|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-1-1** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-1** | Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-1-1** | **Nehodovost na přechodech, počet usmrcených a těžce zraněných** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | V rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu dochází v řešeném území k rekonstrukcím přechodů pro chodce, které jsou často nevyhovující. Nejčastějším nedostatkem stávajících přechodů je jejich délka, které neodpovídá normovým požadavkům. Výskyt těchto přechodů je v křižovatkách se světelnou signalizací i bez signalizace. Přechody jsou vedeny nejen přes 2x2 jízdní pruhy bez středních ostrůvků. Chodec tedy nemá v délce to jediné místo, kde by mohl bezpečně vyčkat na průjezd vozidel. Dále jsou to chybějící bezbariérové úpravy pro imobilní občany a prvky pro nevidomé a slabozraké. Přechody nejsou vybaveny intenzivním nasvětlením. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Vyhodnocení nehodových míst, zjištění příčin nehod, odstranění příčin * Návrh bezpečných přechodů s automobilovou a případně železniční dopravou * Bezpečnostní inspekce stavu nehodového místa | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Rekonstrukce přechodů sníží počet dopravních nehod mnohdy s nejvážnějšími následky * Ekonomické přínosy z hlediska snížení následků a počtu dopravních nehod * Řidiči vlivem zúžení jízdních pruhů vložením ostrůvků a intenzivního nasvětlení si uvědomí nebezpečí a sníží rychlost jízdy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Provést rekognoskaci nevyhovujících přechodů (míst pro přecházení) a stanovit priority rekonstrukce * Připravit finanční prostředky na jejich rekonstrukci * Vypracovat projektovou dokumentaci rekonstrukce | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet smrtelných a těžkých zranění (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| počet bezpečných přechodů a míst pro přecházení (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti Policie ČR. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: provedením pasportu přechodů dojde k vytipování nejhorších lokalit na území města. Následně bude sestaveno pořadí podle rizikovosti přechodů a bude postupně provedena rekonstrukce na normové parametry | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o vybudování bezpečných přechodů musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových přechodech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i vybudování bezpečných přechodů vyžaduje od chodců obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-1-2** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-1** | Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-1-2** | **Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílovým stavem je zajistit na území města křížení cyklotras s automobilovou dopravou pomocí cyklistických přejezdů. Tento trend je v Českých Budějovicích započat a touto úpravou projdou všechna křížení.  Vedení cyklistů v světelně řízených křižovatkách bude dále upraveno doplněním piktogramových koridorů a vyčkávacích prostorů pro cyklisty před vozidly. Rovněž navrhujeme doplnění světelných signálů pro cyklisty, případně sdružených signálů pro chodce a cyklisty. Odbočení vlevo může být v určitých případech navrženo i jako nepřímé odbočení.  V neřízených křižovatkách bude vedení cyklistů v řadících pruzích řešeno pomocí piktogramů, nebo cyklistických jízdních pruhů. Všechny křižovatky a místa křížení, kde je intenzivní cyklistická doprava, doporučujeme doplnit i svislým dopravním značením, upozorňující řidiče na zvýšený výskyt cyklistů | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Bezpečnostní inspekce nehodových míst, zjištění příčin a jejich odstranění * Výstavba nových cyklistických tras – musí splňovat normové požadavky z hlediska návrhových parametrů a zároveň musí splňovat i podmínky pro bezpečný provoz z hlediska ostatních účastníků provozu. * Zvyšování bezpečnosti stávajících tras na standardy odpovídající normovým požadavkům pro nové trasy. Zejména musí být odstraněny identifikované dopravní závady, které jsou zdrojem nehod. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení nehodovosti cyklistů a tím snížení míry rizika pro provoz * Zvýšení bezpečnosti trasy pro cyklisty zvýší jejich počet – u každodenních cest nastane přesun části řidičů na kolo – snížení intenzit automobilové dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Na základě statistik dopravních nehod prověřit křižovatky, kde jsou zaznamenány nehody cyklistů a provést analýzu těchto nehod * Pokud bude prokázáno, že nehoda není způsobena nedbalostí cyklisty, bude prověřena příčina z hlediska příčin nehody * Pokud se bude jednat o více negativních vlivů, provést celkovou revizi dopravního řešení křižovatky * Připravit projektovou dokumentaci na rekonstrukci | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet dopravních nehod s cyklisty a pěšími (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| Způsob zjišťování: Data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti policie ČR | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zjištěním ze statistik dopravních nehod budou vytipovány nejvíce nehodové místa a bude provedena analýza dopravní nehody. V případech, kdy bude na vině nevhodné uspořádání křižovatky, dojde k návrhu na její rekonstrukci. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o vybudování bezpečných křížení pro cyklisty musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových místech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i vybudování bezpečných přejezdů pro cyklisty vyžaduje od cyklistů obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-1-3** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-1** | Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-1-3** | **Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | V rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu dochází v řešeném území k rekonstrukcím přechodů pro chodce, které jsou často nevyhovující. Nejčastějším nedostatkem stávajících přechodů je jejich délka, které neodpovídá normovým požadavkům. Výskyt těchto přechodů je v křižovatkách se světelnou signalizací i bez signalizace. Přechody jsou vedeny nejen přes 2x2 jízdní pruhy bez středních ostrůvků. Dále jsou to chybějící bezbariérové úpravy pro imobilní občany a prvky pro nevidomé a slabozraké. Přechody nejsou vybaveny intenzivním nasvětlením. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Výstavba bezpečných přechodů pro chodce – přechody musí splňovat normové požadavky na délku, osvětlení, rozhledové poměry, bezbariérové řešení a požadavky pro nevidomé * Výstavba bezpečných míst pro přecházení – platí stejné zásady jako pro zřizování bezpečných přechodů * Rekonstrukce stávajících přechodů (osvětlení, značení apod.) – stávající nevyhovující přechody pro chodce musí být rekonstruovány dle zásad zřizování nových přechodů | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Rekonstrukce přechodů sníží počet dopravních nehod mnohdy s nejvážnějšími následky * Ekonomické přínosy z hlediska snížení následků a počtu dopravních nehod * Řidiči vlivem zúžení jízdních pruhů vložením ostrůvků a intenzivního nasvětlení si uvědomí nebezpečí a sníží rychlost jízdy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Provést rekognoskaci nevyhovujících přechodů a stanovit priority rekonstrukce * Připravit finanční prostředky na jejich rekonstrukci * Vypracovat projektovou dokumentaci rekonstrukce | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet bezpečných přechodů a míst pro přecházení (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti policie ČR a statistiky odboru dopravy magistrátu města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zjištěním nebezpečných přechodů a míst pro přecházení dojde k jejich postupnému upravení na vyhovující stav a tím zvýšení bezpečnosti | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o vybudování bezpečných přechodů a mást pro přecházení pro chodce musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových místech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i vybudování bezpečných přechodů vyžaduje od pěších obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-1-4** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-1** | Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-1-4** | **Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílovým stavem je zajistit na území města bezpečné cyklistické trasy a stezky spolu s bezpečným křížením s ostatní dopravou (pěší, IAD, VHD). Bezpečné křížení lze zajistit pomocí bezpečných cyklistických přejezdů. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Zjištění nejvíce problémových míst z hlediska vedení cyklistů * Provedení analýzy nehodových míst s prověřením, zda cyklista nemohl za nehodu svým nevhodným způsobem jízdy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení nehodovosti cyklistů a tím snížení míry rizika pro provoz * Zvýšení bezpečnosti trasy pro cyklisty zvýší jejich počet – u každodenních cest nastane přesun části řidičů na kolo – snížení intenzit automobilové dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Na základě statistik dopravních nehod prověřit křižovatky, kde jsou zaznamenány nehody cyklistů a provést analýzu těchto nehod * Pokud bude prokázáno, že nehoda není způsobena nedbalostí cyklisty, bude prověřena příčina z hlediska příčin nehody * Pokud se bude jednat o více negativních vlivů, provést celkovou revizi dopravního řešení křižovatky * Připravit projektovou dokumentaci na rekonstrukci | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet smrtelných a těžkých zranění 100% | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| počet dopravních nehod s cyklisty a pěšími | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| Způsob zjišťování: data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti Policie ČR. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zjištěním ze statistik dopravních nehod budou vytipovány nejvíce nehodové úseky a křížení a bude provedena analýza dopravní nehody. V případech, kdy bude na vině nevhodné uspořádání křižovatky či úseky, dojde k návrhu na rekonstrukci. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o odstraňování nehodových úseků a křížení musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových místech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i po odstranění těchto rizikových míst se vyžaduje od všech účastníků provozu obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | SMČB, městská policie | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-1-5** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-1** | Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-1-5** | **Odstranění bezpečnostních závad na stávající komunikační síti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílovým stavem je odstranit křižovatky a úseky s nejvyšší nehodovostí na území města. Provedeny budou bezpečnostních inspekce křižovatek. Vyhodnotí se nejvíce nehodové křižovatky, ale i mezi křižovatkové úseky a odhalí příčiny dopravních nehod či nebezpečných situací, které je nutné minimalizovat. Na základě doporučení z těchto dokumentů bude navržena rekonstrukce daného křižovatkového uzlu či úseku komunikace.  Cílem je přestavba nevyhovujících křižovatek a úseků s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Může se jednat o další stupeň bezpečnostních inspekcí, či může být vyvolána nutností rekonstrukce. Pokud se jedná o nápravu nevyhovujícího stavu z hlediska bezpečnosti, měla by projektová dokumentace před realizací projít bezpečnostním auditem, který potvrdí odstranění nedostatků původního řešení | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Provedení bezpečnostních inspekcí křižovatek a úseků * Přestavba nevyhovujících křižovatek a úseků s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení nehodovosti * Stavební úpravy mohou mít za následek optické i fyzické zúžení komunikace a tím dojde ke snížení rychlosti vozidel * Nárůst počtu cyklistů -pokles řidičů automobilů | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Na základě statistik dopravních nehod prověřit křižovatky a úseky s nevyšší nehodovostí a určit důvod * Připravit projektovou dokumentaci na rekonstrukci | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet (odstranitelných) nebezpečných míst (%) | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| Způsob zjišťování: data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti Policie ČR. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zjištěním ze statistik dopravních nehod budou vytipovány nejvíce nehodové křižovatky a úseky a bude provedena analýza dopravní nehody. V případech, kdy bude na vině nevhodné uspořádání křižovatky či úseky, dojde k návrhu na rekonstrukci. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o odstraňování nehodových úseků a křižovatek musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových místech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i po odstranění těchto rizikových míst se vyžaduje od všech účastníků provozu obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | SMČB, městská policie | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-2-6** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-2** | Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garáží | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-2-6** | **Kamerový dohledový systém** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílem tohoto opatření je zvýšení dohledu nad bezpečností cestujících v hromadné dopravě. Dle názoru občanů je situace v prostředcích hromadné dopravy nevyhovující, což má vliv na volbu dopravního prostředku při začátku cesty. Je tedy na dopravním podniku a městské policii, jakým způsobem přistoupí k monitorování prostoru pro cestující. Zda půjde o kamerový systém, nebo budou ve vozech fyzicky přítomni policisté zejména v nočních hodinách. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Osazení systému kamerového dohledového systému přispěje k bezpečnosti obyvatel města * Prostorový návrh přestupních stanic a terminálů – musí být eliminována řešení, která mohou být příčinou kriminální činnosti (nepřehledné prostory, zákoutí, nevhodné osvětlení …) | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Zvýšení bezpečnosti při přepravě prostředky VHD může mít pozitivní vliv na počet cestujících * Navýšením počtu cestujících dojde ke snížení intenzit automobilové dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Zjistit skutečnou situaci z hlediska bezpečnosti cestujících * Vytipovat kritické úseky linek a časové rozpětí, kdy je nutné provádět dozor * Ekonomická rozvaha, zda se vyplatí investice do kamerového systému, nebo zda bude účelnější vyslání městských policistů do jednotlivých spojů | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| Počet kamer (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 50 | |
