Plán udržitelné městské mobility města České Budějovice

část II. - strategická

Objednatel: Statutární město České Budějovice
Nám. Přemysla Otakara II.1/1
370 92 České Budějovice

Zastoupený: ve věcech smluvních Ing. Františkem Konečným Ph. D
ve věcech technických Ing. Michalem Šramem

Zhotovitel: AFCITYPLAN s.r.o., Magistrů 13
Zastoupený: Ing. Petrem Košanem
Autorský kolektiv: Ing.Ondřej Kyp
Ing. Eva Göpfertová

Spolupráce: Mott MacDonald CZ – dopravní model
Ing. Daniel Šesták

Kontrola: Ing. Ondřej Kyp

Číslo zakázky zhotovitele: 16 - 42 - 124
Datum: červen 2017

OBSAH

1 ÚVOD, ÚČEL POŘÍZENÍ DOKUMENTU 4

1.1 DŮVODY POŘÍZENÍ DOKUMENTU 4

1.2 ZÁKLADNÍ STRUKTURA PROJEKTU 4

2 SHRNUTÍ STÁVAJÍCÍCH SCHVÁLENÝCH DOKUMENTŮ 5

2.1 POSOUZENÍ VLIVU NADNÁRODNÍHO, NÁRODNÍHO A REGIONÁLNÍHO RÁMCE 5

2.1.1 Nadnárodní rámec 5

2.1.1.1 Bílá kniha EU – Plán jednotného evropského dopravního prostoru 5

2.1.1.2 Akční plán pro městskou mobilitu 6

2.1.2 Národní rámec 7

2.1.2.1 Dopravní politika ČR 7

2.1.2.2 Dopravní sektorové strategie 9

2.1.2.3 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy 17

2.1.2.4 Politika územního rozvoje ČR 19

2.1.2.5 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 21

2.1.2.6 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 - 2020 23

2.1.3 Regionální rámec 24

2.1.3.1 Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje 24

2.1.3.2 Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 31

2.1.3.3 Cyklogenerel Jihočeského kraje 2014-2020 32

2.1.3.4 Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Jihočeského kraje 33

2.1.3.5 Koncepce protipovodňové ochrany na území Jihočeského kraje 34

2.1.3.6 Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace Jihočeský kraj 35

2.1.3.7 Program na zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad – CZ03 38

2.2 NÁVAZNOST NA PLATNOU LEGISLATIVU 39

2.3 POSOUZENÍ VLIVU STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA 40

2.3.1 Územní plán České Budějovice 40

2.3.2 Integrovaný plán rozvoje města (IPOD) 42

2.3.3 Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ) 44

2.3.1 Strategický plán města České Budějovice 2017-2027 45

2.3.2 Dopravní průzkum MHD 2015 45

2.3.3 Generel MHD v Českých Budějovicích 2010-2020 46

2.3.4 Generel přechodů pro chodce 2013 46

2.3.5 Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa Českých Budějovic 2015 47

2.3.6 Generel cyklistické dopravy města České Budějovice 2014 47

2.3.7 Projekt organizace dopravy v klidu v Českých Budějovicích 49
2.3.8 Projekt řízení dopravy v Českých Budějovicích 2015 50
2.3.9 Sociologický průzkum mobility obyvatel aglomerace České Budějovice 51
2.3.10 Studie dopravy v klidu P+R a P+G v Českých Budějovicích 52
2.3.11 Telematika, vzdálené detektory 2014 53
2.3.12 Územně analytické podklady 53
2.3.13 Pravidelné sčítání cyklistů 2013 54
2.3.14 Vyhodnocení dopravní nehodovosti za roky 2013 až 2015 a celkem za roky 1999 – 2015 na vybrané síti komunikací 56
2.3.15 Zóny 30 v Českých Budějovicích 56
2.4 DOSAVADNÍ PRAXE DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ 57
2.4.1 Sledování mobility 57
2.4.2 Řízení dopravní poptávky 59
2.4.3 Plánování mobility 59
2.4.4 Problematika rozvoje dopravního sektoru 59
3 PROCES TVORBY VIZÍ A CÍLŮ 61
3.1.1 Identifikace všech zúčastněných na plánu mobility, sestavení odborných skupin 61
3.1.1.1 Pracovní skupiny 61
3.2 PROCESY PLÁNOVÁNÍ, SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ MOBILITY MĚSTA 61
3.2.1 Útvar hlavního architekta 61
3.2.2 Management mobility 61
3.2.2.1 Subjekty managementu mobility 61
3.2.2.2 Úrovně řízení mobility 62
3.2.2.3 Společná realizace managementu mobility 62
4 FORMULACE VIZÍ A STRATEGICKÝCH CÍLŮ 64
4.1 NÁVRH VIZE PROJEKTU „PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY ČESKÉ BUDĚJOVICE“ 64
4.2 NÁVRH DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE 64
4.3 OBLAST ZMĚNY 67

Seznam použitých zkratek:

B+G	Bike and go
B+R	Bike and ride
ČB	České Budějovice
ČD	České dráhy
DPmČB	Dopravní podnik města České Budějovice
DŘÚ	Dopravně řídící ústředna
DZ	Dopravní značení
EU	Evropská unie
HD	Hromadná doprava
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS JK	Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje
IPOD	Integrovaný plán rozvoje města
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
JčK	Jihočeského kraje
MHD	Městská hromadná doprava
MMČB	Magistrát města České Budějovice
OA	Osobní automobily
ORP	Obec s rozšířenou působností
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
P+G	Park and go
P+R	Park and ride
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
PÚR ČR	Politika územního rozvoje ČR
PZ	Parkovací zóna
RURÚ	Rozbor udržitelného rozvoje území
SHM	Strategická hluková mapa
SP	Strategický plán
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TENT-T	Trans-European transport network
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚPmČB	Územní plán města České Budějovice
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VHD	Veřejná hromadná doprava

1 ÚVOD, ÚČEL POŘÍZENÍ DOKUMENTU

1.1 DŮVODY POŘÍZENÍ DOKUMENTU

Plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Účelem plánu je vytvoření systému udržitelné dopravy tak, aby dostupnost dopravního systému byla k dispozici všem cílovým skupinám, dále zlepšení bezpečnosti dopravy, zvýšení efektivity osobní i nákladní dopravy a v oblasti ochrany životního prostředí snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie. Dokument vychází z existujících dokumentů plánování, a po zpracování a projednání s odbornou i laickou veřejností bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů.

1.2 ZÁKLADNÍ STRUKTURA PROJEKTU

Projekt je rozdělen do čtyř částí:

a) část analytická
   Definování výchozího stavu jako základní báze, pro kterou bude stanoven rozsah monitoringu a posuzovány indikátory dále sledované v návrhu integrovaného plánu udržitelné mobility. Analyzovaná data se předpokládají z časového období do roku 2016. Cílem této části je odvození konkrétních problémů města v oblasti udržitelné mobility a jejich projednání s klíčovými partnery a veřejností.
b) část strategická
   Cílem této části dokumentace je definování výchozího stavu procesu plánování mobility na městské úrovni a posouzení vlivů evropského, národního a regionálního rámce, seznámení a zapojení všech partnerů a veřejnosti do projektu. Výsledkem této části bude nalezení konsenzu nad vizemi a strategickými cíli města, jejich schválení a následná prezentace odborné a laické veřejnosti.
c) část návrhová
   Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území (město České Budějovice, v oblasti hromadné dopravy včetně spádových oblastí), tvorba scénářů vývoje a dopravních prognóz, včetně stanovení indikátorů udržitelného rozvoje, finančního plánu a stabilizace procesu plánování udržitelné mobility.
d) Akční plán
   Cílem Akčního plánu bude vytvořit zásobník projektů do roku 2025, spolu s harmonogramem a finančním ohodnocením všech zahrnutých akcí.

Sledovaná časová období:

- Návrh prioritních aktivit k realizaci pro období do roku 2025
- Návrh aktivit pro realizaci v střednědobém horizontu (2025-2035)
- Výhledová koncepce mobility po roce 2035

2 SHRNUTÍ STÁVAJÍCÍCH SCHVÁLENÝCH DOKUMENTŮ

2.1 POSOUZENÍ VLIVU NADNÁRODNÍHO, NÁRODNÍHO A REGIONÁLNÍHO RÁMCE

2.1.1 Nadnárodní rámec

2.1.1.1 Bílá kniha EU – Plán jednotného evropského dopravního prostoru

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni.

Budoucí prosperita našeho kontinentu bude záviset na tom, zda všechny jeho regiony budou schopny zůstat plně a konkurenčně zapojeny do světové ekonomiky. Aby tomu tak bylo, je zapotřebí účinné dopravy.

Infrastruktura utváří mobilitu. Bez podpory příslušných sítí a větší inteligence při jejich využívání nebude možné dosáhnout velkých změn v dopravě. Celkově mají investice do dopravní infrastruktury kladný dopad na hospodářský růst, vytvářejí blahobyt a pracovní příležitosti a posilují obchod, zeměpisnou přístupnost a mobilitu občanů. Je třeba je plánovat tak, aby jejich pozitivní dopad na hospodářský růst byl co nejvyšší a negativní dopad na životní prostředí co nejnižší.

Výběr z „Vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému“:

1) **Snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility**
   - Odstranit závislost na ropě bez ohrožení mobility;
   - Omezení mobility není řešením;
   - Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací:
     - zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy;
     - optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců;
     - účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů;
   - Neodkládat provádění opatření;
2) **Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu**
   - Letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující;
   - Je důležité zlepšit účinnost nákladní dopravy, a to vývojem a zaváděním nových motorů a čistších paliv, využíváním inteligentních dopravních systémů;
   - Úkolem je provést strukturální změny, které by železnici umožnily účinně konkurovat a přebrat výrazně vyšší podíl přepravy nákladu i cestujících;
3) **Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti (především námořní a letecká doprava)**
4) **Čistá městská doprava a dojíždění**

- Přechod na čistší dopravu (městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO_2 z dopravy);
- Vyšší podíl využívání VHD, podpora chůze a jízdy na kole by se měly stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury;
- Prosazovat menší, lehčí a specializovanější silniční osobní vozidla;
- Účinnější organizování rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku;

5) Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém pro oblasti (výběr relevantních cílů)

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO_2;
- Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů;
- Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy;
- Zvyšování účinnosti dopravy a efektivnější využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů;
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu;

2.1.1.2 Akční plán pro městskou mobilitu

Akční plán stanovuje soudržný rámec pro iniciativy EU v oblasti městské mobility při respektování zásady subsidiarity, a to prostřednictvím podpory rozvoje politik udržitelné městské mobility, které napomohou k dosažení obecných cílů EU, například posílením výměny osvědčených postupů a poskytováním finančních prostředků. Komise si je vědoma, že městské oblasti v celé EU se mohou v závislosti na své zeměpisné poloze, velikosti a relativním bohatství potýkat s různými problémy. Nemá v úmyslu předepisovat univerzální řešení pro všechny, která jsou řízena shora dolů.

Akční plán navrhuje praktická opatření v krátkodobém a střednědobém horizontu, která měla být od roku 2012 postupně zahájena a která integrovaným způsobem řeší konkrétní otázky týkající se městské mobility. Komise nabízí místním, regionálním a celostátním orgánům partnerství založené na dobrovolném závazku spolupracovat ve vybraných oblastech společného zájmu. K úzké spolupráci vyzývá i jiné zúčastněné strany v členských státech, občany i odvětví a věnuje zvláštní pozornost potřebám mobility zranitelných skupin, jako jsou starší občané, skupiny obyvatel s nízkými příjmy a lidé s postižením, jejichž mobilita je snížena v důsledku zdravotního, mentálního nebo smyslového postižení nebo nezpůsobilosti, nebo je omezena vyšším věkem.

Výběr z relevantních akcí „Akčního plánu pro městskou mobilitu“:

Téma č. 1 – podpora integrovaných politik

- Urychlit zavádění plánů udržitelné městské mobility
- Udržitelná městská mobilita a regionální politika
- Doprava pro zdravé městské prostředí

Téma č. 2 – zaměření na občany

- Zlepšení dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou:
  Osoby s postižením mají právo přístupu k městské dopravě za stejných podmínek, jaké mají ostatní obyvatelé.
- Zlepšení dopravních informací;
- Kampaně na podporu chování v zájmu udržitelné mobility;
- Energeticky účinné řízení vozidel jako součást školení řidičů;

Téma č. 3 – ekologizace městské dopravy

- Výzkumné a demonstrační projekty v oblasti vozidel s nižšími a nulovými emisemi např. CIVITAS
- Internetová příručka o čistých a energeticky účinných vozidlech
- Studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů
- Výměna informací o režimech tvorby cen v městské dopravě

Téma č. 4 – posílení financování

- Optimalizace stávajících zdrojů financování
- Analýza potřeb budoucího financování

Téma č. 5 – sdílení zkušeností a znalostí

- Zdokonalení údajů a statistik
- Zřízení střediska pro sledování městské mobility
- Přispění k mezinárodnímu dialogu a výměně informací

Téma č. 6 – optimalizace městské mobility

- Městská nákladní doprava
- Inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu

2.1.2 Národní rámec

2.1.2.1 Dopravní politika ČR

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Za její implementaci je odpovědné Ministerstvo dopravy. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Aktuální „Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“ byla schválena na jednání vlády ČR dne 12.6.2013.

Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Na hlavní cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru. Vzhledem k šíři problematiky nemohou být řešení navržena do všech podrobností. To je úkolem navazujících strategických dokumentů (Dopravní sektorové strategie, Národní strategie BESIP, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů atd.). Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých

opatření, způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního charakteru) je rovněž navrženo jen rámcově a je rozpracováno v návazných strategických dokumentech.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, jsou:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Struktura priorit:

- **Uživatelé** – z pohledu cestujícího, přepravců, regionů;
- **Provoz** – z pohledu dopravců;
- **Zdroje pro dopravu** – finance, energie;
- **Dopravní infrastruktura** – zajištění odpovídající kvality;
- Snižování dopadu na **zdraví a životní prostředí;**
- Sociální otázky, zaměstnanost, **vzdělávání a kvalifikace;**
- Další **dlouhodobé vize;**
- **Subsidiarita**, odpovědnost jednotlivých úrovní samosprávy.

Pro řešení problémů dopravy ve městech uvádí Dopravní politika tato opatření:

- Ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy. Organizovat systémy MHD v krajích smluvním organizátorem (odborný orgán zřízený všemi objednateli veřejné dopravy v kraji) s vhodným rozložením výnosových rizik mezi objednatele a dopravce.
- Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciace dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.
- V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v Akčním plánu pro městskou mobilitu a využívat získané pozitivní zkušenosti a postupy v této oblasti pro zlepšování udržitelnosti a bezpečnosti mobility v městských oblastech ČR.
- Zavádět účinné systémy řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.

- Místní úpravou silničního provozu na pozemní komunikaci usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny, na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD.
- Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy.
- Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky.
- Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.*
- Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost).
- Ve městech střední velikosti (přibližně 15 – 40 tis. ob.) zapojit integrovanou příměstskou dopravu do jejich obsluhy, a to v kombinaci s MHD (pro dosažení intervalu na úrovni „nepřetržité obsluhy“), nebo i samostatně (plnohodnotná náhrada MHD).
- Účinně podpořit rozvoj systémů průjezdní městské železniční dopravy v největších aglomeracích, a za tím účelem modernizovat, rozšiřovat a elektrizovat infrastrukturu tratí dosud pokládaných za tratě regionálního významu.

2.1.2.2 Dopravní sektorové strategie

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále též DSS2 nebo Dopravní strategie) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

- ***Pravděpodobný vývoj***

Výsledné znění nejvíce pravděpodobného vývoje - **scénáře 5** - je po zapracování všech připomínek následující:

Nové technologie pomohou naplňovat řadu cílů dopravní politiky EU. Ve společnosti převládají tržní principy, moc je rozptýlená a společnost otevřená. Vzhledem k růstu cen energií a poklesu těžby ropy je potřebné a s využitím tržních principů i možné změnit přístup k využívání energií. Zdroje energií jsou diverzifikovány a výrazně se využívají obnovitelné zdroje energie. Zároveň dochází k postupné zásadní dekarbonizaci výroby energií, a to včetně zdrojů znečištění dopravou. V tomto směru jsou cíle evropské dopravní politiky plněny. Cenou za to je **vysoká** a postupně dále **rostoucí cena energie** a proto i dopravy.

Doprava je s ohledem na vysoké náklady (což zvyšuje cenu výrobků) využívána s větším důrazem na efektivitu a volbu dopravního módu. Ekonomika je více lokalizována a spotřeba se odehrává blízko zdrojů. Růst mobility pokračuje výrazně pomaleji.

Pro pravidelné cesty osob vzrůstá využívání hromadné dopravy, využívá se společná jízda osobními automobily a dodávkami, dosahuje se vyšší obsazenosti vozidel.

Pro příměstskou, aglomerační i městskou dopravu se více využívá železniční doprava na elektrizovaných tratích. Vysoké náklady na dojíždění vedou k práci doma, ať již s využitím IT technologií nebo v domácích hospodářstvích. Produkty vyžadující dálkovou přepravu jsou drahé a tato skutečnost zásadně ovlivňuje strukturu výroby.

Poptávka po individuální automobilové dopravě se mění, nedochází k výraznému růstu; automobilizace ve městech a regionech s kvalitní obsluhou hromadnou dopravou se snižuje. Výroba velmi úsporných vozidel zabrání výraznějšímu snížení poptávky, **movitější domácnosti mají více typů vozidel – na krátké a dlouhé vzdálenosti.** Proběh vozidel se nesnižuje, jsou však méně využívány pro delší cesty. Více se používají městské elektromobily.

Struktura zaměstnanosti v České republice se výrazně mění, vytváří se pracovní příležitosti v oblasti nových průmyslových odvětví v souvislosti s novými technologiemi a službami. Význam automobilového průmyslu pro zaměstnanost klesá, avšak je stále významným zaměstnavatelem. Vyrábí se automobily s novými druhy pohonů a tzv. inteligentní auta.

Není zaznamenán pokles ve využívání dálkové dopravy, ekonomická situace se projevila ve změně volby druhu dopravy, jednotlivé druhy jsou ovlivněny změnou struktury energetického mixu a změnou pohonů v dopravních prostředcích.

Ekonomika a společnost se transformuje postupně a plynule, nedochází proto k výrazným krizím. Vyšší cena a nové způsoby dopravy změnily významně složení dopravních proudů ve městech a městských regionech. Suburbanizace příměstských regionů se liší podle atraktivity území, **kde jedním z významných faktorů výběru lokality se postupně stává kvalitní dopravní napojení s narůstajícím důrazem na vzrůstající potřebu kvalitního napojení hromadnou dopravou.**

Rozvoj dopravní infrastruktury je vzhledem k vyšším cenám energií a změnám v poptávce po dopravě konzervativnější, více se zaměřuje na HD. Přednost má údržba infrastruktury, v lokálním měřítku se vyskytují nadbytečné kapacity či parametry silniční sítě zatěžující ekonomiku náklady na údržbu (tam, kde nebyly nové kapacity adekvátně plánovány). Existují problémy se zajištěním údržby rozsáhlé infrastruktury, je opravována selektivně, některé regionální dráhy jsou zrušeny. Základní dopravní síť je v potřebném rozsahu k dispozici, příměstské železnice se postupně budují.

- ***Shrnutí východisek***

Hlavními vnějšími východisky Dopravních strategií jsou priority vyplývající z Evropské dopravní politiky a Dopravní politiky České republiky, pro návrh jsou zásadní též indikátory plnění národní dopravní politiky k roku 2010.

Tabulka 1 – Vnější a vnitřní východiska dopravní sektorové strategie

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Snížení vlivu na životní prostředí, převedení dopravy z konvenčně poháněné silniční dopravy	▪ Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě ▪ Převedení silniční přepravy na jiné druhy dopravy ▪ Snížení používání „konvenčně poháněných" automobilů v městské dopravě ▪ Zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO2 ▪ Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí" a „znečišťovatel platí"	▪ Podpořit zlepšení stavu vozového parku ČR s cílem dosáhnout v roce 2020 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě a snížení emisí z dopravy ▪ Zajistit náhradou fosilních pohonných hmot obnovitelnými zdroji energie v dopravě snížení emisí CO2 ▪ Vytvořit podmínky pro rozvoj elektromobility	▪ Nové technologie pomohou naplnit řadu cílů dopravní politiky EU ▪ Doprava bude realizována s větším ohledem na efektivitu a ekonomicky nejvhodnějším druhem dopravy ▪ Budou provozovány různé typy osobních automobilů, městské a dálkové. ▪ Větší využití městských elektromobilů
Bezpečnost	▪ Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě	▪ Urychlit výstavbu obchvatů obcí ▪ V rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu ▪ Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy ▪ Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů ▪ V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu	
Železniční doprava	▪ Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní	▪ Dle finančních možností a připravenosti dokončit do roku 2018 modernizaci tranzitních koridorů ▪ Pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů	▪ Větší využití železniční dopravy na elektrizovaných tratích pro příměstskou, aglomerační i městskou dopravu ▪ Přechod dálkové dopravy na hromadnou dopravu, především

Tabulka 2 – Vnější a vnitřní východiska dopravní sektorové strategie (pokračování)

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
	dopravu, a do roku 2050 více než 50% ▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050 ▪ Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy ▪ Dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050 ▪ Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. ▪ Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť	včetně propojení koridorů v železničních uzlech ▪ Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť ▪ Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích ▪ Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy tam, kde je předpoklad silných přepravních proudů ▪ Zabezpečit rozvoj kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy ▪ Pokračovat v přípravě železničního spojení Letiště Praha v Ruzyni	železniční ▪ Celkově u silniční nákladní dopravy klesne podíl přepravního výkonu, zvýšení podílu železniční dopravy
Silniční doprava	▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050	▪ Pokračovat v přípravě všech úseků transevropské sítě TEN-T v ČR a akcelerovat jejich realizaci ▪ Zefektivnit dosavadní systém údržby dopravní infrastruktury, zajistit její zkvalitnění a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury ▪ Postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu ▪ Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty) ▪ Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech ▪ Pokračovat v přípravě a realizaci staveb pro zkvalitnění napojení průmyslových zón a oblastí rozvojových investic.	▪ Růst mobility bude pokračovat výrazně pomaleji ▪ Pro pravidelné cesty osob se předpokládá růst využívání hromadné dopravy ▪ Vyšší podíl hromadné dopravy v dálkové přepravě osob. ▪ Zvyšování podílu obyvatel s menším využíváním IAD, především ve městech ▪ Využití společné jízdy osobními automobily a dodávkami ▪ Proběh na vozidlo se nemění, ubývá dlouhých cest ▪ Pokles dálkové nákladní dopravy ▪ Vyšší využití domácí produkce – bude se tudíž zvyšovat podíl dopravy na kratší vzdálenosti.

