Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice

část IV. – akční plán

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Objednatel: | Statutární město České Budějovice  Nám. Přemysla Otakara II.1/1  370 92 České Budějovice | |
| Zastoupený: | ve věcech smluvních Ing. Františkem Konečným Ph. D  ve věcech technických Ing. Michalem Šramem | |
| Zhotovitel: | AFCITYPLAN s.r.o., Magistrů 13 | |
| Zastoupený: | Ing. Petrem Košanem | |
| Autorský kolektiv:  Spolupráce: | Ing.Ondřej Kyp  Ing. Eva Göpfertová  Mott MacDonald CZ – dopravní model  Ing. Daniel Šesták | |
| Kontrola: | Ing. Ondřej Kyp | |
| Číslo zakázky zhotovitele: | | 16 - 41 - 124 |
| Datum: | | červen 2018 |

Obsah

[1 Struktura akčního plánu včetně jednotlivých aktivit 5](#_Toc516070385)

[AP 1 Zlepšení mobility a dostupnosti 5](#_Toc516070386)

[AP 1 - 1: Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace 5](#_Toc516070387)

[AP 1 - 2: Podpora a preference veřejné dopravy 5](#_Toc516070388)

[AP 1 – 3: Rozvoj a podpora cyklistické a pěší dopravy 6](#_Toc516070389)

[AP 1 - 4: Zlepšení dostupnosti cílů cest – odstranění bariér 6](#_Toc516070390)

[AP 1 - 5: Podpora nemotorové a nízkoemisní dopravy 6](#_Toc516070391)

[AP 1 - 6: Podpora sdílené dopravy 6](#_Toc516070392)

[AP 1 – 7: STRATEGICKÝ CÍL: Dostavba infrastruktury 6](#_Toc516070393)

[AP 1 - 8: Zapojení významných zaměstnavatelů do podpory v oblasti udržitelné mobility 7](#_Toc516070394)

[AP 2: Zvýšení bezpečnosti 7](#_Toc516070395)

[AP 2 - 2: Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu 7](#_Toc516070396)

[AP 2 – 3: Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garážích 7](#_Toc516070397)

[AP 2 - 4: Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny 7](#_Toc516070398)

[AP 2 - 5: Postupné odstraňování nehodových míst 7](#_Toc516070399)

[AP 2 - 6: Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců 8](#_Toc516070400)

[AP 3: Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích 8](#_Toc516070401)

[AP 3 - 1: Rozvoj veřejných prostranství 8](#_Toc516070402)

[AP 3 - 2: Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce 8](#_Toc516070403)

[AP 3 - 3: Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride) 8](#_Toc516070404)

[AP 3 - 4: Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv 8](#_Toc516070405)

[AP 4: Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití 9](#_Toc516070406)

[AP 4 - 1: Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce 9](#_Toc516070407)

[AP 4 - 2: Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD 9](#_Toc516070408)

[AP 4 - 3: Minimalizace kongescí a časových ztrát 9](#_Toc516070409)

[AP 4 - 4: Optimalizace systému logistiky 10](#_Toc516070410)

[AP 4 - 5: Preference alternativních pohonů a alternativních služeb 10](#_Toc516070411)

[AP 4 - 6: Inteligentní řízení dopravy 10](#_Toc516070412)

[AP 5: Zlepšení image města 10](#_Toc516070413)

[AP 5 - 1: Zvýšení atraktivnosti města České Budějovice pro obyvatele, návštěvníky i potenciální investory 10](#_Toc516070414)

[AP 5 - 2: Kontinuální propagace všech opatření pro zajištění udržitelné mobility 11](#_Toc516070415)

[AP 5 - 3: Efektivní prezentování připravovaných a realizovaných projektů 11](#_Toc516070416)

[AP 5 - 4: Zkvalitnění informačního servisu 11](#_Toc516070417)

[2 Tvorba finančního plánu 12](#_Toc516070418)

[2.1 Finanční možnosti 12](#_Toc516070419)

[2.2 Rozpočtový výhled 12](#_Toc516070420)

[2.3 Výdajová část 13](#_Toc516070421)

[2.4 Finanční zajištění naplnění investic a Akčních plánů 13](#_Toc516070422)

[2.5 Výčet akcí a plánované náklady 13](#_Toc516070423)

[2.6 Dopravní podnik města Českých Budějovic 14](#_Toc516070424)