| Způsob zjišťování: průzkumem počtu kamer, monitorováním skutečného stavu kriminality ve vozech VHD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: okamžité řešení je nasazení policistů do vybraných spojů. Město České Budějovice nemá zcela jistě takový počet policistů, aby mohlo jimi obsadit všechny kritické spoje. Pokud se situace nezlepší, bude nutné zavedení monitorovacího systému s občasným dohledem městské policie. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o zjištěných výsledcích průzkumů budou informována média. Další informace budou umístěny v prostředcích VHD s možností upozornění příslušných zodpovědných pracovníků na případné nešvary – kontaktní linky. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice, rozpočet JIKORD | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, JIKORD | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | Ředitel městské policie, ředitel DPmČB, JIKORD | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-3-7** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-3** | Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-3-7** | **Podpora dopravní výchovy dětí** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Dopravní výchova dětí je jedním z nástrojů, jak docílit zvýšení bezpečnosti na komunikacích. Dětem jsou vysvětlována pravidla silničního provozu systémem „škola hrou“ a tím děti již od předškolního věku vstřebávají základní návyky, jak se chovat v dopravním provozu, jehož jsou každodenním účastníkem. Osvěta začíná již v mateřských školkách, pokračuje přes školy základní až na školy střední. Dále jsou pro děti organizovány akce v rámci např. Dne dětí, kdy formou her si děti osvojí návyky pro správné chování v provozu. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Osvěta ve školkách, školách, na dětských akcích * Výuka pravidel silničního provozu s ohledem na věk dětí * Návštěvy dopravních hřišť * Návštěvy policistů, hasičů na školách a přednášky o bezpečnosti provozu * Děti dostávají propagační materiály, které zároveň slouží jako pomůcka pro zvýšení jejich bezpečnosti – např. reflexní pásky | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení počtu dopravních nehod, které zavinili děti * Snížení celospolečenských ztrát z  nehodovosti * Výchova budoucích řidičů k ohleduplnému dopravnímu chování na silnicích | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Neutuchající osvěta od předškolního věku * Návštěvy dětí na dopravních hřištích * Vstřebávání dopravních předpisů formou her * Ve školním věku přednášky policistů a pracovníků složek IZS * Dostatek atraktivní reklamních materiálů s tématem bezpečné chování v dopravě * Zajištění finančních prostředků na tuto činnost | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet dopravních nehod dětí (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| počet škol zapojených do dopravní výchovy (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 60 | |
| Způsob zjišťování: ověření znalostí dětí, statistiky od provozovatelů školních hřišť | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: osvětová činnost probíhá již v současném stavu. Nicméně je nutné v ní dále pokračovat, neboť děti jsou každodenními účastníky silničního provozu a jejich případná nepozornost může mít tragické následky. Do výchovy dětí je nutné zapojit i nové technologie, na které jsou děti zvyklé a umí je mnohdy ovládat lépe, než základní dopravní návyky a pro ně důležité dopravní předpisy. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: výchova dětí bude prezentována jako činnost, kterou není možné zanedbávat a je potřeba ji dále rozvíjet. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice, BESIP | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce BESIP | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-3-8** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-3** | Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-3-8** | **Informování řidičů o bezpečnosti provozu - osvětové kampaně** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílem osvětové kampaně je seznámení široké veřejnosti s novými předpisy a zákony, pravidly bezpečné jízdy a výběru druhu dopravního prostředku | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Informační kampaň, školení, kurzy | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Pomocí osvětových kampaní, školení a kurzů bude podpořena změna dopravního chování obyvatel a tím i udržitelné druhy dopravy * Zvýšení bezpečnosti | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Realizace osvětových kampaní cílených na BESIP | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet akcí (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 60 | |
| počet smrtelných a těžkých zranění (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 0 | |
