|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-1-1** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-1 | Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-1-1 | **Atraktivní nabídka spojů** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě je značným rizikem z pohledu vzniku kongescí, vyšší zátěže životního prostředí a úpadku systému hromadné dopravy. Tomuto odlivu musí být čeleno komplexní nabídkou integrované hromadné dopravy v regionu včetně vazeb na dálkové spoje. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Návrh tarifního systému * Propojení se železniční a regionální autobusovou dopravou * Navýšení počtu garantovaných návazností v Českých Budějovicích v mimošpičkové době | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Snížení intenzit vozidel na páteřních komunikacích * Zvýšení kvality životního prostředí * Snížení pravděpodobnosti tvorby kolon vozidel * Snížení tlaku na parkovací místa zejména v centru města | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Optimalizovat a dále zkvalitňovat sytém integrované dopravy v aglomeraci České Budějovice * Zajištění přestupních vazeb v klíčových stanicích * Budování přestupních terminálů * Zrychlení a zkapacitnění železniční dopravy do centra města * Optimalizace tarifního systému | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| průměrná známka hodnocení | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 2,0 | |
| Způsob zjišťování: počty cestujících v jednotlivých spojích lze zjišťovat pomocí sčítání dopravy, které je vhodné provádět periodicky za určité časové období. Zjištění aktuálního stavu modal splitu je možné zjistit mobilitním průzkumem. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: vzhledem ke zvyšující se kvalitě zejména železniční dopravy (rekonstrukce tratí, kvalitnější vozy) a stále se zhoršující dopravní situaci ve městě, očekáváme zvýšení zájmu o regionální zejména vlakové spoje. Je důležité, aby zájmu cestujících byla přizpůsobena i nabídka spojů pro zachování komfortu cestování. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: změna v dopravním chování obyvatel bude na základě zjištěných a vyhodnocených dat prezentována radě města České Budějovice, a radě Jihočeského kraje. Dále je nutné o výhodnosti využití vlakové dopravy přesvědčit pozitivní reklamou i další potencionální cestující. Zejména pokud počty přepravených osob budou stále stoupat. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finanční krytí (Kč/rok) |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| Optimální: |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| Zdroj financování | rozpočet města České Budějovice, Jihočeského kraje, dotační tituly | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, Rada Jihočeského kraje | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | SMČB, DPmČB, JIKORD | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-1-2** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-1 | Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-1-2 | **Zajištění komfortu cestujících** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Rozhodující pro zvýšení atraktivity hromadné dopravy je rovněž zajištění komfortu cestujících, což zahrnuje velmi širokou škálu parametrů, jako je pravidelnost,nepřeplněnost, čistota, bezpečnost ve vozidlech a na zastávkách, počet sedících/stojících, úroveň nástupu, přestupní vazby atd. Cílem je dosáhnout a udržet běžný evropský standard kvality veřejné hromadné dopravy. Kritériem rozhodování o volbě módu je nejen kvalita nabídky, ale i možnost volby u jednotlivých sociálních skupin. Zatímco lidé bez automobilu, sociálně slabí, žáci a studenti, lidé neschopní řídit vozidlo se musí spokojit se stavem, jaký je nabízen, pro změnu dělby přepravní práce je podstatné rozhodnutí osob a rodin, které mají jeden a více automobilů a volí podle výhodnosti použití pro různé účely a časy cest | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Kvalita vozidel VHD * Technicko - provozní parametry * Inteligentní zastávky s informacemi pro cestující * Navýšení četnosti spojů (či optimalizace provozu) * Dodržování standardů kvality veřejné dopravy * Odbavení cestujících v aglomeraci v jednotném tarifu * Využití progresivních technologií pro odbavování * Dostatečná kapacita spojů | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Snížení objemů automobilové dopravy v dojížďce pracovního dne do centrálních zón * Snížení hluku a exhalací využitím tišších vozidel a elektrické trakce * Zvýšení bezpečnosti silničního provozu * Omezení kongescí v dopravních špičkách | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Soustavně modernizovat vozový park * Zvyšovat komfort cestujících nákupem nízkopodlažních vozidel, splňujících vysoké nároky na pohodlí, informační a odbavovací systémy a bezpečnost * Provádět pravidelný průzkum prostředí ve vozidlech a bezpečnosti cestujících * Zvyšovat dohled (kamerový) na zastávky s cílem zajistit úroveň bezpečnosti cestujících i ve večerních a nočních hodinách | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| průměrná známka hodnocení | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 2,0 | |
| Způsob zjišťování: provést průzkum spokojenosti cestujících ve VHD, periodicky (1 x za 2 roky), porovnávat trendy odpovědí. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zvyšování míry spokojenosti nad současnou úroveň | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPmČB. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | Ředitel DPmČB , ředitel JIKORD | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-1-3** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-1 | Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-1-3 | **Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Potřeba přestupovat 1x, 2x nebo vícekrát zásadním způsobem ovlivňuje časovou dostupnost jednotlivých zón města, regionu i využití hromadné dopravy na delší vzdálenosti. Intervalová doprava zvyšuje atraktivitu VHD, ztráty při přestupech ji však významně snižují. Při tvorbě jízdních řádů v rámci systému JIKORD je nutno vyhodnocovat reálné časové dostupnosti, zahrnující nejen návaznost jízdních řádů, ale i čas a nepohodlí při realizaci přestupu a zohlednění přestupního času v jízdních řádech. