



CIVITAS

Sustainable and smart mobility for all

Úspěšný příběh CIVITAS

Příklad z Brna



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FUNDED BY
THE EUROPEAN UNION

www.civitas.eu



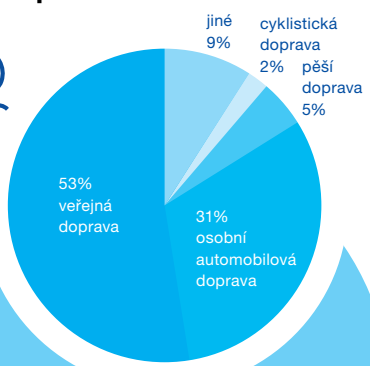
BRNO

1 Vítejte v Brně

Brno je městem s průmyslovou historií a zároveň druhým největším městem České republiky. Je domovem řady vysokých škol a univerzit a mezi odborníky na mobilitu proslulo výjimečným systémem **veřejné dopravy**.

S podporou CIVITAS se Brno již asi dvě desetiletí věnuje výstavbě a údržbě vysoce kvalitního systému veřejné dopravy a strategickému řízení dopravy a parkování tak, aby veřejné prostory města byly veřejné v pravém slova smyslu. Při procházce Brnem nelze přehlédnout, že si lidé veřejné prostory berou za své – řadu náměstí vyhrazených chodcům lemují kavárny, restaurace a pamětihodnosti. Ještě před několika málo lety sloužila mnohá z těchto míst jako parkoviště.

Důkazem úspěchu systému veřejné dopravy je také dělba přepravní práce: **k více než polovině všech cest je využívána veřejná doprava**.



Profil města

Počet obyvatel města:
380,000

Počet obyvatel metropolitní oblasti:
> 700,000



▶ ROZHOVOR

Podívejte se na náš rozhovor s Ivou Rorečkovou a zjistěte vše o mobilitě v Brně.

2

Brno a CIVITAS

V letech 2008 až 2016 se Brno zapojilo do dvou projektů CIVITAS, [ELAN](#) a [2MOVE2](#), které se staly nedílnou součástí místní udržitelné mobility. Jejich prostřednictvím zavedlo město 16 opatření, která jsou všechna stále v platnosti.

Projekt ELAN se zaměřoval na zapojení občanů, které tehdy bylo pro Brno něčím novým. Dnes, téměř dvacet let po implementaci projektu, je smysluplné zapojení občanů základním prvkem všech brněnských projektů mobility. V rámci projektu 2MOVE2 pak Brno zavedlo opatření k řízení parkování, která připravila půdu pro současné řešení veřejných prostranství ve městě.

Kromě realizace konkrétních opatření bylo pro Brno důležité zapojit se do evropských projektů a setkávat se se zástupci jiných měst – vnímat, kolik z jejich problémů je univerzálních napříč celou Evropou, a také vidět své město cizíma očima a díky tomu si uvědomit, kolik se toho již podařilo.

Přečtěte si v následujících kapitolách, jak Brno uspělo v otázce udržitelné mobility – na místní úrovni, za hranicemi města i v širším regionu.



▶ ROZHOVOR

Podívejte se na náš rozhovor s Alenou Klímovou o síti CIVINET Česká a Slovenská republika.



▶ ROZHOVOR

Sítě CIVINET nefungují samostatně. Více prozradí Goran Lampelj ze sítě CIVINET Slovinsko-Chorvatsko-jihovýchodní Evropa.

3

Začátek na místní úrovni

SUMP pro město Brno

Zapojení Brna do projektů CIVITAS napomohlo vybudování kapacit, potřebných ke schválení Plánu udržitelné městské mobility (SUMP) v roce 2018. V letech 2014 až 2018 byla kolektivně vypracována a schválena zadávací dokumentace a následně i samotný SUMP. K jeho implementaci dochází postupně – město každý rok uvádí do praxe příslušný akční plán SUMP.

Jakmile byla spuštěna implementace, město rovněž začalo s vyhodnocováním SUMP, a monitorováním zavádění jeho opatření. Nejdříve město SUMP hodnotí na místní úrovni a následně výsledky promítá do nového strategického plánu pro širší metropolitní oblast.



▶ ROZHOVOR

Zjistíte více v našem rozhovoru s brněnským radním Filipem Chvátalem.



HARMONOGRAM:

2012

Končí projekt ELAN |
Začíná projekt 2MOVE2

2014

Začíná příprava zadávací
dokumentace SUMP

2015

Začíná tříletý proces
zpracování SUMP

2018

SUMP schválen
|začátek implementace

2022

Proces aktualizace SUMP
v reakci na měnící se
situaci



4 Za hranicemi města

Rozšíření veřejné dopravy

Brno má na svém území rozsáhlou síť veřejné dopravy, včetně trolejbusů a tramvajových linek. Díky tomu dosáhlo zajímavé dělby přepravní práce – celých 53 % lidí se přepravuje veřejnou dopravou. To ale není vše: síť veřejné dopravy totiž propojuje nejenom území města, ale celý region.

