Brna, které se nachází se v docházkové vzdálenosti cca. 13 minut od historického centra. Výhodou je, že k železniční zastávce sjíždí autobusové linky.

Železniční trať č. 340, je významným územím nositelem regionální dopravy do Brna. Jedná se o tzv. Vlárskou dráhu. Trať vede z Brna přes Blažovice, Slavkov u Brna, Bučovice, Nesovice, Nemočice, Kyjov, Bzenec, Veselí nad Moravou, Kunovice, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic, Bojkovice, Pitín, Bylnici a Vlárský průmysk do slovenské Trenčianské Teplé.

Úsek Brno - Veselí nad Moravou je začleněn do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje jako rychlíkové linky R56 (spěšné vlaky) a linka osobních vlaků S6.

V roce 2018 byl při realizaci Strategického plánu rozvoje města proveden průzkum mezi občany města, kteří se mohli vyjádřit k otázce ohledně spokojenosti s vlakovými spoji z celkového pohledu, konkrétně bylo spokojeno 91 % respondentů. V hodnocení spokojenosti dostupnosti okolních města a obcí vlakovými spoji bylo spokojeno 86 % respondentů. Tyto výsledky tak potvrzují níže zmíněné silné stránky železniční dopravy.

Na základě provedené analýzy lze za silné stránky v oblasti železniční dopravy označit:

- Pohodlné cestovní do Brna za prací.
- Dostatek spojů ve všední den i o víkendu.
- Více zastávek v Brně.
- Noční spoj z Brna jedoucí v noci před nepracovním dnem.
- Postupná modernizace (plánovaná elektrifikace trati).
- Plánovaná rekonstrukce vlakového nádraží.
- Jízdní doba osobním vlakem do zastávky Brno, hl.n. trvá přibližně 40 min.,
spěšným vlakem do Brno-Židenice 20 min.

3.3 CYKLODOPRAVA

Z pohledu cyklistické dopravy se prokázalo, že historicky vybudovaná dopravní infrastruktura města trpí několika neduhy. Problematická místa, týkající se cyklistické dopravy, pak pouze sledují trendy problémů automobilové dopravy. Město Slavkov u Brna trpí nadměrnou intenzitou dopravy na komunikacích, které svými parametry téměř nevyhovují svému současnému poslání. Často dochází ke kolonám a z toho pramení kolize nebo nadměrný hluk z dopravy. Výfukové zplodiny pak obtěžují jak bydlení, tak ostatní nemotorizované účastníky provozu.

Cyklistické trasy jsou ve Slavkově u Brna a jeho blízkém okolí realizovány tak, aby navazovaly na hlavní trasy v okolí. Na rozvoj cyklo dopravy ve městě a v blízkém okolí má vliv také vhodný reliéf území. V roce 2018 byla vybudována cyklostezka Slavkovu Brna – Hodějice. Vybudovaná cyklostezka navazuje přímo k zastávce veřejné hromadné dopravy, konkrétně k zastávce veřejné hromadné dopravy „Slavkov u Brna, Cutisín“ přímo u průmyslové zóny ve Slavkově u Brna na ulici Bučovická a na začátku k zastávce veřejné hromadné dopravy „Slavkov u Brna, MEZ“. V obci Hodějice pak končí jižně od firmy Fenstar, v blízkosti zastávky autobusu „Hodějice“. Celá plánovaná stezka pro cyklisty a pěší je zaměřena na celkovou komplexnost dopravního spojení s ostatním systémem integrované dopravy.

Současně cyklostezka Slavkovu Brna – Hodějice navazuje na stávající liniové opatření cyklotras, konkrétně na cyklotrasu Němčany – Hodějice. U obce

Hodějice pak projekt navazuje na cyklotrasu Cyklotrasa JmK Kepkov-Ostrov u Machochy č.507 a cyklotrasu JmK Prace-Bučovice č. 5097.

Cyklistická doprava tvoří vhodný doplněk k veřejné dopravě, současně také podporuje cestovní ruch a nabízí flexibilní pohyb občanům po městě. Výhodou podpory cyklo dopravy je, že při realizaci nových cyklostezek a stezek pro cyklisty a chodce může navazovat na tradiční urbanistické hodnoty města a podporovat životní prostředí (cyklistická doprava nepřímo snižuje hluk v území, nevytváří toxické látky, je bezemisní, není tolik náročná na prostor jako převážně motorová doprava).

Z dlouhodobého hlediska je rozvoj městské mobility důležitým prvkem k rozvoji socioekonomického prostředí, přispívá k rozvoji funkčního a bezpečného dopravního systému, který splňuje podmínky realizace integrovaných vnitřních a vnějších dopravních vztahů, které podporují mobilitu obyvatel k dopravě do zaměstnání, škol a za službami. Cyklistika jako způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy. Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují dopady na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel ČR.

3.4 PŘEPRAVNÍ PROUD CESTUJÍCÍCH VE VYBRANÝCH SPOJÍCH

Při tvorbě analýzy bylo přistoupeno k průzkumu přepravního proudu cestujících ve městě z června 2019, následně byly výsledky komparovány s výsledky provedeného průzkumu z Plánu dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje, v rámci kterého byly prezentovány výsledky ohledně přepravního proudu cestujících.

Pro účely Koncepce veřejné dopravy města jsou prezentovány výsledky za linky, na kterých je přepravní proud vyšší než 250 cestujících za celý pracovní den v jednom směru.

Výsledky se při obou dvou průzkumech shodují, tedy nejvytíženější linkou je železniční linka R56+S6. Občané města Slavkov u Brna volí způsob a trasu své dopravy podle různých hledisek, ale jedním z nich je primárně délka cestovního času, která vychází v železniční dopravě velmi pozitivně, na cca 20 minut do Brna. Obyvatelé města Slavkova u Brna preferují cestování v pohodném a bezpečném prostředí, což železniční doprava splňuje. Pravidelně jsou na trase nasazovány moderní vlaky, do budoucna se plánuje projekt *Křenovická spojka Zbýšov – Slavkov vč. vyhýbky Zbýšov*, kdy cílem projektu je vedení přímých vlaků Brno - Slavkov (- Bučovice - Nesovice), zvýšení četnosti obsluhy Slavkova jako významného regionálního centra, lepší využití dosud ne zcela využitých vlaků linky S2 (ukončení linky v regionálním centru), zvýšení konkurenceschopnosti železnice proti silničnímu spojení D1 / I/50 a převedení podstatné části přepravního proudu Brno - Slavkov ze silnice na železnici.