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Zlepšení informací o přestupních vazbách a návazných spojích na terminálech a přestupních uzlech; * Informační panely o podmínkách parkování a návazné dopravě na přestupních uzlech auto/VHD a kolo/VHD na terminálech v regionu * Optimalizace jízdních řádů v přestupních uzlech z hlediska návaznosti * Zajištění návaznosti spojů na přestupních terminálech mezi městskou hromadnou dopravou a příměstskou hromadnou dopravou | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Zvýšení počtu cestujících zejména z příměstských oblastí a okrajových částí města * Snížení počtu osobních vozidel vjíždějících na území města * Omezení kongescí v dopravních špičkách. * Snížení tlaku na parkovací místa v centru města | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Optimalizace jízdních řádů * Zkrácení délek přestupů mezi jednotlivými spoji * Zajištění dostatečné kapacity navazujících spojů a jejich četnost | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| spokojenost cestujících s návazností spojů (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 80 | |
| čekací doby | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | minimální možné hodnoty | |
| Způsob zjišťování: model dopravy, prověření jízdních řádů (1 x za rok, nebo vždy se změnou jízdních řádů) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: minimalizace časových ztrát na přestupech mezi jednotlivými linkami VHD, celková časová zdržení | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPmČB. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | Ředitel DPmČB, ředitel JIKORD | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-1-4** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-1 | Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-1-4 | **Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Opatření je zaměřeno na městskou hromadnou dopravu. Autobusová a trolejbusová doprava pro částečnou segregaci od individuální dopravy je možná vybudováním samostatných jízdních pruhů. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Dopravní značení (jeho dodržování je ovšem dle zkušeností sporadické) * Vytváření samostatných jízdních pruhů pro autobusovou a trolejbusovou dopravu | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Zvýšení atraktivity VHD, zvýšení rychlosti, časové přesnosti spojů a tím zvýšení atraktivity pro obyvatele – snížení intenzit vozidel zejména v pracovních dnech * Odstranění míst, kde dochází ke střetům s IAD – zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. * Vyšší atraktivita VHD = vyšší počet cestujících a tím zvýšení finančních příjmů pro dopravce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Zjištění úseků a křižovatek na komunikacích, kde je možné preferenci navrhnout * Návrh technického řešení, které bude vhodné pro VHD a zároveň výrazně neomezí IAD * Při návrhu je nutné zohlednit i požadavky IZS z hlediska průjezdnosti území | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| naplnění plánu investic dle zásobníku projektů (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: počet realizovaných projektů a vyhodnocení provozu z hlediska plynulosti. Na MMČB lze zjistit počet připravovaných projektů. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: další segregací VHD od IAD dojde ke zvýšení přesnosti spojů, sníží se zdržení a zvýší se bezpečnost provozu | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: bude sestaven přehled provedených opatření, které byly za sledované časové období realizovány. Prezentace veřejnosti bude vhodná v prostředcích hromadné dopravy. Prezentace zástupcům města bude provedena formou informace pro radu 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 | | | Ředitel DPmČB, vedoucí útvaru hlavního architekta MM ČB | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-1-5** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-1 | Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-1-5 | **Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Město České Budějovice je součástí aglomerace měst a obcí, které představují značný potenciál cestujících za prací, zábavou atd. V území se nachází i železniční tratě, které jsou využívány pro osobní dopravu. Je tedy zaveden systém příměstských spojů, na které jsou nasazovány převážně moderní elektrické jednotky s dostatečnou kapacitou a komfortem pro cestující. Pro přehlednost v systému hromadné dopravy jsou označeny „Sx“ a jsou součástí hromadné dopravy schémat hromadné dopravy. Systém je nutné dále rozvíjet s ohledem na probíhající rekonstrukce železniční infrastruktury a rozvoj zástavby (návrh nových zastávek). | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Vytvoření technických podmínek pro zvýšení hustoty spojů linek S * Umožnění územním plánem rozvoje železniční dopravy * Reagovat na rozvoj území – celý region a umožnit dopravní obsluhu železnicí * Zajištění provozu vozidly, která splňují požadavky na moderní cestování * Zajištění služeb pro cestující při čekání na vlak (vybavení zastávek, dostatečné informace o provozu) * Kvalitní železniční infrastruktura – pohodlná jízda, omezení zbytečných čekání na širé trati a v zastávkách | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Omezení intenzit IAD * Nižší nároky na parkovací plochy v centrální části města a u cílů pracovních příležitostí * Nižší negativní vlivy na životní prostředí * Příležitost vybudování P+R, B+R u zastávek železnice * Zvýšení příjmů do systému hromadné dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Rozvoj železniční sítě - odstranění propadů cestovní rychlosti, dostatečná kapacita * Zajištění moderních vozidel na všech linkách S | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| podílu VHD modal splitu (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 32 | |