Statutární město Brno je krajským městem Jihomoravského kraje a spolu s ním spolufinancuje společnost KORDIS JMK, která je krajským koordinátorem integrovaného dopravního systému. Již v roce 2011 byl kraj zcela pokryt sítí veřejné dopravy, spoje do vesnic byly častější, zvýšilo se pohodlí a cestující mohli v celém kraji včetně města Brna cestovat na jedinou jízdenku.

„Česká republika má jednu z nejhustších sítí železniční dopravy, díky čemuž jsou česká města dobře propojena – to je naše velká výhoda!“

Jan Jelínek,
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR



▶ ROZHOVOR

Podívejte se na náš rozhovor s Vojtěchem Elstnerem a seznamte se s historií KORDIS JMK.



▶ ROZHOVOR

Podívejte se na náš rozhovor s Květoslavem Havlíkem, v němž se dozvíte o spolupráci KORDIS JMK se sousedními státy a kraji.

5 Širší region

Integrované územní investice (ITI)

Integrované územní investice (ITI) jsou evropským nástrojem, který má v České republice výrazné dopady. Ve stručnosti lze říci, že ITI má za cíl kombinovat řadu aktivit, které spadají do různých operačních programů, pod různé zdroje financování apod., do jediného integrovaného projektu, který generuje větší hodnotu než jeho jednotlivé součásti.



JAK ITI FUNGUJE?

Podobně jako Brno tvoří i řada dalších statutárních měst v České republice spolu s okolními obcemi oficiálně uznané aglomerace (či metropolitní oblasti). Brněnská metropolitní oblast sestává z více než 140 obcí!

Evropská unie stanovuje priority ITI a následně poskytuje finanční prostředky českým ministerstvům. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR pak určuje kritéria, za jakých podmínek získají metropolitní oblasti a aglomerace k těmto prostředkům přístup, spolupracuje s úspěšnými uchazeči a komunikuje přímo s Evropskou unií. Metropolitní oblasti a aglomerace (respektive města a obce v jejich území) společně připravují strategii pro příštích několik let (období financování) včetně konkrétních priorit a integrovaných řešení, kterých dosáhnou pomocí nástroje ITI. Poté na základě této strategie žádají ministerstvo o financování z ITI.



▶ ROZHOVOR

Podívejte se na náš rozhovor se Zbyňkem Šimánkem z Ministerstva pro místní rozvoj ČR, v němž se dozvíte další podrobnosti o ITI.

Jak vysvětluje Zbyněk Šimánek z Ministerstva pro místní rozvoj ČR: „V Brně prakticky nenaleznete nic, čeho by se nástroj ITI nedotkl nebo co by nebylo vybudováno s jeho pomocí.“

Brněnská metropolitní oblast využila ITI například k výstavbě nových železničních tratí, k zajištění většího pohodlí veřejné dopravy, k výrobě nových prostředků veřejné dopravy, k lepšímu řízení dopravy se zajištěním preference veřejné dopravy, k výstavbě terminálů pro snadné přestupy a podobně.

Nástroj ITI slouží také k propojování menších obcí s většími městy, která se mohou stát vzorem toho, čeho lze dosáhnout a jak lze přistupovat k problémům a prioritám.



▶ ROZHOVOR

Další způsoby, jakými ministerstva podporují české obce, osvětluje Jan Jelínek z Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

„Myslím si, že ITI je úžasná příležitost, která se České republice z úrovně EU nabízí, a jsme velmi rádi, že jsme dostali prostor pro vytvoření nástroje, založeného na našich zkušenostech a potřebách. EU nenabízela pouze jeden univerzální program, který by se zaváděl ve všech členských zemích, ale umožnila národní řešení. To je zřejmě odpověď na otázku, proč se nástroj ITI v naší zemi tak osvědčuje.“

Zbyněk Šimánek,
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR



BRNO

6 Co bude dál?

Podle **Ivy Rorečkové** je dalším krokem k udržitelné mobilitě v Brně větší role cyklistické dopravy. **Jan Jelínek** spatřuje velkou příležitost pro Českou republiku v zavedení rychlovlaků. **Filip Chvátal** tvrdí, že je třeba udělat více pro to, aby se neparkovalo v centru města, zatímco **Květoslav Havlík** vidí možnou budoucnost v menším počtu soukromých a větším počtu sdílených a veřejných vozů.

Ať tak či onak, panuje shoda na tom, že i za deset let bude veřejná doprava páteří brněnské městské dopravy.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FUNDED BY
THE EUROPEAN UNION

CIVITAS 2030

Sustainable and smart mobility for all

WWW.CIVITAS.EU