Výsledky z realizovaných průzkumů:

Přepravní proud vyšší než 250 cestujících za celý pracovní den v jednom směru (interval by neměl být větší cca 120 minut v průběhu pracovního dne):

- Linka 106 - Kyjov - Nenkovice, Dražůvky - Slavkov u Brna.
- Linka 631 - Slavkov u Brna – Velešovice.

Přepravní proud vyšší než 500 cestujících za celý pracovní den v jednom směru (interval by neměl být větší cca 60 minut v průběhu pracovního dne, 120 minut v sobotu a v neděli):

- Linka 106/601/S6 - Brno - Slavkov u Brna.

Přepravní proud v železniční dopravě vyšší než 1 000 a menší než 3 000 cestujících za celý pracovní den v jednom směru (interval by neměl být větší než 30 minut v přepravní špičce a 60 minut v přepravním sedle):

- R56+S6 - Brno hl.n. – Nesovice, zčásti též Kyjov – Veselí nad Moravou.

Pozn.: u tohoto standardu jsou četnosti spojů naplňovány postupně dle finančních možností JMK a kapacity drážní infrastruktury.

3.5 INTENZITA DOPRAVY

Kapitola představuje analýzu intenzity dopravy ve městě včetně vývoje nemotorové dopravy ve městě. Intenzita automobilové dopravy se ve městě od roku 2010 do roku 2016 zvýšila na vybraných úsecích až o 15 %. V tabulce níže jsou uvedeny výsledky sčítání dopravy na vybraných úsecích ve městě. Z hlediska autobusové dopravy, zvýšila se dle výsledků intenzita autobusové dopravy v okolí autobusové nádraží, naopak poklesl počet cyklistů na sledovaných úsecích, což může být způsobeno budováním cyklostezek a cyklotras v okolí města (např. cyklostezka Slavkov u Brna – Hodějice).

Z výsledků lze predikovat, že se intenzita automobilové dopravy bude do budoucna zvyšovat, u vývoje nemotorové dopravy ve městě lze předpokládat rostoucí trend v zájmu o využívání nemotorové dopravy ve městě a s tím spojený tlak občanů na budování dalších plánovaných stezek a tras v okolí města.

Tento názor je také podložen z výsledků z realizovaného Průzkumu mezi občany města Slavkov u Brna v roce 2019 k oblastem volnočasové a kulturní infrastruktury. Při otázce, kam má město přednostně investovat do rozvoje kulturní a volnočasové zóny byla nejčastější odpověď občanů města „vytvářet běžecké trasy a cyklotrasy okolo města“ (74 odpovědí, 39 % respondentů uvedlo tuto odpověď v dané otázce).

Tabulka 3: Intenzita dopravy 2010, 2016

Silnice č.	Sledovaný úsek	Autobusy – všechny dny		Cyklo/den		Všechna motorová vozidla celkem	
		2010	2016	2010	2016	2010	2016
416	6-2530 vyús.z 379 - zaús.37445 od Adamova	40	26	100	50	3 105	4 166
50	6-0530 - vyús.416 do Křenovic - mimoúr.x s 54	92	96	15	25	14 823	17 003
50	6-0580 - mimoúr.x s 54 - zaús.0501	88	80	12	13	12 175	13 972
54	6-2540 - mimoúr.x s 50 - hr.okr.Vyškov a Hodonín	63	80	17	79	5 758	7 490
4191	6-7812 - vyús.z 50 Slavkov u Brna - zaús.do 0501 Slavkov u Brna	169	183	257	160	5 037	5 884
0501	6-7811 - vyús.4191 Slavkov u Brna - zaús.0476 Slavkov u Brna	45	107	277	212	5 375	6 247
0476	6-7810 - x s D1 - vyús.do 0501 ve Slavkově u Brna	1	1	80	11	2 387	2 908

Zdroj: Sčítání dopravy 2010, 2016

Komentář:

Podstatná charakteristika těchto komunikací je, že jsou **základním dopravním systémem města** (je tu velký pohyb chodců, jezdí tudy cyklisté osobní auta, autobusy i nákladní auta), zároveň to jsou důležitá veřejná prostranství a předprostory veřejných budov, služeb a obchodů. Veškerá budoucí dopravní opatření musejí přihlídnout k těmto faktům.

4 Dopravní chování obyvatel Brněnské metropolitní oblasti

Kapitola představuje výsledky z realizovaného průzkumu⁴, který se týkal dopravního chování obyvatel Brněnské metropolitní oblasti (BMO), kam spadá i oblast města Slavkov u Brna, konkrétně:

- Obyvatelé Brna používají více veřejnou dopravu než obyvatelé brněnského zázemí (ve všechny dny).
- Obyvatelé brněnského zázemí pro změnu více využívají osobní automobil.
- Cestování na kole je zastoupeno velmi málo mezi všemi obyvateli celé BMO včetně Brna.
- O víkendu stoupá spolujízda osobním automobilem.
- V zázemí Brna má zastávku v okruhu 300 metrů od domova 40 % respondentů průzkumu, cesta na nejbližší zastávku trvá 57 % dotázaným v zázemí Brna nejčastěji 5 minut.
- Bariéry využívání veřejné hromadné dopravy v zázemí Brna - pomalé a časově náročné (20 %), nepohodlné či nehygienické (16 %), jezdím jen autem (22 %).
- Návrhy na zlepšení veřejné hromadné dopravy v zázemí Brna - častější spoje, větší frekvence, lepší návaznost (27 %), zlevnit jízdné, zdarma (17 %).

Odrážky níže představují nejčastěji prezentované významné bariéry rozvoje IDS JMK:

- Dosud neuskutečněný přesun hlavního nádraží v Brně, které již kapacitně nedostačuje a při dalším rozvoji IDS by tudíž bylo nutné zvyšovat počty autobusových linek na úkor železnice.
- Důležitým chystaným projektem je tzv. severojižní kolejový diametr, který je potřebné pro rozvoj IDS JMK zrealizovat.
- Intenzita dopravy vs. kapacita komunikací na příjezdu/odjezdu z Brna.