[3 Schválení plánu udržitelné mobility 17](#_Toc516070425)

[3.1 Rekapitulace zpracování plánu udržitelné mobility 17](#_Toc516070426)

[3.2 Rekapitulace procesu projednávání Strategického plánu udržitelné mobility 17](#_Toc516070427)

[3.3 Schválení Strategického plánu udržitelné mobility 17](#_Toc516070428)

**Seznam použitých zkratek:**

|  |  |
| --- | --- |
| VHD | Veřejná hromadná doprava |
| IAD | Individuální automobilová doprava |
| SUMP | Strategický plán udržitelné městské mobility |
| P+R | Park and ride |
| P+G | Park and go |
| K+R | Kiss and ride |
| B+R | Bike and ride |
| EU | Evropská unie |
| SFDI | Státní fond dopravní infrastruktury |

**Seznam příloh:**

Příloha č.1 – Náklady na tvrdá a měkká opatření v letech 2018 – 2025

Příloha č.2 – Akční plány cíle

Příloha č.3 – Zásobník projektů - Návrh opatření do roku 2025

.

# Struktura akčního plánu včetně jednotlivých aktivit

Cílem návrhu akčního plánu je propojení jednotlivých segmentů návrhové části. To znamená, že **akční plány stanovují k jednotlivým aktivitám**, harmonogramům realizace a finančním plánům, požadovaným indikátorům a jejich monitoringu v čase zejména **kompetence za realizaci a monitoring**.

Ve strategické části byly přijaty následující oblasti změny a strategické cíle pro směřování města na další roky a desetiletí. Tomu musí odpovídat i akční plány, finanční plány, monitoring i zodpovědnost za plnění stanovených cílů.

Oblast změny:

1. **Zlepšení mobility a dostupnosti**
2. **Zvýšení bezpečnosti**
3. **Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích**
4. **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití**
5. **Zlepšení image města**

Pro každou oblast změny bylo stanoveno několik strategických cílů, klíčových opatření, pod-opatření a měřitelných indikátorů. Aby akční plán měl smysl, musí být schválen, stanovena odpovědnost a zajištěny odpovídající finanční prostředky. Dále je uveden očekávaný cílový stav/hodnota v roce 2030.

Navržené finanční krytí jednotlivých aktivit je pouze předpokládaný finanční náklad města České Budějovice. Pokud bude finanční krytí naplnění akčního plánu vícezdrojové, budou uvedené finance navýšeny o příspěvek dalšího investora.

## AP 1 **Zlepšení mobility a dostupnosti**

### AP 1 - 1: **Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace**

Pro zlepšení mobility uživatel města České Budějovice je třeba zajistit bezbariérovost ve veřejných prostorech, veřejných budovách a veřejné dopravě. K těmto účelům jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách**
2. **Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér**

### AP 1 - 2: **Podpora a preference veřejné dopravy**

Podpora a preference veřejné dopravy je důležitým nástrojem, jak zvýšit podíl veřejné dopravy ve městě a v dojížďce do města. Jedná se o soubor opatření, která přesvědčí uživatele IAD o výhodnosti změny dopravního chování. Je tedy nutné vybudovat, udržovat a nadále zlepšovat kvalitu infrastruktury a vozového parku, která umožní dosáhnout cíle za příznivějších finančních podmínek a za kratší, nebo obdobný čas jako při použití IAD. Pro dosažení tohoto cíle jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Zvýšení kvality dopravní a řídící infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu**
2. **Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě**

### AP 1 – 3: **Rozvoj a podpora cyklistické a pěší dopravy**

Pěší doprava je často opomíjenou ale velmi důležitou a nezastupitelnou součástí dopravního systému a její podpora přináší mnoho benefitů pro město, poskytovatele služeb v dosahu pěších cest i samotné pěší. Cyklistická doprava je ekologickou formou dopravy s velkým potenciálem růstu. Vyžaduje však významnou změnu v nabídce infrastruktury. Cílem tohoto materiálu je udržet vysoký podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.

