

WPT1 SOLEZ ACTION PLANS

D.T1.4.1 Updated Action Plan for integration
of LEZ policy in Brno FUA

Version 1
September 2019



1. Status quo of the Action plan update in Brno FUA

In 2017 KORDIS JMK prepared Action Plan for integration of Low Emission Zones (LEZ) policy in the mobility planning in Brno FUA. This action plan was consulted with technical experts from the South Moravian Region (SMR) to prepare a document that can be endorsed by regional council and become an integral part of transport policy instrument in SME. The aim is to integrate the SOLEZ Action Plan into the Transport Plan of SMR.

Resulting from communication with technical experts (SMR - Transport Department), KORDIS JMK obtained few remarks communication, few remarks that have been afterwards incorporated in the text. Nevertheless, none of the originally proposed activities has been changed or even refused.

Following updated version of SOLEZ Action Plan elaborated in 2017 has changed, some measures were already implemented, another prolonged.

Since the implementation of Action Plan of Brno FUA started, KORDIS JMK provided or finished almost all short-medium planned actions in area of smart parking, such as:

- a) technical and organizational preparation, incl. implementation of the smart parking site (pilot project P+R in Blansko)
- b) promotion and implementation of the new ICT based app in the IDS JMK electronic system
- c) aggregation of technical and organizational recommendation for all municipalities in Brno FUA and other municipalities in the South Moravia and distribution of these documentation to all municipalities in South Moravian Region

The only little change that has been made in smart parking actions: number of towns where smart parking solution will be implemented is lower. (Expected realization in 3 towns, implementation was just in one of them - in Blansko.)

The final proposal of the Action Plan reviewed by the technical experts was drawn up in August 2018 and contained following activities, which are planned and not launched yet.

A. The short-medium term actions:

Smart parking

- Including the possible P+R places to official maps of IDS JMK

Value added services

- Identification of possible partners for bike sharing in the South Moravian Region
 - o Communication with the partner and preparation of the contract
 - o Promotion of the new cooperation and offer for passengers in the electronic systems and in the printed materials
- Administrative support of the planned activities*
 - o Approval of the changes by the Board of the South Moravian Region

B. The long-term actions:

- Cooperation with municipalities in FUA Brno and other municipalities in the South Moravian Region on a unified P+R system
 - o The aim is a long-term orientation towards a unified P+R system in the South Moravian Region
- Market research on possibilities to use electric buses in the regional scope
 - o User experience of using electric buses
 - o Practical testing of electric buses and evaluation report
- Tracking trends in electromobility, testing of electric buses and their use in traffic in case that their use is more efficient
 - o The involvement of electric buses in transport should be based on market research, user experience and testing of electric buses to support low-carbon mobility
- Long-term cooperation between partners and municipalities in FUA and other municipalities in the South Moravian Region to use bike sharing and public transport more often
 - o The aim is to provide passengers with additional transport opportunities in municipalities in FUA Brno and other municipalities in the South Moravian Region to facilitate their transport
- Long-term monitoring of promotion of low-carbon mobility (smart parking, electromobility, value added services (bike sharing)) in the strategic materials of the South Moravian Region
 - o The aim is to monitor the changes in the strategic materials of the South Moravian Region and to respond to these changes, so that public transport is a service for passengers that will be as simple as possible for them and the services should be as accessible as possible. In the field of administrative support for planned activities, there should be an emphasis on the motto "Transport as a service".



OBSAH

1	ÚVOD	4
2	INFORMACE O SITUACI VE FUA BRNO	9
2.1	PLÁNOVÁNÍ MOBILITY A PLÁNY TRVALE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE.....	9
2.2	PUSH A PULL OPATŘENÍ REALIZOVANÁ A PŘEDPOKLÁDANÁ JIŽ SCHVÁLENÝMI DOKUMENTY	10
2.3	HLAVNÍ KRITICKÉ PROBLÉMY A PŘEKÁŽKY MOBILITY VE FUA BRNO.....	12
3	DŮVODY A STRATEGICKÉ CÍLE PRO FUA BRNO	13
3.1	PŘÍLEŽITOSTI PRO UDRŽITELNOU MOBILITU VE FUA BRNO.....	13
3.2	STRATEGICKÉ CÍLE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO.....	14
4	AKCE NAVRŽENÉ V RÁMCI PROJEKTU SOLEZ PRO FUA BRNO	15
5	AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO - PODPORA CHYTRÉHO PARKOVÁNÍ	15
5.1	KRÁTKODOBÉ A STŘEDNĚDOBÉ AKCE	15
5.1.1	<i>Akce 1: Zvýšení znalostí veřejnosti (Increase the knowledge of the public)</i>	<i>15</i>
5.2	DLOUHODOBÉ AKCE.....	16
6	AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO - PODPORA ELEKTROMOBILITY	17
6.1	DLOUHODOBÉ AKCE	17
7	AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO - SLUŽBY S PŘIDANOU HODNOTOU	20
7.1	KRÁTKODOBÉ A STŘEDNĚDOBÉ AKCE.....	20
7.1.1	<i>Akce 1: Zpráva o možných partnerech půjčoven kol (Report on possible partners of bike rental)</i>	<i>21</i>
7.1.2	<i>Akce 2: Smlouva o spolupráci s příslušným partnerem/partnery (Contract on cooperation with respective partner(s))</i>	<i>21</i>
7.1.3	<i>Akce 3: Propagace dohodnutých opatření (Promotion of the agreed measures).....</i>	<i>22</i>
7.2	DLOUHODOBÉ AKCE	24
8	AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO - ADMINISTRATIVNÍ PODPORA PLÁNOVANÝCH AKTIVIT	24
8.1	KRÁTKODOBÉ A STŘEDNĚDOBÉ AKCE.....	24
8.1.1	<i>Akce 1: Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje (Regional transport plan modifications)</i>	<i>24</i>
8.2	DLOUHODOBÉ AKCE	26

1 Úvod

Informace o Jihomoravském kraji

Jihomoravský kraj se nachází na jihovýchodě České republiky, jako většina krajů ČR je příhraničním regionem, kde na jihu sousedí s rakouskou spolkovou zemí Niederösterreich a na jihovýchodě se slovenskými kraji Trnavským a Trenčianským. Jihomoravský kraj není homogenním územím; regiony v rámci Jihomoravského kraje mají různý druh osídlení, historii i předpoklady pro rozvoj lidských zdrojů, zaměstnanosti či investic.

Na území kraje se nachází celkem 49 obcí se statutem města, kde Brno je statutárním městem. Brno je druhé největší město v České republice a zároveň je správním centrem Jihomoravského kraje. Na město Brno navazuje významná metropolitní oblast, ve které došlo od druhé poloviny 90. let 20. století k výraznému nárůstu počtu obyvatel spojeného s masivní výstavbou obytných i komerčních objektů.