4.1 POHYB CÍLOVÝCH SKUPIN PO MĚSTĚ

Kapitola představuje pohyb cílových skupin ve městě, které vychází z výsledků SLDB 2011. Z města Slavkova u Brna vyjíždí do zaměstnání nebo do škol 1 740 obyvatel, z toho do zaměstnání 1 274, v rámci obce 432 obyvatel, do škol vyjíždí 466 obyvatel, v rámci obce pak 298 obyvatel.

Nejsilnější vazba je s městem Brnem, kam vyjíždí za prací většina obyvatel vyjíždějící do zaměstnání mimo Slavkov u Brna. Tuto skutečnost umožnila atraktivita Brna z pohledku množství a různorodosti pracovních míst v Brně a již

⁴ Sociologický výzkum - Dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti, 2017.

uvedené dobré dopravní spojení. Na druhé straně, do Slavkova u Brna dojíždí mnoho návštěvníků města, kterých se každoročně počítá na desetitisíce. Návštěvníci do Slavkova u Brna jezdí primárně osobními automobily. Při realizovaném průzkumu ve městě Slavkov u Brna mezi návštěvníky v roce 2019 byly uvedeny časté názory respondentů průzkumu, že by uvítali ve městě více parkovacích míst.

Z pohledu občanů města jsou velmi významné dopravní toky směrem k poliklinice Slavkov u Brna a na Palackého náměstí, u dětí školou povinných pak směrem k ZŠ, SŠ.

Tabulka 4: Vyjíždějící do zaměstnání a škol v roce 2011

Vyjíždějící do zaměstnání a škol		Počet	
Vyjíždějící celkem		1 740	
v tom	vyjíždějící do zaměstnání	1 274	
	v tom	v rámci obce	432
		do jiné obce okresu	188
		do jiného okresu kraje	605
		do jiného kraje	35
		do zahraničí	14
	vyjíždějící do škol	466	
	v tom	v rámci obce	168
		mimo obec	298

Zdroj: SLDB 2011

5 Přehled rozvojových dokumentů

Kapitola představuje krátký výčet strategických dokumentů, které mají vazbu na veřejnou dopravu ve městě Slavkov u Brna v následujících letech z hlediska jejího rozvoje. Pro přehlednost je u každého dokumentu uvedena stručná charakteristika dokumentu.

- Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018 – 2021 - je hlavním realizačním dokumentem Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 (SRJMK 2020). Veřejná doprava a infrastruktura jsou řešeny v prioritě 1: Dobudování infrastruktury.
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje - zásady územního rozvoje navazují na Politiku územního rozvoje, kterou dále zpřesňují.
- Generel dopravy Jihomoravského kraje 2003 – 2030 - komplexní zhodnocení stávajícího stavu dopravní infrastruktury JMK. Stanovení návrhových ukazatelů. Ideový návrh variant řešení dopravy. Oborový dokument obsahující komplexní návrh řešení rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit.
- Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016 – 2023 – koncepce schválená Zastupitelstvem Jihomoravského kraje v únoru 2016, která představuje analytickou část cyklistické dopravy a následně návrhovou a implementační část pojednávající o cílech a opatřeních rozvoje cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji.
- Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020 – koncepční návrh řešení dopravní obslužnosti páteřní železniční regionální dopravou v JMK se zaměřením na brněnskou aglomeraci v časových horizontech závislých na rozvoji dopravní infrastruktury.
- Strategický plán rozvoje města Slavkov u Brna - Strategický plán rozvoje města Slavkov u Brna vytyčuje základní směry budoucího vývoje tohoto města a umožňuje vedení města komplexně identifikovat potenciál rozvoje města ve střednědobém i dlouhodobém období. Veřejná doprava je řešena ve strategické oblasti B: Infrastruktura města a životní prostředí.

6 Možnosti rozvoje nemotorové dopravy a městem zajišťovaná doprava

Kapitola představuje možnosti rozvoje nemotorové dopravy ve městě a v jeho okolí. Kapitola navazuje na realizované průzkumy mezi občany města, kteří by do budoucna preferovali podporu peších, běžeckých a cyklistických tras.

Vhodné předpoklady podpory rozvoje nemotorové dopravy v Jihomoravském kraji:

- Jízdní kola, e-kola a velké koloběžky lze po Jihomoravském kraji přepravovat regionálními cyklobusy IDS JMK.
- V provozu jsou během cykloturistické sezóny přibližně od poloviny dubna do konce září během víkendů a státních svátků.
- Vybrané cyklobusy jezdí i v pracovní dny. V roce 2019 jezdí regionální cyklobusy od 19. 4. do 29. 9.

Stávající cyklostezka:

- Slavkov u Brna – Hodějvice.

Dlouhodobě uvažované cyklostezky pro budoucí rozvoj nemotorové dopravy:

- Směr Velešovice.
- Směr Vážany nad Litavou.
- Směr Křenovice.

Důvody, proč podporovat rozvoj cyklistické dopravy ve městě:

- Levné a zdraví prospěšné řešení.
- Zlepšení dopravní situace a dostupnosti.
- Zlepšení kvality ovzduší.
- Trend aktivního cestování jako součást systému SmartCity a vrcholu plánování lokální dopravy.
- Vazby na cyklodopravu v okolí města a napojení cyklistické dopravy na Brno.

Komentář:

Slavkov u Brna je svou polohou a topografií vhodný pro cyklodopravu v rámci města. V současnosti zde nicméně chybí nezbytný mobiliář pro odkládání kol na důležitých místech ve městě, především u veřejných budov a na důležitých veřejných prostranstvích. Nejnaléhavější je nutnost vybudování moderního mobiliáře na odkládání kol u nádraží nebo v centru města. Zde je nutné prověřit možnosti vybudování kolostavu nebo malého parkoviště pro kola. Parametry mobiliáře by měly vycházet z aktuálních potřeb občanů, kteří se tomuto druhu dopravy věnují. Základním parametrem by mělo být nabídnutí možnosti

celodenního odkládání kol bez rizika poškození, zcizení nebo znehodnocení kol vlivem počasí.