1. **Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras**
2. **Zkvalitňování stávajících nemotoristických komunikací**
3. **Zajištění prostupnosti území pro nemotoristickou dopravu**
4. **Doplnění mobiliáře a služeb pro cyklodopravu a pěší dopravu (lavičky, WC, stojany parkování, servisní místa…)**

### AP 1 - 4: **Zlepšení dostupnosti cílů cest – odstranění bariér**

Zlepšení dostupnosti cílů hromadnou dopravou, zvýšení plynulosti dopravy a postupné odstraňování nehodových míst je dalším strategickým cílem, který směřuje město České Budějovice k cílům vytýčených ve vizi.

1. **Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města**
2. **Zvýšení plynulosti silniční dopravy**
3. **Přestavba křižovatek a úseků s nejvyšší nehodovostí**

### AP 1 - 5: **Podpora nemotorové a nízkoemisní dopravy**

V rámci cílů SUMP České Budějovice podporujeme nemotorovou a nízkoemisní dopravu. Jedná se o patření pro cyklistickou, pěší dopravu, veřejnou dopravu a také pro IAD. Zahrnuje tedy všechny typy dopravy (všechny uživatelé města).

1. **Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu**
2. **Cenová politika parkování pro ekologická vozidla**

### AP 1 - 6: **Podpora sdílené dopravy**

Naplnění tohoto strategického cíle se na první pohled zdá býti neřešitelné, neboť v současné době je vlastnictví osobní vozidla jistou formou zařazení člověka ve společnosti. Tento stav není možné měnit restriktivním opatřením, ale snažit se změnit dopravní chování lidí tak, aby bylo výhodnější si vozidlo účelově půjčovat než ho vlastnit. Je to otázka zejména podpory carsharingu, carpoolingu a bikesharingu. Město má také možnost omezit nutnost využívat automobil podporou rozvoje města krátkých vzdáleností, kdy dostupnost služeb či zaměstnání není vázána na vlastnictví automobilu. Jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Rozvoj systému městský kol – bikesharing**
2. **Podpora pro carpooling**
3. **Podpora pro carsharing**

### AP 1 – 7: STRATEGICKÝ CÍL: **Dostavba infrastruktury**

Vize SUMPu České Budějovice směřuje město k nárůstu (nebo udržení) podílu přepravní práce pěší, cyklistické a veřejné dopravy. To ale neznamená, že není potřeba rozvíjet infrastrukturu pro IAD, neboť i ekologická vozidla potřebují kvalitní silniční a komunikační síť. Dostavby silniční sítě zásadně pozitivně ovlivní „fungování“ města. Pro zvýšení počtu cestujících VHD je nutné rozvíjet i železniční dopravu, k čemuž je nutná kvalitní infrastruktura. K zajištění potřebného rozvoje je třeba těchto specifických cílů:

1. **Dobudování páteřní silniční sítě**
2. **Dobudování páteřní železniční sítě**
3. **Výstavba významných místních komunikací**

### AP 1 - 8: **Zapojení významných zaměstnavatelů do podpory v oblasti udržitelné mobility**

Změna dopravního chování uživatelů města České Budějovice je proces, na kterém je třeba soustavně pracovat. Jako jedním z vhodných opatření jsou vnímány firemní plány mobility, které podporují jízdu do zaměstnání pomocí VHD, pěší, cyklistické dopravy. Toho lze docílit následujícími cíli:

1. **Podpora firemních plánů mobility (bonusy, zázemí pro cyklisty atd.)**
2. **Podpora dojížďky do zaměstnání s využitím jízdních kol**
3. **Příspěvek na dopravní obsluhu VHD – dotované spoje**

## AP 2: **Zvýšení bezpečnosti**

Úmrtí nebo vznik těžkých zranění v důsledku dopravních nehod je v současné společnosti podle evropských trendů již neakceptovatelné (není již na ně nahlíženo pouze jako selhání jednotlivce, ale jako selhání společnosti). Specifikovaný cíl je v souladu s evropskými cíli. Chodci a cyklisti jsou nejzranitelnější účastníci dopravního provozu.