V Brně žije téměř 400 000 obyvatel a dalších 65 000 lidí do Brna dojíždí za prací, do školy, atd. Takže FUA (funkční urbanizované území) není jen město Brno, ale je to celý Jihomoravský kraj, kde je hustota osídlení rovnoměrná. Spolu s hustou sítí středních měst a obcí nabízí Brno vyvážené složení infrastruktury v celém kraji. Dopravní infrastruktura v regionu čelí tlaku zvyšujícímu se podílu kamionové dopravy a nárůstu individuální dopravy. Město Brno čelí výzvě udržet poměrně vysoký podíl veřejné dopravy a podpořit využívání udržitelných dopravních systémů. Plánování nízkouhlíkové mobility je důležitou otázkou, kterou je třeba řešit v novém plánu územní městské mobility.

Z hlediska dopravy má JMK důležitou tranzitní funkci. Kostru dopravního systému tvoří dálnice D1, D2, D52 a rychlostní komunikace R43. Významný dopravní uzel v případě silniční, dálniční a železniční dopravy a integrovaného dopravního systému JMK představuje město Brno. Krajem prochází dva hlavní železniční koridory propojující země EU a město Brno je členem sdružení evropských měst se zájmem o vybudování vysokorychlostní železnice. Stále většího významu nabývá i cyklodoprava jako dojíždka do zaměstnání a do školy.

Podporovat integrovanou dopravu si klade za cíl Centrum dopravního výzkumu, které je zodpovědné za vytvoření nové vize pro česká města, konkrétně „Město s dobrou adresou“ s cílem pomoci začlenit inovace v oblasti plánování mobility do strategických městských plánů, respektive plánů udržitelné městské mobility. Iniciativa „Město s dobrou adresou“ zahrnuje vytvoření vzdělávacích nástrojů, iniciování legislativních, finančních a organizačních změn a přirozené zakomponování všech nových trendů v oblasti plánování dopravy a mobility do strategického plánu města.

V září (26. - 27. 9. 2017) se v Brně uskutečnil první ročník mezinárodní konference Plán pro Brno s podtitulem Kompaktní město. Vystoupilo zde téměř dvacet expertů, kteří představili své zkušenosti s plánováním měst, tvorbou veřejného prostoru a dopravním inženýrstvím. V navazujících diskuzích se pak se zástupci města a veřejné sféry probíraly možné scénáře budoucího rozvoje Brna.

Co se veřejné dopravy týče, jednou z neaktivnějších organizací v Jihomoravském kraji je společnost KORDIS JMK, a.s. (dále jen KORDIS). Ta vznikla v roce 2002 jako organizátor integrované dopravy v Jihomoravském kraji. Samotný systém Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK) vznikl v roce 2004 a od roku 2010 je tento systém využíván v celém regionu. K zajišťování fungování IDS JMK slouží centrální dispečink, který vyhodnocuje informace o provozu všech druhů doprav a řídí provoz, předává data do informačních systémů pro cestující, má k dispozici záznamy kamer



některých přestupních uzlů a také může informovat cestující o dostupnosti parkovacích míst P+R (Park and Ride).

Díky propracovanému systému IDS JMK dochází k více než 30 000 návazností denně, ke kterým dochází i na přestupních uzlech, u nichž bylo nezbytné provést modernizaci pro provoz IDS JMK. KORDIS chce podporovat veřejnou dopravu, čímž by mělo dojít ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Podpora veřejné dopravy se týká přestupních terminálů pro veřejnou dopravu, P+R, K+R, B+R.

Výstavba a modernizace parkovišť P+R budovaných u přestupních uzlů s vysokou četností zejména vlakových spojů by přispěla ke snížení vysokého vytižení komunikací zejména při příjezdu do Brna. V současné době tato parkoviště vznikají nekoordinovaně z iniciativy obcí. Žadoucí je ze strany kraje jejich výstavbu podpořit, dohodnout s provozovateli sjednocená pravidla využívání pro celé území kraje a případně i vytvořit nové nabídky Tarifu IDS JMK. Jednou z možností je i postupné budování informačního systému, který by on-line informoval o vytiženosti těchto parkovišť prostřednictvím existujících kanálů provozovaných např. společností KORDIS JMK.

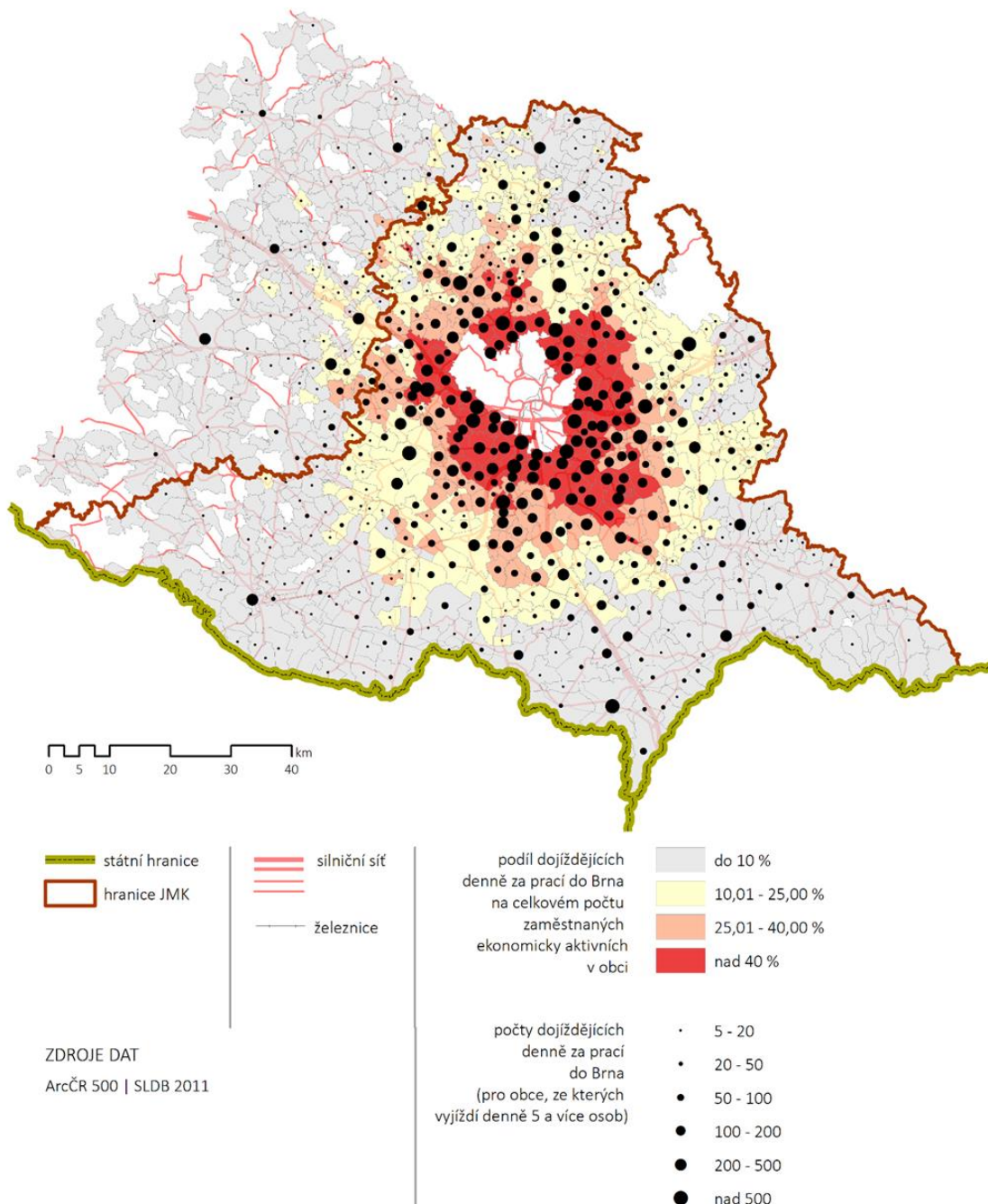
Důvodem pro podporu veřejné dopravy je monitorování pohybu cestujících v Jihomoravském kraji. V roce 2017 provedl KORDIS JMK vymezení dojížděkového zázemí Brna, jelikož dojíždka obyvatel do škol a do zaměstnání patří k důležitým procesům, které spoluutvářejí prostorovou konfiguraci vztahů v území. Existence denních vyjížděkových proudů do Brna byla ve studii prověřována ve všech obcích nacházejících se v území okresů Jihomoravského kraje, které z důvodu ucelenosti území a ve snaze nepominout relevantní proudy byly doplněny o území dvou okresů kraje Vysočina (Třebíč a Žďár nad Sázavou).