Tabulka 3 – Vnější a vnitřní východiska dopravní sektorové strategie (pokračování)

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Vodní doprava	▪ Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50% ▪ Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání. ▪ Rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů, vytvoření multimodálních služeb.	▪ Řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu. ▪ Podpora nových projektů rozvoje sítě vodních cest.	▪ Nedojde k výraznému rozvoji vnitrozemské vodní dopravy kvůli omezeným možnostem sítí
Letecká doprava	▪ *Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a* do roku 2050 více než 50% a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety. ▪ Zavedení modernizované infrastruktury uspořádání letového provozu v Evropě do roku 2020 a dokončení společného evropského leteckého prostoru	▪ Modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. ▪ Efektivní využití letištní kapacity a vyšší propustnost letištní infrastruktury	▪ Letecká doprava bude velmi nákladná a využívaná v menší míře (částečné nahrazení videokonferencemi a rychlou železniční dopravou) a výrazněji jen na dlouhé vzdálenosti.
Multimodální doprava	▪ Do roku 2030 plné zprovoznění celounijní multimodální „hlavní síť" TEN-T. Součástí sítě jsou rovněž bimodální a trimodální terminály	▪ Hledat logistická řešení s cílem podpořit multimodalitu přeprav ▪ Podpora nových projektů z veřejných zdrojů v oblasti kombinované a multimodální dopravy a logistiky ▪ Zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu a obchodu	▪ Růst objemu kombinované dopravy/intermodální dopravy ▪ Zájem o silniční nákladní dopravu na krátké vzdálenosti, vyvolá potřebu řešení logistiky včetně výstavby logistických center ▪ Klíčové bude umístění multimodálních center (poblíž křížení multimodálních koridorů) a využití moderních logistických procesů, rozvoj citylogistiky

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
ITS	▪ Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy. ▪ Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo) ▪ Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídící a platební systém evropské multimodální dopravy	▪ Zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti ▪ Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy ▪ Zajištění implementace globálních navigačních družicových systému v dopravě, především evropského programu GALILEO ▪ Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)	▪ Orientace na již identifikované problémy v bezpečnosti a kapacitě silnic a dálnic ▪ IT technologie nahradí některé typy cest (práce z domova, videokonference)

- ***Priority a cíle dopravních strategií***

Priority a cíle Dopravních strategií jsou formulovány na základě výstupů analytické části Dopravních strategií, která uvádí přehled hlavních vstupních dokumentů včetně Dopravní politiky ČR, která je základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy ČR jako celku a na níž Dopravní sektorové strategie navazují jako klíčový strategický dokument určující principy zajištění dopravní infrastruktury. V podstatě se jedná o aplikaci globálních a specifických priorit a cílů Dopravní politiky pro stanovení cílů Dopravních strategií na základě již zpracovaných částí.

Priority a návazné cíle Dopravních strategií vycházejí z globálního cíle a jsou dále členěny na:

- průřezové priority a cíle tvorby strategií;
- specifické cíle jednotlivých segmentů/módů včetně nástrojů k dosažení těchto cílů;

„Průřezové priority a specifické cíle Dopravních strategií“ jsou uvedeny v následující tabulce**:**

Průřezové priority

- PP 1: Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce
- PP 2: Uplatnění podmínek pro soudržnost regionů
- PP 3: Vybudování operativního a flexibilního systému plánování a přípravy projektů dopravní infrastruktury
- PP 4: Zavádění moderních technologií v oblasti informací a řízení dopravy
- PP 5: Zajištění kvalitní údržby stávající i nově budované dopravní infrastruktury
- PP 6: Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy
- PP 7: Realizace opatření vedoucí k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví
- PP 8: Uplatňování ekonomické a tarifní politiky směrem k rozvoji harmonizace podmínek na přepravním trhu
- PP 9: Uplatnění multimodálního přístupu v dopravě

Specifické cíle silniční dopravy

- SC 1.1: Silniční síť dimenzovaná s ohledem na reálné potřeby uživatelů
- SC 1.2: Napojení na evropskou dopravní infrastrukturu
- SC 1.3: Dokončení kapacitní páteřní sítě silnic rychlostního charakteru
- SC 1.4: Kvalitní a dostatečně kapacitní síť silnic I. třídy zabezpečující propojení jednotlivých regionů a jejich napojení na dálnice a rychlostní silnice
- SC 1.5: Optimální technický stav stávající i nové silniční sítě
- SC 1.6: Silniční síť bezpečná
- SC 1.7: Možnost regulace silniční dopravy a zajištění části prostředků pro údržbu a rozvoj infrastruktury přímo od jejích uživatelů
- SC 1.8: Zlepšení městské mobility

Specifické cíle železniční dopravy

- SC 2.1: Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty
- SC 2.2: Zajištění odůvodněných potřeb objednávky regionů a podpora příměstské dopravy
- SC 2.3: Zajištění dostatečné kapacity a parametrů pro nákladní dopravu v prostoru a čase
- SC 2.4: Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty
- SC 2.5: Optimalizace nákladů železniční dopravní cesty
- SC 2.6: Odpovědné plánování dopravní infrastruktury

Specifické cíle vodní dopravy

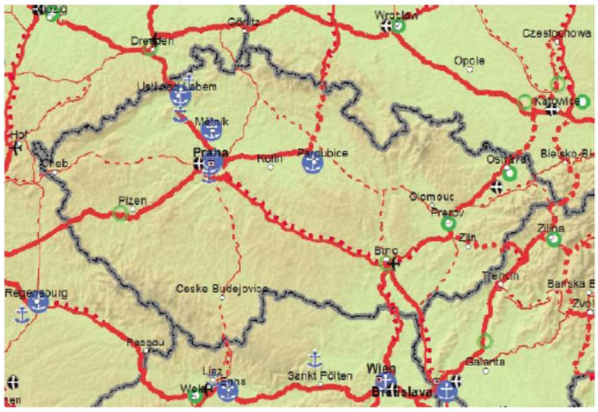
- SC 3.1: Zvýšení spolehlivosti plavebních podmínek
- SC 3.2: Prodloužení sítě vodních cest
- SC 3.3: Zvýšení efektivnosti vodní dopravy umožněním plavby plavidel s vyššími parametry
- SC 3.4: Efektivní přístavní a servisní infrastruktura
- SC 3.5: Omezení ztrátových časů při plavbě
- SC 3.6: Širší rekreační využívání vodních cest
- SC 3.7: Zvýšení bezpečnosti plavby

Specifické cíle letecké dopravy

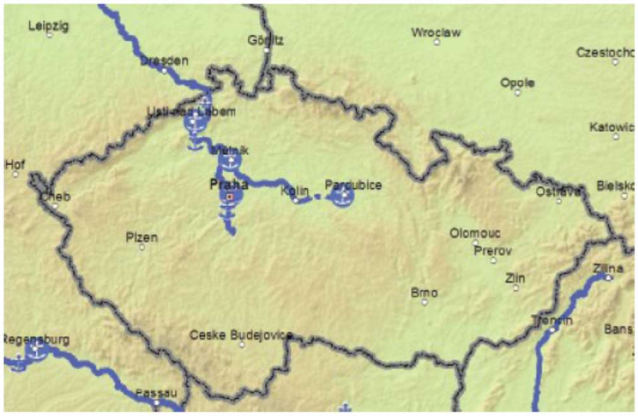
- SC 4.1 Optimálně dimenzovaná síť letišť
- SC 4.2 Dobrá dostupnost letišť prostřednictvím ostatních módů
- SC 4.3 Zajištění dostatečné kapacity a bezpečnosti vzdušného prostoru

Specifické cíle multimodální dopravy • SC 5.1: Rozvoj nákladní multimodální dopravy • SC 5.2: Rozvoj osobní multimodální dopravy
Specifické cíle pro inteligentní dopravní systémy • SC 6.1: Zlepšení dopravního stavu na pozemních komunikacích, v městských aglomeracích a ve veřejné osobní dopravě • SC 6.2: Zvýšení mobility osob a zboží • SC 6.3: Zlepšení interoperability dopravně-přepravního řetězce • SC 6.4: Zvýšení bezpečnosti provozu v dopravním systému

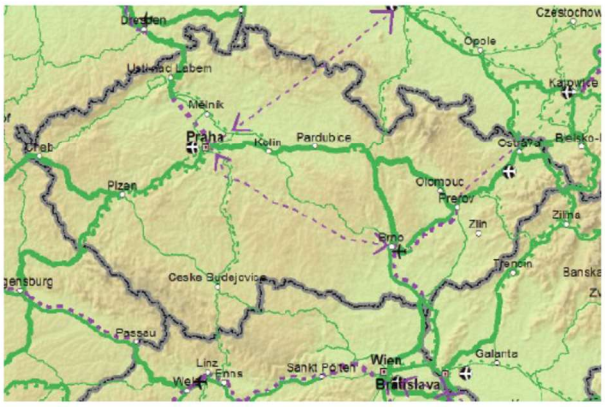
Dopravní sítě ČR jako součást TEN-T dle návrhu nařízení:



Silniční síť TEN-T



Infrastruktura vodních cest TEN-T



Železniční síť TEN-T pro osobní dopravu

Železniční síť TEN-T pro nákladní dopravu + VLC

Identifikace opatření řešící nedostatky dopravní infrastrukturu v Českých Budějovicích

<u>Železniční infrastruktura</u>

Nedokončená přestavba železniční trati 220 Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice CZ/AT (součást IV. tranzitního železničního koridoru a sítě TEN-T)

Nedostatečná kapacita železniční trati 194 České Budějovice – odbočka Rožnov – navrhováno zkapacitnění (dílčí zdvojkolejnění nebo nová trať)

Nedostatečná kapacita železniční trati 190 České Budějovice – Ražice – opatření neuvedeno

Silniční infrastruktura

Nedokončení dálniční propojení D3 ve směru Praha – České Budějovice – Třebonín – státní hranice CZ/AT (součást sítě TEN-T)

I/20 Severní spojka – přímé napojení silnice I/20 na dálnici D3 mimo zastavěné území města

Regionální doprava

Jihočeský kraj - Potřebná úprava infrastruktury spojená zejména s přemístěním autobusových zastávek: Zliv, Číčenice (trať 190), Černá v Pošumaví (194), Kaplice nádraží (196), Volary (197), Borovany (199), Milevsko (201), Ševětín (220), Třeboň (226), Slavonice (227), **přestupní vazby v terminálu České Budějovice**, rozvoj terminálu Jindřichův Hradec.

Umístění terminálu kombinované dopravy (VLC)

V ZÚR obsaženo a krajem podporována VLC Nemanice – regionální význam v oblasti **České Budějovice** a Tábor

2.1.2.3 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

Dokument je prvním střednědobým dopravním plánem a Ministerstvo dopravy stanovilo jeho plánovací období na 5 let (2017 – 2021) s výhledem na další desetileté období. Minimální rozsah dopravního plánu je následující:

- Vymezení přepravních potřeb
- Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- Harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nad rámec těchto základních náležitostí dopravního plánu obsahuje dokument rovněž posouzení přepravních potřeb, které musí být východiskem pro návrh řešení dopravní obslužnosti, část věnovanou sledování kvality objednávaných dopravních služeb a část věnovanou průmětu potřeb objednávky dálkové dopravy do infrastrukturních investic v dalším období.

Plánované koncepční změny, které mají vliv na město České Budějovice v období 2017-2021**:**

Zavedení dvousegmentové obsluhy železniční trati Praha – České Budějovice s využitím přeshraničních spojení – mělo být zavedeno k prosinci 2016. Jedná se o souběh expresních linek spojujících metropolitní regiony a rychlíkových linek, zajišťujících obsluhu regionálních center.

Na základě objednávky Ministerstva dopravy budou objednány:

- Linka Ex7 Praha – České Budějovice – Rakousko
- Linka R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- Linka R17 Praha – Tábor – České Budějovice
- Linka R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice

U všech uvedených linek je dle dokumentu předpoklad linkového vedení i v konci plánovacího období tj. v roce 2021.

Linka Ex7 má omezený počet zastavení (Praha hlavní nádraží, Tábor a České Budějovice) a vzhledem k požadované rychlosti linky se zvýšení počtu zastavení neuvažuje. Od Českých Budějovic k státní hranici staví Ex7 na 3 zastávkách. Ostatní stanice jsou obsluhovány linkou **R17**, případně lokální dopravou. V úseku České Budějovice – Linz je aktuálně veden poloviční počet spojů linky Ex7 než mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

Komplikací jízdního řádu je nedokončená modernizace koridoru nebo probíhající stavební práce. Směrem ke státní hranici je kapacita tratě omezena nutným křížením a na rakouské straně je to hustota regionální dopravy.

Ve střednědobém výhledu (2017 - 2021) bude efektivita linek Ex7 a R17 vyhodnocována z hlediska efektivity provozu. Stabilizaci linek bude dále ovlivňovat probíhající modernizace čtvrtého železničního koridoru a uvádění jednotlivých úseků do provozu – zkracování jízdních dob. Je uvažováno s prodloužením vybraných spojů do Českého Krumlova. V dlouhodobém výhledu po roce 2022 se předpokládá stabilizace provozu díky dokončení čtvrtého koridoru a zvýšení atraktivity i v přeshraničním provozu.

Linka R11 představuje tangenciální charakter vedení linky. Problémem linky je nedostatečná kapacita a nevyhovující stav železničních tratí v úseku Brno – České Budějovice, což má vliv na atraktivitu spoje v tomto úseku. Rozdílný je úsek České Budějovice – Plzeň, kde je kapacita i kvalita tratí dostatečná, což má pozitivní vliv na využití spojů. Ve střednědobém výhledu (2017 - 2021) nejsou v úseku Plzeň – České Budějovice předpokládány z hlediska Ministerstva dopravy změny v provozu linky R11. V úseku Brno – České Budějovice bude provoz ovlivněn stavebními pracemi u Brna a na čtvrtém železničním koridoru. Ve výhledovém období po roce 2022 je možná změna trasování či rozsahu linky z důvodu připravované modernizace trati Plzeň – České Budějovice – zpoždění vlaků.

Linka R26 je provozována z důvodu zajištění segmentu rychlé nadregionální dopravy a propojit sídelní aglomerace na trase s koncovými krajskými městy. Jedná se o alternativní trasu k čtvrtému železničnímu koridoru s vazbou na regionální spoje. Vytížení spojů je nejvyšší v jižní části linky (Zliv – České Budějovice). Ve střednědobém výhledu (2017 – 2021) bude Ministerstvo dopravy o zachování linky usilovat i přes úsekový charakter vytížení. V dlouhodobém horizontu po roce 2022 bude podoba linky R26 odvozena od konceptu linky R6 a dle shody s regionálním provozovatelem dopravy.

2.1.2.4 Politika územního rozvoje ČR

Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) je pořízena Ministerstvem pro místní rozvoj. Je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.

Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR. Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových a meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu pro dopravní a technickou infrastrukturu a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů. Slouží rovněž ke koordinaci dalších nástrojů veřejné správy ovlivňujících územní rozvoj, kterými jsou např. program rozvoje územního obvodu kraje a program rozvoje územního obvodu obce. Při shora uvedené koordinaci PÚR ČR vychází mj. z dokumentů určených k podpoře regionálního rozvoje a podkladů a dokumentů veřejné správy, které mají v mezinárodních a republikových souvislostech vliv na využívání území státu, např. politik, strategií, koncepcí, plánů, programů, generelů a zprávy o stavu životního prostředí – viz Podklady a východiska.

Politika územního rozvoje ČR uvádí republikové priority, které je nutno respektovat v procesu územního plánování. Jelikož součástí návrhové části plánu udržitelné mobility budou i doporučení pro rozvoj území z hlediska dopravní infrastruktury, budou priority rozvoje při návrzích respektovány.

Politika územního rozvoje vymezuje 12 rozvojových oblastí (České Budějovice jsou označeny jako OB10), 10 rozvojových os (České Budějovice jsou součástí rozvojové osy OS6).

(49) **OB10 Rozvojová oblast České Budějovice**

<u>Vymezení:</u>

Území obcí z ORP České Budějovice, Český Krumlov (jen obce v severovýchodní části).

<u>Důvody vymezení:</u>

Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Českých Budějovic. Rozvojová oblast představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná 23 část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha na připravované dálnici D3 s návazností na rychlostní silnici R3 do Rakouska a na IV. tranzitním železničním koridoru.

Úkoly pro územní plánování:

Vytvářet územní podmínky pro napojení na dálnici D3, rychlostní silnici R3 a na IV. tranzitní železniční koridor. Zodpovídá: Jihočeský kraj.

(571) **OS6 Rozvojová osa** Rozvojová osa Praha–Benešov–Tábor–České Budějovice–hranice ČR/Rakousko (–Linz)

Vymezení:

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/3 a železniční trať č. 220.

Důvody vymezení:

Území ovlivněné připravovaným pokračováním dálnice D3, připravovanou rychlostní silnicí R3 na hranice ČR/Rakousko, železniční tratí č. 220 (IV. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Benešov, Tábor a Soběslav. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Koridory konvenční železniční dopravy:

(85) **C-E551**

Vymezení:

Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (– Linz). Jedná se o tratě č. 221 Praha–Benešov, č. 220 Benešov–České Budějovice a č. 196 České Budějovice–Horní Dvořiště.

Důvody vymezení:

Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů. Splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC.

(92) ŽD4

Vymezení:

Koridor Plzeň–Strakonice–České Budějovice–České Velenice–hranice ČR/Rakousko (–Wien).

Důvody vymezení:

Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a zkapacitnění (zdvoukolejnění) železničního koridoru, zařazeného do evropské železniční sítě TEN-T, s nároky na případné změny vedení koridoru v území i jako spojnice III. a IV. tranzitního železničního koridoru, tak i propojení Plzeň (III. TŽK)–Strakonice–České Budějovice (IV. TŽK)–České Velenice–hranice ČR/Rakousko (–Wien). Posílení obsluhy území. Podpora rozvoje cestovního ruchu prostřednictvím dopravy šetrné k životnímu prostředí.

Silniční doprava

(98) D3

Vymezení:

Úsek: Praha–Tábor–České Budějovice–Dolní Třebonín (E55).

Důvody vymezení: Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T. Úkoly pro územní plánování: Vymezit koridor dálnice v ZÚR Středočeského kraje. Zodpovídá: Středočeský kraj

(122) S13

Vymezení:

a) (Plzeň)–D5–Nepomuk–Blatná–Písek–Vodňany–České Budějovice;

b) Písek–Tábor–D3–Pelhřimov–D1.

Důvody vymezení:

Převedení možného zvýšeného dopravního zatížení mezi dotčenými kraji.

(181) Prověřit územní nároky pro vodní cestu v úseku Třebenice–České Budějovice na Vltavě a případné územní nároky předat krajům k zapracování do ZÚR. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí Termín: rok 2018

(195) Prověří možnosti zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice–Jindřichův Hradec–Třebíč–D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistí územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice. Zodpovídá: Jihočeský kraj, Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj

(196) V případě územních nároků [čl. (181)] vymezí koridor pro vodní cestu v úseku Třebenice – České Budějovice na Vltavě.

2.1.2.5 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020

Vize národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě razantního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění. Státy s velmi příznivými statistikami závažných dopravních nehod však jdou dále, zastávají filozofii, že z dlouhodobého hlediska není možno akceptovat skutečnost, že v souvislosti se silniční

dopravou umírají či jsou vážně zraňováni lidé. Příslušní dopravně bezpečnostní odborníci jsou si přitom vědomi, že lidé jsou tvorové chybující, a proto systematicky pracují na **vytváření bezpečného dopravního prostoru**, s bezpečnými dopravními prostředky, zkrátka dopravního systému minimalizujícího negativní dopady možného chybného chování účastníků silničního provozu. Za konečný ideál je považován stav, kdy se každý občan vrátí ze své cesty ke svým blízkým, živ a zdráv. Jedná se o ambiciózní cíl, který se možná nikdy beze zbytku nenaplní. Musí jej však mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty, zkrátka všichni.

Strategické cíle

Zásada „**Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás“** se musí stát niternou součástí každého z nás, subjektů zodpovědných za bezpečnost silničního provozu i jednotlivých občanů. Jen pak budeme moci říci, že postupujeme společně…společně k vysněné nule.

Základním strategickým cílem je **snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných.**

Základním ukazatelem pro evropské porovnání bude počet usmrcených na 1 milion obyvatel.