### AP 2 - 2: **Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu**

1. **Nehodovost na přechodech, počet usmrcených a těžce zraněných**
2. **Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů**
3. **Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)**
4. **Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy**
5. **Odstranění bezpečnostních závad na stávající komunikační síti**

### AP 2 – 3: **Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garážích**

1. **Kamerový dohledový systém**

### AP 2 - 4: **Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny**

1. **Podpora dopravní výchovy dětí**
2. **Informování řidičů o bezpečnosti provozu – osvětové kampaně**

### AP 2 - 5: **Postupné odstraňování nehodových míst**

1. **Důkladná analýza příčin dopravních nehod z hlediska uspořádání komunikace**
2. **Odstranění nehodových míst z důvodu nedodržování dopravního značení a pravidel silničního provozu**
3. **Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí**

### AP 2 - 6: **Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců**

1. **Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší**
2. **Segregace motorové a nemotorové dopravy**

## AP 3: **Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích**

### AP 3 - 1: **Rozvoj veřejných prostranství**

Kvalita veřejných prostor města je důležitá nejen z hlediska mobility (např. podpory chůze), ale i z hlediska celkové prezentace města před jeho obyvateli a návštěvníky. Vytvoření zajímavých a uživatelsky příjemných veřejných prostor zvyšuje kvalitu života ve městě, což se pozitivně projevuje na celkovém obrazu města a jeho atraktivitě pro bydlení. Následující specifické cíle by toto měly podpořit:

1. **Rozvoj klidových zón**
2. **Rekonstrukce nevyhovujících stávajících veřejných prostranství**
3. **Návrh nových veřejných prostranství v rozvojových plochách**

### AP 3 - 2: **Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce**

Současný stav dopravní infrastruktury města je pouze částečně vyhovující, neboť není zcela dobudován, což má negativní vliv na intenzity dopravy v centru města. Každodenní kongesce znamenají časové, a tedy i ekonomické ztráty a také zatěžování životního prostředí. Cílem je tedy vymístění této pro centrum města zbytné dopravy na bezpečné a kapacitní komunikace. Komunikace v centru města bude využívat pouze zdrojová/cílová IAD a VHD – omezení čekání v kolonách vozidel. Jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Odvedení zbytné tranzitní dopravy mimo zastavěné území města**
2. **Zvýšení atraktivity VHD**
3. **Rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti**

### AP 3 - 3: **Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)**

K omezení intenzit dopravy v centru města přispívá i zavedení rezidentního parkování. Pro návštěvníky města (včetně každodenních cest) je nutné zajistit dostatečné kapacity na parkovištích P+R v návaznosti na VHD. Toto vystihuje soubor specifických cílů:

1. **Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R**
2. **Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách**
3. **Zajištění odstavných míst pro rezidenty**

### AP 3 - 4: **Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv**

Hluk je obtěžujícím faktorem dopravy s negativním dopadem na zdraví obyvatel. K jeho redukci přispívá snížení intenzit od dopravy (např. zklidnění, obchvaty), snížení rychlosti nebo zavádění vhodných technických prvků (tiché povrchy, protihlukové bariéry atd.).

Ekologizace hromadné dopravy znamená stimulaci zavádění moderních úsporných a ekologických paliv a pohonů, rozvoj moderních elektrických vozidel s rekuperací ale také např. trénink „ekologické jízdy“ za účelem minimalizace emisí. U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie). Významný podíl na znečišťování má prašnost z dopravy následkem nedostatečné čistoty komunikací. Podpora vyššího využití udržitelných druhů dopravy (VHD, chůze a cyklistická doprava) k tomuto cíli také přispívají.

1. **Zkvalitňování povrchu vozovek (opravy povrchů, pravidelné čištění, kropení)**
2. **Omezení rychlosti jízdy zejména v rezidenčních lokalitách**
3. **Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách**
4. **Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích**
5. **Podpora vozidel se sníženými hlukovými emisemi**
6. **Snížení podílu tranzitní dopravy**
7. **Podpora výsadby zeleně**

**Synergické efekty vize**

## AP 4: **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití**

### AP 4 - 1: **Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce**

Zvýšení podílu cest VHD vyžaduje kombinaci mnoha opatření a investic. Cílem je zastavit odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě, a zvýšit podíl jejího využívání. Přestože se na první pohled nejedná o nereálný nárůst, je nutné provést řadu opatření v dopravním systému města, které atraktivitu VHD zvýší. K těmto účelům jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Atraktivní nabídka spojů**
2. **Zajištění komfortu cestujících**
3. **Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)**
4. **Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné**
5. **Rozvoj příměstské dopravy (S-linky)**
6. **Podpora preferenčních opatření pro VHD**

### AP 4 - 2: **Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD**

Významné posílení příměstské dopravy ve spolupráci s městskou hromadnou dopravou patří k hlavním cílům SUMP ČB. K těmto účelům jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Rozvoj přestupních uzlů a terminálů**
2. **Integrace dopravního systému (tarifní, územní)**