| Způsob zjišťování: průzkumem, data od jednotlivých provozovatelů | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: vzhledem k připravovaným změnám budou dále optimalizovány linky „S“, zvýšení počtu cestujících | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: veřejnost bude informována pomocí sdělení o nových možnostech využití hromadné dopravy z informačních letáků a veřejně přístupných médií. Rada města a rada Jihočeského kraje budou informovány o postupu výstavby, zprovozňování nových úseků a modernizace | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finanční krytí (Kč/rok) |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| Optimální: |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| Zdroj financování | rozpočet města České Budějovice, SŽDC, Jihočeského kraje, JIKORD | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, Jihočeský kraj, DPmČB, JIKORD | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí útvaru hlavního architekta MM ČB, ředitel DPmČB, ředitel JIKORD, Jihočeského kraje | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-1-6** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-1 | Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-1-6 | **Podpora preferenčních opatření pro VHD** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Pro zvýšení atraktivity VHD je žádoucí, aby jednotlivé spoje dodržovaly jízdní řády. K tomuto může pomoci preference vozidel VHD. U autobusové a trolejbusové dopravy je zajištění preference možné pomocí vyhrazených pruhů, které jsou navrženy zejména v místech, kde se tvoří kongesce vozidel a vozidlo VHD zde nabere zpoždění. Autobusy i trolejbusy mohou být preferovány na průjezdech světelných signalizací. Je nutné vybavení jak vozidel, tak řadičů preferenčním zařízením, které umožní rychlý průjezd křižovatkou. U zastávek VHD či na vyhrazených pruzích je možné na vjezdu do křižovatky řídit autobusy a trolejbusy samostatnými signálními skupinami. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusovou a trolejbusovou dopravu. Jízdní pruhy mohou být vymezeny pouze v určitém časovém období. * Vybavení světelných signalizací preferenčními programy pro průjezd vozidel VHD, případně doplnění dalších návěstidel pro preferenci vozidel VHD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Zvýšení rychlosti a přesnosti spojů zvýší atraktivitu VHD * Více obyvatel využije pro každodenní cestování VHD – snížení intenzit dopravy IAD * Méně vozidel bude parkovat v centrální části města * Plynulost provozu na křižovatkách pro vozidla VHD sníží negativní vlivy na životní prostředí – hluk při brzdění, rozjíždění, snížení spotřeby vozidel | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Výměna (úprava) světelných signalizací tak, aby byly schopné zajistit preferenční fáze pro vozidla VHD * Doplnění výstroje světelných signalizací o detektory jízdy vozidel VHD * Doplnit příslušné moduly do vozidel VHD – autobusy, trolejbusy * Propojení s dopravní ústřednou, dynamické řízení preferencí (podle jízdních řádů | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| dosažení standardů kvality VHD (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| počet inteligentních zastávek (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 70 | |
| cestovní rychlosti (%) | | 100 | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 115 | |
| Způsob zjišťování: jízdní doby jednotlivých spojů, souhrnné informace o preferenci světelných signalizací | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zajištění preference všech druhů VHD bude poměrně náročný úkol. Bude se jednat o stavební úpravy, doplnění technologie na křižovatky a zejména přesvědčení zainteresovaných pracovníků magistrátu, politiků a dalších, že pokud chce město udržet kvalitu VHD, včetně počtu cestujících, tak musí mít VHD přednost před automobilovou dopravou. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o dosažených výsledcích preference hromadné dopravy budou občané informováni prostřednictvím prezentace přímo ve vozidlech VHD a zároveň budou probíhat informace v médiích, kde budou představeny nové investice do tohoto systému a jejich výhody. 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, DPmČB | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí útvaru hlavního architekta MM ČB, ředitel DPmČB | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-2-7** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-2 | Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-2-7 | **Rozvoj přestupních uzlů a terminálů** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Pro žádoucí zvýšení atraktivity VHD a příměstské hromadné dopravy je nutné zajistit cestujícím odpovídající prostory pro přestup mezi jednotlivými linkami hromadné dopravy, ale i zajištění přestupů z ostatních druhů dopravy (P+R, B+R).  Rovněž považujeme za nutné upravit stávající přestupní uzly na síti VHD, které jsou z hlediska délky přestupních vazeb nevyhovující a pro cestující nejsou dostatečně komfortní – zejména délky přestupu mezi jednotlivými zastávkami. Jedná se např. o přestupní uzly Mariánské náměstí, U Soudu, Strakonická - obchodní zóna, Nemocnice (Lidická tř.), kde je velký obrat cestujících. Přestupní uzly na sítí VHD je nutné posoudit z hlediska komfortu cestujících a navrhnout účinné úpravy stávajícího stavu. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Provést podrobné analýzy přestupních vazeb v uzlech * Prověření kritických přestupních uzlů, které jsou nevyhovující se zahrnutím do kontextu širšího území | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Zvýšení atraktivity přestupních uzlů a terminálů zvýší počet cestujících * Část obyvatel nevyužije pro cestu do zaměstnání atd. osobní vozidlo, ale využije VHD – snížení intenzit dopravy * V centrální části města nebude tlak na využití parkovacích míst * Zlepší se životní prostředí ve městě | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Zajistit dostatečné množství finančních prostředků pro rekonstrukci přestupních uzlů či přemístění * Provést projekční přípravu s modelovým ověřením provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| průměrná známka hodnocení | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 2,0 | |