| Způsob zjišťování: statistiky Policie ČR a městské policie | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: naplňování národní strategie ohledně BESIP | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice, BESIP | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce BESIP | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-4-9** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-4** | Postupné odstraňování nehodových míst | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-4-9** | **Důkladná analýza příčin dopravních nehod z hlediska uspořádání komunikace** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Omezit dopravní nehodovost je možné se současnou technikou a vybavením pouze částečně. V rámci rozvoje území jsou navrhovány bezpečná řešení, která umožní bezpečný provoz bez závad komunikační sítě. Vozidla jsou navrhována a vyvíjena stále bezpečnější, ale jejich řízení je stále na člověku. Lze předpokládat, že budoucí „chytré silnice“ a „chytrá vozidla“ s automatickým řízením dokážou eliminovat počet dopravních nehod na minimum | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Pravidelná aktualizace rizikových map * Bezpečnostní inspekce stávajícího stavu * Předcházení nehodám – lokalizace potenciálně nebezpečných míst | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení nehodovosti vozidel vyžaduje nižší náklady na systém IZS * Rekonstrukce přechodů na normové parametry sníží počet dopravních nehod mnohdy s nejvážnějšími následky a zároveň zpřístupní prostor pro imobilní osoby – zkvalitnění veřejného prostoru * Snížení počtu dopravních nehod a jejich následků má ekonomické přínosy pro celou společnost | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Zjištění příčin dopravních nehod a jejich odstranění | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet analyzovaných míst (%) | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 120 | |
| Způsob zjišťování: statistiky Policie ČR a městské policie, statistika správce komuniakace | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: naplňování národní strategie ohledně BESIP | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice, BESIP | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce BESIP | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-4-10** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-4** | Postupné odstraňování nehodových míst | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-4-10** | **Odstranění nehodových míst z důvodu nedodržování dopravního značení a pravidel silničního provozu** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílem Plánu mobility je navrhnout taková opatření, která přispějí ke zvýšení bezpečnosti všech přepravních módů.  Dále bude nutné zajištění účasti i zástupců Městské policie, kteří dohlíží na dodržování pravidel silničního provozu a veřejného pořádku | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Zjistit příčinu stavu, navrhnout nápravné opatření. * Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení nehodovosti vozidel vyžaduje nižší náklady na systém IZS. * Rekonstrukce přechodů na normové parametry sníží počet dopravních nehod mnohdy s nejvážnějšími následky a zároveň zpřístupní prostor pro imobilní osoby – zkvalitnění veřejného prostoru. * Snížení počtu dopravních nehod a jejich následků má ekonomické přínosy pro celou společnost. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Zjištění nehodových míst | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| Počet přestupků (%) | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 80 | |
| Způsob zjišťování: statistiky Policie ČR a městské policie | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: naplňování národní strategie ohledně BESIP | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice, BESIP | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce BESIP | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-4-11** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-4** | Postupné odstraňování nehodových míst | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-4-11** | **Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílem Plánu mobility je navrhnout taková opatření, která přispějí ke zvýšení bezpečnosti všech přepravních módů. Výchozím materiálem je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která stanovuje cíle pro snížení počtu dopravních nehod a jejich následků.  Kromě technických opatření, která aktivně odstraňují dopravní závady na komunikační síti města a eliminují tak příčiny dopravních nehod, je vhodné provádět také např. bezpečností inspekce, které pomohou identifikovat kritická místa a navrhnout jejich úpravu a realizovat edukativní akce, které pomohou zvýšit povědomí o zásadách bezpečného provozu všech účastníků silničního provozu. S důrazem na jeho nejzranitelnější účastníky – chodce, osoby s omezenou možností pohybu, děti a seniory.  Součástí projektové dokumentace by měl být i bezpečností audit navrženého řešení. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Provedení bezpečnostních inspekcí křižovatek | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Zvýšení bezpečnosti komunikační sítě města, * Zlepšení životního prostředí * Zvýšení spokojenosti občanů | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí umožní identifikaci problémů ve stávajícím stavu či v projektu a následně doporučí jejich odstranění | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet auditů a inspekcí (%) | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 130 | |