Redukce počtu těžce zraněných bude vztažena k roku 2009. Toto konkrétní stanovení základního strategického cíle reflektuje evropský cíl vytýčený v uvedeném „Sdělení Komise“ a současně i etickou ambicí České republiky posunout se v průběhu příští dekády alespoň na celoevropský průměr. Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, tzn. ze současných cca 70 usmrcených osob na milion obyvatel na cca 35 v roce 2020. Na dosažení dané úrovně v současné době aspirují Švédsko, Nizozemsko a Velká Británie. Ve svém důsledku to znamená, že v České republice, pokud akceptujeme alespoň průměrnou evropskou bezpečnostní úroveň, bychom měli **snižovat počet smrtelných obětí nehod průměrně každý rok o 5,5 %.** V souhrnu to znamená redukci počtu usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob. **Naplnění tohoto cíle zachrání během této dekády životy více než 3 000 našich spoluobčanů.**

Uvedené počty se vztahují na mezinárodně přijatou definici počtu zemřelých do 30 dnů. V České republice jsou počty zemřelých udávány do 24 hod. a pro potřeby mezinárodních statistik jsou následně sledovány do 30 dnů. Souhrnné počty jsou tedy u nás k dispozici pro oba časové údaje. S výjimkou mezinárodních porovnání se však u nás používají pouze údaje do 24 hod., a v tomto dokumentu se proto také dále pracuje jen s tímto údajem. Z hlediska kvantifikace vytýčeného cíle se tedy mění pouze výchozí hodnota a při požadované redukci 60 % to znamená snížení počtu usmrcených do roku 2020 na 330 osob.

Realizace nápravných opatření by měla přinést nejen záchranu lidských životů, ale měla by přispět i ke snížení dalších následků nehod. Z rozboru poklesu počtu těžce zraněných v České republice ve výše zmíněných úspěšných obdobích i v souhrnném pohledu je reálné vytýčit i další strategický cíl, tedy **snížit počet těžce zraněných osob při nehodách v silničním provozu o 40 %.** Bude tak třeba dosahovat meziročního poklesu o 3,6 %. Uvedených cílů nelze dosáhnout pouze modernizací vozového parku a zvýšenou represí vůči řidičům vozidel, ale zejména podstatným zvýšením bezpečnosti pozemních komunikací a jejich okolí ve smyslu **naplnění zásady „komunikace bezpečné, srozumitelné a odpouštějící“**.

V roce 2017 byla vzhledem k vývoji nehodovosti vydána: **Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu** 2011- 2020. Důvodem pro vydání Revize byl negativní vývoj od roku 2014. nastavený pozitivní pokles počtu těžce raněných lze přisuzovat omezené účinnosti realizovaných opatření, jejichž dopad neměl dostatečnou účinnost na snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod.

2.1.2.6 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 - 2020

Aktualizace Cyklostrategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004–2011.

Strategické cíle na národní úrovni

1. Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR)
2. Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
3. Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
4. Podpořit projekt „Cyklistické akademie“ poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
5. Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Strategické cíle na místní úrovni

Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny (MAS).

Proto jsou další cíle navrženy pro místní úroveň:

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25;
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy;
- Zjistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů;
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížďce do práce;
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod;

- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

2.1.3 Regionální rámec

2.1.3.1 Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje

Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Zásady územního rozvoje se pořizují pro celé území kraje a vydávají se formou opatření obecné povahy. Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

ZÚR JČK uvádějí tyto priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území:

(1). Základní prioritou řešení Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje je dosažení územně vyváženého a dynamického rozvoje území Jihočeského kraje, který povede ke zvyšování celkové konkurenceschopnosti a inovativnosti, zlepšování kvality života a k efektivnímu a udržitelnému využívání disponibilních zdrojů při zohlednění veškerých hodnot území.

(2) Řešení Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje reaguje na polohu Jihočeského kraje v rámci České republiky, na návaznosti na území sousedních států Německa a Rakouska, zohledňuje schválenou Politiku územního rozvoje ČR 2008 a respektuje princip udržitelného rozvoje, všech jeho 3 pilířů - příznivého životního prostředí, zdravého hospodářského rozvoje a sociální soudržnosti obyvatel.

(3) Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje stanovují tyto priority pro zajištění příznivého životního prostředí:

a. vytvářet podmínky pro zachování a tvorbu rozmanité, esteticky vyvážené a ekologicky stabilní krajiny; tzn. respektovat stanovené cílové charakteristiky krajiny a stanovené zásady pro činnost v území a rozhodování o změnách v území pro jednotlivé typy krajiny a dále vytvářet podmínky k ochraně a zajištění funkčnosti územního systému ekologické stability (dále též jen „ÚSES“),

b. minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a negativní zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“); tzn. zajistit ochranu před neopodstatněnými zábory kvalitní zemědělské půdy s cílem zachovat hodnoty území pro zemědělské a lesní hospodaření,

c. zajistit ochranu, zachování a obnovu jedinečného výrazu kulturní krajiny přispívající k vytváření charakteru typického krajinného rázu pro Jižní Čechy; tzn. minimalizovat necitlivé zásahy do krajiny, minimalizovat fragmentaci volné krajiny a podpořit úpravy, činnosti a aktivity, které povedou k obnově a zkvalitnění krajinných hodnot v území,

d. vytvářet podmínky pro ochranu území před potencionálními riziky a přírodními katastrofami (např. povodně, záplavy, eroze půdy, selhání technologického systému), tzn. řešit opatření vedoucí k jejich zmírnění či eliminaci s cílem minimalizovat rozsah případných škod, a to se zřetelem na možné ovlivnění širšího území; zejména preferovat pasivní protipovodňová opatření spočívající ve zvyšování retenční schopnosti krajiny při ochraně před povodněmi a záplavami,

e. vytvářet podmínky pro zajišťování ochrany vodních poměrů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod (dále též jen „CHOPAV“), území chráněných pro akumulaci povrchových vod, povrchových a podzemních vod, vodních ekosystémů na území kraje a vodních zdrojů pro stávající i budoucí potřeby kraje, tzn. podporovat a vytvářet opatření v území, která povedou ke zvýšení retenčních schopností území,

f. podporovat a vytvářet taková řešení, která povedou k ochraně ovzduší, půd a vod v území a k minimalizaci jejich znečištění,

g. podporovat řešení zohledňující ochranu přírodně a krajinářsky cenných území.

(4) Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje stanovují tyto priority pro zajištění hospodářského rozvoje kraje:

a. situovat rozvojové záměry, včetně záměrů vědeckovýzkumného a inovačního charakteru, zejména v rozvojových oblastech a rozvojových osách vymezených v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 a v rozvojových oblastech a rozvojových osách nadmístního významu vymezených v této dokumentaci,

b. upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území, tzn. přednostně využívat plochy a objekty vhodné k podnikání v zastavěném území, s cílem podpořit přednostně rekonstrukce a přestavby za účelem využití brownfields5 ,

c. zabezpečit rozvoj cestovního ruchu na území Jihočeského kraje, tzn. vytvořit podmínky a prostor pro udržitelný rozvoj a zvyšování kvality aktivit cestovního ruchu v oblasti turistiky, lázeňství, sportovních aktivit a rekreace včetně vytvoření podmínek pro uplatnění mimoprodukční funkce zemědělství v krajině a mimoprodukční funkce lesů a rybníků v návštěvnicky a rekreačně atraktivních oblastech s cíli umožnit intenzivnější rekreační a turistické využívání území a zlepšení prostupnosti krajiny i v přeshraničním turistickém styku,

d. vytvářet podmínky pro rozvoj, popř. stabilizaci, venkovských oblastí, tzn. vytvořit podmínky a prostor pro zachování a rozvoj zemědělství, lesního a vodního hospodářství a stejně tak aktivit, které s nimi souvisejí,

e. vytvářet podmínky pro rozvoj systémů dopravní obsluhy a technického vybavení, tzn. na území kraje zajistit nezbytný rozvoj nadřazených systémů dopravní obsluhy a veřejného technického vybavení s cílem zabezpečit podmínky pro hospodářský rozvoj a pro stabilizaci hospodářských činností na území kraje.

(5) Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje stanovují tyto priority pro zajištění sociální soudržnosti obyvatel:

a. vytvářet podmínky pro eliminaci nepříznivých sociálních vlivů a posílení polycentrického uspořádání sídelní struktury kraje; tzn. nepříznivé sociální vlivy plynoucí z rozdílné úrovně zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí je potřeba eliminovat formou rozvoje potřebné veřejné infrastruktury, prosazením příznivého urbanistického rozvoje a posílením vzájemné sociální, hospodářské a dopravní vazby mezi urbánními, venkovskými a marginálními oblastmi a umožnit i rozvoj oblastí, kde dnes převládají zájmy ochrany přírody nad civilizačními hodnotami, v nichž je nutno zároveň zohlednit přírodní hodnoty daného území,

b. vytvářet podmínky pro vyvážený a rovnoměrný rozvoj území, tzn. vytvořit územně plánovací předpoklady pro snižování nezaměstnanosti a zajištění sociální soudržnosti obyvatel, především posílením nabídky vhodných rozvojových ploch s ohledem na diferencované předpoklady jednotlivých oblastí kraje a jednotlivých obcí,

c. při vymezování zastavitelných ploch vyloučit nekoncepční formy využívání volné krajiny, tzn. přednostně využívat proluky v zastavěném území a nevyužité a opuštěné areály, předcházet negativním vlivům suburbanizace,

d. vytvářet podmínky pro zachování a citlivé doplnění výrazu sídel, tzn. respektovat stávající historicky utvářené sídelní struktury, ochranu tradičního obrazu městských i vesnických sídel v krajině, včetně zajištění ochrany jednotlivých kulturních památek a krajinných a stavebních dominant, u městských a vesnických památkových rezervací a zón a krajinných památkových zón dbát na zachování a citlivé doplnění originality původního architektonického výrazu a urbanistického a prostorového uspořádání, s cílem nenarušovat cenné městské i venkovské urbanistické struktury a architektonické a přírodní hodnoty nevhodnou zástavbou, u rázovitých obcí a sídel dbát na zachování originality původního architektonického výrazu a prostorového uspořádání, podpořit oblastně pestré hodnoty kulturního dědictví,

e. vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů, tzn. vhodně stanovenými koncepcemi v územních plánech je potřeba zamezit nepříznivým dopadům lidských činností na kvalitu životního a obytného prostředí, asanovat devastovaná území a odstranit staré ekologické zátěže v území,

f. při činnosti v území vytvářet podmínky pro zajištění odpovídající ochrany veřejného zdraví.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy:

Upřesnění rozvojových oblastí republikového významu

Rozvojová oblast České Budějovice

(6) Na území Jihočeského kraje je vymezena jedna rozvojová oblast republikového významu dle Politiky územního rozvoje ČR 2008, a to OB10 České Budějovice. Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje její vymezení upřesňují takto:

OB10 Dotčené obce (katastrální území): Adamov (Adamov u Českých Budějovic), Borek (Borek u Českých Budějovic), Boršov nad Vltavou (Boršov nad Vltavou, Zahorčice u Vrábče), Branišov (Branišov u Dubného), Čejkovice (Čejkovice u Hluboké nad Vltavou), České Budějovice (České Budějovice 1, České Budějovice 2, České Budějovice 3, České Budějovice 4, České Budějovice 5, České Budějovice 6, České Budějovice 7, České Vrbné, Haklovy Dvory, Kaliště u Českých Budějovic, Třebotovice), Dasný (Dasný), Dobrá Voda u Českých Budějovic (Dobrá Voda u Českých Budějovic), Doubravice (Doubravice u Nedabyle), Doudleby (Doudleby), Dubičné (Dubičné), Dubné (Dubné, Třebín), Hlincová Hora (Hlincová Hora), Hluboká nad Vltavou (Bavorovice, Hluboká nad Vltavou, Munice), Homole (Homole), Hosín (Hosín), Hrdějovice (Hrdějovice), Hůry (Hůry), Jivno (Jivno), Kamenný Újezd (Kamenný Újezd, Kosov u Opalic, Krasejovka, Opalice, Otmanka), Libníč (Libníč), Lipí (Kaliště u Lipí, Lipí), Lišov (Lišov), Litvínovice (Litvínovice), Nedabyle (Nedabyle), Nová Ves (Nová Ves u Českých Budějovic), Pištín (Češnovice), Planá (Planá u Českých Budějovic), Plav (Plav), Roudné (Roudné), Rudolfov (Hlinsko u Vráta, Rudolfov u Českých Budějovic), Srubec (Srubec), Staré Hodějovice (Staré Hodějovice), Úsilné (Úsilné), Včelná (Včelná), Vidov (Vidov), Vráto (Vráto), Zliv (Zliv u Českých Budějovic).

Zásady pro územně plánovací činnost a rozhodování v území OB10:

- podporovat kapacitní dopravní napojení rozvojové oblasti OB10 především na významné mezinárodní a vnitrostátní silniční a železniční tahy, dále na regionální letiště s mezinárodním provozem České Budějovice a vodní cestu a řešit územní souvislosti,

- podporovat rozvoj hospodářských aktivit v prostoru rozvojové oblasti České Budějovice zejména u koridoru dálnice D3, IV. tranzitního železničního koridoru, vč. záměrů mezinárodního letiště České Budějovice v Plané u Českých Budějovic a veřejného logistického centra České Budějovice,

- podporovat rozvoj obytných a sportovně rekreačních funkcí nejen po obvodu širšího centra města České Budějovice, které je hlavním centrem rozvojové oblasti, a ve vazbě na spolupůsobící vedlejší centra, ale i v ostatních částech rozvojové oblasti,

- v přírodně a krajinářsky cenném území České Budějovice – Stromovka – Vrbenské rybníky – Hluboká nad Vltavou věnovat zvláštní pozornost navrhovaným řešením s ohledem na ochranu přírodních a krajinných hodnot území

Upřesnění rozvojových os republikového významu

Rozvojová osa Praha – České Budějovice – hranice ČR

(8a) Na území Jihočeského kraje je Politikou územního rozvoje ČR 2008 vymezena jedna rozvojová osa republikového významu, a to osa OS6 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (-Linz), kterou tyto Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje upřesňují takto:

OS6 Dotčené obce: (katastrální území): Bošilec (Bošilec), Bujanov (Suchdol u Bujanova, Zdíky), Dolní Dvořiště (Dolní Dvořiště, Jenín, Rybník u Dolního Dvořiště, Trojany u Dolního Dvořiště), Dolní Třebonín (Dolní Svince, Dolní Třebonín, Prostřední Svince), Drahotěšice (Drahotěšice), Dynín (Dynín), Horní Dvořiště

(Český Heršlák, Horní Dvořiště), Hosín (Dobřejovice u Hosína), Chlumec (Chlumec), Chotoviny (Červené Záhoří, Chotoviny, Moraveč u Chotovin, Vrážná), Chotýčany (Chotýčany), Kaplice (Kaplice, Žďár u Kaplice), Klenovice (Klenovice u Soběslavi), Košice (Doubí nad Lužnicí, Košice u Soběslavi), Košín (Košín), Lišov (Červený Újezdec, Kolný, Lhotice u Českých Budějovic), Mojné (Mojné, Záhorkovice), Myslkovice (Myslkovice), Nemyšl (Hoštice u Nemyšle, Nemyšl, Prudice), Neplachov (Neplachov), Netřebice (Netřebice), Omlenice (Omlenice, Stradov u Kaplice), Planá nad Lužnicí (Planá nad Lužnicí), Roudná (Roudná nad Lužnicí), Řípec (Řípec), Sedlečko u Soběslavě (Sedlečko u Soběslavě), Sezimovo Ústí (Sezimovo Ústí), Soběslav (Chlebov, Soběslav), Střítež (Střítež u Kaplice), Sudoměřice u Tábora (Sudoměřice u Tábora), Ševětín (Ševětín), Tábor (Čekanice u Tábora, Měšice u Tábora, Náchod u Tábora – malá část při východní hranici katastrálního území, Stoklasná Lhota, Tábor), Turovec – část, západní výběžek správního území (Turovec), Velešín (Chodeč, Mojné-Skřidla, Velešín), Veselí nad Lužnicí (Horusice, Veselí nad Lužnicí), Vitín (Vitín), Žíšov (Žíšov u Veselí nad Lužnicí), Zubčice (Zubčice), Zvěrotice (Zvěrotice), Zvíkov (Chodeč-Zvíkov).

Zásady pro územně plánovací činnost a rozhodování v území OS6:

- řešit dopravní záměry dálnice D3, rychlostní silnice R3, IV. tranzitního železničního koridoru a jejich územní souvislosti a koordinovat tato řešení s Rakouskem,

- v přírodně a krajinářsky cenných územích dotčených CHKO a biosférickou rezervací Třeboňsko věnovat navrhovaným řešením zvláštní pozornost s ohledem na stanovené podmínky ochrany,

- v území se součástmi národní kulturní památky „Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec (česká část)“ věnovat při řešení dopravních záměrů dálnice D3, rychlostní silnice R3 a IV. tranzitního železničního koridoru zvláštní pozornost součástem této národní kulturní památky a podporovat řešení, která budou minimalizovat dopady na kulturní, památkové a archeologické hodnoty v daném území

Vymezení ploch a koridorů pro veřejnou dopravní infrastrukturu

(18) Plochy a koridory vymezené Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje v oblasti dopravní infrastruktury jsou určeny pro záměry upřesněného mezinárodního či republikového významu a vymezené záměry nadmístního významu. Upřesnění ploch a koridorů dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu

(19) Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje upřesňují záměry mezinárodního a republikového významu vymezené Politikou územního rozvoje ČR 2008:

a. nové úseky dálnice D3, rychlostní silnice R3 a R4 a kapacitní silnice S3,

b. klasické železnice mezinárodního a republikového významu IV. TŽK, ŽD5, ŽD4,

c. vodní cestu republikového významu VD5,

d. mezinárodní letiště republikového významu L3,

e. veřejná logistická centra republikového významu.

(20) Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje vymezují tyto koridory a plochy pro záměry veřejné dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu (v rámci řešeného území):

D1 Dálnice D3 - na území Jihočeského kraje je koridor pro dálnici kontinuálně vymezen od Čekanic na severovýchodním okraji Tábora, kde navazuje na již vybudovaný úsek směrem na Prahu až po Dolní Třebonín, kde návrh dálnice D3 přechází v návrh rychlostní silnice R3. Pro řešené území jsou závazné tyto samostatné úseky:

D1/5, úsek Ševětín – Borek (severovýchodně od Českých Budějovic), jde o doplnění stávající dvoupruhové silnice do plného profilu dálnice, obvyklá šíře koridoru je stanovena na 200 m s rozšířením na 330 m pro umístění Střediska správy a údržby dálnice a dálničních zařízení Borek a na 600 m v místech křižovatkových úseků.

D1/6, úsek Borek – Dolní Třebonín, úsek je vymezen pro stavbu dálnice ve složitém terénu urbanizovaného území aglomerace Českých Budějovic, obvyklá šíře koridoru se stanovuje na 600 m s rozšířením až na 1000 m.

D3 IV. tranzitní železniční koridor - tento železniční koridor je na území Jihočeského kraje vymezen koridorem pro stavbu veřejné dopravní infrastruktury v úseku od hranice se Středočeským krajem přes České Budějovice až po Horní Dvořiště a státní hranici s Rakouskem. Pro řešené území jsou závazné tyto samostatné úseky:

D3/4, Ševětín – České Budějovice (severní okraj, Nemanice), záměr zde prochází velmi složitým terénem, šířka koridoru proměnná až 600 m.

D3/5, průchod Českými Budějovicemi (Nemanice na severním okraji – Hodějovice na jižním okraji), šířka koridoru se zde z důvodu průchodu silně urbanizovaným územím redukuje na 100 m s osou ve stávající trati.

D3/6, úsek České Budějovice – Horní Dvořiště (státní hranice), úsek převážně ve volné krajině, šíře koridoru 600 m, v úseku od Dolního Třebonína po Kaplice-nádraží v souběhu se záměrem rychlostní silnice R3 kvůli snížení fragmentace krajiny.

D14 železnice Plzeň – České Budějovice - záměr se nespojitě vymezuje na území Jihočeského kraje od Nemanic (severně od Českých Budějovic) po hranici s Plzeňským krajem. Pro řešené území je závazný tento samostatný úsek:

D14/1, úsek České Budějovice, Nemanice - Zliv, koridor pro zdvoukolejnění stávající železnice, šíře koridoru 200 m.

D7 Silnice I/20 - na území Jihočeského kraje je záměr silnice I. třídy, úpravy na čtyřpruh v úseku Češnovice – České Budějovice (křižovatka se silnicí II/105) a navržených přeložek v nevyhovujících úsecích nespojitě

vymezen od hranice s Plzeňským krajem po dálnici D3 na území Hlinska východně od Českých Budějovic. Pro řešené území jsou závazné tyto samostatné úseky:

D7/6, úsek Češnovice – Bavorovice, napojení na Severní silniční tangentu města České Budějovice, koridor pro 4 pruhovou silnici v nové stopě, východní obchvat Češnovic a Dasného, koridor proměnné šíře 350 – 800 m, redukován mimo zastavěná území sídel. D7/7, České Budějovice, severní silniční spojka řešící propojení silnic I/20 a I/34. Pro řešené území je závazný tento samostatný úsek:

D7/7.1 (západní část, šíře koridoru 200 m) a D7/7.2 (východní část, šíře koridoru 200m, pro Okružní ulici zúžen koridor na 50 m). D7/8, úsek Okružní – křižovatka Hlinsko, zlepšení parametrů Okružní ulice navazující na silnici I/20, nový úsek pozemní komunikace od rybníku Kamenný přes Hlinskou ulici po dálnici D3, obvyklá šíře koridoru 100 m. Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje ve znění jejich 1., 2., 3. a 5. aktualizace

D26 Dálniční přivaděč - Jižní tangenta České Budějovice - záměr je vymezen koridorem pro silnici II. třídy spojující dálnici D3 (křižovatka Roudné) a dnešní silnici I/3 (budoucí silnice II/603 směrem na Kaplici, na Český Krumlov v prostoru Boršova nad Vltavou) napojující záměr veřejného mezinárodního letiště České Budějovice na nadřazenou silniční síť a na silnici II/156 s návazností na Nové Hrady a dále do Rakouska na St. Pölten a Vídeň. Záměr je rozdělen na 2 na sebe navazující úseky:

D26/1, Jižní tangenta, návrh nové silnice spojující dálnici D3 (křižovatka Roudné) a dnešní silnici I/3 (budoucí silnice II/603 směrem na Kaplici, na Český Krumlov v prostoru Boršova nad Vltavou) napojující záměr veřejného mezinárodního letiště České Budějovice na nadřazenou silniční síť, šíře koridoru 50-240 m.