7 SWOT analýza

Prostřednictvím SWOT analýzy jsou identifikovány silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby spojené s veřejnou dopravou.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">+ Dobrá dostupnost Brna sítí regionální autobusové dopravy.+ Spojení s Brnem moderními vlaky.+ Spokojenost občanů s vlakovými a autobusovými spoji.	<ul style="list-style-type: none">- Umístění železniční stanice mimo komerční i historické centrum města.- Vzájemná vzdálenost autobusového a železničního nádraží.
Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none">✓ Vybudování pěších a cyklistických tras s provazbou na veřejnou dopravu.✓ Vybudování parkoviště u autobusového nádraží.✓ Rozšíření trasy vybraných linek.✓ Vybudování nových autobusových zastávek.✓ Podpora vybudování vhodných dopravních opatření (kruhové objezdy apod.).✓ Podpora Smart systému.✓ Spolupráce s Jihomoravským krajem a dalšími relevantními subjekty v tématu veřejné dopravy.	<ul style="list-style-type: none">! Zintenzivnění linek – pokles využívání na úroveň ohrožující její fungování.! Protichůdné zájmy subjektů v tématu veřejné dopravy (Jihomoravský kraj, stát apod.).

NÁVRHOVÁ ČÁST

8 Vymezení návrhové části

Koncepce veřejné dopravy města Slavkov u Brna vytyčuje základní směry budoucího vývoje města v této oblasti a umožňuje vedení města komplexně identifikovat potenciál rozvoje města ve střednědobém i dlouhodobém období. Jedná se o koncepční dokument, pomocí něhož bude ve stanoveném časovém horizontu zabezpečována samosprávou města koordinace rozvojových aktivit.

Zapojením pracovníků Městského úřadu Slavkov u Brna, vedení města a odborné veřejnosti došlo ke zpracování dokumentu, který byl podroben připomínkovému řízení ze strany dotčených orgánů a osob.

Návrhová část koncepce je rozdělena na několik úrovní (stupňů), které se navzájem obsahově liší mírou konkrétnosti. Pro účely koncepce byly stanoveny základní úrovně, které je možné definovat následovně:

VIZE

popisuje stav, jehož by mělo být v budoucnu dosaženo a v tomto smyslu představuje zastřešující rámec celé návrhové části.

CÍLE

charakterizují žádoucí budoucí stav, cíle musí být formulovány tak, aby byly realistické.

OPATŘENÍ

určují záměry nebo zastřešují soubor aktivit k určitému tématu nebo prostoru a stanoví případně přístup k řešení jednotlivých témat či problémů.

Výsledkem tohoto postupu je hierarchické uspořádání návrhové části, kde se postupuje od definovaných cílů až ke konkrétním opatřením. Každé opatření nebo aktivita byla projednána na pracovní skupině.

8.1 VIZE

Vize tvoří „vstupní bránu“ do návrhové části koncepce. Vize formuluje a popisuje stav, jehož by mělo být v budoucnosti dosaženo v dané oblasti.

Budovat propustné město s krátkými vzdálenostmi.

8.2 CÍLE

Představují strukturovanou formulaci důležitých tematických sektorů, v rámci kterých je nutné danou problematiku řešit.

Cíl 1: Zachování nezbytné průjezdnosti městem, omezovat negativní vlivy dopravy, uspokojovat poptávku po dostupnosti veřejné dopravy.

Město má za cíl zlepšovat kvalitu veřejné dopravy, průjezdnost městem (vhodné dopravní opatření) s provázaností na individuální automobilovou dopravu.

Cíl 2: Řešit dopravu pro občany města uvnitř města, pomoci chodcům, v možné míře řešit průjezd pro cyklisty a dobře organizovat nezbytnou turistickou dopravu.

Nedostatečná dopravní infrastruktura může být jednak bariérou úspěšného rozvoje města, jednak výraznou bariérou při snaze zavádět opatření na zlepšení průjezdnosti městem. Vytvořeným cílem se město zaměří na udržování potřebné infrastruktury na svém území, zejména nemotorovou dopravu a možnosti parkování pro návštěvníky města.

Tabulka 5: Indikátory pro cíl 1 a 2

Indikátor	Jednotka	Zdroj
Počet opatření vedoucí ke zlepšení veřejné dopravy	Počet	MěÚ
Počet opatření na zvýšení komfortu cestujících veřejné dopravy	Počet	MěÚ
Počet nových stezek pro cyklisty	Počet	MěÚ

8.3 OPATŘENÍ

Určují záměry nebo zastřešují soubor aktivit k určitému tématu nebo prostoru a stanoví případně přístup k řešení jednotlivých témat či problémů.





- *Realizace senior taxi/baby taxi* – doprava, včetně bezbariérové a finančně dostupné veřejné dopravy, je klíčovým faktorem aktivního stárnutí. Je to významné téma, které prochází



řadou dalších sledovaných oblastí života seniorů ve městech. Míra mobility v rámci města má vliv zejména na společenské a občanské zapojení a na přístup ke komunitním a zdravotním službám.

Služba bude dostupná pouze osobám s trvalým bydlištěm na území města. Hlavním důvodem této podmínky je velké časové vytížení v případě dopravy mimo město a zhoršení pokrytí poptávky po službě senior taxi.

Při realizaci projektu je dobré do budoucna uvažovat o rozšíření služeb tzv. baby taxi, což je na druhé straně opatření, které by mělo sloužit k lepší mobilitě rodičů s dětmi. Dané opatření je blíže rozepsáno v samostatné kapitole dokumentu.

- *Vybudování parkoviště u autobusového nádraží* – projekt je situován v poloze vhodné pro obsluhu nádraží. Kapacita parkování je pro dnešní rozsah dopravy u autobusového nádraží nedostatečná. Současně se jedná o místo, na kterém se denně vyskytují desítky autobusů a vybudované parkoviště může snížit riziko kolizí (při zastavení automobilu v blízkosti nádraží apod.). Cílem projektu je vybudovat kompaktnější parkovací plochy s potřebným nezbytným zázemím. 
- *Rozšíření trasy u linek 601, 630 a 631* – realizace jednání s koordinátorem integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje popř. dalšími subjekty k rozšíření trasy linek. Dle realizovaného průzkumu je u linek 601 a 631 přepravní proud vyšší než 250 cestujících za celý pracovní den v jednom směru. U všech tří linek je potenciál, aby do své trasy zařadily další zastávky ve Slavkově u Brna (primárně zastávku Slavkov u Brna, poliklinika ve vybrané hodiny). Realizací opatření dojde ke zlepšení obslužnosti území. 
- *Vybudování kruhového objezdu (Malinovského/Kaunicova)* – vybudování kruhového objezdu vyřeší jedno z kolizních míst ve městě pro veřejnou dopravu. Realizací daného opatření dojde ke zlepšování plynulosti a bezpečnosti dopravy v daném místě. 
- *Rozvoj Smart systému v dopravě – nabíjecí stanice, elektrokola, elektroauta* - tento smart prvek by velmi napomohl image rozvojového Slavkova u Brna jako města s kvalitními veřejnými prostory, udržitelnou dopravou a dobrou vazbou na kulturní zázemí historického města. Smart město Slavkov u Brna by se také mohlo stát „turistickým cílem“ svého druhu. Zatím je vzhledem k slabému rozvoji potenciální poptávka malá, ale atraktivita nových technologií a aplikací by mohla být zajímavou přidanou hodnotou 