Na obrázku č. 1 vidíme, že největší podíl osob denně dojíždějících do Brna za prací je z blízkého okolí Brna. Většina těchto lidí využívá k dojíždění kombinaci hromadné a individuální dopravy, což potvrzuje následující obrázek č. 2.

Obrázek 1 Denní dojížd'ka za prací do Brna

VYMEZENÍ DOJÍŽDKOVÉHO ZÁZEMÍ BRNA

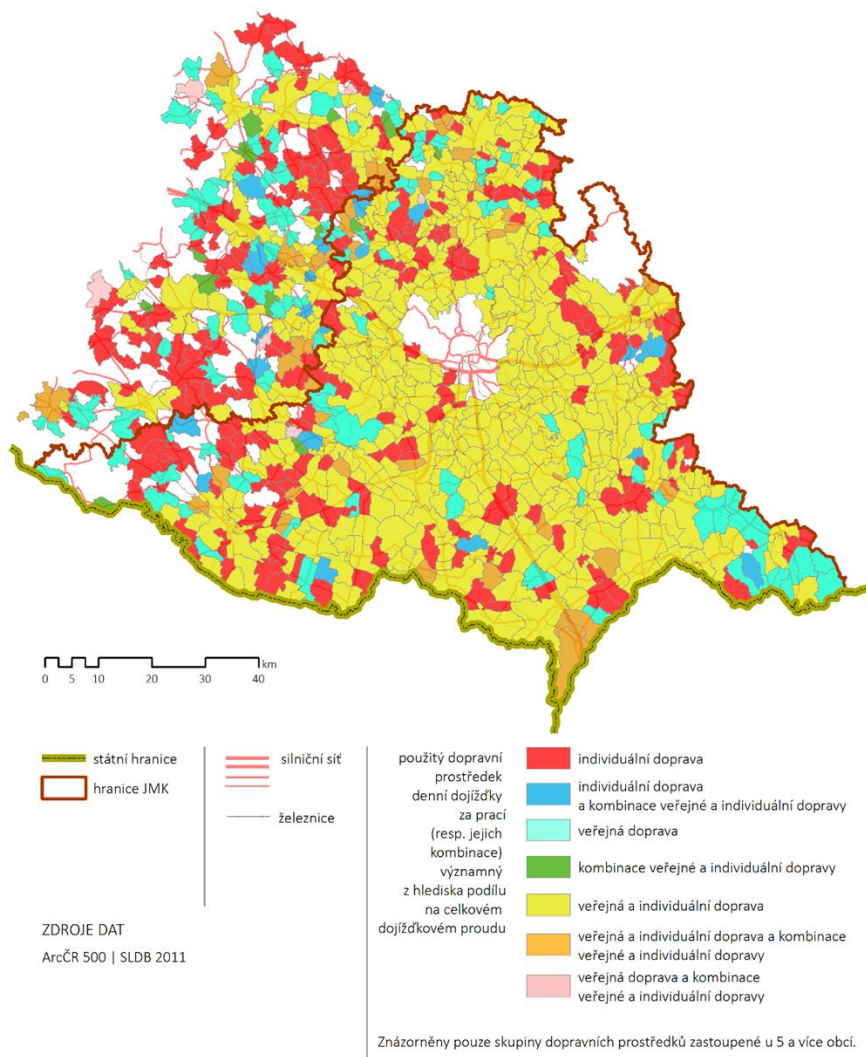
DENNÍ DOJÍŽDKA ZA PRACÍ



Obrázek 2 Převažující dopravní prostředek denní dojížd'ky za prací do Brna

VYMEZENÍ DOJÍŽDKOVÉHO ZÁZEMÍ BRNA

DOJÍŽDKA ZA PRACÍ - PŘEVAŽUJÍCÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK



Veřejná doprava představuje ve většině obcí zájmového území nejčastěji využívaný dopravní prostředek také k dojíždce do škol v Brně. To bude zřejmě způsobeno nízkým věkem většiny dojíždějících, kteří tím pádem nemají možnost řídit automobil.