D26/2, návrh nové silnice pro napojení mezinárodního letiště České Budějovice na silnici II/156 s návazností na Nové Hrady a dále do Rakouska na St. Pölten a Vídeň, obvyklá šíře koridoru 200 m. Dotčená katastrální území: Roudné, Včelná, Vidov, Plav, Heřmaň u Českých Budějovic, Nedabyle, Borovnice u Českých Budějovic, Nová Ves u Českých Budějovic, Boršov nad Vltavou, České Budějovice 7

D42 Silnice II/156 – záměr obsahuje komplexní řešení silnice II/156 v úseku České Budějovice (křižovatka Nové Hodějovice) – Trhové Sviny formou obchvatů a přeložek silnice II. třídy. Pro řešené území je závazný tento samostatný úsek:

D42/1, úsek České Budějovice (křižovatka s dálnicí D3 Hodějovice) – Nová Ves, jižní obchvat Doubravice, severní obchvat Nové Vsi, šíře koridoru 10 0m.

D57 Litvínovická ulice – zkapacitnění dnešní silnice I/3 (Litvínovická ulice) v úseku České Budějovice (křižovatka s ulicí Mánesova) – Boršov nad Vltavou (křižovatka s napojením plánované jižní tangenty), šíře koridoru 100 m.

D63 Dálniční přivaděč – zanádražní komunikace - záměr přeložky silnic II. tříd za účelem jejich zkapacitnění z důvodu přivedení dopravy v nové radiále na dálnici D3. D63/2, Zanádražní komunikace, v úseku od tzv. „Propojení okruhů“ po napojení na Novohradskou ulici a napojení na dálnici D3. Šíře koridoru

100 m. D63/3, Podjezd pod nádražím, krátký úsek podjezdu pod nádražím České Budějovice spojující Mánesovu ulici a navrženou Zanádražní komunikaci, šíře koridoru 100 m. – je hotovo

D88 **Severní silniční tangenta města České Budějovice** – záměr propojení silnic I/20 a I/34 severně mimo zastavěné území města České Budějovice. Záměr je rozdělen na 2 na sebe navazující úseky:

D88/1, úsek propojující silnice I/20 a I/34, proměnná šíře koridoru 200-400 m.

D88/2, úsek zajišťující napojení severní silniční tangenty na stávající silniční síť, šíře koridoru 250 m.

2.1.3.2 Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje

Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje (dále jen JčK) je zpracován na základě § 5 zákona č. 194/2010 Sb.Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.

Aktualizace plánu dopravní obslužnosti zohledňuje nutnost systematického přístupu k rozvoji dopravy ve střednědobém horizontu (5 let) a vytváří rámec pro dlouhodobý rozvoj regionální dopravy JčK. Je možné konstatovat, že stále existují problémy pramenící z nedostatku systematického plánování. Aktualizovaný plán dopravní obslužnosti území má spojitost s jinými plány rozvoje JčK (zejména se záměry ekonomického, sociálního a společenského rozvoje). Obecným cílem tohoto plánu je zajistit, aby pro všechny cestující (včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace), instituce a podniky, byla zajištěna kapacitní, časově a prostorově i ekonomicky přijatelná veřejná doprava. Efektivní dopravní systém, je důležitým předpokladem pro ekonomický růst a sociální rozvoj JčK.

Rozvoj veřejné dopravy je důležitým krokem ke snížení negativních vlivů životního prostředí, snížení zatížení dopravních uzlů a vytvoření prostředí pro omezení trendu neustále vzrůstajícího objemu individuálního motorizmu.

S ohledem na nutnost zajištění kvalitní a kapacitní veřejné dopravy je v tomto dopravním plánu nutné specifikovat základní kvalitativní standardy. Těmito standardy zejména jsou:

1. zachování života a zdraví cestujících, jejich zavazadel a věcí,
2. nabídka veřejné dopravy (počet spojů a časové polohy): závislost na sídle, dni v týdnu a denním období,
3. dodržení jízdních řádů v pravidelné přepravě cestujících a dohodnutého průběhu nepravidelné přepravy osob (jízdní řády jsou pro dopravce závazné). Měřítkem tohoto závazku je plnění jízdního řádu, které stanoví, jaké zpoždění bude sankciováno, jaké je již nepřiměřené apod. (při zpoždění do pěti minut bude spoj považován za včasný, jakákoliv vyšší zpoždění budou evidována procentem plnění jízdního řádu – sankce jsou stanoveny za nesplnění procenta plnění či za každý spoj zvlášť při překročení určité hranice zpoždění.
4. přijatelná dostupnost veřejné dopravy (docházková vzdálenost): max. 2 km,
5. přípojné vazby:

- informovanost cestujícího o přípoji,
- kontrolování dodržení přípojných vazeb,

6. zajištění sjednané úrovně pohodlí osobní přepravy (komfort pro cestujícího):
- nároky na vozidla (snadné nastupování/vystupování, dostatečný počet míst k sezení, resp. dostatečná kapacita vozidla, klimatizace vozidla, funkčnost sociálních zařízení na kapacitu 100 míst),
7. spolehlivost při poskytování sjednaných podmínek a služeb,
8. doprava šetrná k životnímu prostředí

2.1.3.3 Cyklogenerel Jihočeského kraje 2014-2020

Nadace Jihočeské cyklostezky zahájila v dubnu 2014 proces zpracování aktualizované verze Cyklogenerelu Jihočeského kraje. Jako první část zpracovaného dokumentu byla dokončena analytická část, která byla poskytnuta k připomínkování všem obcím a městům v Jihočeském kraji. Na základě sebraných připomínek byla zpracovaná analýza upravena a doplněna.

Následně pak byla zpracována návrhová/strategická část, která na základě zpracované analytické části navrhuje hlavní priority dalšího rozvoje cyklostezek a cyklotras v Jihočeském kraji pro období let 2014 – 2020.

Cyklogenerel pro naplnění výše uvedených cílů navrhuje strategii založenou na souboru 9 opatření, která členěna do 3 následujících prioritních os:

PRIORITA A. ROZVOJ A VYUŽITÍ PÁTEŘNÍ CYKLO-INFRASTRUKTURY

Opatření A.1. Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby páteřních tras v regionu, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Opatření A.2. Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem páteřních tras

Opatření A.3. Podpora propagace a tvorby produktů a služeb na podporu využití sítě páteřních tras

PRIORITA B. ROZVOJ A VYUŽITÍ REGIONÁLNÍ SÍTĚ CYKLOSTEZEK A CYKLOTRAS

Opatření B.1. Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby regionálních tras, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Opatření B.2. Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem regionálních tras

Opatření B.3. Podpora propagace a tvorby produktů na podporu využití sítě regionálních tras

PRIORITA C. PODPORA SLUŽEB PRO CYKLISTIKU, PROPAGACE, ŘÍZENÍ A KOORDINACE

Opatření C.1 Řízení a koordinace rozvoje a modernizace cyklistické infrastruktury

Opatření C.2 Podpora systémového koncepčního plánování rozvoje a údržby cyklistické infrastruktury

Opatření C.3 Podpora a koordinace jednotné prezentace cyklistické nabídky regionu

Tabulka 4 - Přehled rizikových úseků na stávající síti cyklotras v Jihočeském kraji vychází z výsledků provedeného cykloauditu v průběhu roku 2013

Č. trasy	Třída	Kategorie	Počátek trasy	Konec trasy	Druh rizika
12	II.	dálková	České Budějovice, Lidická tř.	U Krbů	rušný provoz aut
1018	IV.	místní	České Budějovice, Plavská	Nové Roudné (rozcestí)	rušný provoz aut

2.1.3.4 Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Jihočeského kraje

Cílem projektu je výběr a analýza takové dopravní sítě, která je optimální z hlediska dopravní obslužnosti a progresivního rozvoje Jihočeského kraje a je tedy na této síti účelné primárně plánovat opatření investičního i neinvestičního charakteru. Projekt byl realizován od září roku 2009 do listopadu roku 2010. Projekt byl rozdělen na část analytickou a návrhovou. V rámci analytické části byly provedeny rozsáhlé dopravně inženýrské průzkumy, byla provedena analýza stavebně a dopravně-technického stavu silniční sítě, a také dopravně bezpečnostní analýza nehodových lokalit. Hodnocení silniční sítě bylo provedeno formou multikriteriální analýzy. Podkladem multikriteriální analýzy byly výstupy z analytické části. Výstupem tohoto hodnocení bylo stanovení úseků s vysokou, střední a nízkou prioritou. Na základě hodnocení silniční sítě byla následně navržena konkrétní opatření jak investičního, tak i neinvestičního (opravy) charakteru na úsecích silniční sítě a rovněž byly stanoveny priority těchto opatření. Na hodnocené síti byly tedy stanoveny priority opatření jednak dle platné územně plánovací dokumentace a zároveň byly navrženy další (chybějící) opatření u kterých byla stanovena taktéž priorita realizace. Pro přehlednost a názornost propojení všech opatření na území kraje byla zároveň identifikována opatření jejichž investorem není Jihočeský kraj - opatření na nadřazené silniční síti (silnice ve správě ŘSD ČR) a opatření jiných investorů (opatření v souvislosti s výstavbou NJZ). Na základě výstupů projektu Koncepce byla stanovena předpokládaná finanční náročnost navržených opatření v jednotlivých časových horizontech a zároveň bylo vyčísleno čerpání těchto finančních prostředků v jednotlivých časových obdobích, které dle zadání projektu byly stanoveny do 7 let, 7 - 15 let a časový horizont nad 15 let.

Koncepce uvádí v Českých Budějovicích by v krátkodobém časovém horizontu (do 7 let) s vysokou prioritou mělo mimo jiné dojít k následujícím investicím: Jižní tangenta, Zanádražní komunikace – Etapa 2.1 (realizováno), Podjezd pod nádražím, Západní půloblouk a propojení ulic Strakonická a M. Horákové (v realizaci).

Obrázek 1 - Koncepce optimalizace dopravní sítě - Návrh opatření ČB

2.1.3.5 Koncepce protipovodňové ochrany na území Jihočeského kraje

Koncepce protipovodňové ochrany na území Jihočeského kraje – koncepce zhodnotila současný stav ochrany před povodněmi na území Jihočeského kraje, stanovila slabá místa a vymezila cíle ochrany před povodněmi. Součástí Koncepce je i návrh opatření na ochranu před povodněmi v obcích, které nejsou chráněny před povodněmi z vodních toků, nebo jsou před povodněmi z vodních toků zatím chráněny nedostatečně. Opatření se v Českých Budějovicích týkají na Vltavě.

Popis navrhovaných opatření	Odhad nákladů	tis. Kč
	Na Vltavě pod soutokem je navrhována kapacitní úprava složeného profilu Vltavy v nezbytném úseku na výtoku z města, doplněná ochrannou zdí s mobilní nadstavbou na pravém břehu. Řešení ochrany levého břehu naváže na zkapacitnění koryta nezbytnými úseky ochranných zídek, případně doplněných mobilním hrazením. Nad soutokem bude levý břeh postupně ochráněn souvislou ochrannou hrází, zavázanou na návodní okraj zástavby - u Litvínovického potoka k silnici E 55. Na pravém břehu budou místně zřízeny úseky ochranných hrázek.	183 000
	Malše + Mlýnská stoka: Návrh řešení předpokládá komplex opatření k realizaci ve třech samostatných etapách: I.etapa zahrnuje úsek pod Malým jezem a zde je navrhováno zkapacitnění koryta úpravou do složeného profilu s rozšířením vpravo. Zkapacitňující úpravy budou doplněny ochrannými zídkami s možností mobilní nadstavby. Úseky ochranných zídek budou navrženy i pod Modrým mostem na levém břehu. II.etapa zahrnuje návrh posílení průtočnosti území přes dva pevné jezy (Malý a Velký) vybudováním kapacitního terénního průlehu, hrazeného na svém vtoku a využitelného pro sportovně rekreační aktivity. Součástí II. etapy bude i mírné výškové nadvýšení stávající ochranné hráze podél Mlýnské stoky. III. etapa zahrne rekonstrukci (zvýšení) objektu hrazení Mlýnské stoky a úsek pravobřežní ochranné hráze od stavidel k okraji zástavby města U Špačků.	107 000
	Dobrovodský potok (stoka): návrh PPO předpokládá vzájemnou kombinaci posilování průtočnosti koryta a to především nápravou hydraulicky nevhodných objektů mostků a přemostění pro inž. sítě na jedné straně a maximální využití možné retence v povodí na straně druhé. Posílení kapacity koryta bude prováděno v souvislosti se stavbou dopravní infrastruktury (tzv. Zanádražní komunikace, dálniční obchvat). Vzhledem k tzv. bleskovému charakteru povodní na tomto potoce, je třeba vážně uvažovat o výstavbě možných suchých nádrží v údolí nad Dobrou vodou a nad Vrátem (významný přítok Dobrovodské stoky - Vrátecký potok).	80 000
	Další malé toky (Čertík, Stoka-sever, Stoka-Jih, Vrátecký potok, Hodějovický potok): obnova i úprava kapacit koryt, odstraňování nevhodných příčných objektů, retenční opatření v povodí - suché či polosuché nádrže.	20 000
	Všechna výše uvedená opatření vychází ze zpracovaných studií nebo dokumentací pro územní rozhodnutí (VH-TRES, ATELIER Brno, Povodí Vltavy, státní podnik, VD-TBD a.s. a do Koncepce jsou zahrnuta.	

Obrázek 2 - Popis navrhovaných proti povodňových opatření

2.1.3.6 Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace Jihočeský kraj

Dokument byl vypracován společností EKOLA group, spol. s r.o. v roce 2008, pořizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR.

Jeho cílem je řízení postupů a priorit při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením v oblasti zdrojů hluku ve venkovním prostředí a docílit tak snížení počtu hlukově zatížených osob v okolí sledovaných zdrojů hluku.

Celý proces je stanoven a požadován jako cyklický s minimálním cyklem 5 let, kdy je předpokládáno, že v tomto období může dojít k realizaci některých plánovaných opatření, které by se zákonitě v dalším kole strategického hlukového mapování již měly na výsledcích projevit. Jak je patrné, jedná se o dlouhodobý proces postupného snižování zatížení území hlukem v okolí legislativou vybraných dominantních zdrojů hluku. Celý proces tedy slouží pro řízení a zpětnou vazbu-kontrolu úspěšnosti snahy státu, resp. provozovatelů jednotlivých zdrojů hluku při eliminaci jejich negativních dopadů.

Na základě výsledků SHM (Strategická hluková mapa) hlavních silnic 2007 pro Jihočeský kraj byla v rámci řešení Akčního plánu lokalizována kritická místa, kde jsou zasaženi obyvatelé hlukem nad mezní hodnotu deskriptoru Ln, tj. nad 60 dB. Počet ovlivněných obyvatel byl stanoven na základě skutečného počtu adresných bodů. Z adresných bodů byl určen počet obytných objektů na základě informací získaných z katastru nemovitostí. Z důvodu absence původních demografických dat použitých pro zpracování SHM bylo pro určení počtu osob žijících v okolí sledovaných komunikací ovlivněných hlukem nad mezní hodnotou postupováno dle možností uvedených v podkladu. Jedná se o intravilán města České Budějovice (sil. I/3 a I/20), Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí (sil. I/3) a Strakonice (sil. I/4). Nejvíce problematickou komunikací v Jihočeském kraji je silnice I/3. Situace kolem silnice I/3 v oblasti Tábora bude vyřešena zprovozněním nového úseku dálnice D3 mezi Táborem a Soběslaví, jehož výstavba bude zahájena v letošním roce. Vzhledem k tomu, že hodnocený úsek silnice I/3 mezi Táborem a Planou nad Lužnicí je úsek s výraznou cílovou dopravou, očekává se snížení dopravy mezi 40 až 50 %. Výrazné však by mělo být snížení počtu kamionů zejména v době noční. V oblasti Českých Budějovic byla nepříznivá situace částečně vyřešena výstavbou protihlukové clony ve dvou lokalitách a to v Litvínovicích na jižním okraji Českých Budějovic u sil. I/3 a V Českém Vrbném (součást Českých Budějovic) u sil. I/20. Částečným řešením nepříznivé situace v Českých Budějovicích bude výstavba dálnice D3 stavba 0309 Úsilné - Borek a ve výhledu stavba 0310 – obchvat Českých Budějovic. Tento obchvat odvede především tranzitní dopravu, ale po zkušenostech z Plzně nelze očekávat výrazné snížení dopravy na komunikacích ve městě. Očekávaný přínos realizace dálničního obchvatu je dle jednotlivých úsekům komunikací ve městě mezi 30 až 40 %. Lze očekávat výraznější pokles kamionové dopravy v noci.

Na základě výsledků SHM bylo dále zjištěno, že zcela dominantním zdrojem hluku na území Jihočeského kraje je provoz na komunikacích (silniční doprava).

Řešení, která přispějí ke snížení akustického zatížení ve venkovním prostředí, a tím k poklesu počtu zasažených obyvatel hlukem nad mezní hodnoty, jsou navržena především pro intravilány výše uvedených sídel a to především realizací výstavby dálnice D3 mezi Táborem a Českými Budějovicemi.

Akční plán uvádí tyto možnosti snižování hlukové zátěže ze silniční dopravy

1. Urbanisticko-architektonická opatření

Hlavní zásady opatření se mohou uplatňovat právě v rámci územního plánování:

- Komplexním řešením obytných souborů z hlediska funkčního uspořádání – vhodná je např. bloková zástavba
- Plánování nové chráněné zástavby v dostatečné vzdálenosti od hlavních pozemních komunikací
- Využití bariérového efektu ochrany území pomocí staveb nevyžadujících protihlukovou ochranu.
- Vhodné architektonické řešení obytných budov – dispoziční i tvarové

2. Urbanisticko-dopravní opatření

Navrhovaný systém dopravního řešení by měl preferovat:

- Nové trasy komunikací vést vždy v dostatečné vzdálenosti od chráněných budov.
- Rychlostní komunikace, dálnice a vysokointenzitní komunikace I. třídy vést mimo obytná území a území s vyššími nároky na hlukovou ochranu.
- Optimalizovat přepravní nároky a zefektivnit přepravní vztahy.
- Vyloučit, resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území.
- Vyloučit těžkou nákladní dopravu v blízkosti obytných souborů.
- Jednotlivé druhy dopravy soustředit do hlavních tras a koridorů s možností vytvoření protihlukových opatření.
- Ve městech vytvořit podmínky pro preferenci městské hromadné dopravy a minimalizaci individuální dopravy.
- Novou akusticky citlivou výstavbu plánovat a povolovat v dostatečné odstupové vzdálenosti od zatížených komunikací, resp. nepovolovat v území s již existující nebo výhledovou předpokládanou vysokou akustickou expozicí.
- Parkoviště a další dopravní plochy navrhovat v dostatečné vzdálenosti od chráněných objektů a území typu (obytných, zdravotnických, školních, rekreačních).
- Organizovat klidové zóny s vyloučením automobilové dopravy a s časově omezeným vjezdem vozidel pro zásobování v centrálních částech měst a sídel.

3. Dopravně-organizační opatření

- Omezení rychlosti všech nebo jen nákladních vozidel.
- Omezení, resp. dodržení rychlosti jízdy vozidel v noční době.
- Snížení intenzity dopravy zákazem vjezdu nákladních vozidel, zřizováním objížděk a určením jednosměrných ulic.
- Vyčlenění zvláštního jízdního pruhu pro určité druhy vozidel např. autobusy.
- Vhodné umístění zastávek hromadné dopravy a parkovacích ploch.

4. Stavebně - technická opatření

Zahrnují opatření u zdroje hluku, opatření na dráze šíření hluku a opatření na budovách.

Vhodná řešení, která snižují hlučnost zdroje hluku jsou:

- Zabezpečení podmínek pro plynulý pohyb vozidel.
- Budování krytů vozovky ze speciálních asfaltů
- Vedení tras v zářez, tunelem, galerií

2.1.3.7 Program na zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad – CZ03

I. Stanovuje emisní stropy pro silniční dopravu pro vymezená území v zóně CZ03:

Emisní stropy pro silniční dopravu se stanovují pro zastavěná území obcí s počtem obyvatel nad 5 000 nacházejících se v zóně CZ03. Hodnota emisního stropu pro silniční dopravu se stanovuje jako úroveň emisí (vyjádřená v procentech), na kterou musí emise PMJQ ze silniční dopravy poklesnout do roku 2020 oproti referenčnímu roku 2011, jež vyjadřuje 100 % úroveň emisí PMIQ z dopravy. Hodnota emisního stropu je stanovena **v zastavěném území obce České Budějovice pro silniční dopravu 60%**. Emisní strop pro silniční dopravu se uplatní od roku 2020 včetně.

II. Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší v zóně CZ03:

Kód opatření	Název opatření	Gesce*
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	obce, kraj
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (RSD)
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SZDC)
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce
AB7	Nízkoemisní zóny	obce
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj
AB13	Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj
AB14	Podpora pěší dopravy	obce, kraj
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj
ABIó	Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj
AC1	Podpora carsharingu	obce, kraj
BB1	Snížení vlivu stávajících průmyslových a energetických stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší - Čištění spal in nebo odpadních plynů, úprava technologie	krajský úřad
BB2	Snižování prašnosti v areálech průmyslových podniků, pořízení techniky pro omezení fugitivních emisí ze sktádkováni7skládek/z volného prostranství/z manipulace se sypkými materiály	krajský úřad
BDI	Zpřísňování/stanovování podmínek provozu	krajský úřad
BD2	Minimalizace imisních dopadů provozu nových stacionárních zdrojů v území	krajský úřad
BD3	Omezování prašnosti ze stavební činnosti	obecní úřad obce s rozšířenou působností, krajský úřad
CB2	Snížení emisí TZL a PMio - omezení větrné eroze	obecní úřad obce s rozšířenou působností
DB1	Podpora přeměny topných systémů v domácnostech - Instalace a využívání nových nízkoemisních či bezemisních zdrojů energie	obce, kraj, MŽP
DB2	Snížení potřeby energie	obce, kraj
DB3	Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury, rozšiřování sítí zemního plynu a soustav zásobování tepelnou energií	obce, kraj
EA1	Podmínky ochrany ovzduší pro veřejné zakázky	obce, kraj
EB1	Zpevnění povrchu nezpevněných komunikací a zvyšování podílu zeleně v obytné zástavbě	obce, kraj

EB2	Snižování vlivu dlouhodobých deponií vytěžených materiálů a průmyslových areálů na kvalitu ovzduší	MPO, kraj, obce
EC1	Informování a osvěta veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší	obce, kraj, MŽP
EDI	Uzemní plánování	obecní úřad, krajský úřad, MMR, MO, MŽP

Doprava je majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ na území zóny CZ03 Jihozápad, druhým nejvýznamnějším zdrojem jsou pak lokální topeniště (vytápění domácností). Vývoj emisí SO_2 a No_x v celé hodnocené oblasti je ovlivněn především zdroji REZZO 1 a 2, které tvoří více než 70 % emisí stacionárních zdrojů. Na emisích TZL se ve skupině stacionárních zdrojů podílí vedle vytápění domácností rovněž těžba a úprava nerostných surovin. Snižování emisí SO_2 a částečně také NO_x, ke kterému dochází u stacionárních zdrojů prakticky po celé hodnocené období, lze přičíst mj. navyšujícímu se podílu spalované biomasy v provozovně Plzeňské teplárenské – centrální zdroj tepla a nižší spotřebě uhlí v provozovně Plzeňská energetika –Teplárna ELÚ III. Ke snižování emisí ale dochází i u ostatních tepláren, jako jsou Planá n. Lužnicí, České Budějovice, Strakonice, Písek a Tábor. Podobně jako i v jiných územích se na poklesu vykázaných emisí TZL zdrojů REZZO 2 mezi lety 2008 a 2009 (z 1495 t na pouhých 810 t) namísto reálného snížení emisí podepisuje metodická změna vykazování emisí u kamenolomů, vycházející z dikce nově vydaných legislativních ustanovení o způsobu zjišťování množství emisí. Hlavní podíl na emisích CO a částečně také VOC má vytápění domácností a doprava. Emise z vytápění domácností závisí především na charakteru topné sezóny. Lze konstatovat, že dva roky s odlišnými klimatickými podmínkami mohou vychýlit emisní bilanci z vytápění domácností o 10 – 20 % v závislosti na druhu emisí.

Kategorie	Popis REZZO
Stacionární zdroje	
REZZO 1	Zvláště velké a velké zdroje (spalovací zdroje s tepelným výkonem nad 5 MW a zvlášť významné technologie)
REZZO 2	Střední zdroje (spalovací zdroje s výkonem 0,2 - 5 MW a významné technologie)
REZZO 3	Malé zdroje (spalovací zdroje s výkonem do 0,2 MW, lokální vytápění, méně významné technologie, stavební činnosti)
Mobilní zdroje	
REZZO 4	Doprava

2.2 NÁVAZNOST NA PLATNOU LEGISLATIVU

Kromě dokumentů zmiňovaných v předchozích kapitolách (nadnárodní, národní a regionální rámec) upravují oblast dopravy konkrétní legislativní nástroje. Dalšími právními předpisy, které konkrétně upravující problematiku dopravy, jsou vyhlášky a nařízení města. Nelze opomenout ani zákony č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, které umožňují místní úpravu a organizaci provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, který upravuje provoz trolejbusů. Bezbariérovost upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

2.3 POSOUZENÍ VLIVU STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA

2.3.1 Územní plán České Budějovice

Územní plán je druh územně plánovací dokumentace, která si klade za cíl racionalizaci prostorového a funkčního uspořádání území v krajině a jejího využití. Má za cíl nalézt takové předpoklady, které by umožnily další výstavbu a trvale udržitelný rozvoj spočívající v nalezení vyváženého stavu mezi zájmy životního prostředí, hospodářství a pro společenství lidí obývající dané území. Územní plán má naplnit potřeby současné generace tak, aby umožnil existenci a přežití i generací příštích.

Územní plán byl vydán opatřením obecné povahy v říjnu 2015. Z jeho znění vybíráme:

1) KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ

Pro naplnění koncepce ÚP České Budějovice je důležité, aby byl při realizaci staveb vnitřního komunikačního systému ve všech klíčových částech (v ideálním případě v celé ploše vnitřního města) dodržen civilní standard „obytného“ městského prostředí. Dále je třeba:

- rozvoj města řešit naplňováním především vnitřní městské struktury,
- městské funkce neumisťovat za hranice urbanizovaného prostředí, ale do vymezených ploch v centru města a v centru jednotlivých čtvrtí, kterým odpovídají tzv. ohniska území vyznačená v grafické části ÚP České Budějovice.
- město budovat jako civilizované město s kompaktní urbánní strukturou, s kvalitním prostředím pro život,
- podporovat identifikaci obyvatel se svým městem a se svou čtvrtí,
- město pojmout ne jako dostřednou strukturu, protože tím dochází k neúměrnému přetížení centra hlavně automobilovou dopravou, ale posilovat ideu čtvrtí s vlastními malými centry s určitou mírou autonomie,
- město České Budějovice neposuzovat jen jako urbanistickou, hospodářskou či jinou strukturu, ale jako komunitu obyvatel.

2) KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Při rozhodování v území je třeba dbát následujících obecných zásad:

- podpory snižovat celkový objem dopravy přiblížením cílů respektováním zvolené dopravní a urbanistické koncepce,
- podpory převedení objemu dopravy na jiné druhy zejména podpory systému městské hromadné dopravy, dopravy cyklistické a dopravy pěší,
- podpory rozptylování dopravy do více tras základního komunikačního skeletu zmnožením uličních koridorů městského charakteru všude tam, kde chybí tato propojení, s uvolněním centra města od automobilové dopravy, avšak při zachování dobré dopravní dostupnosti jednotlivých cílů ve městě, s uplatněním přednosti prostředků městské hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy v centru a v obytných částech města,

- oddělení tranzitní průjezdné dopravy od vnitroměstské; komunikace nadměstského významu procházející městem ho nesmí funkčně a provozně rozdělovat,
- posílení městského charakteru stávajících základních komunikačních os, zejména levobřežní komunikace, Nádražní a Mánesovy třídy a všech historických radiál, to jest Pražské, Rudolfovské a Lidické třídy,
- založení soustavy souběžných odlehčovacích tras pozemních komunikací s cílem odlehčit stávajícímu základnímu skeletu, zejména:
    - *zanádražní komunikací* pro odlehčení Nádražní třídy,
    - souběžnou komunikací vedenou podél železniční trati od Rožnova, paralelně s ulicí Antonína Janouška v Mladém pro odlehčení Mánesovy třídy,
    - odlehčovací komunikační spojkou mezi ul. Milady Horákové na Strakonickou třídou a komunikačním propojením těchto sídlišť s Litvínovicemi pro odlehčení levobřežní komunikace,
    - *severní spojkou* pro odlehčení enormní zá-těže na ul. Strakonická,
    - pro vytvoření chybějících vazeb ve směru západ - východ zřízení tří nových komunikačních tras, a to:
    - pro vedení trolejbusové dopravy společně s pěší a cyklistickou, propojující sídliště na západě města s centrem přes areál výstaviště a Vltavu k propojení ulice Oskara Nedbala a J. Boreckého s ulicí U Trojice,
    - pro veškerou dopravu mostem přes Vltavu do Litvínovic v ose prodloužené Papírenské ulice; tato komunikační propojení jsou doplněna o dvě komunikace pro pěší a cyklisty v urbanistických osách vedených:
    - po spojnici Branišovské ulice přes výstaviště a lávkou přes Vltavu k nákupnímu areálu Družby a Pekárenské ulici,
    - lávkou přes Vltavu na Sokolský ostrov,
    - lávkou z ulice E. Pittera přes Vltavu,
    - lávkou v Rožnově;

Přesné umístění a trasování bude určeno v navazujících *ÚS,* nebo tam, kde není povinnost *ÚS,* v dalších stupních projektových dokumentací. Je nutné řešit tyto náměty:

- pro odlehčení enormní zátěži na ul. Strakonická vedoucí městem České Budějovice, převedením části vztahů po přeložce a přes nové přemostění Vltavy (severní spojka),
- pro překonání bariéry železničního tělesa dráhy ve městě a z důvodu křížení IV. železničního tranzitního koridoru zřízení nových železničních podjezdů, a to
- k propojení okruhů spojující v severní poloze zanádražní komunikaci s Nádražní třídou,
- k propojení jižní části Mánesovy ulice se zanádražní komunikací podjezd pod železnicí v trase Mánesova – Dobrovodská
- k propojení Husovy kolonie s Pražskou čtvrtí,
- v Kněžských Dvorech v Nemanické ulici (součást severní spojky),
- v Mladém na rožnovské trati v Novohradské ulici,
- na Plavské,

- na komunikační spojce Lidické s Plavskou ulicí v Rožnově;
- pro zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na území města přednostní sledování a provádění těchto dopravních opatření:
- vybudování pozemní komunikace D3 v úseku Úsilné – Krasejovka,
- propojení ulice Horákové a Strakonické,
- okružní propojení se Strakonickou,
- propojení ulice Mánesovy s křižovatkou na D3 v lokalitě Nové Hodějovice přes křížení v lokalitě Za hřbitovem.

Železniční síť

Železniční uzel České Budějovice je významnou dopravní křižovatkou v železniční síti České republiky, plnící základní funkce uzlu pro osobní dopravu, vlakotvorbu, pro nákladové funkce včetně funkce kontejnerového překladiště s regionálním i celostátním významem, který bude město České Budějovice podporovat.

Musí být respektována stávající podzemní komunikační vedení, včetně jejich ochranných pásem a zájmových územích *ČR-MO*.

Sledovaná koncepce modernizace IV. tranzitního železničního koridoru předpokládá zdvoukolejnění trati Praha - České Budějovice a její modernizaci; pro tento účel se vymezuje plocha dopravní infrastruktury – drážní doprava (DD) pro IV. železniční koridor v úseku Ševětín - Nemanice v tunelové trase vedené západně od Borku.

IV. tranzitní železniční koridor je jako koridor dopravy republikového významu D3 vymezen na území Jihočeského kraje v úseku od hranice se Středočeským krajem přes České Budějovice až po Horní Dvořiště a státní hranici s Rakouskem. Koridor prochází správním územím města České Budějovice od severního okraje v Nemanicích jižním směrem přes Nové Hodějovice.

Pro propojení překládkového a kontejnerového terminálu ROLA v obvodu výhybny Nemanice s nadřazenou silniční sítí se výhledově uvažuje *severní tangenta* (územní rezerva), a to mimoúrovňovým křížením v bezprostřední blízkosti areálu.

Železniční doprava se určuje pro plnohodnotné zapojení do *IDS*.

2.3.2 Integrovaný plán rozvoje města (IPOD)

Základní „Integrovaný plán organizace dopravy“ (IPOD) byl zpracovaný v roce 2009. Aktualizace IPOD byla zpracována v roce 2016.

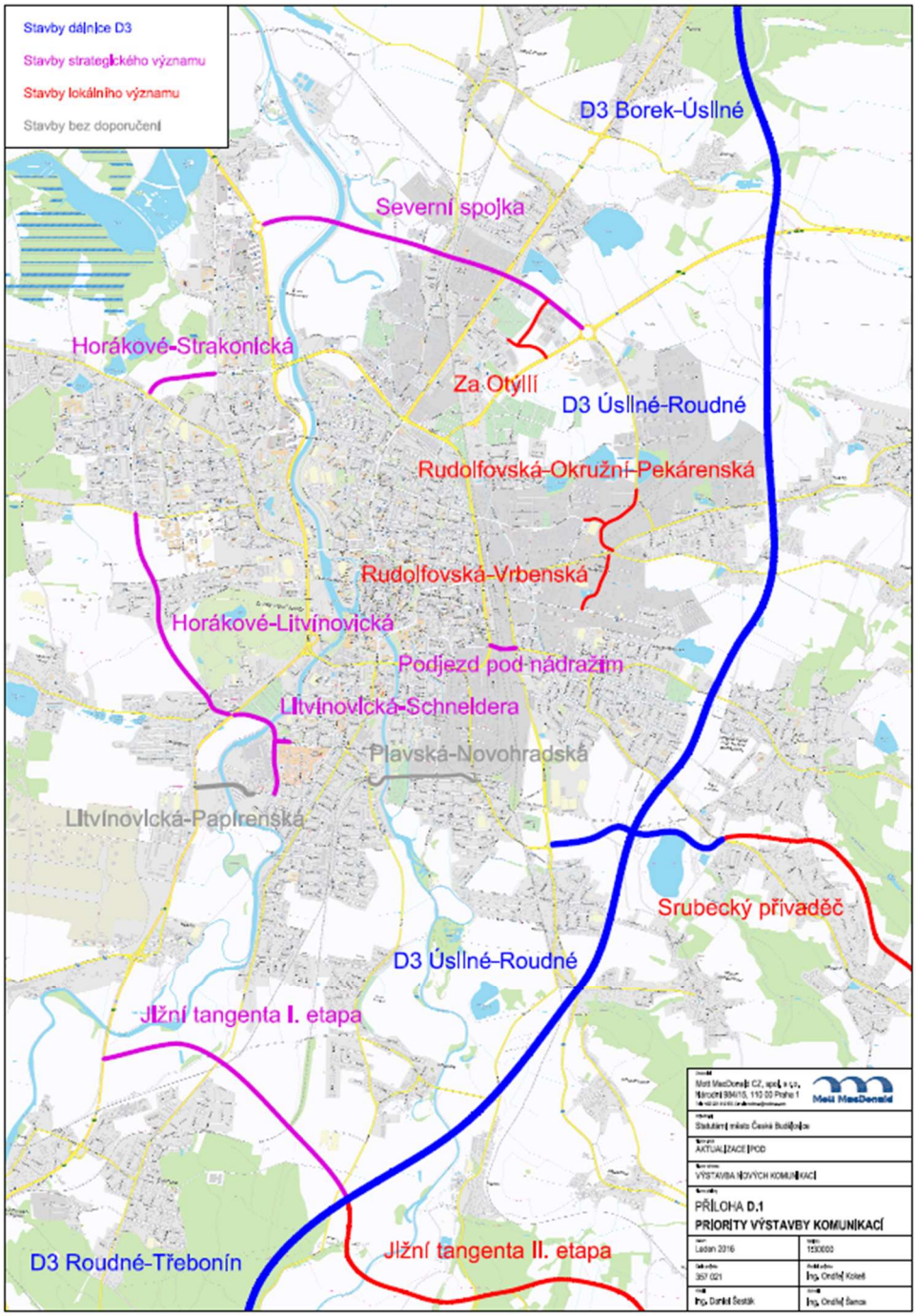
Integrovaný plán organizace dopravy, zaměřený na dopravu na pozemních komunikacích, nabízí řešení pro zlepšení vnitřní dopravní prostupnosti města, přičemž zohledňuje potřebu zlepšení vnějšího dopravního napojení na nadřazenou silniční síť. Zároveň klade důraz na preferenci veřejných a ekologicky šetrných forem dopravy před individuální automobilovou dopravou.

Zpracování materiálu předpokládalo vytvoření dopravního modelu města na základě podrobného dopravního průzkumu individuální automobilové dopravy.

Udržitelná doprava je vnímaná jako základní dopravní modul. Pro prostupnost zejména centrální části města je nezbytné vytvořit systém, který nabídne dostatečně atraktivní prostor pro jiné druhy dopravy než je individuální automobilová.

Na to bezprostředně navazuje posouzení dopadu stěžejních dopravních staveb v územním plánu na dopravu ve městě. Jeho výsledkem je rekapitulace projektové přípravy a doporučení určitého harmonogramu. Je zřejmé, že všechny posuzované stavby mají významný vliv na zlepšení dopravy ve městě a že je třeba pokračovat v jejich projektové přípravě a projednávání možností jejich financování. Důležitost těchto staveb je pro město tak velká, že je nezbytné využít všechny příležitosti k jejich realizaci, a to i bez ohledu na doporučený harmonogram.

Postupná realizace těchto opatření se postupně odrazí i na hlukovém dopadu dopravy ve městě. Z hlediska krátkodobých řešení byl kladen důraz i na posouzení bezpečnostní situace v nejproblémovějších lokalitách.



Obrázek 3 - Aktualizace IPOD - Priority výstavby komunikací

2.3.3 Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ)

Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ) je komplexní strategií, která má za cíl definovat priority vymezeného území města České Budějovice a jeho okolí (ORP)a ohledem na předpokládané příležitosti v horizontu do roku 2020.

Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ), jenž byl schválen v září 2016, je nástrojem pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území v programovacím období 2014 - 2020. Navazuje na Integrovaný plán rozvoje města (IPRM) a umožní koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os v rámci programů ESI fondů. Řešené území je vymezeno na základě funkčních vazeb,

představuje nejen jádrové město, ale i jeho spádové území. V celku tak vytváří jednotlivé projekty synergický efekt. IPRÚ je nástrojem, pomocí kterého bude možné čerpat významný objem dotací ze strukturálních fondů EU. IPRÚ je zpracován dle metodického pokynu Ministerstva pro místní rozvoj ČR, zajistí provázanost s cíli a prioritami kohezní politiky státu a je v souladu se strategickými dokumenty vyšších územních celků (kraje, ČR, EU). Obsahuje 3 prioritní osy (viz tabulka):

Tabulka 5 - IPRÚ - prioritní oblasti

Prioritní oblasti a jejich strategické cíle	
Prioritní oblast 1:	**Rozvoj dopravy**
	Zlepšit kvalitu infrastruktury a služeb v oblasti dopravy s cílem zlepšení dopravní dostupnosti, prostupnosti a obslužnosti území IPRÚ.
Prioritní oblast 2:	**Rozvoj konkurenceschopnosti a vzdělávání v území**
	Posílit celkovou konkurenceschopnost území IPRÚ efektivním využitím a posílením výzkumně-vývojového potenciálu podpořeného kvalitním zázemím a lidskými zdroji pro vzdělávání na všech stupních, který mimo jiné povede k posilování a stabilitě zaměstnanosti.
Prioritní oblast 3:	**Environmentální udržitelnost území**
	Rozvinout a zintenzívnit integrovaný systém nakládání s odpady a zajistit efektivnější protipovodňovou ochranu území IPRÚ.

2.3.1 Strategický plán města České Budějovice 2017-2027

Strategický plán města České Budějovice (SP) je střednědobým dokumentem, jehož cílem je definovat hlavní rozvojové priority města na vymezené časové období. V současné době se dokončuje. Poslední strategický plán města byl sepsán pro období let 2008 – 2013 a byl schválen v srpnu 2008. Základním smyslem realizace SP města České Budějovice je dosažení cílového stavu vyjádřeného strategickou vizí. K naplnění vize by měly směřovat strategické a specifické cíle. Každá prioritní osa má svůj program realizace obsahující záměry i konkrétní úkoly a projekty, které by měly přispět k dosažení požadovaných změn. SP tak kombinuje realizaci dlouhodobých záměrů s potřebnými krátkodobými aktivitami. Na základě provedených šetření a vyhodnocení zjištěných problémů byly stanoveny 3 prioritní oblasti na které se SP zaměřil. SP je zaměřen na:

- Podnikatelské prostředí, lidské zdroje, vzdělávání, výzkum a inovace
- Mobilitu
- Atraktivitu města.

2.3.2 Dopravní průzkum MHD 2015

Cílem průzkumu bylo prověření změny poptávky cestujících za poslední čtyři roky, které uplynuly od předchozího sčítání cestujících na síti MHD v říjnu 2011. Navržena byla opatření umožňujících optimalizaci, efektivitu a případné změny v síti MHD na území Českých Budějovic a okolních měst a obcí. Průzkum probíhal ve všech typech provozu (pracovní den, víkend) a po celých 24 hodin v termínu od 13. do 22. října 2015. Spektrum výstupů průzkumu poskytuje dostatek informací o parametrech vývoje poptávky cestujících během

dne (tzv. denní variace), rozložení poptávky po síti a její přenos na jednotlivé linky, soulad této poptávky s nabídkou dopravce (jízdní řád, kapacita vozidla) a přepravní výkony linek. V porovnání let 2011 a 2015 je patrné, že systém MHD je stabilizovaný a poměr celkové nabídky a poptávky se daří udržet na stejné úrovni. V pracovních dnech to znamená v průměru 20 přepravených osob na ujetý vozokilometr, ve víkendovém provozu (který byl v roce 2015 sčítán poprvé) pak 13 osob. Výkony i počty přepravených osob se v uplynulém období mírně zvýšily. Nejvyšší procentní nárůst přepravního výkonu při zachované trase i počtu spojů vykazuje linka 2 s hodnotou 27 %.