| Způsob zjišťování: měřením ve stávajícím stavu, modelovými výpočty a simulacemi pro navrhované řešení, dopravní průzkumy, průzkum spokojenosti | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: výše jmenované terminály a přestupní uzly nejsou z hlediska komfortu cestujících vyhovující a je nutné začít uvažovat s jejich přestavbou. Je zřejmé, že se bude jednat o finančně nákladné investice, které ve svém důsledku by měly přispět pozitivně ke vnímání hromadné dopravy mezi cestující veřejností. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace dosažených opatření bude prezentována v prostředcích VHD a pomocí informačních prostředků dopravce a města. 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, DPmČB, SŽDC, JIKORD | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, DPmČB, JIKORD | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí útvaru hlavního architekta MM ČB, ředitel DPmČB, ředitel JIKORD | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-2-8** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-2 | Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-2-8 | **Míra integrace dopravního systému (tarifní, územní)** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Integrovaný systém je v současném stavu provozován a je nastaven v rámci Jihočeského kraje. Co se týká tarifní politiky, tak je provozována tarifní oblast, která zahrnuje obce okolo Českých Budějovic. Z hlediska jízdních řádů je koordinátorem společnost JIKORD, která koordinuje všechny dopravce v regionu. Systém je nefunkční a je možné učinit velké úpravy v zájmu cestujících. Rovněž musí systém reagovat na nově vzniklé zdroje, cíle cestujících a rozvoj dopravní infrastruktury. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Začlenění všech linkových spojů do systému * Jednotné cestovní doklady v elektronické formě * Optimalizace jízdních řádů a tras jednotlivých linek v závislosti na rozvoji zástavby | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Jednoduchý a pro cestujícího výhodný tarif bude konkurencí individuální dopravě a tím bude více občanů využívat hromadnou dopravu * S vyšším počtem cestujících se zlepší ekonomika provozu. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Systém musí být stále aktuální * Reakce na nové rozvojové záměry v území a zajištění dopravní obsluhy * Reklama a přesvědčování obyvatel, že používání hromadné dopravy není nic špatného či snižujícího životní úroveň | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počtu cestujících VHD mezi aglomerací a Českými Budějovice VHD (%) modal splitu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 32 | |
| Způsob zjišťování: na základě informací od koordinátora – společnost JIKORD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: Plná integrace linek a příznivá cenová politika jízdného s sebou přinese více cestujících, kteří zvolí jako dopravní prostředek do práce atd. hromadnou dopravu a ne osobní vozidlo. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o integraci pro veřejnost musí být známa nejen na území města, ale i za jeho hranicí v oblastech, kde je integrace VHD dostupná. Vzhledem k tomu, že cílem je přesvědčit další obyvatele k využití VHD je nutné informace sdělovat i dalšími prostředky (noviny, internet). Zastupitelé města a zastupitelé Jihočeského kraje a dalších města zapojených do integrace budou informováni prostřednictvím zprávy do rady. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finanční krytí (Kč/rok) |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| Optimální: |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| Zdroj financování | rozpočet města České Budějovice, JIKORD | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, JIKORD | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | Ředitel JIKORD, vedoucí útvaru hlavního architekta magistrátu města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-3-9** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-3 | Minimalizace kongescí a časových ztrát | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-3-9 | **Preference vozidel městské hromadné dopravy** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Cílem tohoto opatření ve navýšení rychlosti všech segmentů VHD v řešeném území. Tento cíl je obtížné řešit zejména na dopravně zatížených komunikacích, kde je VHD vedena společně s IAD. Jsou navržena opatření, která segregují v maximální možné míře VHD od IAD a tím umožní dosažení vyšších provozních rychlostí a dodržování jízdních řádů. V místech křížení, a kde není možné VHD a IAD oddělit, je nutné navrhnout řízení provozu umožňující preferenční jízdy vozidel VHD. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Segregace tras VHD * Podpora preference na řízených křižovatkách pro VHD * Stavební úpravy na komunikacích, kde je to možné | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Zvýšení počtu cestujících v prostředcích VHD * Zvýšení modal splitu ve prospěch VHD * Snížení intenzit dopravy na městských komunikacích * Zlepšení kvality životního prostředí * Snížení počtu parkujících vozidel v centru města | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Vyhledání úseků a křižovatek, kde je možné navrhnout preferenci VHD * Zpracování projektových dokumentací se zohledněním požadavku na preferenci VHD * Výstavba technických zařízení pro umožnění preference VHD * Odpovídající vybavení vozidel VHD | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| délka segregovaných tras VHD (%) tras VHD (kde je to technicky a prostorově možné) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| podílu VHD (%) modal splitu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 32 | |
| preference na křižovatkách pro VHD (%) křižovatek s preferencí | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 98 | |