| Způsob zjišťování: statistika správce komunikace + investiční odbor | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zvýšení počtu zadaných auditů a inspekcí, naplňování národní strategie BESIP | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice, BESIP | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce BESIP | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-5-12** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-5** | Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-5-12** | **Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cíle na území města i za jeho hranicí jsou postupně propojovány soustavu nemotoristických komunikací. Za pojem „cíl“ je možné zařadit všechna místa, kam cyklista plánuje dojet a pěší dojít. Jsou to tedy např. kancelářské budovy, obytné budovy, sportoviště atd. Vzájemné propojení těchto cílů je realizováno v rámci výstavby nových a rekonstrukcí stávajících nemotoristických komunikací. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Lokalizace jednotlivých cílů * Zjištění atraktivity z hlediska nemotoristické dopravy * Koordinace s celkovou koncepcí nemotoristických komunikací ve městě * Pokud cíl cesty není napojena na stávající, nebo navrhovanou komunikaci, provede se nový návrh | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Zvýšení podílu nemotoristické dopravy a tím snížení počtu vozidel dojíždějících do příslušné lokality * Vytvořením bezpečných cest bude zvýšena bezpečnost chodců a cyklistů | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Prověření stávajícího stavu nemotoristické infrastruktury u významných cílů cest * Koordinace s připravovanými záměry výstavby motoristických a nemotoristických komunikací * Návrh nemotoristické komunikace | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet segregovaných tras (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: informace z útvaru hlavního architekta, cyklokoordinátora | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: postupná dostavba nemotoristických komunikací k významným cílům cyklistické a pěší dopravy na území města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti bude prováděna přes média, kde budou uvedeny nové úseky, včetně propojených lokalit a jejich možnosti využití. Představitelé města budou informovány prostřednictvím zprávy do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí útvaru hlavního architekta magistrátu města | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 2-5-13** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Oblast změny: 2** | **Zvýšení bezpečnosti** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Strategický cíl: 2-5** | Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specifický cíl: 2-5-13** | **Segregace motorové a nemotorové dopravy** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Popis cíle:** | Cílem je dosažení přijatelného a normovými hodnotami kompatibilního oddělení motorové a nemotorové dopravy, a to zejména na dopravně zatížených komunikacích. Podle intenzity dopravy jsou v příslušné normě stanoveny požadované odstupy mezi oběma druhy dopravy. Je zřejmé, že bude nutné zohlednit uliční profily v zástavbě, zda segregace je vůbec možná. Budou tedy prověřeny úseky, kde jsou možné případné stavební úpravy. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Nástroje k dosažení cíle:** | * Dle intenzit dopravy a vedení cyklotras stanovit nevyhovující úseky komunikací * V případě, že se jedná o nenormové uspořádání, bude proveden návrh na řešení s ohledem na prostorové parametry komunikace | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Synergické účinky:** | * Snížení nehodovosti * Stavební úpravy mohou mít za následek optické i fyzické zúžení komunikace a tím dojde ke snížení rychlosti vozidel * Nárůst počtu cyklistů – pokles řidičů automobilů | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Klíčové úkoly:** | * Provést analýzu místních komunikací v závislosti na intenzitě dopravy (i výhledového stavu) a intenzitě cyklistické dopravy * V případě, že bude nutná úprava, bude připravena projektová dokumentace * Zajištění financování úpravy | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Hodnotící indikátory:** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet segregovaných | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: informace od útvaru hlavního architekta MMČB | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: budou provedena šetření, kde je situace nevyhovující a bude provedena úprava řešení, pokud to bude z prostorového hlediska možné. Případně bude přistoupeno k jiné úpravě, která alespoň částečně oddělí motorovou a nemotorovou dopravu | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: účastnící nemotorové dopravy budou informováni prostřednictvím médií a dopravního značení o nových trasách, kde je zaručena jejich bezpečnost. Opět jako u předchozích AP musí být informace doplněna o upozornění, že jsou cyklisté a chodci stále účastníky silničního provozu a musí dodržovat pravidla silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Finanční krytí (Kč/rok)** |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| **Optimální:** |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| **Zdroj financování** | Rozpočet města České Budějovice | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Odpovědnost** | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí útvaru hlavního architekta města, městská policie | | | | | | | | | | | | |