2.3.3 Generel MHD v Českých Budějovicích 2010-2020

Generel městské dopravy v Českých Budějovicích vznikl jako komplexní materiál. Cílem bylo vyhodnotit veřejnou dopravu z uživatelského pohledu a promítnout jej do provozního zázemí i reálných ekonomických možností provozovatele. Generel je orientován na střednědobý výhled pro rozvoj městské hromadné dopravy. Navrhuje krátkodobá opatřeními pro optimalizaci provozu.

Generel čerpá z množství vstupních dat, která vytvářejí dostatečnou základnu pro formulaci strategie nadcházejícího desetiletého období. Řada z nich souvisí s Integrovaným plánem organizace dopravy, zpracovaného pro Statutární město České Budějovice. Významným vstupem v analytické části jsou průzkumy obsazenosti a zpoždění spojů nebo přepravních vztahů v síti MHD.

Cílem Generelu je, aby veřejná doprava v Českých Budějovicích byla vnímána jako plnohodnotná alternativa cestování po městě.

Projekt je rozdělen do tří částí:

- Analýza – souhrn dostupných podkladů z předchozích projektů a rozbor stávajících podmínek na základě nově pořízených průzkumů
- Návrh – hlavní část Generelu, podrobně rozpracované návrhy a zdůvodnění zvoleného řešení
- Strategie – představuje nejdůležitější výstupy projektu

2.3.4 Generel přechodů pro chodce 2013

Na území města České Budějovice v současné době existuje **559 přechodů pro chodce, 7 přejezdů pro cyklisty, 5 nadchodů a 12 podchodů.**

Co se týká vybavenosti přechodů, podíl přechodů vybavených zvýšeným obrubníkem je 83%. Varovnými pásy bylo vybaveno 63% přechodů, a signálními pásy bylo vybaveno 58% přechodů, v roce 2006 to bylo 30%. Přechodů se zvýrazněným osvětlením bylo 53, přechodů s dělícím ostrůvkem 82. Je patrné, že za období posledních léta došlo k výraznému zlepšení vybavenosti přechodů pro chodce. Bohužel stále přetrvávají nedostatky při použití hmatných úprav pro slabozraké a nevidomé a to nejen u dříve zřízených přechodů, ale i u přechodů úplně nových.

Doporučení při úpravách, zřizování či rušení přechodů:

- slepecké úpravy provádět podle Vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- zajištění rozhledů v místech přechodů
- zvýrazněné osvětlení přechodů používat na frekventovaných přechodech
- osazení dz IP6 spolu s výstražnými blikači na jednom sloupku
- osazení dz IP6 na dělícím ostrůvku v případě čtyřpruhové komunikace
- průběžná kontrola stavu vodorovného dopravního značení
- zvýrazněné osvětlení přechodů používat na frekventovaných přechodech
- věnovat zvýšenou pozornost přechodům v blízkosti škol
- při rušení přechodů zrušit či upravit také příslušné hmatné úpravy

2.3.5 Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa Českých Budějovic 2015

Pro výpočet hluku z dopravy byl použit standard - NMPB Routes 96 / XPS 31-133, který nejlépe popisuje hluk z dopravy. Dále byl použit Manuál 2011 a Technické podmínky pro provádění sčítání intenzit dopravy.

Výsledkem je plošná hluková mapa 2015 pro den a noc, dále pak rozdílová mapa a počet obyvatel zasažených hlukem.

2.3.6 Generel cyklistické dopravy města České Budějovice 2014

Cyklogenerel je dlouhodobým systémovým dokumentem, který vychází ze základních principů řešení dopravy pro pěší a cyklisty, stanovený v územním plánu města České Budějovice. Jeho řešení představuje zejména integraci cyklistů a motorové dopravy zejména v ulicích Pražská, Rudolfovská, Dobrovodská, Novohradská, Lidická, Husova, Branišovská, O. Nedbala a dalších.

Vychází z progresivních prvků - vyhrazené jízdní pruhy, piktogramové koridory, víceúčelové pruhy, BUS + cyklopruhy, řadící pruhy pro cyklisty, prostor pro cyklisty.

Hlavním cílem cyklogenerelu je určit základní požadavky na infrastrukturu pro cyklisty, která bude výhledově realizována na jednotlivých městských komunikacích ať už ve vazbě na rekonstrukce komunikací, nebo nezávisle.

Dalším cílem je navrhnout nové samostatné cyklostezky na území města, určit jejich optimální směrové vedení a parametry. Předmětem je i napojení okolních obcí a regionálních a nadregionálních stezek a cyklotras na systém města.

Cyklogenerel určí důležitá propojení pro cyklodopravu, která chybí již dnes, nebo tam, kde jsou vymezeny plochy pro přestavbu, případně rozvojové plochy. Určí základní parametry těchto propojení. Cyklogenerel vychází z dopravně-urbanistického významu jednotlivých komunikací. Zohledňuje stávající infrastrukturu pro cyklisty, možnosti uličního profilu (šířkové uspořádání a možnosti přeložení inženýrských sítí) a

předpokládaný rozvoj a záměry v území. Návrhy jsou koordinovány s potřebami veřejné hromadné dopravy. Vedlejším cílem je zvýšení atraktivity pěší a veřejné hromadné dopravy a veřejných prostranství.

Návrh neupřednostňuje segregaci cyklistů v přidruženém dopravním prostoru, ale hledá optimální řešení s ohledem na uliční profil, cílovou skupinu a výchozí a cílová místa. Je posouzen každý konkrétní případ a jsou zhodnoceny výhody a nevýhody infrastruktury vedené samostatně, v přidruženém prostoru, nebo hlavním dopravním prostoru komunikace. Součástí návrhu je i vytipování komunikací, které nevyžadují žádná liniová opatření pro cyklisty. Pro tyto komunikace je navržena vhodná forma zklidnění, nebo jsou ponechány bez návrhu.

Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají jedinou síť, která tyto atributy splňuje a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná „cyklistická“ síť nemůže poskytnout. Z tohoto důvodu se návrh nesoustředí, jak již bylo uvedeno výše, pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Pro účely dalšího použití generelu slouží výsledný návrh. Ten zjednodušenou formou prezentuje charakteristické typy opatření pro jednotlivé úseky výsledného komunikačního systému a doporučených propojení v území. Neoddělitelnou součástí generelu je soubor vzorových opatření, seřazených do funkčně podobných typů, která lze aplikovat na jednotlivé úseky podle doporučení, vyplývajících ze souboru hlavních zásad.

Generel identifikuje sedm hlavních směrů, kde je třeba pracovat na zlepšení. Jedná se tedy o komplexní strategii těchto opatření:

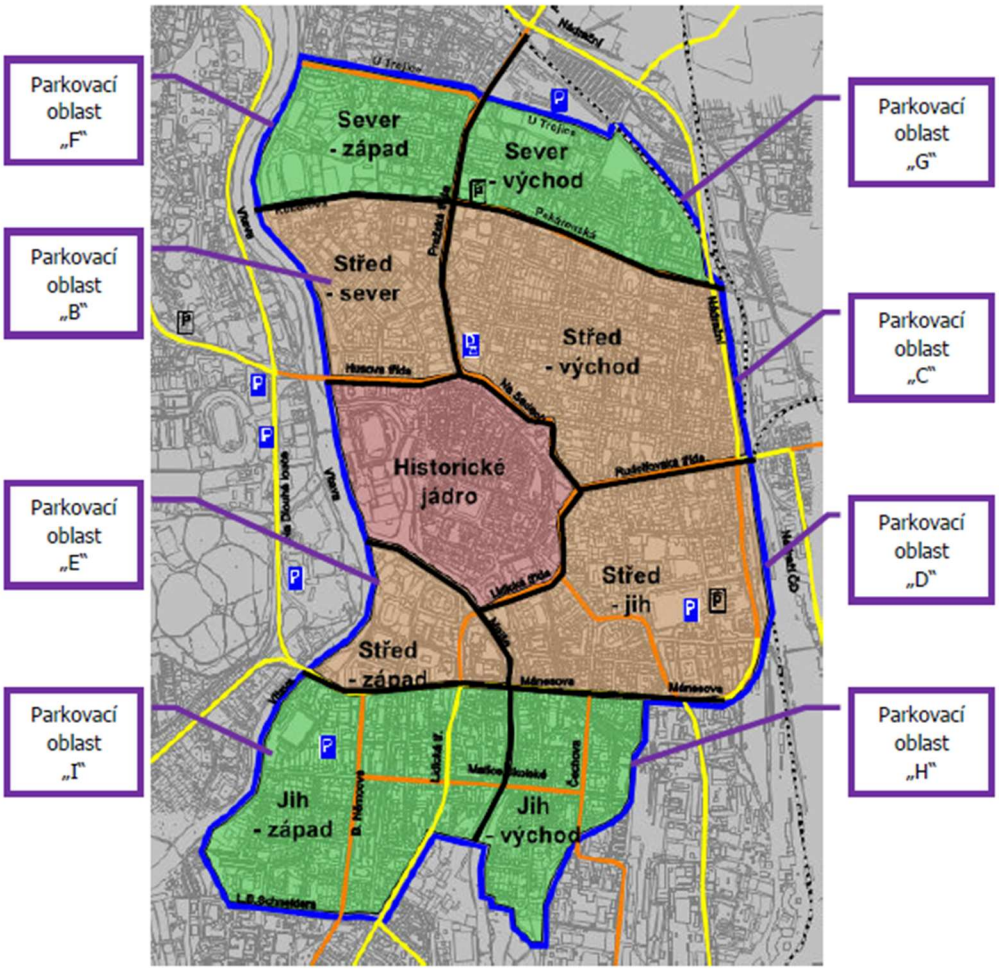
- spojitá síť cyklotras (jedná se o nabídku rychlých, přímých a bezpečných spojení k nejdůležitějším cílům);
- průchodnost (pro cyklistu je velmi důležité moci se plynule pohybovat v dopravě – soustředění na přednostní převedení cyklodopravy v křižovatkách);
- parkování a půjčovny kol (potřeba vytváření parkovacích podmínek zejména u cílů cest, tedy v centru města, u veřejných institucí, u škol a přestupních terminálů hromadné dopravy);
- bezpečnost (zásady bezpečnosti musí být zohledněny jednak při realizaci opatření na komunikaci, ale také je třeba působit na veřejnost v rámci kampaní, školení, ale i restrikce;
- více druhů dopravy – svoboda volby (svoboda volby mezi různými dopravními prostředky, zejména kombinace jízdního kola a městskou a příměstskou dopravou);
- správa a údržba (soustředit se na údržbu cyklotras a sladit ji s údržbou ostatních komunikací);
- otevřenost, dialog, informovanost (to jak město komunikuje s veřejností, která používá jízdní kolo k pohybu po městě je jednou ze známek, jakou prioritu jim dává; dostatek informací, mapy, značení, kampaně, billboardy, loga kola na MHD, samotná jasně viditelná infrastruktura, to vše je důležitou součástí vstřícné politiky města směrem k cyklistické veřejnosti.

2.3.7 Projekt organizace dopravy v klidu v Českých Budějovicích

Projekt parkovacích zón a parkovišť P+G řeší potřebu regulace parkování v centrální oblasti města České Budějovice. Neomezuje se pouze na regulaci parkování, ale jsou současně řešené i ostatní atributy parkovacího systému. Dochází k zásadnímu navýšení parkovacích kapacit na místních komunikacích. Díky využití principů zón TEMPO 30 dojde k celkovému zklidnění dopravy a zvýšení atraktivity města a aktivit, které se v centrální oblasti vyskytují. Celý projekt je doprovázen i parkovišti záchytného parkování P+G, které budou atraktivní nabídkou pro pravidelné návštěvníky města. Celý systém vytváří podmínky pro to, aby kleslo zatížení místních komunikací o 20 % oproti stavu roku 2013, kdy byly zpracovány dopravní průzkumy. Na druhé straně je nutno se připravit na potřebu vysokých finančních investic, nicméně jejich návratnost se pohybuje na úrovni 24 měsíců. Proto, aby realizace byla úspěšná je žádoucí:

- Dosažení politického koncensu nad celým projektem řešení PZ a parkovišť P+G
- Zajištění finančních prostředků pro rozpočty let 2016, 2017 a 2018
- Schválení celého řešení, včetně cenových parametrů a regulačních nástrojů
- Zahájení realizační projektové přípravy
- Zahájení procesů veřejných zakázek
- Zahájení komunikace s veřejností

Jedná se o P+G Sportovní hala, Dlouhá louka, Dynamo, Jírovcova, Kasárna a parkovací zóny viz. obrázek



Obrázek 4 - Projekt organizace dopravy na vymezené části území Statutárního města České Budějovice

2.3.8 Projekt řízení dopravy v Českých Budějovicích 2015

Dokumentace je zaměřena především na vytvoření koncepčního rámce a stanovení základních okruhů a oblastí navrhovaného telematického systému města České Budějovice. Koncepce řeší tyto základní oblasti:

- obecný návrh a skladbu telematického systému,
- návrhy jednotlivých subsystémů (technologie, funkce, lokalizace),
- odhad finanční a časové náročnosti zavedení vybraných aplikací do provozu,
- očekávané přínosy navrhovaných telematických subsystémů,
- systémovou architekturu ITS,
- problémové okruhy související s harmonizací a implementací ITS.

Součástí řešených telematických aplikací je systém strategických detektorů, kamerový dohledový systém, modernizovaný meteosystém, dále preventivní a represivní systém ovlivňující bezpečnost dopravy na vybraných úsecích pozemních komunikací a na městských křižovatkách, naváděcí systém záchytných parkovišť, naváděcí systém objízdných tras, systém řízení dopravy pomocí modernizovaných SSZ křižovatek, stejně tak i systém vysokorychlostního vážení vozidel. Doplňkově je řešen také systém sběru dat pomocí technologie FCD, kooperativní systémy C-ITS, inteligentní zastávky MHD a vozidlové mechanismy umožňující preferenci MHD na SSZ křižovatkách. V neposlední řadě je řešena také problematika Dopravně informačního

a řídícího centra DIŘC-ČB, kapacitních datových přenosových soustav a dopravního portálu Statutárního města České Budějovice.

2.3.9 Sociologický průzkum mobility obyvatel aglomerace České Budějovice

Tato studie popisuje výsledky průzkumu mobility obyvatel aglomerace České Budějovice.

Cílem průzkumu bylo:

a) zjistit dělbu přepravní práce na základě mapování řetězce cest (tzv. cestovního deníku) v konkrétním pracovním dnu na základě znalosti druhů dopravy, zdroje a cíle cest a míry využití

b) zjistit tendence ke změně dopravního chování obyvatel, zejména k přechodům od automobilu k alternativním druhům dopravy (cyklistice, veřejné dopravě) a opačným směrem

Průzkum částečně překrývá data zjišťovaná při Sčítání lidí, domů a bytů (zejména druh dopravy, zdroj a cíl cest), avšak vykrývá slabá místa tohoto statistického zjišťování (podrobnější práce se zastoupením druhů dopravy v rámci jedné cesty nebo údaje o cestovních časech).

Jako podklad byl použit **Sociologický průzkum mobility obyvatel aglomerace České Budějovice.** Průzkum probíhal říjnu a listopadu 2015. Průzkum oslovil 7227 lidí. Použita byla metoda sběru PAPI pro tazatele na území ČB a doplňková metoda směru byla metoda CAWI, kde respondent vyplnil online dotazník.

Z průzkumu vyplývá, že typické byly 2 cesty během dne (57 %). Počet cest je mírně vyšší v pondělí, úterý a středu, naopak nejnižší v pátek. Cesty v rámci vnitřních zón představují tři čtvrtiny všech uskutečněných cest. Cesty míří nejčastěji na pracoviště (20 %), na nákup (11 %), za volným časem (12 %) a zpět domů (42 %).

Při pohybu v rámci vnitřních zón lidé uskuteční nejvíce cest pěšky (39 % cest) nebo MHD (30 %) a méně autem (18 %). Naopak ostatní cesty dělají hlavně autem (39 %) a méně často pěšky (22 %) nebo MHD (16 %).

Zvolený dopravní prostředek závisí také na účelu cesty. Zatímco cesty do školy a k lékaři se uskutečňují převážně MHD nebo pěšky, u služebních nebo doprovodných cest převažuje výrazně auto. Platí to i pro cesty do práce, i když méně výrazně. U ostatních cest – na úřad, na nákup, za volným časem nebo zpět domů převažují pěší cesty.

Ekonomické postavení ovlivňuje volbu dopravního prostředku. Zatímco OSVČ vykonají nejvíce cest autem, zaměstnanci využívají auto i pěší dopravu obdobně často a lidé ekonomicky neaktivní nebo nezaměstnaní uskuteční nejvíce cest pěšky nebo MHD.

Počet cest se mění během dne. První špička nastává mezi 6. a 8. hodinou, druhá mezi 14. a 17. hodinou.

Na kole jezdí aspoň občas 58 % cílové skupiny a 42 % nejezdí na kole vůbec. Kolostav má k dispozici polovina cyklistů, sprchy a převlékárny necelá třetina. Kolo se podle cyklistů hodí v ČB hlavně pro volnočasové aktivity (76 %), méně do práce, školy, na nákup nebo vyřizováním. Platí to i pro jednotlivé zóny.

MHD využívá 81 % cílové skupiny a 19 % nejezdí MHD vůbec. 26 % cestujících MHD ji využívá více než před 5 roky. Tuto změnu nejčastěji vyvolala změna bydliště, pracoviště nebo školy. Naopak 25 % využívá MHD méně než v minulosti, zejména kvůli časové nevýhodnosti, špatné návaznosti spojů a také komplikovanosti systému MHD. MHD a autobusovou dopravu považuje za vyhovující více než polovina cílové skupiny, u vlaků je to méně. MHD je vhodná pro cesty do práce a školy, nákupy i vyřizováním i za volnočasovými aktivitami.

Autem jezdí aspoň někdy 83 % cílové skupiny a 17 % nejezdí autem nikdy. 30 % cestujících autem jej využívá více než v minulosti. Vedlo k tomu zejména rychlost této dopravy, flexibilita pohybu a špatné podmínky pro cyklisty a chodce. 20 % cestujících autem naopak omezilo cesty autem, zejména kvůli zhoršení parkování a změně bydliště nebo pracoviště. Používání auta v ČB je nejvhodnější pro volnočasové aktivity (64 % cestujících autem), naopak nejméně pro dojíždění do práce či školy.

2.3.10 Studie dopravy v klidu P+R a P+G v Českých Budějovicích

Záchytná parkoviště P+G se umisťují na okraj zóny placeného stání, připravované k významnému růstu do celého širšího centra města. Varianta parkovišť P+R pak uvažuje s lokalizací parkovišť na okraji města s návazností na páteřní linky MHD. Studie dává do souvislosti předpokládané objemy zaměstnanecké dopravy s celkovou dojížďkou z okolních měst a obcí, kdy je cílem pro 12 tisíc vozidel každý pracovní den. Dominantní postavení IAD vystihuje také podíl 61 % využitých druhů dopravy (včetně spolujezdců) na cestách do zaměstnání. Průměrná obsazenost automobilu je 1,3 osoby. Ve studii je provedena selekce lokalit pro parkoviště P+R a P+G podle požadavků na úspěšná řešení záchytných parkovišť v podmínkách evropských měst. Uživatelské hodnocení vybraných parkovišť P+R a P+G ve srovnání s klasickým parkováním uvnitř budoucí zóny placeného stání je založeno na objektivním výpočtu cestovních časů celého řetězce cest od okraje města do čtyř částí řešeného území a zpět. Zatímco cesta s parkováním přímo v centru trvá průměrně 21 minut, při využití P+G se prodlouží na 37 minut a při parkování na P+R na 51 minut. Přestože se na první pohled jedná o dramatické rozdíly, je třeba mít na paměti, že obrovskou roli zde bude hrát ekonomická regulace a také respekt pravidel zóny placeného stání. Názorným příkladem může být současné parkoviště u Sportovní haly, které i s hendikepem 14 minut dokáže oslovit množství uživatelů v sousedství stávající placené zóny historického jádra města. Některá nově navržená parkoviště přitom dosahují ještě příznivějších výsledků. V souhrnu můžeme jednoznačně doporučit zřízení záchytných parkovišť typu P+G v lokalitách Jírovcova, Nádraží a Sportovní hala. S výhradami lze také počítat s lokalitami P+G Dlouhá louka a Dynamo. Naopak závěr pro parkoviště P+R je poměrně jednoduchý: město nemá v ruce jediný podstatný argument, který by ospravedlnil rozvoj P+R jako životaschopného systému. Je časově nevýhodný, uživatelsky komplikovaný, omezený pouze do směrů páteřní MHD, provozně neméně náročný než P+G, navíc se slabou ekonomickou motivací uživatelů. Na parkovištích P+G je navržena cílová kapacita 1354 míst. Náklady na pořízení technologie a vybavení jsou odhadovány na 9,4 mil. Kč, provozní náklady systému pak na 1,1 mil. Kč ročně. Pokud by úvahy o zpoplatnění parkovišť měly být vedeny alespoň krytím provozních nákladů, navrhujeme denní sazbu ve výši 10,- Kč, s volitelným měsíčním předplatným za 150,- Kč, respektive ročním za 1800,- Kč. Ve studii je zkoumána možnost zavedení speciální minibusové linky MHD z okrajových částí zóny placeného stání, které dnes mají špatné pokrytí veřejnou dopravou. Kromě uživatelů parkovišť P+G by sloužila i rezidentům pro spojení s historickým jádrem města

2.3.11 Telematika, vzdálené detektory 2014

Stavba se skládá z těchto základních částí:

- Instalace 114 ks detektorů do vybraných 36 profilů v komunikacích Českých Budějovicích a následná zpětná úprava povrchu
- Montáž komunikačních zařízení na sloupy VO a trakční sloupy
- Montáž přenosových zařízení na sloupy SSZ a držáky blikačů
- Připojení přenosových zařízení na napájení ze SSZ
- Montáž a oživení přenosového zařízení pro přenos dat GSM/GPRS
- Doplnění dopravní řídící ústředny modulem pro záznam a zpracování dopravních dat
- Instalace HW a zprovoznění SW v modulu DŘÚ
- Zprovoznění a konfigurace systému
- Kalibrace přenášených dopravních dat
- Komplexní zkouška systému
- Zkušební provoz s vyhodnocením

2.3.12 Územně analytické podklady

Byly zpracováno v souladu s ustanoveními zákona č. 183/2006 Sb. a vyhlášky č. 500/2006 Sb. jako součást územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností České Budějovice.