pro město. Občané, kteří využívají kolo i k běžným každodenním cestám, je preferují především tehdy, je-li tomu nakloněno počasí či je právě cyklistická sezóna. Další motivací k využívání kola je možnost si při cestě na kole zároveň zasportovat, pojmout cestu jako výlet, udělat něco pro své zdraví. Tento způsob přepravy také ušetří čas.

- *Vybudování nových autobusových zastávek ve městě (primárně Špitálská, oblast Zlatá Hora) – střednědobé až dlouhodobé opatření. Vybudovat ve městě na vhodných místech pro zlepšení dostupnosti veřejné dopravy nové zastávky. Důvodem je docházková vzdálenost na aktuální zastávky s časem delším než 5 minut.*
- *Dobrá dostupnost Slavkova u Brna autobusovou a železniční dopravou – realizace dílčích aktivit a konkrétní spolupráce i s okolními obcemi na zlepšení dopravní dostupnosti celého území (jednání alespoň na politické a koncepční úrovni).*



8.4 OČEKÁVANÉ MULTIPLIKAČNÍ EFEKTY Z REALIZOVANÝCH OPATŘENÍ

Významným multiplikačním efektem bude zkvalitnění dopravní infrastruktury a obslužnosti města z důvodu realizace vybraných opatření. Mezi další multiplikační efekty lze řadit:

- Zatraktivnění města pro potenciální investory.
- Vytvoření nových pracovních příležitostí (zlepšenou dopravní dostupností se snižují cestovní a časové náklady na cestování do zaměstnání).
- Zvýšení atraktivity regionu v zájmu dlouhodobě udržitelného zvyšování kvality života obyvatel.
- Zlepšení obslužnosti a průjezdnosti veřejné dopravy vedoucích ke zvýšení ekonomické síly města.
- Zlepšení podmínek dopravní obslužnosti vytvářející zázemí pro vznik nových produktů v oblasti cestovního ruchu.
- Zatraktivnění města jako turistické destinace.
- Zlepšení podmínek životního prostředí (např. snížení prašnosti, kolizí) a tím nižší výdaje vynakládané na odstraňování negativních dopadů na životní prostředí.

8.5 NÁVRH K ZAVEDENÍ SENIOR TAXI VE SLAVKOVĚ U BRNA

Zpracovatel Koncepte veřejné dopravy města představuje návrh řešení k zavedení senior taxi ve městě, který vychází ze znalosti místních podmínek a

modelových hodnot, které se mohou v praxi lišit, dále pak také z analýz měst, ve kterých je senior taxi už zavedeno. Výstup tohoto zpracování z června 2019 bude využit k zavedení senior taxi ve Slavkově u Brna v druhé polovině roku 2019.

8.5.1 Oblast provozu

Je zapotřebí vhodně zvolit oblasti, ve kterých bude senior taxi provozováno. Výběr vhodné oblasti je odvislé od počtu obyvatel, konkrétně na počtech zájemců o využití služby z řad seniorů a dalších osob cílových skupin v dané oblasti i konkurenčním prostředí.

Služba je dostupná pouze osobám s trvalým bydlištěm na území dané oblasti a zároveň i poskytování dopravy na území dané oblasti případně blízkého okolí. Hlavním důvodem je velké časové vytížení v případě dopravy mimo danou oblast a zhoršení pokrytí poptávky po službě senior taxi. Volbou cílové destinace je možné regulovat zájem cílových skupin o danou službu.

Navrhované možnosti při volbě cílové destinace⁵

- Poliklinika Slavkov u Brna.
- Rehabilitační zařízení.
- Autobusové a vlakové nádraží.
- Městský úřad.
- Hřbitov.
- Pošta (důchody i ostatní poštovní služby).
- Bez omezení s vyznačenou působností na katastrálním území případně i v blízkém okolí.

8.5.2 Cílové skupiny

Služba bude určena pro seniory nad 65 let, osoby se zdravotním postižením, kteří jsou držitelé průkazu ZTP, ZTP/P a doprovod osoby se zdravotním postižením včetně asistenčního psa. Klient předloží platný občanský průkaz nebo pas, který poslouží jako kontrolní doklad jejich věku. Osoby se zdravotním postižením předloží průkaz ZTP, ZTP/P, který poslouží jako kontrolní doklad jejich zdravotního postižení. Doprovod osoby se zdravotním postižením má nárok na bezplatnou jízdu. Součástí jízdy je i bezúplatná přeprava menších břemen a spoluzavazadel oprávněných osob, skládacího invalidního vozíku, francouzských holí.

Při realizaci je doporučeno vydávání průkazek senior-taxi. Identifikace u řidiče je snadnější a rychlejší, zároveň jasně selektuje osoby, o jejichž přepravu má město zájem. Průkazku senior taxi vyřizuje např. odbor sociálních věcí/sekretariát starosty a to bezúplatně. Při pohybových problémech může vyřídit osoba s neověřenou plnou mocí (nutnost donést občanský průkaz dotyčné

⁵ Doporučení: volit destinace, které mají vztah k veřejným a sociálním službám.

osoby). Je ale dobré podotknout, že se jedná o administrativní činnost, jejíž realizace vyžaduje dodatečné finanční a časové náklady.

Volbou cílové skupiny je opět možné regulovat zájem o danou službu. Možnosti při volbě cílové skupiny jsou:

- Lidé s trvalým pobytem na území města a jeho místních částí, kteří dovršili věk 65 let,
- Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P bez rozlišení věku,
- Do budoucna navrhujeme službu nabídnout i pro matky s dětmi do 6 let.