### AP 4 - 3: **Minimalizace kongescí a časových ztrát**

Zavedení telematických systémů, preference VHD spolu s výstavbou parkovišť typu P+R, K+R přispěje významně k omezení kongescí. K podpoře jsou navrženy tyto specifické cíle:

1. **Preference vozidel městské hromadné dopravy**
2. **Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R**

### AP 4 - 4: **Optimalizace systému logistiky**

Citylogistika zajišťuje všemi pozitivně přijímaný jev – vysokou úroveň komerční vybavenosti centra města. Všechny komerční aktivity vyžadují zásobování, které mnohdy neprobíhá centralizovaně, ale do jednoho obchodu přijede několik dodavatelů, každý svým vozidlem. Příjezd vozidel je omezen časovým hlediskem, nicméně je snaha eliminovat počet zásobovacích vozidel v centru na nejnižší možnou úroveň. Z tohoto důvodu je nutné zavést systém citylogitiky, který vytvoří centrálního zásobování provozované např. ekologickými vozidly a stanoví přesně danou dobu pro rozvoz zboží.

1. **Zavedení systému citylogistiky pro historické centrum**
2. **Zřízení logistického centra na okraji města**

### AP 4 - 5: **Preference alternativních pohonů a alternativních služeb**

Ekologizace hromadné dopravy znamená stimulaci zavádění moderních úsporných a ekologických paliv a pohonů, rozvoj moderních elektrických vozidel s rekuperací ale také např. trénink „ekologické jízdy“ za účelem minimalizace emisí. U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie). Významný podíl na znečišťování má prašnost z dopravy následkem nedostatečné čistoty komunikací. Podpora vyššího využití udržitelných druhů dopravy (VHD, chůze a cyklistická doprava) k tomuto cíli také přispívají.

1. **Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy**
2. **Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)**
3. **Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel státních organizací**

### AP 4 - 6: **Inteligentní řízení dopravy**

Plánování mobility musí být nutně provázáno s inteligentním řízením dopravy. Telematické systémy příznivě usměrňují tok dopravy. Jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů**
2. **Podpora navigačních systémů**

* Inteligentní řízení dopravy přispívá k plynulosti dopravy a tím ke snížení kongescí a snížení znečištění vlivem dopravy
* Systém včasných informací má pozitivní vliv na plynulost dopravy a tím dojde ke snížení ekonomických ztrát účastníků provozu

## AP 5: **Zlepšení image města**

### AP 5 - 1: **Zvýšení atraktivnosti města České Budějovice pro obyvatele, návštěvníky i potenciální investory**

Zvýšení podílu cest udržitelných druhů dopravy vyžaduje kombinaci mnoha opatření a investic. České Budějovice musí deklarovat připravenost stát se městem, kde je kvalitní životní prostředí, vysoký standard VHD, kvalitní dostupnost jednotlivých městských částí a je město je vybaveno kvalitním veřejným prostorem pro pobyt obyvatel a návštěvníků. Jedná se tedy o řadu opatření, ke kterým plán udržitelné mobility může částečně přispět. V rámci tohoto dokumentu jsou navrženy následující specifické cíle:

1. **Vysoký podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce**
2. **Propagační akce na podporu města**
3. **Informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy**
4. **Zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti**

### AP 5 - 2: **Kontinuální propagace všech opatření pro zajištění udržitelné mobility**

Propagace jednotlivých udržitelných forem dopravy je součástí zásobníku projektů – měkkých opatření. Pro posílení jejich účinku jsou navrženy tyto specifické cíle:

1. **Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů**
2. **Manager mobility**
3. **Aktualizace SUMP České Budějovice**
4. **Akce na podporu mobility**

### AP 5 - 3: **Efektivní prezentování připravovaných a realizovaných projektů**

1. **Kampaň na podporu jednotlivých akcí**

### AP 5 - 4: **Zkvalitnění informačního servisu**

Zlepšení informačního servisu přispívají ke změně dopravního chování a tím i ke změně dělby přepravní práce města České Budějovice.