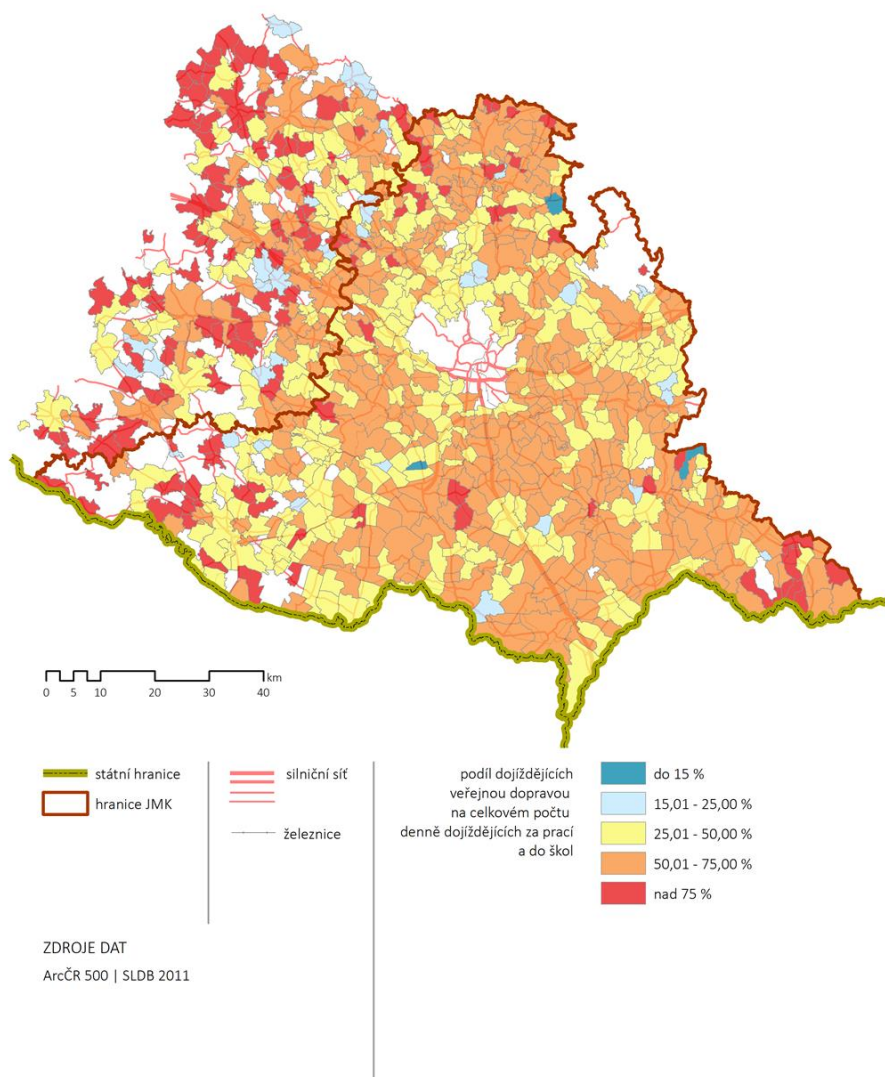
Obrázek č. 3 ukazuje, že na celkové dojíždce do Brna (do škol i do zaměstnání) se významně podílí veřejná doprava. Tomu odpovídá i skutečnost, že většina obcí v hodnoceném území spadá do kategorií s podílem veřejné dopravy v rozmezí 50-75 %, respektive 25-50 %. Tyto vysoké podíly jsou způsobeny i tím, že zahrnují dojíždění do škol, jelikož do škol dojíždí mladší osoby, které nemohou automobil řídit nebo je pro ně nedostupný, jak již bylo zmíněno výše.

Každodenní pohyb tak velkého počtu osob představuje velkou výzvu pro zabezpečení plynulé a efektivní dopravní obsluhy. Tato teze je pravdivá o to více, uvědomíme-li si, že pracovní a školní dojíždka tvoří jen část celkových pohybů obyvatel odehrávajících se každý den jak v samotném Brně, tak i v jeho bližším i vzdálenějším okolí. Z tohoto úhlu pohledu je nutné jako pozitivní hodnotit fakt, že čistě veřejná doprava se na zabezpečení pohybů osob dojíždějících do Brna do zaměstnání a do škol podílí poměrně

významnou částí. Pozitivní je i fakt, že další část dojíždějících, avšak většinou ne více než 25 % z nich, při svých pravidelných cestách do Brna kombinuje individuální dopravu s veřejnou dopravou. Takové výsledky jsou jistě i důsledkem rozvinuté veřejné dopravy organizované v Jihomoravském kraji v rámci integrovaného dopravního systému. Jeho další rozvoj zaměřený mimo jiné i na efektivnější a bezešvé propojení právě veřejné a individuální dopravy je však jistě velmi žádoucí.

VYMEZENÍ DOJÍŽĎKOVÉHO ZÁZEMÍ BRNA

DOJÍŽDKA ZA PRACÍ A DO ŠKOL - VEŘEJNÁ DOPRAVA



Obrázek 3 Denní dojížďka za prací a do škol v Brně s využitím veřejné dopravy

2 Informace o situaci ve FUA Brno

2.1 Plánování mobility a plány trvale udržitelného rozvoje

Dalším důležitým strategickým dokumentem je Plán udržitelné městské mobility města Brna (dále jen Plán mobility). Návrhová verze Plánu mobility byla zpracována a bude projednána s občany, odborníky, příslušnými odděleními radnice, krajským úřadem a dalšími vybranými institucemi. Celkovým cílem je zajistit snížení znečištění životního prostředí a hluku, zvýšení bezpečnosti dopravy, snížit dopravní kongesce v městské oblasti a zvýšit přechod ze soukromých vozidel na veřejnou dopravu.

V Jihomoravském kraji byla zřízena organizace pověřená koordinací dopravy v Jihomoravském kraji. KORDIS JMK a.s. Jejím zřizovatelem je Jihomoravský kraj a Město Brno. Strategickým dokumentem určujícím rozsah a kapacitu veřejné dopravy v kraji je Plán dopravní obslužnosti, který se vypracovává na období 5 let s pravidelnou roční aktualizací, který schvaluje Rada Jihomoravského kraje.

Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021 (PRJMK)

PRJMK je hlavním realizačním dokumentem Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 a jedním z jeho hlavních úkolů je stanovit konkrétní kroky krajské samosprávy, které mohou napomoci k řešení zjištěných problémů kraje.

Co se veřejné osobní dopravy týče, Jihomoravský kraj (dále jen kraj) zajišťuje a stanoví rozsah dopravní obslužnosti ve svém územním obvodu. V Jihomoravském kraji se dopravní obslužnost realizuje formou integrované dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje (IDS JMK), která pokrývá celý územní obvod kraje a zajišťuje vzájemné časové návaznosti spojení a frekvenci spojů. Koordinaci dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji zajišťuje firma KORDIS JMK a.s. která jednak formou operativního dispečinku, zasmulvněnými dopravci a participujícími obcemi zabezpečuje optimální provázanost jednotlivých druhů dopravy v kraji.

Plán dopravní obslužnosti JMK pro období let 2017-2021

Jednou z aktivit, kterou chce kraj přispět ke zkvalitnění dopravní obslužnosti v kraji, je realizace Plánu dopravní obslužnosti JMK pro období let 2017-2021. V tomto plánu je uveden popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, standardy dopravní obslužnosti, technické a provozní standardy, finanční toky a také časový harmonogram uzavírání nových smluv o veřejných službách. Ve vztahu k udržení života na venkově a také ke zlepšení dostupnosti volnočasových aktivit bude věnována pozornost hlavně udržení veřejné dopravy do menších obcí v okrajových částech dne a o víkendu a také zachování a rozvoji nočních spojů mezi Brnem a významnými obcemi kraje. V těchto věcech bude kraj spolupracovat s městem Brnem a společností KORDIS, dále budou koordinovat postup i s obcemi Jihomoravského kraje.

Součástí tohoto dokumentu jsou i rozvojové projekty IDS JMK, s cílem zlepšení podmínek pro cestování veřejnou dopravou. Mezi rozvojovými projekty nalezneme záměr posílit dopravu na zavolání, které se již osvědčily. Dále se uvažuje o spolupráci s obcemi v oblasti budování parkovišť P+R s cílem koordinace jednotných pravidel pro využívání P + R a jejich případnou kombinaci se spoji IDS JMK (včetně potřebných telematických, tarifních a dopravních opatření). Další zajímavé záměry tvoří podpora přeshraniční a

mezikrajské veřejné dopravy, podpora přepravy jízdních kol na území kraje a modernizace procesu odbavování cestujících.