8.5.3 Provozní doba senior taxi

Samostatný provoz senior taxi je stanoven od 6:30 do 14:30, a to v pracovní dny od pondělí do pátku. Dle volby cílových destinací je možné provozní dobu upravit, nicméně svátky a víkendy by byla služba s největší pravděpodobností užívána málo. Mohou za to jednak uzavřené cílové destinace, ale i fakt, že v těchto dnech mohou klienti využít rodinu nebo známých. Ranní čas 6:30 je stanoven s ohledem na kontrolu vozidla před jízdou, kterou musí dělat řidič vždy ráno při nástupu do práce a začátek ordinačních hodin v nemocnici, kde bývají odběry krve už 6:30 hodin. Odpolední čas 14:30 je stanoven s ohledem na kontrolu vozidla po jízdě, kterou musí dělat řidič vždy večer před skončením práce. Prodloužení by připadalo v úvahu z důvodů ordinačních hodin nemocnic nebo naopak počátku večerních kulturních akcí.

8.5.4 Přeprování řád

Je navrženo zavést službu formou telefonického objednání. Objednávky je vhodné přijímat maximálně dva týdny dopředu. Starší klienti mohou zapomínat, že si využití služby objednali. Zároveň minimální doba přijetí je 1 den. Jedná se o objednávkovou službu, která je zavedena do systému a nefunguje jako klasické taxi služby, kde je možnost objednání před jízdou. Zrušení objednávky telefonicky je pak možné nejpozději 1-2 dny před uskutečněnou jízdou. Do přepravního řádu navrhujeme omezit využití senior taxi - jedna osoba může za měsíc využít senior taxi max. 6.

Při zrušení objednávky dopravy 1-2 dny před uskutečněnou jízdou, není seniorovi účtován žádný poplatek. Pokud nedojde ke zrušení jízdy, ale senior službu senior taxi nevyužije, například zvolí jiný druh dopravy, není seniorovi účtován žádný poplatek. Služba senior taxi je poskytována skupině lidí, kteří často zapomínají, proto se s určitými ztráty musí počítat.

Př. Senior předloží platný senior taxi. Cena přepravy činí 20 Kč za jízdu. Pokud se však jedná o cestu na polikliniku a zpět je nutné objednat a zaplatit jízdu dvě.

8.5.5 Dispečink

Služba je spojena s náročností na personál, jsou proto navrženy dvě varianty:

- Agendu je možné přenést na řidiče, který je vybavený mobilním telefonem a objednávky zaznamenává přímo v pracovní době.
- Zřízení dispečinku (kontaktu) na městském úřadu.

8.5.6 Statistiky

Vedení statistik sledující vývoj služby pomohou k budoucím změnám, aby bylo senior taxi využíváno optimálně. Statistiky by měly být zaměřeny na využití oprávněnými osobami, časové vytížení během pracovní doby i na cílové destinace. Optimalizace pak spočívá ve vhodné kombinaci nastavení těchto parametrů. Statistiky by měly být vedeny anonymně tak, aby se předešlo komplikacím se shromažďováním osobních údajů dle GDPR.

8.5.7 Počet a druh automobilů

Výzvou, se kterou se tato práce potýká, je počet automobilů a jejich využití. Optimální počet se bude lišit, pokrýt poptávku však může jediný, nejvýš však dva vozy. Služba totiž kromě poskytnutí dopravy může zajistit i asistenci s nástupem a výstupem z vozidla, případně pomoc s nákupem a vstupem do lokalit, které nejsou řešeny bezbariérově. Ideálním řešením je malý bezbariérový automobil s místem pro doprovod a zavazadla cestujícího (např. s bočními posuvnými dveřmi, který je vybaven plošinou pro přepravu tělesně hendikepovaných a nástupním stupínkem pro lepší nastupování a vystupování z vozu).

8.5.8 Internetové stránky

Je dobré zřídit internetové stránky případně vyčlenit prostor na webu města, na kterých by byly veškeré informace pohromadě. Stránky budou obsahovat rubriky jako je automobil. V rubrice automobil bude zmíněna značka vozu a náležitosti, které splňuje. Recenze a online dotazník pro dotazy a recenze, které povedou k odstranění nedostatků ze strany zákazníků a pomohou ke zkvalitnění služeb.

8.5.9 Finanční záležitosti a kontrola

V této kapitole jsou představeny dvě časté varianty realizace senior taxi.

Varianta č. 1:

- Město Slavkov u Brna uhradí pouze fakturu za jízdy do maximální celkové částky např. 25.000 Kč bez DPH měsíčně/ 300.000 Kč bez DPH za dobu předpokládaného trvání smlouvy. Další jízdy v daném měsíci již by nebyl povinen provozovatel služby v režimu „senior taxi“ uskutečnit;
- Provozovatel služby je povinen pravidelně, vždy za předchozí kalendářní měsíc, předkládat vybranému zástupci města seznam přepravovaných osob (formou knihy jízd) společně s fakturou (dále je možné požadovat i počet ujetých kilometrů).

Varianta č. 2:

- Město Slavkov u Brna uhradí pouze fakturu na fixní částku např. 12.000 Kč bez DPH měsíčně za dobu předpokládaného trvání smlouvy (částka vychází z příkladu měst obdobných velikostí města Slavkov u Brna). Provozovatel služby následně generuje tržby z vybraných poplatků za přepravu osob (např. 20 Kč za jízdu). Provozovatel služby tak není limitován žádnou maximální celkovou částkou za měsíc jako ve variantě č. 1;
- Provozovatel služby je povinen pravidelně, vždy za předchozí kalendářní měsíc, předkládat vybranému zástupci města s fakturou na částku 12 000 Kč bez DPH i seznam přepravovaných osob (je vedena kniha jízd).

8.6 VZTAH ROZPOČTU A OPATŘENÍ

Finanční nároky vyplývající z možných opatření mají dopady do rozpočtu města, musejí být zahrnuty do návrhu rozpočtu na další rok, případně rozpočtového výhledu. V rámci projektu byla dodavatelem služeb zpracována predikce hospodaření města. Výstupy z této analýzy jsou použity dále v kapitole.

V řádku „Volné finanční prostředky“ jsou uvedeny hodnoty finančních prostředků, které městu zůstanou na financování investičních akcí a jednorázových akcí neinvestičního charakteru.