1. **Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě**
2. **Naváděcí systémy pro řidiče - např. parkovací kapacity**

# Tvorba finančního plánu

Cílem finančního plánování je připravit koncepci financování na základě dostupných informací o potencionálních zdrojích financování a plánovaných projektových záměrech spolu se stanovením možného časového průběhu. Základním úkolem je stanovení finančních cílů a možný způsob jejich dosažení.

Mohou být uvažovány různé alternativy finančního plánu, které reagují na různé scénáře ekonomického vývoje společnosti nebo priorit města v dosažení požadovaných cílů.

Finanční plán města České Budějovice byl vytvořen pro potřeby naplňování investic do dopravní infrastruktury a akčních plánů pro udržitelnou mobilitu. Řada zejména investičních akcí města, ale i akčních plánů bude financována z jiných zdrojů, než je městský rozpočet. Důvodem jsou finanční možnosti města a vlastnictví dopravní infrastruktury.

## Finanční možnosti

Základním krokem při finančním plánování je stanovení finančních a investičních možností města. Tedy vyčlenění části rozpočtu města pro určené finanční cíle, resp. analýzu dalších možných finančních zdrojů, zejména z prostředků EU.

Rozpočet města se navrhuje zpravidla vyrovnaný, deficitní může být rozpočet v případě, že je známo, jaký způsobem bude schodek reálně uhrazen.

Finanční plán se tvoří pro rozpočtový výhled, který je stanoven obvykle na dobu 2-5 let. Při sestavování rozpočtového výhledu se vychází ze znalosti a možností předešlých rozpočtů.

Zdroje financování udržitelné dopravy (příprava, realizace i provoz) je možné rozdělit na veřejné a alternativní.

* Veřejné zdroje
  + Státní rozpočet (SFDI)
  + Krajský rozpočet (Správa silnic Jihočeského kraje, p. o.)
  + Rozpočet města České Budějovice
  + Mimorozpočtové zdroje veřejných financí (evropské podpůrné fondy a programy)
* Alternativní zdroje
  + Úvěry
  + Leasing
  + Vybírání přímých poplatků za použití infrastruktury
  + Projektové financování za účasti soukromého kapitálu - různé varianty účasti pro PPP

## Rozpočtový výhled

Finanční plánování je možné na základě analýzy disponibilních příjmů města a jeho rozpočtových v analyzovaném období. Rozpočtový výhled byl zpracován ve dvou variantách – realistické a optimistické.

Ve výhledu na roky 2016 – 2020 vycházíme z následujících předpokladů:

* Současná velice nízká inflace bude v následujících zachovaná i přes snahy ČNB zvýšit inflaci
* Politická reprezentace města neupřednostní jiné, finančně náročné aktivity, na úkor mobility
* Nedojde k přírodní katastrofě velkého rozsahu, která by vedla ke snížení dotací městům a obcím
* Statutární město České Budějovice bude úspěšné v čerpání dotací i dalších zdrojů. S využití těchto zdrojů počítáme ve prospěch rozvoje telematiky na území města.

Rozpočtový výhled v příjmové části, vychází z rozpočtů na roky 2015 – 2018. Prognóza na roky 2019 - 2025 předpokládá meziroční růst HDP mírně nad 2%

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rozpočtový výhled -daňové příjmy (v milionech Kč.)** | | | | | | | | | | | |
|  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| **Příjmy celkem** | 2026 | 1945 | 1856 | 1921 | 1979 | 2023 | 2064 | 2087 | 2132 | 2179 | 2227 |

## Výdajová část

V souvislosti se zadáním se budeme zabývat jen kapitolou doprava, ze které budou naplňovány cíle v oblasti mobility. Vývoj výdajů na dopravu v uplynulých letech byl následující:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozemní komunikace paragraf č. 221 - výdaje v milionech** | | | | | | | | | | |  | | | | |
| **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| 264,8 | 231,7 | 149,0 | 252,8 | 237,1 | 328,5 | 413,8 | 471,0 | 241,3 | 180,1 | 172,0 |  | | | | |
| **Silniční doprava paragraf č. 222 - výdaje v milionech** | | | | | | | | | | |
| 192,3 | 126,7 | 210,1 | 188,1 | 203,8 | 200,6 | 201,5 | 183,6 | 180,7 | 181,0 | 179,8 |
| **Doprava celkem - výdaje v milionech** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **457,1** | **358,4** | **359,0** | **440,9** | **440,9** | **529,1** | **615,3** | **654,6** | **422,0** | **361,1** | **351,7** | **505,6** | **390,0** | **382,6** | **490,0** | **514,6** |

*Zdroj: rok 2003-2013 - www.rozpocetobce.cz, rok 2014-2018 – www.c-budejovice/rozpocet*

## Finanční zajištění naplnění investic a Akčních plánů

Ve strategické části byly definovány strategické cíle pro směřování města ve výhledovém období. Za tímto účelem byly vytvořeny akční plány, pomocí kterých budou jednotlivé cíle naplňovány, stanovena odpovědnost za jednotlivá opatření.