Celkově se práce na úplné aktualizaci ÚAP včetně RURÚ dělí dle podrobnosti na dvě části:

- zpracování souhrnného RURÚ pro celý správní obvod ORP
- zpracování RURÚ s podrobností pro každou obec, která je zpracována formou tzv. krycích listů pro každou obec v ORP Č. Budějovice

Z aktualizovaných ÚAP vychází významné oblasti města k řešení:

- Čtyři Dvory – areál bývalých kasáren
- Okružní
- Průběžná ulice
- Žižkovy kasárna + nádraží a jeho okolí
- Senovážné náměstí (otevření Mlýnské stoky, vytvoření podzemních garáží)
- Mariánské náměstí
- Park Háječek
- Sokolský ostrov
- Stromovka
- Řešení zahrádkářských kolonií a hromadných garáží
- Zeleň okolo vodního toku Vltavy
- Důležitost zachování zeleného prstence městských sadů kolem historického jádra a dále nutnost výškové regulace zástavby s ohledem k okolnímu.

Problémy k řešení z oblasti dopravy

Problém parkovacích míst – v důsledku výstavby bytových domů dochází k úbytku parkovacích míst. Příčinou je většinou napojení na komunikaci, podél které jsou parkovací místa a v důsledku nutnosti splnění podmínek pro napojení (rozhledové poměry, atd.) dochází k úbytku parkovacích míst. Následkem je hledání nových kapacit, které bohužel příliš nejsou.

Problémy k řešení z oblasti ochrany ovzduší

4 x do roka probíhá měření čistoty ovzduší na křižovatce ulic Pekárenská a Nádražní, Pražská třída – před IGY, křižovatce ulic Rudolfovská a Otakarova, Husova ulice – před Střední zdravotnickou školou. Navíc probíhá každoroční měření u příležitosti konání akce „Evropský den bez aut“ na náměstí Př. Otakara II., toto měření se pak porovnává s měřením při běžném provozu za srovnatelných podmínek. Z výše zmíněných měření provedených v letech 2013 a 2014 vycházejí vyšší údaje o znečištění, která potvrzují i výše zmíněné zařazení do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Zhoršená kvalita ovzduší je mj. způsobena také špatnou dopravní situací ve městě, kdy v centru města dochází k častým kolonám. Znečištění ovzduší způsobuje také používání topných systémů na pevná paliva. Ke zlepšení znečištění ovzduší by mohlo dojít, pokud by např. byla vybudována záchytná parkoviště na okraji města, čímž by se odklonila velká část osobní automobilové přepravy. Ke zlepšení kvality ovzduší by přispělo také vybudování obchvatů a dálnice, čímž by se odklonila nákladní doprava. Rovněž by se dalo uvažovat o zrušení parkovacích míst přímo na náměstí Př. Otakara II., kde byly také naměřeny vysoké hodnoty znečišťujících látek.

2.3.13 Pravidelné sčítání cyklistů 2013

Z analýzy výsledků průzkumu vyplývá, že za osm hodin bylo podchyceno celkem 38 739 cyklistů. Z tohoto počtu bylo 97,3 % „dospělých“ a 2,7 % „dětí“. V porovnání s předchozími lety se jedná o druhý nejnižší podíl dětí. V letech 2005 až 2007 dosahoval podíl dětí 4,5 až 5,2%, v roce 2008 a 2009 3,6%, v roce 2010 2,5%, v roce 2012 2,8%. Zajímavé je, že podíl dětí je jen nepatrně nižší než v loňském roce, kdy byl průzkum prováděn za ideálního počasí. Od roku 2007 se podíl dětí snížil téměř na polovinu. Nejvyšší podíl dětí je na profilu podchod M.Horákové, na sídlišti Máj 9,4% a na Staroměstské 7,7%. V přepočtu na čtyřiadvacetihodinové hodnoty činí úhrn počtu cyklistů na všech stanovištích **65.085 cyklistů za den**. Z celkového počtu cyklistů zjištěných průzkumem použilo přilbu 3 321 dospělých cyklistů, tj. **8,8 %** (při minulém průzkumu 8,4%, tj. nárůst cca o 5%) a 807 dětí, tj. **77,4%** (při minulém průzkumu 83,9%, tj. pokles o 8%). U dospělých jde o nejvyšší dosaženou hodnotu od roku 2004 vůbec (2004 – 1,0%, 2006 – 4,7%, 2008 – 6,0%, 2010 – 6,1%, 2012 – 8,4%), a to přesto, že se oproti loňskému roku snížil počet rekreačních cyklistů (u kterých je vyšší vybavenost přilbou) z důvodů méně příznivého počasí. U dětí se vybavenost přilbou pohybovala v posledních letech mezi 80 až 85 %, což je patrně možné maximum (2004 – 29%, 2005 – 41%, 2006 a 2008 – 85%, 2012 – 84%). Pouze v letech s horším počasím (2007, 2010) je vybavenost přilbami nižší. U vnějších stanovišť, na kterých převládá rekreační charakter cyklistického provozu (např. cyklostezka směr České Vrbné) dosahuje podíl vybavenosti dospělých přilbou až 39% a u dětí až 100%. Celkově lze vypozorovat, že cyklisté využívající cyklostezky mají i vyšší podíl vybavení přilbou Nejzatíženějším profilem je stezka u slepého ramene Malše směr Biskupská a to **2 560 cyklistů/24 hodin**, pěší a cyklistická lávka přes Vltavu mezi Pražským předměstím a sídlištěm Vltava 2 410 cyklistů/24 hodin, na Dlouhém mostě 2 316 cyklistů/24 hodin a na nábřeží Malše u divadla 2 314

cyklistů/24hodin. Na dalších sedmnácti profilech bylo zjištěno více než 1 000 cyklistů/24.hodin. Nejvyšší hodnota hodinového maxima byla zjištěna u slepého ramena Malše směr Biskupská a to 300 cyklistů/hod. (mezi 7 – 8 hod, což představuje 11,7% celodenního objemu), dále na nábřeží Malše u divadla – 284 cyklistů za hod. a na lávce přes Vltavu mezi Pražským předměstím a sídlištěm Vltava a to 278 cyklistů/hod. Loňské maximum bylo lávce přes Vltavu mezi Pražským předměstím a sídlištěm Vltava a to 667cyklistů/hod., v roce 2010 také na lávce přes Vltavu 328 cyklistů/hod., v roce 2009 376 cyklistů/hod. u slepého ramene Malše. Průměrná hodinová hodnota počtu cyklistů za dobu konání průzkumu přesahuje u čtyř nejzatíženějších stanovišť 150 cyklistů (u dalších třinácti nad 100 cyklistů), nejvíce je 190 cyklistů za průměrnou hodinu u slepého ramene Malše směr Biskupská. V předchozích letech byla nejvyšší průměrná hodinová hodnota na lávce přes Vltavu a to loni 321 cyklistů, v roce 2010 191 cyklistů, v roce 2009 222 cyklistů (letos 179 cyklistů). V celkovém počtu cyklistů byl v porovnání s loňským rokem zjištěn pokles o 22 572 cyklistů, což je o 26%. Toto srovnání však není zcela objektivní, protože loňský průzkum se konal za mimořádně teplého a slunečného počasí. V porovnání s rokem 2010 (bez nových stanovišť) byl letos zjištěn nárůst o 4 892 cyklistů, tj. o 8,4%. U stanovišť na vstupech do historického jádra města bylo zjištěno 10 360 cyklistů, což činí oproti roku 2010, kdy se průzkum konal za srovnatelného počasí, nárůst na vstupech do historického jádra o 839 cyklistů, tj. o 8,8%. Je z něj patrné, že zatímco v ranních hodinách byl počet cyklistů téměř identický, odpoledne je výrazný rozdíl, svědčící o chybějící složce rekreační dopravy. Přestože průměrný pokles počtu cyklistů je téměř o čtvrtinu, došlo u několika profilů i k nárůstu počtu cyklistů. U některých profilů, jako například stezka podél Vltavy u Dynama (+29%) a levý břeh Vltavy u Litvínovického mostu (dvojnásobek), je nárůst způsoben loňskou uzavírkou lávky u zimního stadionu. Další profily, kde došlo k nárůstu, jsou ulice Nová, lávka přes nádraží, nábřeží Malše u Modrého mostu, ulice Na Mlýnské stoce a pěší zóna Mlýnská. Nejvýraznější pokles je na křižovatkách v severní části města – levý břeh Vltavy na sídlišti Vltava a u lávky přes Vltavu (-40 až -66%), a to z důvodu chybějící rekreační dopravy směrem po cyklostezce na Hlubokou nad Vltavou. Stejně jako loni byl sledován průjezd cyklistů pěší zónou Mlýnská. Přestože je zde dopravním značením zakázán vjezd cyklistům, jsou tudy vedeny městské cyklotrasy A a B a zjištěná intenzita dosahuje 990 cyklistů/24 hodin s hodinovým maximem 144 cyklistů. Letošní intenzita je jako u jednoho z mála profilů dokonce vyšší než loňská, kdy Mlýnskou ulicí projelo 813 cyklistů/24 hodin. Tyto zjištěné hodnoty poslouží jako argument pro znovuobnovení cyklistického provozu v Mlýnské ulici (která je jedinečným tahem sever-jih ve vztahu k historickému jádru), nikoliv jako argument pro Městskou policii k vymáhání respektu tohoto zákazu. Obdobným případem je most přes Malši u divadla v ulici Dr. Stejskala, přes který přejede 1 119 cyklistů/24 hodin, přestože vlastní most je označen jako pěší zóna. I zde by bylo vhodné zlegalizovat průjezd cyklistů úpravou dopravního značení. Na cyklostezce směrem na České Vrbné a Hlubokou nad Vltavou bylo zjištěno 450 cyklistů (rok 2012 – 1349 /nádherné počasí/, rok 2010 – 615 /špatné počasí/, 2009 – 773, 2008 – 915, 2007 – 361 /špatné počasí/, 2006 – 876, 2005 – 569). Na Sadech je počet cyklistů 1 102 (rok 2012 – 1267, rok 2010 – 906, 2009 – 1411, 2008 – 1426, 2007 – 1003), přičemž cyklostezku využívá 71% cyklistů a stezku pro pěší 29% cyklistů (v roce 2008 byl poměr 57% ku 43%). Na celém území města byl i letos v rámci cyklistického průzkumu sledován počet in-line bruslařů. Vzhledem k proměnlivému počasí s deštivou přeháňkou nebylo nikde zaznamenáno více než 20 in-line bruslařů. Na stezce směrem na České Vrbné 16 bruslařů za 8 hodin (v roce 2012 – 339 bruslařů, v roce 2010 179 bruslařů) a na lávce přes Vltavu 14 bruslařů. Vzhledem k tomu, že v průběhu měsíce září nebylo období s delším slunečným a teplým počasím pro provedení ověřovacího průzkumu, bylo provedeno porovnání s průzkumem prováděným pro stanovení dělby

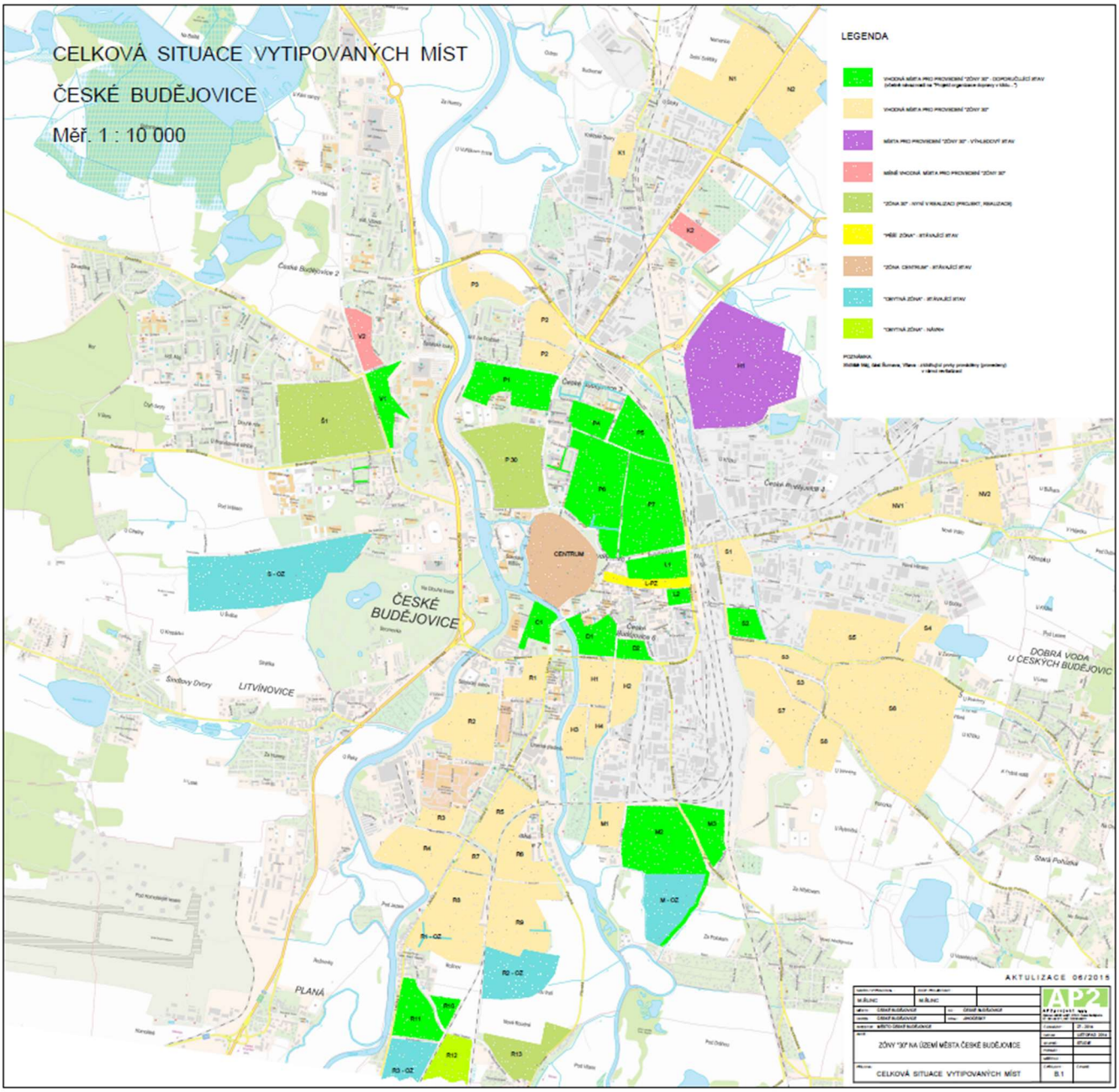
přepravní práce. Ten byl proveden ve čtvrtek 3. října za slunečného, ale již chladnějšího počasí. Výsledky obou průzkumů jsou srovnatelné.

2.3.14 Vyhodnocení dopravní nehodovosti za roky 2013 až 2015 a celkem za roky 1999 – 2015 na vybrané síti komunikací

Obsahem tohoto materiálu je vyhodnocení počtu a následků nehod za tři roky, tj. 2013 až 2015. Na vybrané síti silnic a místních komunikací bylo lokalizováno 1 240 dopravních nehod (55% z celkového počtu nehod na území města), které byly přiřazeny na konkrétní křižovatku nebo úsek. Z tohoto počtu bylo 734 osobních nehod s následky 6 usmrcených, 59 těžce a 858 lehce zraněných osob. Z těchto nehod bylo 281 nehod s účastí chodce nebo cyklisty. Celkově je podchyceno 18 313 dopravních nehod za posledních 17 let a jsou přiřazeny na konkrétní křižovatku nebo úsek. Z tohoto počtu bylo 4 076 osobních nehod s následky 74 usmrcených, 426 těžce a 4 594 lehce zraněných. Tento počet je dostatečně velkým souborem údajů, ze kterých lze poměrně přesně nalézt nehodová místa a úseky ve městě. Výsledkem je základní přehled a představa o místech, kde k nehodám nejčastěji dochází.

2.3.15 Zóny 30 v Českých Budějovicích

Postup pro zavádění zón 30 na území města České Budějovice by měl respektovat související připravované projekty, v první řadě *„Projekt organizace dopravy v klidu na vymezené části území statutárního města České Budějovice“* Z tohoto důvodu bylo doporučeno jako prvotní zavedení zón 30 v lokalitách označených jako P1, P4 a dokončení P5 (P6-P7 v okolí Palackého náměstí až k ulici Pekárenská již systém jednosměrek s maximálním počtem parkovacích stání je zaveden), dále pak lokalitu označenou jako D1 a D2 (okolí Dukelské a Alešovi ulice) a dále pak lokalitu C1 s L1 a L2 (v blízkosti historického centra a Lannovi ulice). Z ostatních vytipovaných míst mimo lokalit z akce „Projekt organizace dopravy v klidu na vymezené části území statutárního města České Budějovice“ bylo v rámci zklidnění dopravy v pobytových zónách doporučeno k realizaci lokality V1 (v okolí výstaviště), S2 (zamezení průjezdu po dokončení stavby zanádražní komunikace), M2 a M3 (po dokončení celé zanádražní komunikace zamezení průjezdu a zkracování cesty přes čtvrt „Mladé“ – vedení dopravy po nové zanádražní komunikaci) a v neposlední řadě lokalitu R10 a R11 (vedení velkého počtu vozidel z nové zástavby v Roudném pouze po páteřní komunikaci). Jako další etapy zavádění zón 30 by bylo vhodné realizovat lokality přímo související z projektem „Projekt organizace dopravy v klidu na vymezené části území statutárního města České Budějovice“. Jedná se o lokality R1 a R2 (začátek Rožnova až k ulici L.H.Schneidera; lokality H1- H4 (Havlíčkova kolonie) a lokality P1, P4 a P5 (střední část Pražského předměstí). V ostatních vytipovaných lokalitách není v této době nutné zavádění zón 30, vyjma lokality H1, kde zavedení zklidněné zóny by mělo být součástí projektů velkých bytových domů.



2.4 DOSAVADNÍ PRAXE DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ

2.4.1 Sledování mobility

Sledování mobility představuje především získávání dat o počtu přepravovaných osob, ale také údaje o dopadech na životní prostředí. Data o automobilové dopravě se získávají prostřednictvím sčítání dopravy. Sčítání dopravy probíhá na celostátní bázi, které ideálně v pětiletém cyklu zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Poslední sčítání bylo z důvodu nevhodných rozhodnutí Ministerstva dopravy provedeno až v roce 2016. Dále jsou prováděna lokální sčítání dopravy, které si mohou zajišťovat místní samosprávy, a která jsou

vhodným doplněním celostátního sčítání dopravy. Pro potřeby dopravně inženýrských výpočtů je možno získat data o dopravě i ze stacionárních zařízení, která primárně slouží k řízení dopravy.

Součástí dopravních průzkumů jsou často i záznamy o cyklistické dopravě na silnicích a místních komunikacích. Tyto průzkumy jsou dále doplněny o údaje na cyklostezkách a na dalších vybraných úsecích využívaných pouze nemotoristickou dopravou.

Výše uvedená sčítání jsou základem pro dopravně inženýrské výpočty a jsou jedním z důležitých vstupů do modelů dopravy, kterou jsou povinnou součástí plánů udržitelné mobility. Vzhledem k výstavbě nových úseků silnic, změnám v organizaci dopravy, vzniku nových komerčních aktivit, rozvoji území a změnám v dopravních chování cestujících je nutné tato sčítání dopravy neustále opakovat a data o dopravě neustále aktualizovat.

Dalším důležitým segmentem, který je zásadní pro plánování dopravní obslužnosti území veřejnou hromadnou dopravou, je sčítání cestujících ve vozech veřejné hromadné dopravy. Tato sčítání nejsou celostátně organizována a je na každém samosprávním celku, koordinátorech regionální dopravy či jednotlivých provozovatelích veřejné dopravy, aby měl aktuální data o počtu přepravených osob. Data o počtech cestujících jsou využívána pro optimalizaci linkového vedení a jízdních řádů. Rovněž se jedná o další zásadní vstup do matematických modelů, a to včetně multimodálního modelu dopravy, který je součástí plánu udržitelné mobility.

Součástí multimodálních modelů dopravy jsou i údaje o pěší dopravě v řešeném území. Tato data jsou získávána opět dopravními průzkumy, které jsou organizovány účelově pro řešené území.

Pro zjištění dopravního myšlení a chování občanů v zájmovém území jsou prováděny mobilitní průzkumy, které nepracují se zjištěným počtem dopravních prostředků případně cestujících, ale jejich cílem je zjištění obvyklého chování občanů při cestě do zaměstnání, za kulturou atd. Tyto průzkumy jsou z hlediska pořízení velmi nákladné a časově náročné, nicméně výsledky z těchto průzkumů jsou jedním ze základů pro tvorbu multimodálních modelů a stanovení dělby přepravní práce. Mobilitní průzkum provedený v zájmovém území je zohledněn při tvorbě matic přepravních vztahů pro multimodální dopravní model stávajícího stavu a zároveň je využit i pro výpočty v návrhových obdobích. Aby bylo možno sledovat trendy v dopravním chování obyvatel a aby bylo možno potvrdit či vyvrátit pozitivní vývoj z hlediska udržitelné mobility (nastavený v rámci vizí vývoje), je nutné tyto průzkumy opakovat po určitých časových cyklech.