Výsledek zahrnuje v roce 2020 dokončení projektů Zámecká zeď a Zámecké valy, revitalizaci zámeckého parku, v roce 2021 investiční výdaje do mateřské školky a ve všech letech pak výdaje směřující do dopravní infrastruktury.

V tabulce je vyjádřen odhad finančních toků v budoucnosti. Je zřejmé, že město ve sledovaném období 2020 – 2024 může do realizace investičních akcí a jednorázových oprav zapojit finanční prostředky v objemech od 22,6 mil. Kč (2021) do 48,9 mil. Kč (2024).

Tabulka 6: Volné finanční prostředky

Údaje (tis. Kč)	UC 2017	UC 2018	RU 2019	SVR 2020	SVR 2021	SVR 2022	SVR 2023	SVR 2024
Běžné příjmy	155 970	175 784	154 373	166 743	173 426	177 301	181 346	185 373
Běžné výdaje	114 886	124 718	120 884	120 140	121 070	122 008	123 141	124 014
Provozní přebytek	41 084	51 066	33 489	46 603	52 357	55 292	58 205	61 359
Kapitálové příjmy	28 097	23 569	48 983	22 168	4 500	0	0	0
Kapitálové výdaje	79 506	94 815	77 200	39 731	30 000	10 000	10 000	10 000
Příjmy všechny	184 067	247 028	256 956	188 911	177 926	177 301	181 346	185 373
Výdaje všechny	202 163	244 038	256 956	164 369	155 278	135 347	136 465	136 497
SALDO v rozpočtové skladbě (bez fin.)	-10 326	-20 180	5 272	29 040	26 857	45 292	48 205	51 359
Financování	-7 771	23 170	-5 272	-4 498	-4 208	-3 338	-3 323	-2 482
Uhrazené splátky jistiny	7 771	24 505	54 055	4 498	4 208	3 338	3 323	2 482
Volné finanční prostředky	-18 097	2 990	0	24 542	22 649	41 954	44 881	48 876

Zdroj: Městský úřad Slavkov u Brna

9 Implementace

Vytvořením **Koncepce veřejné dopravy města** začíná proces, který by měl vést k naplnění vize, stanovených cílů a opatření v klíčových oblastech rozvoje města. Tak jako probíhal proces tvorby ve spolupráci s řadou odborníků, zástupců městského úřadu a vedení města, je třeba postupovat i při realizaci koncepce. Proces postupného uskutečňování opatření z Koncepce veřejné dopravy města se nazývá „**implementace**“, neméně důležité je pak průběžné **hodnocení** naplňování koncepce.

Hlavním východiskem při implementaci jsou jednak analytická část a pak návrhová část, kde je stanovena vize, cíle a opatření. Součástí implementační části je **Akční plán** s databází opatření k plánované realizaci v následujících letech.

Při implementaci je nutná aktivní podpora vedení města, řádná příprava realizace, vysoká úroveň komunikace, plynulá aktualizace opatření, kvalitní složení týmu a zejména průběžná kontrola a hodnocení plnění výstupů (monitoring).

Důležitým faktorem pro dosažení pozitivních výsledků vyplývajících ze strategického řízení je odpovídající personální zajištění jeho realizace a celkové administrace. Je nezbytné určovat způsob, jakým bude probíhat naplňování stanovených cílů a kdo bude mít za danou činnost odpovědnost.

Při implementaci je nutné určit konkrétní subjekty a osoby odpovědné nejen za řízení a výkon realizace jednotlivých opatření, ale i za kontrolu (monitoring) jejich plnění. Výkonnou jednotku tvoří „garant koncepce“, kterým je Odbor správy majetku, investic a rozvoje. Garant strategie může využít při plnění těchto úkolů další pracovníky Městského úřadu Slavkov u Brna, či spolupracovat s kompetentními osobami z řad organizací a institucí zapojených do realizace aktivit.

Vedle samotné realizace naplánovaných opatření je tedy také nezbytné průběžné sledování (monitoring) naplňování Koncepce veřejné dopravy města, stejně jako jeho průběžné hodnocení, postup realizace jednotlivých opatření a progres při naplňování stanovených cílů. Na základě vyhodnocování bude prováděna aktualizace Koncepce veřejné dopravy města a to pravidelně přibližně jednou za čtyři roky (popř. dle potřeby). Pokud se vnější podmínky změní natolik, že bude třeba provést aktualizaci dříve než za čtyři roky, pak by podnět k ní mělo vznést vedení města na základě doporučení garanta strategie.

9.1 AKČNÍ PLÁN

Akční plán stanovuje projekty směřující k naplňování cílů Koncepce veřejné dopravy města. **Při tvorbě akčního plánu se přihlíželo k tomu, které opatření je možné z věcného, časového a finančního hlediska realizovat.** Tabulka níže představuje návrh doporučených projektů vyplývajících z návrhu

jednotlivých opatření a z jednání pracovní skupiny, které by se měly realizovat v krátkodobém až střednědobém období. Je důležité, aby finanční nároky vyplývající z akčního plánu s dopadem na rozpočet města, byly zahrnuty do návrhu rozpočtu na další rok. Akční plán je tedy vhodné každý rok aktualizovat.

V tabulce jsou zahrnuty projekty s odhadovanými náklady nad 0,2 mil. Kč. Navržený termín realizace předpokládá kvalitní před-projekční přípravu projektu, dobré projednání záměru před započítáním projekčních prací s dotčenými orgány a součinnost všech relevantních subjektů v koordinaci odboru správy majetku, investic a rozvoje.

Tabulka 7: Akční plán do roku 2022

Opatření (typ projektu)	Náklady odhad	Realizace	Investor
Realizace senior taxi	Dle smlouvy	2019 - 2020	Město
Studie bezpečnosti nemotorové dopravy ve městě	0,5 mil. Kč	2020	Město / dotace
Vybudování kruhové křižovatky (Malinovského/Kaunicova)	Aktuálně nelze určit	2021	Město
Vybudování parkoviště u autobusového nádraží	Aktuálně nelze určit	2021	Město / dotace ITI BMO

10 Příloha

Plán řízení rizik

Cílem řízení rizik je předcházet situacím, které by mohly ohrozit úspěšnou realizaci **Koncepce veřejné dopravy města**. Základním nástrojem pro řízení rizik je tzv. Mapa rizik, která je jednou ze základních součástí řízení koncepce. Mapa rizik bude průběžně aktualizována a příslušní aktéři budou dohlížet na plnění navržených cílů a opatření.