Plán udržitelné městské mobility města Brna (Plán mobility)

Plán mobility je strategický dokument založený na komplexní analýze dopravních, ekonomických a demografických dat. Tento dokument stanovuje opatření, která umožní uspokojit mobilitu lidí a firem v okolí města.

Dokument zdůrazňuje trvale udržitelný rozvoj a zlepšení kvality života ve městě Brně. Plán mobility je také strategickým dokumentem z hlediska čerpání dotací Evropské unie na podporu rozvoje dopravní infrastruktury.

Plán mobility má 3 části - analytickou část, návrhovou část a akční plán. K dokončení Plánu mobility je třeba vypracovat akční plán pro návrhové období do roku 2023, který je nedílnou součástí Plánu mobility. Příprava akčního plánu začala v období září - listopad 2017.

Hlavní části, na které je Plán mobility zaměřen, jsou: veřejná hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava, automobilová doprava, statická doprava, životní prostředí, management mobility, změny procesu plánování na městské úrovni, zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

2.2 Push a pull opatření realizovaná a předpokládaná již schválenými dokumenty

V roce 2011 spustila městská správa omezené dopravní zóny pro historické centrum města Brna. Hlavním důvodem k provozu omezených dopravních zón ve městě bylo přání zvýšit ochranu ovzduší. Také zde existují další probíhající akce jako nízkoemisní vozidla, kvalitnější služby veřejné dopravy atd.

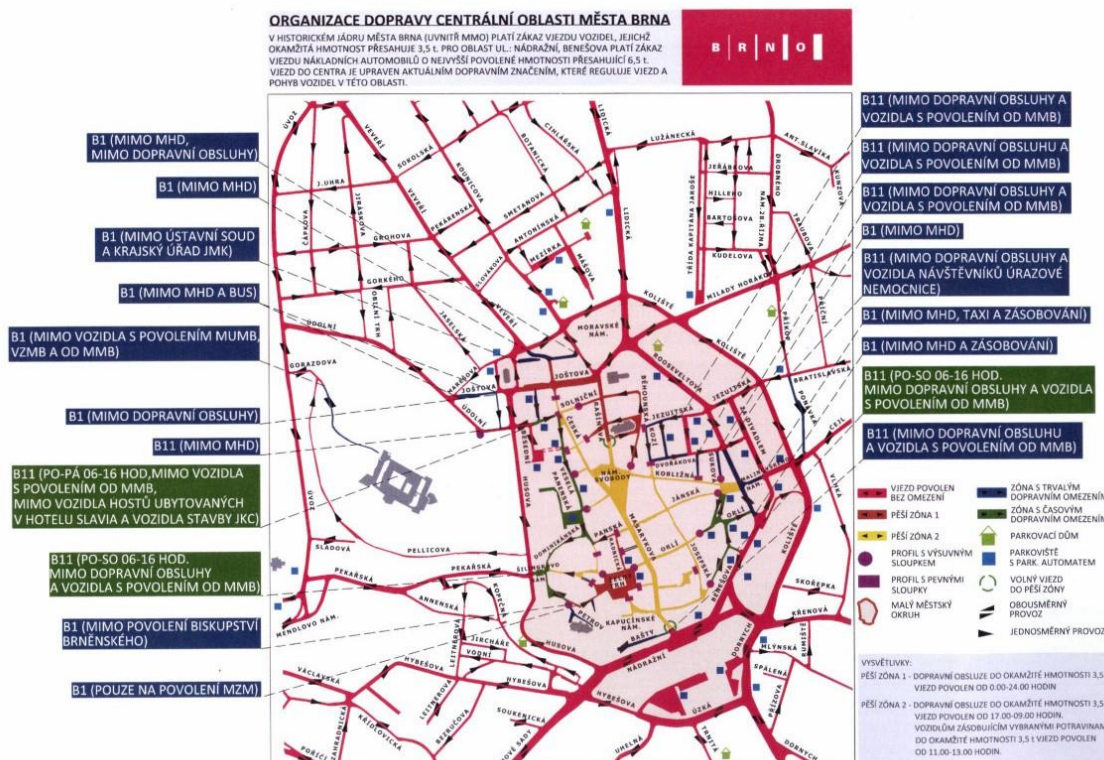
Režim omezených dopravních zón byl realizován odborem dopravy města Brna ve spolupráci s Policií ČR. Zúčastněné strany zapojené do implementace omezených dopravních zón byly již zmíněný odbor dopravy města Brna a Policie ČR - Městské ředitelství Brno. Jedním z jejich cílů bylo minimalizovat provoz v historickém centru. Oblast je omezena pro automobily do 3,5 t. Vozidla zásobování, cyklisté a některá další vozidla mohou do dané oblasti vstoupit pouze, pokud mají povolení.

Výjimkou jsou:

- stálí obyvatelé, nebo vlastníci a rodinní příslušníci
- podniky působící mimo oblast
- osoby se zdravotním postižením s registrací
- vozidla uvedená ve vyhlášce města Brna

Hlavní kritéria používaná v rozhodovacím procesu týkající se možného dopadu omezených dopravních zón na jeho občany byla nízký dopad na obyvatele a na strategii parkování. Hlavními problémy, které byly vzaty v úvahu, byly definice obvodu okruhu pěších zón a parkovacích ploch.

Obrázek 4 Organizace dopravy centrální oblasti města Brna



1

Systém veřejné dopravy bude podporován širším využíváním informačních systémů, které jsou schopny reagovat na aktuální události v dopravě. Také bude podporován budováním parkovišť P+R, B+R, která by měla být budována u přestupních uzlů v Jihomoravském kraji, aby se usnadnil přechod od soukromých vozidel k veřejné dopravě.

Cyklistická doprava je podporována možností přepravy kola v autobusech či vlacích (tzv. cyklobusy, cyklovlak). Kombinace cyklistické a veřejné dopravy je potenciálem zejména pro každodenně dojíždějící osoby ze sídel na okraji měst, kde využívání veřejné dopravy v některých částech cesty zvyšuje atraktivitu jízdy na kole. Dalším potenciálem cyklistické dopravy ve městě je sdílení jízdních kol, či elektrokol, tím, že je může člověk využít, aniž by kolo vlastnil.

V automobilové dopravě se počítá s několika opatřeními zvyšujícími kvalitu řízení dopravy, od odstranění dopravních závad, častých nehodových míst k zvýšení prostupnosti a plynulosti provozu díky zřizování dynamických řídicích systémů křižovatek. Pro obyvatele rezidenčních čtvrtí je počítáno s rozšířením zón s rychlostními dopravními omezeními ve městě. Ve snaze snížit počet vozidel ve městě a lépe využívat omezených parkovacích míst se navrhuje podporovat systémy sdílení vozidel (car sharing, carpooling).