| Způsob zjišťování: sledování realizovaných úseků s preferencí VHD, vyčíslení počtu SSZ s preferencí VHD, údaje DPmČB o cestovní rychlosti a zpoždění spojů, dělba přepravní práce bude zjištěna mobilitním průzkumem | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: navýšení počtu segregovaných tras v souvislosti s rekonstrukcí komunikací a dostavbou základní komunikační sítě – vymístění tranzitní dopravy mimo centrum města. Modernizace SSZ musí být prováděna s ohledem na požadavky preference VHD (technické a programové vybavení řadičů). | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace jednotlivých projektů pro zrychlení VHD s tím, že bude zároveň vyhodnocena hodnota zkrácení jízdních dob. Dále budou prezentovány výsledky mobilitního průzkumu, případně počty cestujících na rekonstruovaných úsecích. Tyto změny budou prezentovány zástupcům města, budou součástí výročních zpráv DPmČB a budou prezentovány široké veřejnosti jako součást kampaní na podporu VHD. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finanční krytí (Kč/rok) |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| Optimální: |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| Zdroj financování | rozpočet města České Budějovice, DPmČB, dotační tituly | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | SMČB, DPmČB, JIKORD | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-3-10** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-3 | Minimalizace kongescí a časových ztrát | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-3-10 | **Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Navigační systémy mohou sloužit jako podpora řidičů z hlediska navedení na volné parkovací kapacity, nebo i vedení dopravy v alternativních trasách v případě mimořádných situací.  Naváděcí systémy na parkovací kapacity s dynamickým údajem o počtu volných míst jsou vhodné zejména v těch oblastech, kde je větší koncentrace parkovišť a řidič má možnost výběru. Další uplatnění je na parkoviště typu P+R, kdy řidič je včas informován o volné kapacitě.  Navigační systémy řízení je vhodné umístit na příjezdech do města, kde je možné převedení dopravního proudu na alternativní trasy. Navigační systém řízení dopravy by měl být součástí inteligentních systémů řízení dopravy. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Parkoviště v centrální části města a parkoviště P+R musí být vybaveny zařízením pro sčítání obsazenosti * Stanovení míst na komunikační síti, kde bude umístěn naváděcí systém na parkování * Navigační systém pro směrování dopravy bude vyžadovat vypracování studie, která stanoví možnosti a přínosy tohoto řešení * Implementace navigačního systému musí být v souladu s přípravou inteligentního systému řízení dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Snížení počtu zbytečných jízd při hledání parkovacích míst méně zatíží okolní obyvatele imisemi z automobilové dopravy * Řidiči budou využívat více parkoviště, když budou včas informováni o počtu parkovacích míst – snížení tlaku na parkování na komunikacích * Navigační systém řízení dopravy umožní snížení kongescí – pozitivní vliv na životní prostředí města * Včasné informace o dopravní situaci umožní řidiči výběr alternativní trasy – ekonomické přínosy pro řidiče, snížení časové náročnosti cesty | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Zajištění finančních prostředků na realizaci projektu * Technologické vybavení parkovišť v centru města a P+R * Zadání projektové dokumentace na rozmístění naváděcích systémů parkovišť, zajištění přenosu informací v reálném čase * Projekt navigačního systému na příjezdových komunikacích s možností volby alternativní trasy. * Zajistit provázanost v rámci tvorby inteligentního řídícího systému dopravy ve městě – těsná vazba na dopravní ústřednu. | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| průměrná známka hodnocení cestujících | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 2,0 | |
| podílu VHD (%) modal splitu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 32 | |
| využití P+R, P+G (%) kapacity (pracovní dny) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 98 | |
| podílu IAD v centru (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 10 | |
| zlepšení kvality ovzduší - naplnění příslušné strategie (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: provedení průzkumu spokojenosti/anketa | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: naváděcí systém na parkoviště vyžaduje investice do infrastruktury, rovněž tak naváděcí systém. Pro tento cíl je nutné získat politickou podporu a začít projektovou přípravu. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace navigačního systému bude probíhat v rámci navigačního systému – informace na tabulích. Rovněž bude probíhat zveřejnění provedených průzkumů a anket v médiích. 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 odbodu dopravy magistrátu města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-4-11** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-4 | Optimalizace systému logistiky | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-4-11 | **Zavedení systému citylogistiky pro historické centrum** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Omezení vjezdu do centra je možno ovlivnit systémem citylogistiky. Pro oblast centra města se jedná o systém zásobování, který sníží počet nákladních a dodávkových vozidel zásobujících komerční aktivity. Tento systém vyžaduje zázemí mimo centrum města (logistický areál), zásobovací vozidla (ekologický pohon) a hlavně motivaci pro jednotlivé podnikatele se do tohoto systému připojit | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Zavedení systému citylogistiky | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Snížení intenzit IAD v centru města * Zlepšení životního prostředí v centru | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Provozování citylogistiky ekologickými vozidly * Určení vhodné plochy pro mezisklad * Zapojení komerčních aktivit do citylogistiky | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| Intenzita dopravy zásobovacích vozidel mimo systém citylogistiky (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 20 | |
| Zapojení komerčních aktivit v centru do systému citylogistiky (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 80 | |