Cílem analýzy rizik je podchytit rizika implementace, vyhodnotit pravděpodobnost jejich vzniku a závažnost dopadů, naplánovat akce směřující ke snížení pravděpodobnosti vzniku rizikové události a akce směřující ke zmírnění negativních dopadů rizikové události, pokud už nastala.

V některých případech je možné na identifikované riziko vědomě reagovat rozhodnutím o akceptaci rizika bez nějakých protiopatření, neboť ta jsou buď nemožná nebo příliš časově či finančně nákladná.

Při definici rizik bude potřebné v maximální možné míře definovat všechna možná rizika týkající se implementace (popř. minimálně ta se středním a vysokým dopadem rizika). V rámci definování rizik bude zhodnocena pravděpodobnost jejich výskytu, významnost, dopad a budou navrženy kroky jejich eliminace nebo alespoň omezení rizik.

Prvním krokem procesu snižování rizik je proto jejich analýza. Analýza rizik je pro potřeby implementace chápána jako proces definování hrozeb, pravděpodobnosti jejich výskytu a dopadu na jednotlivé aktivity v rámci implementace, tedy stanovení rizik a jejich závažnosti.

Zhodnocení pravděpodobnosti výskytu a významnosti rizika bude provedeno na základě následujícího scoringu

Tabulka 8: Stupnice významnosti a pravděpodobnosti výskytu rizika

Hodnota	Pravděpodobnost výskytu	Významnost
1	Téměř nemožná	Téměř neznatelná
2	Výjimečně možná	Drobná
3	Běžné možná	Významná
4	Pravděpodobná	Velmi významná
5	Hraniční s jistotou	Nepřijatelná

Z hlediska efektivity řízení rizik bude pro každé riziko stanoven jeho dopad, resp. významnost dopadu. Ten je interpretovaný jednou konkrétní hodnotou, kterou tvoří součin bodového hodnocení Pravděpodobnosti výskytu rizika a Významnosti. Dopad rizika lze podle takto dosažených hodnot klasifikovat do 3 skupin (viz tabulka níže).

Tabulka 9: Stupnice dopadu rizika

Skóre významnosti dopadu	Hodnota
Nízký dopad	1-5
Střední dopad	6-12
Vysoký dopad	13-25

Pro úspěšné řízení rizik je nejdůležitější zaměřit se na rizika nejzávažnější (rizika spadající do kategorie „Vysoký dopad“), která je nutné co nejdříve eliminovat nebo alespoň minimalizovat. Distribuce dosažených hodnot dopadu rizika u všech definovaných rizik bude znázorněna v Mapě rizik v tabulkové podobě níže.

Tabulka 10: Tabulková podoba Mapy rizik včetně aktuálně identifikovaných rizik

Název rizika	Specifikace (popis) rizika	Dopad rizika	Prav. výskytu	Významnost	Dopad	Návrh na eliminaci rizika
Nedostatečná spolupráce při implementaci.	Nedostatečná spolupráce mezi zapojenými subjekty do realizace Koncepce	Nedostatečná spolupráce při realizaci může způsobit nenaplnění vize, cílů.	2	3	Střední dopad	<ul style="list-style-type: none"> Opakované oslovení všech zapojených subjektů v případě malé spolupráce. Apelování na vlastní zainteresovat zapojených subjektů a osob. Průvodní motivační dopis a podpora vedení města nejlépe ve smyslu, jaká byla reflexe výsledků předchozího šetření.
Nedostatečná koordinace postupů a kroků při implementaci.	Nízká nebo nedostatečná podpora implementace Koncepce	Nízká nebo nedostatečná koordinace vedení města při implementaci Koncepce může způsobit nenaplnění vize a cílů.	2	4	Střední dopad	<ul style="list-style-type: none"> Intenzivní a průběžná kontrola výstupů projektu. Maximální zapojení zainteresovaných subjektů a osob.
Nízká podpora při implementaci Koncepce.	Nízká priorita a podpora realizace Koncepce ve vedení města.	Ohrožení úspěšné realizace Koncepce.	2	4	Střední dopad	<ul style="list-style-type: none"> Aktivní vnímání a podpora tvorby Koncepce ze strany vedení města, zapojených subjektů a osob.
Nedostatečné a nepřesné řízení při implementaci Koncepce.	Nekoordinované postupy při realizaci cílů a aktivit, které mají vliv na dobu dokončení účelu výstupů projektu.	Nekvalitní řízení může zapříčinit změny rozsahu zpracování konečného výstupu.	2	4	Střední dopad	<ul style="list-style-type: none"> Dodržení harmonogramu indikátorů a harmonogramu realizace akčního plánu.

Nedostatečné využití navržených cílů a opatření.	Implementace a pokyny k realizaci Koncepce nejsou efektivní a aktuální.	Negativní dopad na implementaci a nesplnění cílů Koncepce.	2	5	Střední dopad	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění odpovídající implementace Koncepce.
--	---	--	---	---	---------------	---

Seznam zkratek

Následující tabulka obsahuje základní zkratky, které jsou v tomto dokumentu používány.

Tabulka 11: Seznam zkratek

Zkratka	Význam
BMO	Brněnská metropolitní oblast
ČR	Česká republika
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
ITI	Integrované územní investice
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Seznam tabulek a obrázků

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Pohyb obyvatelstva ve městě Slavkov u Brna.....	7
Tabulka 2: Nástupiště na autobusovém nádraží ve Slavkově u Brna	9
Tabulka 3: Intenzita dopravy 2010, 2016	17
Tabulka 4: Vyjíždějící do zaměstnání a škol v roce 2011.....	19
Tabulka 5: Indikátory pro cíl 1 a 2.....	25
Tabulka 6: Volné finanční prostředky	31
Tabulka 7: Akční plán do roku 2022.....	33
Tabulka 8: Stupnice významnosti a pravděpodobnosti výskytu rizika	34
Tabulka 9: Stupnice dopadu rizika	35
Tabulka 10: Tabulková podoba Mapy rizik včetně aktuálně identifikovaných rizik	36
Tabulka 11: Seznam zkratk	38

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Rozmístění zastávek ve Slavkově u Brna.....	12
Obrázek 2: Pětiminutové isochrony zastávek veřejné dopravy.....	13