Velkým problémem větších měst je nedostatek parkovacích míst. Pro omezení používání individuální automobilové dopravy pro městské cesty bylo navrženo rozšíření

¹ Zdroj: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-socialne-kulturni-a-dopravy/odbor-dopravy/oddeleni-verejne-a-individualni-dopravy-dopravni-urad-a-drazni-spravni-urad/organizace-dopravy-v-centralni-oblasti-historickeho-jadra-mesta-brna/>

parkovacího systému P+R. Tato parkoviště jsou navrhována hlavně v souvislosti s kapacitní hromadnou dopravou. K dispozici je také parkovací systém B+R pro cyklisty.

Push a pull opatření na úrovni FUA Brno

Jednou z forem opatření jsou pull opatření. V tomto případě zde existují dva typy pull opatření:

Vývoj elektromobility a zavedení elektrických mini-busů

- Město Brno chce zvýšit energetickou účinnost elektrických vozidel veřejné dopravy, konkrétně tramvají a trolejbusů, s cílem přispět ke zlepšení kvality ovzduší ve městě.

Chytré parkování

- Hlavním cílem opatření je zlepšit řízení parkoviště využití parkovacích kapacit v Brně poskytováním veřejných informací o volných parkovacích místech pro všechny parkovací plochy v Brně a pro vybranou ulici v centru města prostřednictvím pokročilých ITS a informačních technologií.

Poznámka: push a pull opatření pracují efektivněji v kombinaci prostřednictvím vzájemného posílení ve srovnání s prováděním pouze jednoho, nebo druhého; vhodně spárovaná opatření pro posun a tah pomáhají orgánům na všech úrovních účinněji dosáhnout širších dopravních cílů prostřednictvím vytváření vedlejších výhod.

V Brně aktuálně není zaveden žádný systém chytrého parkování, včetně variabilních informačních značek. Pilotní testování nové aplikace bylo provedeno v rámci projektu CIVITAS. Na ulici Rooseveltova bylo instalováno celkem 73 senzorů, které poskytují informace o volných parkovacích místech vozidlům v reálném čase. Senzory byly v provozu od září 2015. Byla vyvinuta mobilní aplikace pro navigaci do volných parkovacích míst a zkušební verze byla úspěšně zahájena od 1. dubna 2016 a plná verze byla v provozu od 1. července 2016. Čas potřebný k nalezení volných parkovacích míst na Rooseveltově ulici se snížil (po implementaci asi 20 % řidičů najde snadněji volná parkovací místa).

Parkoviště P+R s 184 parkovacími místy (včetně sedmi míst pro osoby se zdravotním postižením) bylo postaveno (2015) u zastávky tramvaje v širším centru města Brna (ul. Veveří), která mohou dobře využívat lidé cestující dále do středu města (CIVITAS ELAN).

V Brně je v současnosti možnost využít několika poskytovatelů car-sharingu (např. Autonapůl.cz, AJO.cz), dále možnost vypůjčit si jízdní kolo pro cestu po městě (např. Rekola, Velonet). Pro delší cesty je možno volit spolujízdu (např. Blablacar.cz), ačkoliv ceny jsou většinou vyšší než u běžných dopravců a většinou nekonkurují akčním nabídkám.

2.3 Hlavní kritické problémy a překážky mobility ve FUA Brno

Ve FUA Brno, respektive v Jihomoravském kraji byla provedena studie o lidech dojíždějících do Brna za prací nebo do školy Vymezení dojížděkového zázemí Brna. Bylo zjištěno, že více než 86 000 lidí dojíždí do Brna každý den. Denní pohyb takového množství lidí je velkou výzvou pro zajištění hladké a efektivní dopravy. Při dojíždění do Brna do práce a do školy lidé využívají veřejnou dopravu. Ve městě ji využívá 25-50 % dojíždějících za prací, při dojíždění do školy je toto rozpětí mezi 50 až 75 %. Pozitivním faktem je, že přibližně 25 % dojíždějících kombinuje individuální dopravu s veřejnou osobní dopravou při jejich pravidelných cestách do Brna. Takové výsledky jsou jistě



výsledkem rozvinuté veřejné dopravy organizované v Jihomoravském kraji v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Jeho další rozvoj je mimo jiné zaměřen na efektivnější propojení veřejné a individuální dopravy. V dnešní době je s rostoucím počtem vozů, ale snižujícím se počtem parkovacích míst, tento vývoj jistě velmi žádoucí.

Ke zlepšení současného stavu chtějí odpovědné orgány přispět zvýšením počtu parkovacích míst (P+R, K+R, B+R) u přestupních uzlů v Jihomoravském kraji. Jejich cílem je koordinovat proces s danými obcemi v Jihomoravském kraji tak, aby v budoucnu byla vytvořena síť parkovišť s jednotnou úrovní služeb. Další výhodou implementace sítě parkovišť P+R v rámci IDS JMK je možnost informovat cestující o dostupnosti parkovacích míst na jednotlivých místech prostřednictvím centrálního dispečinku IDS JMK.

Hlavními problémy v dané oblasti jsou:

- Přeplněná dopravní síť
- Podinvestovaná veřejná doprava (železnice, tramvaje)
- Chybí P+R
- nedostatečně rozvinuté služby bike sharingu a car sharingu
- Nedostatečná síť cyklotras
-

3 Důvody a strategické cíle pro FUA Brno

3.1 Příležitosti pro udržitelnou mobilitu ve FUA Brno

Hlavní příležitosti, které existují v dané oblasti, jsou:

- Rozvoj veřejné dopravy a dopravní infrastruktury
- Rozvoj cyklistiky
- Větší využití systémů bike sharing a car sharing
- Systémy P+R v regionu
- Elektromobilita
- Řešení nákladní dopravy

Dopravní regulace se v současnosti využívá v historickém centru města Brna. Z krátkodobého hlediska je proto cílová zóna pro aplikaci regulace městské logistiky v Brně pouze městská část Brno-střed.

Na základě zahraničních zkušeností je možno stanovit následující požadavky na distribuční zónu projektu city logistiky:

- umístění městského distribučního centra na okraji města s přímým napojením na centrum, nebo naopak v blízkosti Malého městského okruhu,
- pozemek o velikosti cca 4 000 m² a kapacitně umožňující rozvoj v horizontu 25 let
- dopravní napojení na městskou silniční síť i celostátní páteřní síť dálnic, železniční napojení, dostupnost na mezinárodní letiště,
- dostupnost k obchodním zónám mimo centrum města velkokapacitním silničním napojením,
- nebo naopak dostupnost k zónám z blízkosti Malého městského okruhu,
- územní plán musí umožňovat dopravně náročné činnosti distribuční, skladovací a servisní (truckcentrum),
- uvedené požadavky splňuje lokalita v Brně - Slatině v bezprostřední blízkosti letiště, případně některá vhodná lokalita poblíž Malého městského okruhu.