Definované oblasti změn:

1. Zlepšení mobility a dostupnosti
2. Zvýšení bezpečnosti
3. Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích
4. Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití
5. Zlepšení image města

Pro každou oblast změny je definován strategický cíl, dále pak specifický cíl a nástroje k jeho dosažení. Finančním plánováním musí být zajištěno naplnění opatření v definovaném časovém období a za předpokládaný objem finančních prostředků z definovaných zdrojů.

## Výčet akcí a plánované náklady

Dle disponibilních příjmů (bez zápočtu inflace) byly alokovány náklady příslušných akcí v období 8 let (2018 – 2025), tak aby byly naplněny cíle akčního plánu a čerpány prostředky do predikovaného disponibilního objemu.

V příloze č.1 jsou uvedena jednotlivá opatření s jejich náklady v letech 2018 - 2025. Investiční akce zařazené do zásobníku projektů na delší časové období zde nejsou uvedeny ceny tvrdých a měkkých opatření.

V případě, že se objeví opatření zcela nové, které nebylo v době sestavování Zásobníku známé, je možné ho realizovat při splnění následujících předpokladů:

* Opatření řeší problémy dané analytickou částí SUMP nebo problémy či úkoly dané Strategickým plánem, nebo Územně analytickými podklady
* Opatření finančně neohrozí realizaci opatření ze zásobníku projektů, s výjimkou těch nových opatření, která řeší závažnější problémy, které nastaly po schválení SUMP.
* Opatření řeší problém z SUMP, avšak efektivnější cestou, je tedy alespoň časově, finančně či společensky přijatelnější, než opatření, které tento problém řešilo v Zásobníku projektů.

## Dopravní podnik města Českých Budějovic

Zásadní vliv na rozvoj udržitelné dopravy v Českých Budějovicích má Dopravní podnik města Českých Budějovic, který je dotován z veřejných prostředků. Kompenzace a provozní dotace se pohybují nad 200 mil. Kč/rok (v roce 2018 je položka v rozpočtu 213,313 mil. Kč.), což tvoří významnou část rozpočtu statutárního města Českých Budějovic.

Obrázek 1 - Výnosy, náklady DPMČB v roce 2016 (Zdroj: Výroční zpráva)

Tabulka 1 - Výdaje na dopravní obslužnost (Dopravní podnik města České Budějovice)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **rok** | **2014** | **2015** |  | **2016** |  | **2017** |  | **2018** |  |
| položka 5193 - Výdaje na dopravní územní obslužnost (mil. Kč) | 174,24 | 174,24 |  | 174,24 |  | 199,173 |  | 213,313 |  |
| % z celkových výdajů | 9,08 | 10,83 |  | 9,8 |  | 10,37 |  | 11,10 |  |