| Způsob zjišťování: dopravní průzkum, průzkum spokojenosti, počet zapojených provozovatelů | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zavedením citylogistiky a omezení vjezdu do centra města České Budějovice přispěje k větší spokojenosti a bezpečnosti občané v tomto prostoru, dále pak dojde k významnému snížení intenzit IAD v centru města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace navržených opatření bude probíhat na základě zjištěných dat o dopravě v centru města po určitém vyhodnocovacím období. Zprávy o dosažených výsledcích budou prezentovány pomocí médií, kde budou provedena srovnání dat ve sledovaných profilech. 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 | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-4-12** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-4 | Optimalizace systému logistiky | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-4-12 | **Zřízení logistického centra na okraji města** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Zejména pro oblast centra města se jedná o systém zásobování, který sníží počet nákladních a dodávkových vozidel zásobujících komerční aktivity. Tento systém vyžaduje zázemí mimo centrum města (logistický areál), zásobovací vozidla (ekologický pohon) a hlavně motivaci pro jednotlivé podnikatele se do tohoto systému připojit. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Zřízení logistického areálu * Zavedení citylogistiky | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Ochrana životního prostředí * Zvýšení bezpečnosti provozu * Rychlost nakládky a vykládky | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Zřízení logistického areálu * Zajištění ekologických vozidel na dopravu do centra * Zapojení komerčních aktivit do citylogistiky | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| realizace naplánovaných logistických center | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 100 | |
| Způsob zjišťování: průzkumem, informace od SMČB | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: zavedení citylogistiky a omezení vjezdu do centra města České Budějovice přispěje k větší spokojenosti a bezpečnosti občanů v tomto sdíleném prostoru, dále pak dojde ke snížení intenzit IAD v centru města. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace navržených opatření bude probíhat na základě zjištěných dat o dopravě v centru města po určitém vyhodnocovacím období. Zprávy o dosažených výsledcích budou prezentovány pomocí médií, kde budou provedena srovnání dat ve sledovaných profilech. 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, soukromý investor | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | Útvar hlavního architekta magistrátu města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-5-13** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-5 | Preference alternativních pohonů a alternativních služeb | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-5-13 | **Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Dopravní podnik České Budějovice disponuje řadou autobusů, které již splňují limity EURO5 a jejich vozový park se bude dále rozšiřovat. Stávající autobusy jsou postupně nahrazovány za autobusy s pohonem CNG, přestavba stávajících autobusů není plánována.  Dále bude vozový park rozšířen o elektrobusy, které vyžadují dobíjecí stanice. Další možností je kombinace elektrobusu s trolejbusem, který se nabíjí za jízd pod trakcí a pak může ujet určitý počet km jako nezávislá trakce.  DPmČB dále rozšiřuje vozový park o nové trolejbusy, které nahradí původní trolejbusy. Nová vozidla mají ekologičtější provoz díky novým technologiím. Trolejbusy musí být vybaveny rekuperačními jednotkami, které mají kladný vliv na spotřebu energie. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Ověření v provozu výhodnosti elektrobusu * Změna paliva pro autobusy za ekologická paliva * Nákup nových autobusů bude pouze s ekologickými motory (CNG, nebo EURO5) * Rozšíření trolejbusové sítě na úkor autobusové dopravy * Vybavení trolejbusů rekuperační jednotkou, a to i těch, které ji nemají | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Nové dopravní prostředky jsou většinou komfortnější než stávající vozidla a tím dochází ke zvýšení kultury cestování, což může mít vliv na rozhodování občanů, zda využít automobil či VHD * Ekologizací provozu VHD dojde ke snížení imisí v dotčených lokalitách * Ekologická vozidla a jejich komfortní provedení přivedou do VHD více cestujících a tím dojde ke změně poměru dělby přepravní práce * Snížení nákladů na provoz | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Zajistit finanční krytí jednotlivých projektů * Nákup nových ekologických autobusů * Rozšiřování trolejbusové trakce jako náhrada za autobusové linky * Vybavení trolejbusů rekuperační jednotkou, pokud ji už nemají z výroby | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| podíl vozidel DPmČB s ekologickým pohonem (%) z celkového počtu vozů | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 70 | |
| kvality ovzduší - naplnění příslušné strategie (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: informace o složení vozového parku DPmČB na podkladě dat DPmČB | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: vozový park DPmČB je dle finančních možností obnovován a rozšiřován. Vzhledem k možnostem na prodejním trhu s autobusy jsou pořizována vozidla, která jsou vybavena motory na CNG, případně jsou vybavena motory splňujícími normu EURO5. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPmČB. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finanční krytí (Kč/rok) |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| Optimální: |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| Zdroj financování | dotační tituly | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, DPmČB | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | vedoucí útvaru hlavního architekta magistrátu města ČB, ředitel DPmČB | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-5-14** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-5 | Preference alternativních pohonů a alternativních služeb | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-5-14 | **Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Vozidla pohybující se v zájmovém území v blízké době nebudou všechna ekologická. Je to dáno stářím vozového parku, stálou potřebou jeho obnovy a zatím poměrně vysokou cenou pořízení zcela ekologických vozidel -elektromobilů. Na pořízení ekologických vozidel musí mít zájem i město, neboť snížením počtu vozidel jezdících na klasická paliva dojde ke zlepšení životního prostředí. Město může majitele vozidla na ekologický pohon zvýhodnit pouze v případě parkování vozidla ve vyhrazených zónách a na placených parkovištích -až nulový poplatek za parkování. Rovněž mohou být pro tato vozidla zvýhodněna parkovací místa na sídlištích, kde bude možné koupit si za zvýhodněnou cenu vyhrazené místo.  