V řešeném území města České Budějovice a v zájmovém okolí jsou tyto průzkumy prováděny, neboť místní samospráva a provozovatelé veřejné hromadné dopravy se zjištěnými daty pracují a využívají je pro optimalizaci řešení individuální a veřejné hromadné dopravy. Provedená sčítání v zájmovém území jsou již uvedena v předchozích kapitolách.

Pokud jsou sčítání prováděna v dlouhodobém časovém období, je vyhodnocován vývoj a zároveň jsou vytvářeny predikce do požadovaných návrhových horizontů. V rámci plánu udržitelné mobility budou součástí návrhové části dokumentace výpočty multimodálním modelem dopravy pro časové horizonty 2025

a 2035. Modelové výpočty umožňují v návrhových horizontech posuzování navržených scénářů rozvoje území, počtu obyvatel atd. Podrobněji bude toto téma rozvinuto v návrhové části dokumentace.

2.4.2 Řízení dopravní poptávky

Řízení dopravní poptávky představuje nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. Opatření pro řízení poptávky nepředstavují pouze restriktivní opatření pro určité druhy dopravy, ale musí působit tak, aby cestující občan sám dobrovolně zvolil jako jízdní prostředek udržitelný druh dopravy. Nabídka alternativního druhu dopravy oproti individuální automobilové dopravě musí splňovat kritéria, která předčí výhody jízdy osobním vozem, nebo se jim při nejmenším vyrovná. Další krok jak omezit jízdy zejména do centra jsou restriktivní opatření, která např. neumožní pohodlně odstavit vozidlo v cíli cesty, nebo jenom za úplatu.

V návrhové části dokumentace budou pro návrhová období vypočteny zátěžové stavy multimodálním dopravním modelem pro všechny druhy dopravy. Ve výpočtových stavech musí být zohledněno částečné přerozdělení cestujících obyvatel mezi jednotlivými druhy dopravy. Model zohlední nejen dostavbu dopravní infrastruktury pro všechny druhy dopravy, preferenci MHD, zóny placeného parkování, ale i posun v myšlení lidí z hlediska ekologického a udržitelného chování v dopravě.

2.4.3 Plánování mobility

České Budějovice mají má zpracováno několik studií a generelů, ovšem vždy se zaměřením na konkrétní dopravní systém. Problematika rozvoje dopravy je částečně i náplní Strategického plánu do roku 2013, 2014+, který bude nahrazen novým Strategickým plánem, který je v současné době zpracováván a je pro období 2017-2027. Komplexní plánování mobility je také smyslem projektu Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice, který v první fázi stanoví strategické cíle, poté opatření a aktivity k jejich naplnění a v neposlední řadě indikátory, které budou vypovídat jak se daří jednotlivé stanovené cíle naplňovat.

2.4.4 Problematika rozvoje dopravního sektoru

Rozvoj dopravní infrastruktury je problematický v celé České republice a České Budějovice nejsou žádnou výjimkou. Příkladem může být zpoždění výstavby dálnice D3, která již měla být v řešeném území vybudována a zprovozněna. Nejčastěji zmiňovaným problémem rozvoje dopravní infrastruktury v Českých Budějovicích podobně jako v jiných městech je nedostatek finančních prostředků. Dále jsou to zdlouhavé povolovací procesy, které jsou komplikovány zásahy zájmových skupin do procesu projednání. V neposlední řadě jsou to i pozemkové spory, které jsou častou příčinou zastavení přípravy stavby na několik let.

V rámci plánu udržitelné mobility nejsou řešeny problémy s povolovacími procesy staveb, pozemkové vypořádání a délka povolovacího procesu. Jednotlivé investiční akce budou v návrhové části uvedeny dle skutečné potřeby z hlediska dopravního systému. Investiční akce budou vloženy do zásobníku projektů a budou rozčleněny pro jednotlivá návrhová období. Stavby projekčně a investorsky připravené a nutné pro rozvoj dopravního systému budou zařazeny na bližší časový horizont.

Pro návrhový horizont roku 2025 bude zpracován akční plán. Stavby a investice zařazené do akčního plánu budou investiční akcí města České Budějovice. Investice bude rozložena dle předpokládaného

harmonogramu prací do časového období, čemuž bude přizpůsoben i plán investic. Stavby ŘSD, SŽDC, Jihočeského kraje budou do akčního plánu uvedeny pouze orientačně bez nároku na investiční prostředky, pokud město není spoluinvestorem.

3 PROCES TVORBY VIZÍ A CÍLŮ

3.1.1 Identifikace všech zúčastněných na plánu mobility, sestavení odborných skupin

3.1.1.1 Pracovní skupiny

V rámci projektu bylo vytvořeno celkem 5 pracovních skupin. V řídící skupině jsou zastoupeni zástupci odboru útvar hlavního architekta MMČB, náměstek primátora pro dopravu a zpracovatele Plánu udržitelné městské mobility České Budějovice.

V ostatních pracovních skupinách jsou zastoupeni zástupci odborů magistrátu města České Budějovice, organizací, institucí a sdružení působících v Českých Budějovicích a jejichž činnost se dotýká mobility (DPmČB, JIKORD, cyklokoordinátor…). Pracovní i poradní skupiny je možné v průběhu realizace projektu doplňovat o další členy.

1) Skupina **„Hromadná doprava“;**
2) Skupina **„Individuální doprava“** (včetně všech forem spolujízdy, parkování a odstavování vozidel);
3) Skupina **„Cyklistická a pěší doprava“;**
4) Skupina **„Životní prostředí“;**
5) **Řídící skupina**

3.2 PROCESY PLÁNOVÁNÍ, SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ MOBILITY MĚSTA

3.2.1 Útvar hlavního architekta

Útvar hlavního architekta je primárním partnerem při realizaci Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice. Je odborem magistrátu pro oblast tvorby, sledování a aktualizace dlouhodobých koncepcí územního rozvoje z hledisek urbanistických a architektonických požadavků na využívání a tvorbu prostorového uspořádání území, koncepcí organizace a regulace dopravy všech druhů, koncepcí technické infrastruktury, koncepcí tvorby a ochrany životního prostředí, rozvoje zeleně a veřejných prostranství a pravidel uplatňování požadavků památkové péče.

3.2.2 Management mobility

3.2.2.1 Subjekty managementu mobility

Managementem mobility se zpravidla zabývají místní a regionální úřady, významné výrobní podniky, logistické řetězce, obchodní řetězce, zajišťovatelé klíčových služeb v území, správci dopravní infrastruktury, veřejní dopravci, organizátoři společenských akcí, komerční zájmové skupiny, automotokluby, obchodní spolky a zaměstnavatelé, chodci, cyklisté nebo jiné skupiny silniční dopravy a komunitní skupiny.

Management mobility se musí zaměřit na celé spektrum dopravy a přepravy, tj. nejen na přepravu osob v celém rozsahu populace (mladé rodiny, děti v předškolním věku, školáky, dospívající, lidi ve středním věku, důchodci a handicapovaní), ale i na přepravu zboží a služeb, odvoz odpadu a podobně.

3.2.2.2 Úrovně řízení mobility

Management mobility musí probíhat na strategické, taktické a operativní úrovni, kdy role jednotlivých účastníků, zapojení účastníků, jejich nástroje a horizont účinku se zásadně liší.

Strategická úroveň:

Na strategické úrovni se o dopravní náročnosti území a tedy vyvolání reálné potřeby přemisťování rozhoduje již při zpracování územně plánovacích dokumentů a odvětvových generelů (to jsou územní plány, generely dopravy). Zde rozhoduje lokalizace bydlení, administrativy, školství, zdravotnictví, výroby, služeb, nákupu, rekreace, dopravních terminálů a páteřní infrastruktury. **Rozhodující úlohu mají všechny subjekty, které spolurozhodují o územním rozvoji!**

Taktická úroveň:

Na této úrovni se již jedná o zvládnutí mobilitních nároků, jak na úrovni dopravní infrastruktury, tak jejího systému řízení, provozování dopravních systémů, úrovni nabídky dopravních služeb, organizaci výroby, údržby a oprav. Na této úrovni lze vytvářet příznivé podmínky pro některé druhy dopravy, avšak základní dopravní náročnost území je založena již při realizaci rozhodnutí ze strategické úrovně, respektive převzetím historického stavu.

Rozhodující úlohu mají všechny subjekty, které odpovídají za dopravní infrastrukturu, provozování dopravních služeb, řízení dopravy a strategické zabezpečení bezpečnosti a plynulosti. V této úrovni již lze ovlivňovat atraktivitu jednotlivých druhů dopravy.

Operativní úroveň:

Jedná se nejen o každodenní řízení dopravy, ale i o vytváření legislativních podmínek, tarifních podmínek, zpoplatnění, omezení, motivaci, propagaci a výchovu. **Významnou úlohu má opět systémová spolupráce orgánů kraje, státu a města, městem zřízených organizací, zájmových sdružení, výrobců, dopravců, zaměstnavatelů.**

3.2.2.3 Společná realizace managementu mobility

Management mobility je třeba realizovat na všech úrovních se zapojením všech relevantních subjektů. Napomoci mohou i různá konzultační informační a servisní centra, účast občanů na řešení dopravních problémů, zapojení podniků, úřadů a jiných organizací.

Management mobility má potenciál stát se velmi významným nástrojem na cestě k udržitelné dopravě. MM vyžaduje komplexně pojatý přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji s využitelností na místní úrovni a zaměřením na lidi, jejich potřeby, postoje a chování, ale i na územní rozvoj, dislokaci bydlení, pracovních příležitostí, služeb, rekreace, výroby a obchod. V minulosti některá teoretická dogmata vytvořila vysokou náročnost území na objemy dopravy. Je důležité, aby nová dogmata nenastavila obtížně řešitelné cíle, které budou později muset být opuštěny. Důležitý je kvalifikovaný a kritický přenos zahraničních

poznatků a zohlednění domácích podmínek a předpokladů k zavádění řízení mobility ze sociologického, ekonomického a dopravně-technického hlediska.

4 FORMULACE VIZÍ A STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Vize dalšího vývoje řešeného území jsou a budou součástí dalších strategických dokumentů, které v rámci plánování budoucí podoby města vznikly a budou vznikat. Je proto důležité, aby vize byly jednotné a určovaly stejný cíl rozvoje. Návrh vizí je v době zpracování strategické části plánu udržitelné mobility již zpracován v dokumentu **"Strategický plán města České Budějovice".** Vize týkající se dopravy, včetně globálního cíle jsou převzaty do plánu udržitelné mobility.

Globální cíl – Zajistit podmínky pro efektivní mobilitu obyvatel ve městě a jeho okolí a pro kapacitní a moderní napojení města na sousední regionální centra a Evropské dopravní sítě. Mobilitu, která bude respektovat jeho historický charakter a omezené prostorové podmínky, a bude v maximální možné míře využívat potenciál kompaktnosti města a příznivé konfigurace terénu pro rozvoj alternativních druhů dopravy s cílem snížení podílu IAD. Mobilita, která se bude přizpůsobovat měnícím se potřebám rozvíjejícího se města a bude vycházet vstříc potřebám obyvatel, firem i návštěvníků.

4.1 NÁVRH VIZE PROJEKTU „PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY ČESKÉ BUDĚJOVICE“

České Budějovice – město čisté, zdravé a prosperující.

Vize a navazující strategické cíle jsou navrženy v souladu s těmito principy:

- udržitelnost,
- bezpečnost,
- ekologičnost,
- funkčnost,
- kvalita.

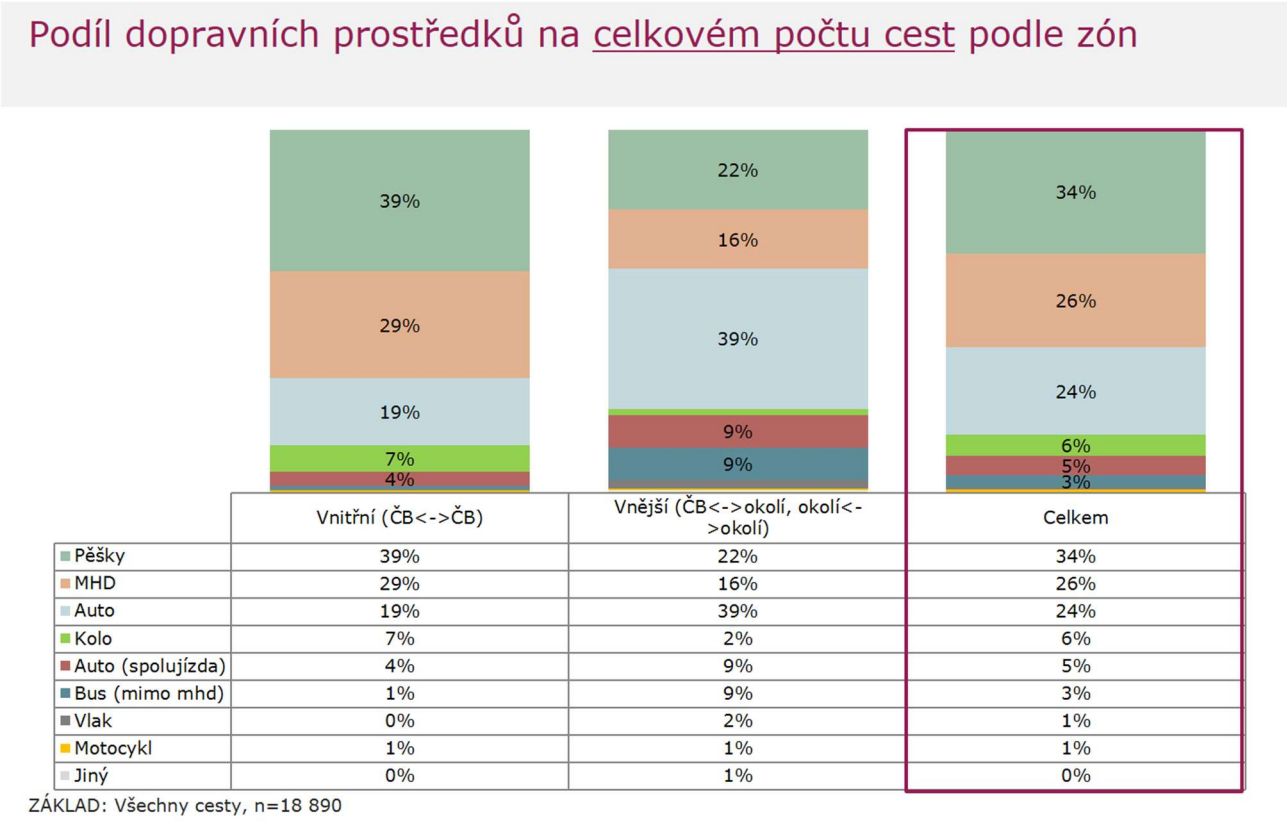
4.2 NÁVRH DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE

Dělba přepravní práce vyjadřuje, jaké je obvyklé využití dopravních prostředků občany v řešeném území. Je to jeden ze základních vstupů do multimodálního dopravního modelu, neboť významně ovlivňuje zadání pro matematické výpočty.

Součástí vizí rozvoje města je i návrh dělby přepravní práce v návrhových horizontech 2025 a 2035. Základem pro návrh je stávající dělba přepravní práce, která byla zjištěna rozsáhlým mobilitním průzkumem v roce 2016 (Sociologický průzkum mobility obyvatel aglomerace České Budějovice). Od tohoto základního údaje jsou stanoveny dělby přepravní práce pro návrhové horizonty. Stanovení návrhových hodnot dělby přepravní práce vychází z těchto předpokladů:

- je stanovena pro celkový počet cest
- je stanovena pro celé řešené území (všechny cesty)
- je stanovena pouze pro počet cest odehrávající se ve městě České Budějovice (vnitřní doprava)
- je stanovena pro počet cest dojížďky a vyjížďky z města Česká Budějovice do/z okolního zájmového území (zdrojová a cílová doprava), anebo má zdroj a cíl mimo město (vnější doprava)

Důvodem pro podrobnější dělení cest je fakt, že doprava ve městě se chová odlišně, než doprava, která ve městě má pouze zdroj, cíl anebo má zdroj a cíl mimo město. Tyto rozdíly jsou patrné v následujícím obrázku. Z tohoto obrázku je možno vyčíst, že např. podíl cest cyklistické dopravy je pro město 7%, pro vnější vztahy a zdroj cíl v Českých Budějovicích pouze 2% a celkově je to 6%.



Obrázek 5 - Podíl přepravní práce - počet cest

Návrh dělby přepravní práce dle počtu cest dle zón

Počet cest dle zón - České Budějovice CELKEM (%)			
	stav	**2025**	**2035**
Veřejná doprava	30	30	32
Pěší doprava	34	35	35
Cyklistická doprava	6	8	10
Individuální automobilová doprava	30	27	23

Počet cest dle zón - VNITŘNÍ České Budějovice (%)			
	stav	**2025**	**2035**
Veřejná doprava	30	30	31
Pěší doprava	39	41	41
Cyklistická doprava	7	9	12
Individuální automobilová doprava	24	20	16

Počet cest dle zón - VNĚJŠÍ České Budějovice (%)			
	stav	**2025**	**2035**
Veřejná doprava	27	30	33
Pěší doprava	22	22	23
Cyklistická doprava	2	2	3
Individuální automobilová doprava	49	46	41

4.3 OBLAST ZMĚNY

Aby bylo možno dosáhnout navržené oblasti změny, je nutné pro každou oblast změny nastavit strategické cíle, které tuto oblast řeší a docílí jejího naplnění.

Náplň strategických cílů je dále rozpracována pomocí specifických cílů, ke kterým jsou stanoveny indikátory. U každého indikátoru je navržena jednotka indikátoru, způsob jeho dosažení a očekávaná cílová hodnota. Podrobnější rozpracování bude provedeno v návrhové části dokumentace.

Strategické cíle mají určovat směřování města pro příští roky a desetiletí.

1) Zlepšení mobility a dostupnosti	
Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér
Podpora a preference veřejné dopravy	Zvýšení kvality dopravní a řídící infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu
	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě
Rozvoj a podpora cyklistické a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras
	Zkvalitňování stávajících nemotoristických komunikací
	Zajištění prostupnosti území pro nemotoristickou dopravu
	Doplnění mobiliáře a služeb pro cyklodopravu a pěší dopravu (lavičky, WC, stojany parkování, servisní místa…)
Zlepšení dostupnosti cílů cest - odstranění bariér	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy
	Přestavba křižovatek a úseků s nejvyšší nehodovostí
Podpora nemotorové a nízkoemisní dopravy	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu
	Cenová politika parkování pro ekologická vozidla
Podpora sdílené dopravy	Rozvoj systému městský kol - bikesharing
	Podpora pro carpooling
	Podpora pro carsharing
Dostavba infrastruktury	Dobudování páteřní silniční sítě
	Dobudování páteřní železniční sítě
	Výstavba významných místních komunikací
Zapojení významných zaměstnavatelů do podpory v oblasti udržitelné mobility	Podpora firemních plánů mobility (bonusy, zázemí pro cyklisty atd.)
	Podpora dojížďky do zaměstnání s využitím jízdních kol
	Příspěvek na dopravní obsluhu VHD - dotované spoje

2) Zvýšení bezpečnosti	
Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu	Nehodovost na přechodech, počet usmrcených a těžce zraněných
	Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů
	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy
	Odstranění bezpečnostních závad na stávající komunikační síti
Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garáží	Kamerový dohledový systém
Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny	Podpora dopravní výchovy dětí
	Informování řidičů o bezpečnosti provozu - osvětové kampaně
Postupné odstraňování nehodových míst	Důkladná analýza příčin dopravních nehod z hlediska uspořádání komunikace
	Odstranění nehodových míst z důvodu nedodržování dopravního značení a pravidel silničního provozu
	Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí
Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší
	Segregace motorové a nemotorové dopravy

3) Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích	
Rozvoj veřejných prostranství	Rozvoj klidových zón
	Rekonstrukce nevyhovujících stávajících veřejných prostranství
	Návrh nových veřejných prostranství v rozvojových plochách
Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	Odvedení zbytné tranzitní dopravy mimo zastavěné území města
	Zvýšení atraktivity VHD
	Rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti
Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R
	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty
Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí - snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv	Zkvalitňování povrchu vozovek (opravy povrchů, pravidelné čištění, kropení)
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách
	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích
	Podpora vozidel se sníženými hlukovými emisemi
	Podíl tranzitní dopravy
	Podpora výsadby zeleně

4) Zvýšení efektivity dopravního systému , optimalizace využití	
Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	Atraktivní nabídka spojů
	Zajištění komfortu cestujících
	Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)
	Podporu preferenčních opatření pro VHD
Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů
	Míra integrace dopravního systému (tarifní, územní)
Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R
Optimalizace systému logistiky	Zavedení systému citylogisticky pro historické centrum
	Zřízení logistického centra na okraji města
Preference alternativních pohonů a alternativních služeb	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)
	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel státních organizací
Inteligentní řízení dopravy	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů
	Podpora navigačních systémů

5) Zlepšení image města	
Zvýšení atraktivnosti města České Budějovice pro obyvatele, návštěvníky i potenciální investory	Vysoký podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
	Propagační akce na podporu města
	Informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy
	Zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti
Kontinuální propagace všech opatření pro zajištění udržitelné mobility	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů
	Manager mobility
	Aktualizace PUMM České Budějovice
	Akce na podporu mobility
Efektivní prezentování připravovaných a realizovaných projektů	Kampaň na podporu jednotlivých akcí
Zkvalitnění informačního servisu	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě
	Naváděcí systémy pro řidiče - např. parkovací kapacity