Zdroj: Rozpočet města České Budějovice

Tabulka 2 - Struktura rozpočtu Dopravního podniku České Budějovice

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2013** | | **2014** | | **2015** | | **2016** | | **2017** | | | **2018** | | |
| **Náklady celkem** | 413 221 | 100.0  % | 405 186 | 100.0  % | 404 963 | 100.0  % | 412 363 | 100.0  % | 454 811 | 100.0  % | 489 138 | | 100.0  % |
| **Tržby MHD** | 151 271 | 36,6 | 152 026 | 37,5 | 152 550 | 37,7 | 155 955 | 37,8 | 180 545 | 39,7 | 195 655 | | 40,0 |
| **Kompenzace a provozní dotace** | 201 216 | 48,7 | 201 715 | 49,8 | 200 588 | 49,5 | 202 847 | 49,2 | 224 545 | 49,4 | 239 678 | | 49,0 |
| **z toho:** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |
| **SMČB** | 179 240 | 89,1 | 179 240 | 88,9 | 179 240 | 89,4 | 180 612 | 89,0 | 199 173 | 88,7 | 213 313 | | 89,0 |
| **Obecní úřady** | 12 370 | 6,1 | 12 546 | 6,2 | 12 048 | 6,0 | 12 635 | 6,2 | 13 216 | 5,9 | 14 381 | | 6,0 |
| **Krajský úřad** | 9 606 | 4,8 | 9 929 | 4,9 | 9 300 | 4,6 | 9 600 | 4,7 | 11 882 | 5,3 | 11 984 | | 5,0 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Předpoklad** | |
|  | **2019** | |
| **Náklady celkem** | 530 612 | 100.0% |
| **Tržby MHD** | 212 245 | 40,0 |
| **Kompenzace a provozní dotace** | 260 000 | 49,0 |
| **z toho:** |  |  |
| **SMČB** | 231 400 | 89,0 |
| **Obecní úřady** | 15 600 | 6,0 |
| **Krajský úřad** | 13 000 | 5,0 |

Tržby MHD pokryjí pouze necelých 38 % nákladů Dopravního podniku a hlavním zdrojem financování jsou dotace z veřejných rozpočtů, zejména pak z rozpočtu statutárního města České Budějovice (cca 89 % z kompenzace). Změnu podílu jednotlivých zdrojů ve financování nelze ve výhledu předpokládat. Lze uvažovat se zvýšením cen jízdného k pokrytí nárůstu cen vstupů, energií a mzdových výdajů. Výše tržeb je pouze malým příjmem DPmČB a významné navýšení na úkor zdražení jízdného by znamenalo odliv cestujících a nižší efektivnost VHD.

Pokud by naopak byl zaveden systém úlev a zvýhodnění pro určité skupiny cestujících (senioři, děti, atd..) a stálé cestující s časovými jízdenkami, lze docílit vyššího využití VHD, ale je nutné počítat s vyššími dotacemi z veřejných rozpočtů.

Situaci v Českých Budějovicích by výrazně pomohlo odbavení cestujících v aglomeraci v jednotném tarifu a optimalizace linek DPmČB společně s JIKORD – optimalizace stávajícího řešení na základě zkušeností provozovatelů, JIKORD JČK a cestujících.

Obdobný způsobem je nutné přistupovat k otázce klimatizovaných vozidel městské hromadné dopravy. Otázka predikce využití VHD cestujícími po pořízení klimatizovaných vozidel je velmi problematická. Je jisté pouze zvýšení finančních nákladů na pořízení nových vozidel a na provoz vozidel se zapnutou klimatizací. Využitelnost tohoto zařízení omezena zejména na letní měsíce a to ještě jenom na omezený počet dní. Vybavení vozidel klimatizací může mít efekt na zvýšení cestujících pouze v letních dnech. V zimním období nelze klimatizaci považovat za „lákadlo“ k jízdě VHD – nebude navýšen počet cestujících.

# Schválení plánu udržitelné mobility

## Rekapitulace zpracování plánu udržitelné mobility

Plán udržitelné mobility byl zpracován v následujících částech a postupech:

* Zahájení prací – září 2016
* Analytická část – červenec.2017
* Strategická část + vize – schváleno Radou města České Budějovice 17.7.2017
* Návrhová část – schváleno Radou města České Budějovice 30.4. 2018

## Rekapitulace procesu projednávání Strategického plánu udržitelné mobility

Plán udržitelné mobility byl ve všech fázích průběžně projednáván a presentován (11.5.2017, 24.5.2017, 21.6.2017, 17.7.2017, 8.2.2018, 21.3.2018, 30.4.2018) poskytován v elektronické formě členům odborných skupin k připomínkám a po schválení čistopisů jednotlivých částí zpřístupněn na webu:

* Veřejnosti (přehled presentačních aktivit)
* Odborným a zájmovým skupinám a zástupcům pořizovatele
* Členům rady a zastupitelstvu
* Poslední veřejná presentace návrhové části všem výše uvedeným subjektům včetně zadavatele proběhla dne 21.3.2018 v zasedací síni zastupitelstva města České Budějovice.

## Schválení Strategického plánu udržitelné mobility

Tento Strategický plán udržitelné mobility byl schválen usnesením zastupitelstva města České Budějovice č. ….. ze dne …………..