Další možností je jednorázový ekologický příspěvek majiteli vozidla od města. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Zvýhodněné poplatky za parkování * Zřízení nízkoemisní zóny ve městě * Budování dobíjecích stanic pro elektromobily | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Snížení imisí na území města z dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Prosadit slevy na parkovném pro ekologická vozidla v centrální části města * Zavést systém parkování pro ekologická vozidla na sídlištích * Výhledově najít vhodné místo v centrální části města na dobíjecí stanici elektromobilů s možností odstavu vozidla | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| počet registrovaných ekologických vozidel (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 10 | |
| počet dobíjecích stanic (%) oproti stavu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 50 | |
| počet plnících zařízení (%) oproti stavu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 50 | |
| rozsah nízkoemisní zóny (%) dle záměru | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 100 | |
| Způsob zjišťování: určení na základě dat z registru vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: v současném stavu jsou provozována ve větší míře vozidla na CNG a LPG, elektromobily nejsou zatím příliš rozšířeny pro svoji vysokou pořizovací cenu a krátké dojezdy. Tento druh pohonu má budoucnost a je potřeba podpory ze strany města, které potřebuje zavedení ekologické dopravy, zejména z důvodu častých smogových situací. Podpora zvýhodněného parkování je dle našeho názoru možná a nebude pro město přílišnou finanční zátěží. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti o ekologických vozidlech bude sdělována prostřednictvím médií, kde budou zveřejňovány statistiky za ucelené období. 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 České Budějovice | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-5-15** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-5 | Preference alternativních pohonů a alternativních služeb | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-5-15 | **Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel státních organizací** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Cílem opatření je obměna a ekologizace vozidel, které se nacházejí ve správě města (např. vozidel komunálních služeb, vozidel VHD apod.). Jedná se o výměna vozidel, které jsou denně v terénu a jejichž převážný proběh se odehrává na území města. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Obměna a ekologizace vozidel, které se nacházejí ve správě města (např. vozidel komunálních služeb apod.) | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Zlepšení životního prostředí na veřejném prostranství | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Dbát na technický stav vozidel VHD * Zajištění postupné obnovy vozového parku VHD za ekologická a tišší vozidla * Zajištění finanční podpory | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| podíl vozidel státních organizací s ekologickým pohonem (%) z celkového počtu vozů | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 70 | |
| zlepšení kvality ovzduší - naplnění příslušné strategie (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: analýza dat z registru vozidel, výroční zpráva DPmČB, bilance složení vozového parku jednotlivých státních organizací | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: jedná se o problém, který je dlouhodobě tolerován a není příliš řešen. Podpůrné opatření pro zlepšení životního prostředí ve městě opatření je výměna vozidel VHD a vozidel ve správě města. Budou tedy postupně vyměňovány. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPmČB. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finanční krytí (Kč/rok) |  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 2018 | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | 2025 |
| Optimální: |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  |  |
| Zdroj financování | Dotační tituly | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědnost | politická | | | Zastupitelstvo města České Budějovice, DPmČB, JIKORD | | | | | | | | | | | | |
|  | výkonná | | | Vedoucí odboru dopravy magistrát města České Budějovice, ředitel DPmČB, ředitel JIKORD, | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-6-16** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-6 | Inteligentní řízení dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-6-16 | **Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Dynamické řízení dopravy je nástroj, jak řídit dopravu ve městě a reagovat na okamžité požadavky dopravního proudu v reálném čase. Vše je závislé na technologických možnostech světelných signalizací, které jsou osazeny na všech dopravně zatížených křižovatkách. Doplnění těchto zařízení o dostatečné množstvím detektorů a příslušné programové vybavení je možné dosáhnout redukce délek kongescí a snížit celkový čas na průjezd vozidel.  Inteligentní dopravní systémy a dopravní informace pro řidiče je vhodné zavádět v těch městech, kde je možné volit alternativní trasy jízdy. Komunikace musí být vybaveny detektory a dohledovým systémem, který vyhodnotí hustotu dopravy a rychlost vozidel. Informace pro řidiče budou zaslány na informační tabule, kde se řidičům zobrazí aktuální dopravní stav, upozornění na mimořádné události a případně námět na objízdnou trasu. Je tedy nutné dobudovat na páteřních komunikacích síť informačních tabulí.  Cílem tohoto akčního plánu je město s inteligentním řízením dopravy, kde je minimalizován ztrátový čas na průjezd světelně řízených křižovatek. Řidiči mají dostatečné informace o stavu provozu.  Všechny tyto systémy budou řízeny dopravní ústřednou, kde dochází ke sběru a následnému vyhodnocení informací. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Rekonstrukce světelných signalizačních zařízení – nové řadiče musí umožňovat dynamické řízení dopravy, včetně zajištění preference VHD * Stanovení poloh informačních tabulí | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Dynamické řízení dopravy a včasné informace pro řidiče o dopravní situaci ve městě zajistí větší plynulost dopravního proudu. Snížení délek kolon vozidel a snížení jejich zdržení v křižovatkách má pozitivní vliv na životní prostředí, neboť dojde ke snížení imisního zatížení okolí (hluk, emise ze stojících vozidel) * Zkrácením doby průjezdu městem má pozitivní ekonomické dopady na jednotlivé účastníky provozu | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Připravit celkovou koncepci z hlediska inteligentního řízení dopravy * Zajistit finanční prostředky na realizaci systému * Vyměnit světelná signalizační zařízení, která dynamické řízení neumožňují * Vybudování sítě informačních tabulí, návrh typu informací pro zobrazení * Odladění systému podle zadávací dokumentace a zjištění funkčnosti | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| omezení kongescí na (%) oproti stávajícímu stavu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 15 | |
| zlepšení kvality ovzduší - naplnění příslušné strategie (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 95 | |
| Způsob zjišťování: průzkumem (plovoucí vozidlo) a modelem | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: dosažení optimálního stavu plynulé dopravy ve městě a zajištění dostatečné informovanosti řidičů je finančně a časově náročný úkol, který potřebuje zejména politickou vůli vedení města, řádnou projektovou přípravu a následně realizaci řady prvků pro řízení dopravy. Nedílnou součástí tohoto systému musí být i preference vozidel VHD, která kromě informačních tabulí je zajištěna stejným zařízením, jako dynamické řízení IAD. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace průzkumů po zprovoznění a výhod inteligentních řídicích systémů bude občanům prezentována pomocí médií, kde budou představeny výhody systému a jejich dopad do plynulosti dopravy, a to i hromadné – zejména autobusy a trolejbusy. 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 magistrátu města České Budějovice | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akční plán** | **AP 4-5-17** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oblast změny: 4 | **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strategický cíl: 4-5 | Inteligentní řízení dopravy | | | | | | | | | | | | | | | |
| Specifický cíl: 4-5-17 | **Podpora navigačních systémů** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Popis cíle: | Navigační systémy mohou sloužit jako podpora řidičů z hlediska navedení na volné parkovací kapacity, nebo i vedení dopravy v alternativních trasách v případě mimořádných situací.  Naváděcí systémy na parkovací kapacity s dynamickým údajem o počtu volných míst jsou vhodné zejména v těch oblastech, kde je větší koncentrace parkovišť a řidič má možnost výběru. Další uplatnění je na parkoviště typu P+R, kdy řidič je včas informován o volné kapacitě.  Navigační systémy řízení je vhodné umístit na příjezdech do města, kde je možné převedení dopravního proudu na alternativní trasy. Navigační systém řízení dopravy by měl být součástí inteligentních systémů řízení dopravy. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nástroje k dosažení cíle: | * Zřízení telematických navigačních systémů * Aplikace pro mobilní telefony * Sdílení informací se systémy mimo České Budějovice (příjezdy do města) * Aktuální informace od informačních systémů parkovišť | | | | | | | | | | | | | | | |
| Synergické účinky: | * Snížení počtu zbytečných jízd při hledání parkovacích míst méně zatíží okolní obyvatele imisemi z automobilové dopravy * Řidiči budou využívat více parkoviště, když budou včas informováni o počtu parkovacích míst - snížení tlaku na parkování na komunikacích * Navigační systém řízení dopravy umožní snížení kongescí - pozitivní vliv na životní prostředí města * Včasné informace o dopravní situaci umožní řidiči výběr alternativní trasy - ekonomické přínosy pro řidiče, snížení časové náročnosti cesty | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klíčové úkoly: | * Zajištění finančních prostředků na realizaci projektu * Technologické vybavení parkovišť v centru města a P+R * Zadání projektové dokumentace na rozmístění naváděcích systémů parkovišť, zajištění přenosu informací v reálném čase * Projekt navigačního systému na příjezdových komunikacích s možností volby alternativní trasy. * Zajistit provázanost v rámci tvorby inteligentního řídícího systému dopravy ve městě - těsná vazba na dopravní ústřednu. | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hodnotící indikátory: |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indikátor: | | 2018 | | | 2019 | | 2020 | 2021 | | 2022 | 2023 | 2024 | | 2025 | Cílová hodnota 2035 | |
| zkrácení doby hledání parkování (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 20 | |
| zkrácení délky cestovních doby zvýšení počtu uživatelů aplikací (%) | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 30 | |
| omezení kongescí (%) oproti stávajícímu stavu | |  | | |  | |  |  | |  |  |  | |  | 10 | |
| Způsob zjišťování: provedení průzkumu spokojenosti/anketa, využívání navigačních systémů na komunikacích a v mobilních telefonech - průzkum mezi uživateli. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Očekávaný vývoj: naváděcí systém na parkoviště vyžaduje investice do infrastruktury, rovněž tak naváděcí systém. Pro tento cíl je nutné získat politickou podporu a začít projektovou přípravu. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace vlastního navigačního systému bude probíhat v rámci navigačního systému - informace na tabulích. Rovněž bude probíhat zveřejnění provedených průzkumů a anket v médiích. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města, kde budou seznámeni s výsledky průzkumů mezi uživateli. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 České Budějovice | | | | | | | | | | | | |