3.2 Strategické cíle pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje má několik okruhů. Jednou z nich je podíl udržitelných druhů dopravy (veřejná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava). Cílem je zvýšit podíl veřejné, cyklistické a pěší dopravy. Cílem je jednak zastavit odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě a zvýšit podíl jejího využívání do roku 2030 o 1 % oproti stávajícímu stavu (z 53 % na 54 %). Přestože se na první pohled nejedná o nereálný růst, je nutné provést řadu opatření v dopravním systému města, která atraktivitu veřejné dopravy zvýší. Ke zvýšení užívání veřejné dopravy, chůze a cyklistické dopravy jsou navrženy specifické cíle:

- zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti,
- zvýšení kvality infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu,
- zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě,
- dostavba páteřních komunikací pro cyklisty a zkvalitňování stávajících tras pro cyklisty,
- propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší,
- doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu,
- podpora dojížděky do zaměstnání na kole,
- zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu,
- doplnění městského mobiliáře pro pěší (nové lavičky, veřejné toalety, odpočinková místa pro pěší),
- informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy,
- informační a osvětové kampaně na podporu veřejné dopravy.

Dalším strategickým cílem je zvýšení integrace udržitelných druhů dopravy (podíl multimodálních cest) a zrychlení veřejné dopravy (cestovní rychlost na referenčních cestách MHD o 15 % vyšší v roce 2030).

Specifické cíle, které pomohou dosáhnout strategických cílů, jsou:

- zvýšení počtu návazností mezi spoji, zkrácení čekacích dob při přestupech,
- zlepšení možnosti přestupů, zkrácení přestupních vzdáleností, zvýšení dostupnosti území, budování multimodálních uzlů a nových vlakových zastávek,
- zkracování délky cest pro pěší a cyklistickou dopravu,
- zvýšení cestovní rychlosti pro veřejnou hromadnou dopravu,
- modernizace odbavování cestujících,
- rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální autobusová doprava),
- atraktivní nabídka spojů, bezešvé tarifní a dopravní propojení Brna a jeho zázemí v Brněnské metropolitní oblasti a v širším okolí,
- marketingová a finanční podpora veřejné, cyklistické a pěší dopravy,
- rozvoj multimodálních terminálů P+R v Brně a okolí,
- rozvoj systémů B+G, B+R,
- rozvoj systému sdílení městských kol - bike sharing,
- zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města.

V této oblasti je mnoho cílů a je nemožné dosáhnout je všechny zároveň. Dalšími cíli mohou být rozvoj systémů P+R, K+R, P+G; zvýhodněné parkování pro vozidla s ekologickým pohonem; podpora car sharingu; bezbariérovost v hromadné dopravě; využití nízkoe emisních zón k redukci individuální dopravy ve městech; spolupráce se společnostmi sídlícími v Brně na dlouhodobé podpoře alternativní a veřejné dopravy na úkor automobilové dopravy, atd.

4 Akce navržené v rámci projektu SOLEZ pro FUA Brno

Projekt SOLEZ je součástí operačního programu Interreg CENTRAL EUROPE. Zkratka SOLEZ je z anglického Smart Solutions supporting Low Emission Zones and other low-carbon mobility policies in EU cities, což v překladu znamená Chytrá řešení podporující nízkoemisní zóny a jiné politiky nízkouhlíkové mobility ve městech EU.

SOLEZ sdružuje města, která pracují na řešeních v oblasti nízkouhlíkové mobility, s cílem zlepšit jejich strategie a vytvořit „chytré“ služby a produkty týkající se konceptu nízkoemisních zón (NEZ) ve funkčních urbanizovaných územích (FUA).

Centra měst jsou původcem podstatné části dopravy mezi jádrovými a periferními městskými oblastmi i zázemím měst, kde se každoročně rozšiřuje fenomén urbanizace a způsobuje rostoucí poptávku po přepravě. K řešení tohoto fenoménu projekt SOLEZ využívá různé nástroje jako např. restriktivní politika vjezdu do centrální zóny, umístění a zpoplatnění parkovacích ploch a zlepšení služeb veřejné dopravy.

Aktivity, kterými chce SOLEZ přispět k dosažení cílů Evropské unie pro redukci dopravy ve FUA, jsou posílení dialogu klíčových aktérů o restriktivní politice přístupu do center měst, dále návrh, vývoj a pilotní aplikace inovativních služeb a řešení založených na informačních a komunikačních technologiích a podporujících fungování nízkoemisních zón a jiných opatření omezujících vjezd do center měst, aby došlo k redukci vedlejších negativních efektů těchto opatření.

5 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – podpora chytrého parkování

5.1. Krátkodobé a střednědobé akce

5.1.1 Akce 1: Zvýšení znalostí veřejnosti (Increase the knowledge of the public)

Aktivita 1.1	Zahrnutí možných P+R systémů do oficiálních map IDS JMK (Including the possible P+R places to official maps of IDS JMK)
Popis akce	Aktualizovat oficiální mapy IDS JMK o rozmištění parkovišť P+R v rámci Jihomoravského kraje.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je postupně zaznačit do oficiálních map IDS JMK parkoviště P+R tak, aby po skončení této aktivity byly všechny mapy aktuální.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	(2020)



Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, náklady na výměnu map

5.2. Dlouhodobé akce

Aktivita	Dlouhodobé cíle – Smart parking (P+R systém)
Popis akce	Spolupráce s obcemi ve FUA a dalšími obcemi v Jihomoravském kraji na jednotném P+R systému.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je dlouhodobé směřování k jednotnému P+R systému v Jihomoravském kraji.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

6 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – podpora elektromobility

Následující akce budou sloužit jako podpora ke zvýšení povědomí o využití tzv. elektrobusů v daném regionu.

6.1 Dlouhodobé akce

Aktivita	Průzkum trhu (Market research)
Popis akce	Provedení průzkumu trhu v oblasti elektrobusů. Průzkum databází na internetu o dostupnosti elektrobusů, o jejich fungování a o tom, jak funguje jejich využívání v jiných městech, či zemích.
Řešené strategické úkoly a cíle	Díky průzkumu trhu budou získány informace, které usnadní rozhodování o zavedení a následném využívání elektrobusů v Jihomoravském kraji.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	2025
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

Aktivita	Zkušenosti uživatelů (User experience)
Popis akce	Průzkum trhu z pohledu uživatelů. Jaké jsou jejich zkušenosti s využíváním elektrobusů.



Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je získat informace od uživatelů elektrobusů, které mohou být využity při zavádění elektrobusů.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	2025
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, lidské zdroje

Aktivita	Praktické testování (Practical testing)
Popis akce	Testování elektrobusu na vybrané lince. Budou se zkoumat náklady na provoz, rozdíly mezi běžnými autobusy a elektrobusy, a také spokojenost uživatelů s využíváním elektrobusu.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je zjistit, jestli je užívání elektrobusů v Jihomoravském kraji možné.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Jihomoravský kraj, vybraná linka
Časový plán pro realizaci akcí	2025



Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdéři	KORDIS JMK, vybraný dopravce a výrobce
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, náklady na zkušební provoz elektrobuse

Aktivita	Hodnotící zpráva (Evaluation report)
Popis akce	Vydání hodnotící zprávy o zkušebním provozu elektrobuse na vybrané lince v Jihomoravském kraji.
Řešené strategické úkoly a cíle	Zhodnocení provozu elektrobuse a návrh dalšího postupu ve věci zavedení elektrobuse.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	FUA Brno, Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	2025
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdéři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady



Aktivita	Monitoring trendů v elektromobilitě (elektrobusy)
Popis akce	Sledování trendů v elektromobilitě, testování elektrobusů a jejich využití v dopravě v případě, že jejich využívání bude efektivnější. Podpora tohoto druhu dopravy ve výběrových řízeních.
Řešené strategické úkoly a cíle	Zapojení elektrobusů do dopravy by mělo vést na základě průzkumu trhu, zkušeností uživatelů a testování elektrobusů k podpoře nízkouhlíkové mobility.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresování klíčoví stakeholdři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – služby s přidanou hodnotou

7.1 Krátkodobé a střednědobé akce

Následující akce budou sloužit jako podpora ke zvýšení povědomí o nízkouhlíkové mobilitě prostřednictvím kooperace mezi veřejnou dopravou a systémem sdílení kol, případně koloběžek.



7.1.1 Akce 1: Zpráva o možných partnerech půjčoven kol (Report on possible partners of bike rental)

Aktivita 1.1	Identifikace možných partnerů v Brně a Jihomoravském kraji (Identification of possible partners in the Brno and South Moravian Region)
Popis akce	Identifikace partnerů v Brně a Jihomoravském kraji, kteří se zabývají půjčováním kol, koloběžek, a kteří by byli ochotni spolupracovat na systému sdílení kol, koloběžek.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je zvýšit podporu využívání veřejné dopravy, nebo systému sdílení kol, což slouží k podpoře nízkouhlíkové mobility.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	FUA Brno, Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdři	KORDIS JMK, daní partneři v Brně a Jihomoravském kraji
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7.1.2 Akce 2: Smlouva o spolupráci s příslušným partnerem/partnery (Contract on cooperation with respective partner(s))

Aktivita 1.2	Komunikace s partnerem a příprava smlouvy (Communication with the partner and preparation of the contract)
Popis akce	Domluva s partnerem na formě spolupráce, příprava smlouvy o spolupráci a poté uvést spolupráci do praxe.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je uzavřít spolupráci na systému sdílení kol, koloběžek, aby se pak tato možnost cestování mohla rozšířit mezi cestující (viz aktivity 3.1 a 3.2).

Územní oblast(i) pro implementaci akce	FUA Brno, Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholderi	KORDIS JMK, daní partneři v Brně a Jihomoravském kraji
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7.1.3 Akce 3: Propagace dohodnutých opatření (Promotion of the agreed measures)

Aktivita 1.3	Propagace nové spolupráce a nabídky pro cestující prostřednictvím elektronických systémů (Promotion of the new cooperation and offer for passengers in the electronic systems)
Popis akce	Propagování nové nabídky pro cestující v elektronických systémech IDS JMK, jako jsou např. webové stránky, Facebook, Twitter, POSEIDON atd.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je dostat novou možnost přepravy k cestujícím prostřednictvím elektronických systémů, aby byla tato služba využívána, čímž dojde také k propagaci nízkouhlíkové mobility.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Webové stránky, Facebook, Twitter, POSEIDON, ...
Časový plán pro realizaci akcí	Po skončení aktivity 1.2
Přidělené povinnosti v rámci	KORDIS JMK



veřejných orgánů	
Zainteresovaní klíčoví stakeholderi	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7.1.4 Akce 4: Propagace dohodnutých opatření (Promotion of the agreed measures)

Aktivita 1.4	Propagace nové spolupráce a nabídky pro cestující prostřednictvím tištěných materiálů (Promotion of the new cooperation and offer for passengers in the printed materials)
Popis akce	Propagování nové nabídky pro cestující prostřednictvím tištěných materiálů, jako jsou např. plakáty v dopravních prostředcích, v informačních centrech, na zastávkách, na nádražích atd.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je propagovat novou možnost dopravy, aby se dostala do povědomí potenciálních uživatelů, kteří by ji následně využívali k usnadnění jejich přepravy.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Jihomoravský kraj – dopravní prostředky, zastávky, nádraží, informační centra
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholderi	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, náklady na propagaci (tisk plakátů, letáků, ...)

7.2 Dlouhodobé akce

Aktivita	Dlouhodobé cíle – value-added services (bike sharing)
Popis akce	Dlouhodobá kooperace mezi partnery a obcemi ve FUA a dalšími obcemi v Jihomoravském kraji na využívání systému půjčování kol, či koloběžek a veřejné dopravy.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je poskytnout cestujícím další možnost dopravy v obcích FUA a dalších obcích v Jihomoravském kraji, čímž dojde k usnadnění jejich dopravy.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholderi	KORDIS JMK, daní partneři v Brně a Jihomoravském kraji
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

8 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – administrativní podpora plánovaných aktivit

8.1 Krátkodobé a střednědobé akce

Následující akce budou sloužit jako administrativní podpora plánovaných aktivit ke zvýšení povědomí o nízkouhlíkové mobilitě.

8.1.1 Akce 1: Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje (Regional transport plan modifications)

Aktivita 1.1	Návrh změn v souladu s aktivitami projektu SOLEZ (Proposal of modifications in line with SOLEZ activities)
---------------------	--

Popis akce	Návrh změn pro Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje, které budou sestaveny na základě aktuálního vývoje potřeb dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje tak, aby byl tento plán stále aktuální a v souladu s aktivitami projektu SOLEZ.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je navrhovat změny tak, aby byl Plán dopravní obslužnosti JMK stále aktuální.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, Jihomoravský kraj
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

Aktivita 1.2	Schválení změn Radou Jihomoravského kraje (Approval of the changes by the Board of the South Moravian Region)
Popis akce	Předložení návrhu změn Radě Jihomoravského kraje, která tyto změny schválí.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je schválení navrhovaných změn Radou Jihomoravského kraje, aby byl Plán dopravní obslužnosti JMK pořád aktuální.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji



Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholderi	KORDIS JMK, Rada Jihomoravského kraje
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

8.2 Dlouhodobé akce

Aktivita	Dlouhodobé cíle – administrativní podpora pro plánované aktivity
Popis akce	Dlouhodobé sledování propagace nízkouhlíkové mobility (chytré parkování, elektromobilita, služby s přidanou hodnotou (sdílení kol)) ve strategických materiálech Jihomoravského kraje.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je sledovat změny ve strategických materiálech Jihomoravského kraje a reagovat na tyto změny, aby veřejná doprava byla pro cestující službou, která pro ně bude co nejjednodušší a tyto služby by měly být co nejdostupnější. V oblasti administrativní podpory plánovaných aktivit by se měl klást důraz na heslo „Transport as a service“.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK



Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady