

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA PARDUBICE



PŘÍLOHA A STRATEGICKÁ ANALÝZA



OBSAH

1. Strategická analýza	4
1.1 Evropské dokumenty	4
1.1.1 Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému.....	4
1.1.2 Transevropské dopravní sítě TEN-T	7
1.1.3 Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly.....	12
1.1.4 Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění.....	12
1.2 Národní dokumenty ČR	13
1.2.1 Politika územního rozvoje České republiky	13
1.2.2 Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 s výhledem do roku 2050	18
1.2.3 Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050	20
1.2.4 Dopravní sektorová strategie, 2. fáze.....	20
1.2.5 Bílá kniha koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030.....	23
1.2.6 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020	24
1.2.7 Národní rozvojový program mobility pro všechny na období (NRPM) 2016-2025	24
1.2.8 Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)	25
1.2.9 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030	27
1.2.10 Národní akční plán čisté mobility.....	30
1.2.11 Aktualizace Národního programu snižování emisí.....	34
1.2.12 Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020	39
1.2.13 Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod – CZ05	41
1.3 Územní plánování.....	42
1.3.1 Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR PK).....	43
1.3.2 Územní plán města Pardubice (platný).....	45
1.3.3 Nový Územní plán města Pardubice (projednáváný)	48
1.4 Strategie a oborové koncepce kraje	50
1.4.1 Program rozvoje Pardubického kraje	50
1.4.2 Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji	54
1.4.3 Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje pro období 2016–2020	57
1.5 Strategie a oborové koncepce města.....	58
1.5.1 Strategický plán rozvoje města.....	58
1.5.2 Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubice	59
1.5.3 Územní studie krajiny SO ORP Pardubice	62
1.5.4 Zranitelnost města Pardubice vůči vysokým teplotám a možnosti adaptací – Tepelná mapa.....	64
1.5.5 Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice.....	65
1.5.6 Optimalizace MHD na území města Pardubic a přilehlém okolí.....	68

1.5.7	Cyklogenerel Pardubice.....	69
2.	Seznam obrázků.....	71
3.	Seznam grafů.....	73
4.	Seznam tabulek	74

1. STRATEGICKÁ ANALÝZA

Níže je uveden přehled podkladů, se kterými se zhotovitel pro účely zpracování Plánu udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice (dále jen Plán mobility) seznámil. Z dokumentů jsou vybrány texty související s problematikou tvorby Plánu mobility.

Dokumenty jsou rozděleny do následujících okruhů:

- Evropské dokumenty
- Národní dokumenty ČR
- Územní plánování
- Oborové koncepce kraje
- Strategie a politiky města
- Oborové koncepce města.

1.1 EVROPSKÉ DOKUMENTY

Základním východiskem výhledové orientace mobility jsou Evropské dokumenty. Dále je sestaven výběr těch zásadních:

- Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému; březen 2011
- Transevropské dopravní síť TEN-T; prosinec 2013
- Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly; prosinec 2013
- Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění; březen 2010

1.1.1 Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému

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

Pokud se nebudeme závislostí na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat omezena.

V odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z roku 1990 o 8 %. Nové technologie pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v EU i celosvětově klíčové.

VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Omezení mobility není řešením. Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel. Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší bezpečnost.

Další vývoj musí vycházet z řady prvků:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy. Vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;

- optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu na velké vzdálenosti);
- účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), moderní logistiky a tržních opatření, jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kabotáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené stanovování cen atd.

Evropská komise se ve své vizi zaměřuje na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech – instituce EU, členských státech, regionech, městech, podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané.

Čistá městská doprava a dojíždění

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.

Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.

Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitosti pro jejich rané zavedení na trh. Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku by mělo být zorganizováno účinněji. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejhospodárnější část přepravy, na nejkratší možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček.

Vybrané cíle pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje:

Referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu, postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050. Do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu roku 2009. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

I když se počet smrtelných silničních nehod v EU za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu, přišlo v roce 2009 při silničních nehodách v EU o život 34 500 osob. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na životech klíčové.

Důležitost kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.

Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala městské plány mobility, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní.

Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. U osobních automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. Komise vypracuje pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést uživatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Vybraný seznam iniciativ:

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

Zaměřit se na odborné vzdělávání a výchovu všech účastníků; propagovat používání bezpečnostního vybavení (bezpečnostní pásy, ochranné oděvy, opatření proti neoprávněným úpravám). Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.

Kvalita a spolehlivost služeb

Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře.

Hladká přímá mobilita

Definovat opatření nezbytná pro další integraci různých druhů přepravy cestujících s cílem poskytovat hladkou přímou multimodální dopravu. Vytvořit rámcové podmínky pro propagaci rozvoje a využívání inteligentních systémů pro interoperabilní a multimodální jízdní řády, informace, rezervační systémy online a inteligentní prodej jízdenek. Tato iniciativa by mohla zahrnovat legislativní návrh na zajištění přístupu soukromých poskytovatelů služeb k informacím o dopravě a cestovním informacím v reálném čase.

Plány trvalého zabezpečení mobility

Zajistit definici plánů mobility za účelem zabezpečení kontinuity služeb v případě jejího narušení. Plány by se měly zabývat otázkou určení priorit při používání pracovních zařízení, spoluprací správců infrastruktury, provozovatelů, vnitrostátních orgánů a sousedních zemí a dočasným přijetím nebo zastavením specifických pravidel.

Podpora udržitelnějšího chování

Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park & drive, inteligentní prodej jízdenek atd.).

Plány městské mobility

Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících

z pokynů EU. Propojit Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti s městy a regiony, které předložily současné a nezávisle potvrzené osvědčení o auditu výkonnosti a udržitelnosti městské mobility. Prozkoumat možnost zřízení evropského rámce podpory postupného provádění plánů městské mobility v evropských městech. Integrovaná městská mobilita v možném inovačním partnerství „inteligentní města“. Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.

1.1.2 Transevropské dopravní síť TEN-T

Dokument má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU, zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá:

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Přes území ČR mají procházet tři koridory:

- Baltsko – jadranský koridor (viz úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)
- Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Wien)
- Rýnsko – dunajský koridor (viz větev München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Prerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice).



Obrázek 1: Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště



Obrázek 2: Síť TEN-T pro nákladní železniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 3: Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 4: Síť TEN-T pro vnitrozemskou vodní dopravu a říční přístavy

1.1.3 Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru, dále označován jen EHSV, znovu opakuje svoji podporu cílům stanoveným v Bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru z roku 2011 (dále v kapitole jen „plán“). Přechod na jiný druh dopravy vyžaduje pružnost a přizpůsobení místním podmínkám, zejména v případě 300 kilometrové hranice požadované v silniční dopravě, která nebude fungovat ve vzdálených a řídké zalidněných regionech s omezenou železniční sítí.

Je nezbytné zajistit přiměřenou infrastrukturu a dopravní služby rovněž ve vzdálených regionech. Do přílohy I plánu by se měla doplnit nová iniciativa: zdvojnásobit do roku 2030 využívání veřejné dopravy v městských oblastech prostřednictvím zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci plánů městské mobility.

EHSV navrhuje, aby byl akční plán obecně přehodnocen z hlediska jeho současné politické proveditelnosti.

Již v roce 2007, tedy v polovině běhu programu na období 2001–2010 stanoveného v Bílé knize, musela Komise připustit, že „Evropa se zatím nevyvíjí směrem k dosažení udržitelnosti“. EHSV se domnívá, že přístup se od té doby v podstatě nijak nevyvinul.

EHSV podporuje z důvodu ekonomických nákladů neudržitelnosti zásadu „znečišťovatel platí“, upozorňuje však na to, že zejména ve venkovských nebo řídké zalidněných oblastech často neexistuje žádná alternativa znečišťujícího druhu dopravy, a dotčené podniky a obyvatelé tedy z tohoto důvodu nemohou být trestáni a jejich konkurenceschopnost nesmí být snižována. Stejně tak se daně za znečištění nesmí jednoduše připočítávat k ceně zboží a služeb a účtovat spotřebitelům, aniž by se dosáhlo změny v chování.

Postupné vyřazování vozidel s konvenčním pohonem není samo o sobě dostatečné pro dosažení integrované a udržitelné mobility v městských oblastech.

EHSV znovu opakuje důraz, jež ve svém stanovisku k plánu z roku 2011 položil na obrovskou potřebu rozvíjet městskou veřejnou dopravu a městskou logistiku jako součást politiky udržitelné dopravy (viz argumenty v bodech 31, 33 a 41 plánu). Komise však podle všeho vychází z premisy, že základním řešením problémů měst jsou technologické inovace v oblasti výroby čistých vozidel. To je opravdu dlouhodobý výhled, nyní jsou však zapotřebí krátkodobá opatření ke snížení znečištění ovzduší a hluku ve městech. Jediným způsobem, jak vyřešit městské dopravní zácpy, je v každém případě podpora veřejné dopravy.

EHSV je zklamán tím, že větší využívání veřejné dopravy v městských oblastech není jasně stanoveno jako cíl, např. v odstavci 2.3 v seznamu iniciativ, jenž je přílohou plánu. Vyzývá Komisi, aby v tomto smyslu doplnila Bílou knihu a stanovila za cíl zdvojnásobení využívání městské hromadné dopravy do roku 2030 a rovněž učinila opatření k zajištění zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Nepostradatelné jsou inteligentní dopravní systémy, které uživatelům poskytují potřebné informace o druzích dopravy, jež jsou jim k dispozici. Tyto systémy však vyžadují vhodné radiové frekvence a vlnové délky, o čemž se Bílá kniha nezmiňuje.

EHSV proto opakuje svoji podporu sdělení Komise o konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje z roku 2013 a opatřením, jimiž se toto sdělení v současnosti provádí.

EHSV znovu opakuje politování, jež vyjádřil ve stanovisku k plánu z roku 2011 a sice nad tím, že městská doprava nespadá do legislativního mandátu EU, a domnívá se, že opatření týkající se kritérií pro zřízení a provozu mytného ve městech a pro režimy omezení vjezdu znečišťujících vozidel by měly být harmonizovány a stát se nedílnou součástí plánů městské mobility, které by měly být povinné pro větší města. Harmonizace těchto prvků by prospěla jak životnímu prostředí, tak fungování vnitřního trhu.

1.1.4 Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

Strategie Evropa 2020 představuje hlavní hospodářskou reformní agendu Evropské unie s výhledem do roku 2020. Nahrazuje tzv. Lisabonskou strategii, jejíž časový horizont vypršel rokem 2010.

Dopravy se týká zejména cíl III. Snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti úrovním roku 1990 a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů v konečné spotřebě energie na 20 % a posun ke zvýšení energetické účinnosti o 20%.

Národní cíle ČR v rámci Strategie Evropa 2020 v oblasti III. Zvyšování energetické účinnosti nebyly vládou přijaty. Vláda ČR prozatím nepředloží EK národní cíl úspory spotřeby primárních energetických zdrojů.

1.2 NÁRODNÍ DOKUMENTY ČR

Plán mobility respektuje národní dokumenty ČR, včetně souvisejících zákonů a předpisů. Níže je strukturován výběr nejdůležitějších dokumentů v rámci národní strategie ČR, podrobnější strategická mapa podkladů na národní úrovni je pak k dispozici na obrázku níže:

- Politika územního rozvoje České republiky (PUR ČR); rok 2009, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (úplné znění); rok 2019
- Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050; rok 2013
- Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050; rok 2019/2020
- Dopravní sektorové strategie 2. fáze; rok 2013, ve znění aktualizace z roku 2018
- Bílá kniha koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030; rok 2014
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020; rok 2013
- Národní rozvojový program mobility pro všechny na období (NRPM) 2016-2025; rok 2014
- Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050); rok 2015
- Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030; rok 2016
- Národní akční plán čisté mobility; rok 2015, včetně aktualizace; rok 2020
- Aktualizace Národního programu snižování emisí; rok 2019
- Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020; rok 2014

1.2.1 Politika územního rozvoje České republiky

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

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

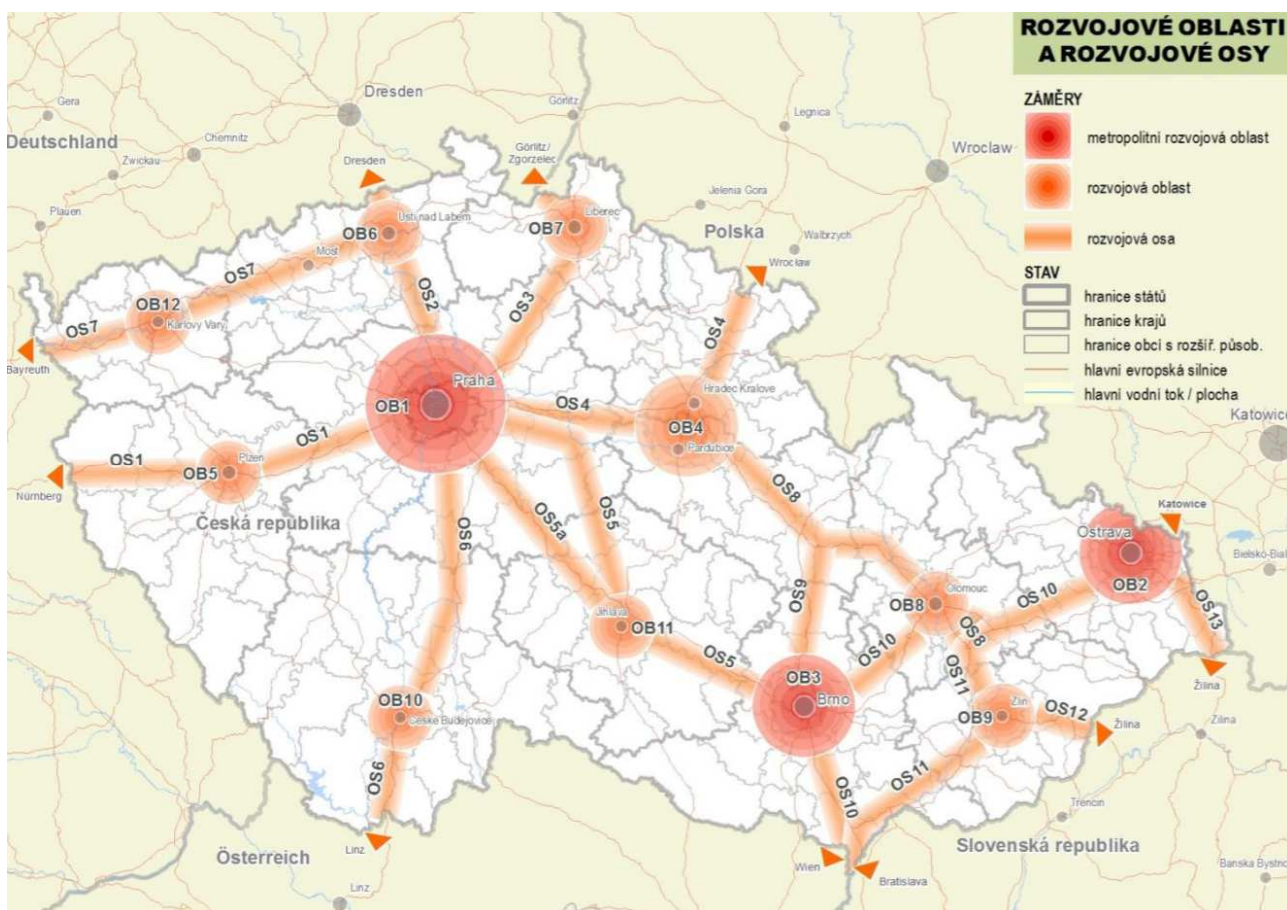
Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho

ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Politika územního rozvoje vymezuje následující rozvojové oblasti a rozvojové osy.



Obrázek 5: Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Město Pardubice spadá do rozvojové oblasti OB₄ Rozvojová oblast Hradec Králové/Pardubice.

OB₄ Rozvojová oblast Hradec Králové / Pardubice

Vymezení:

Území obcí z ORP Holice (bez obcí ve východní části), Hradec Králové, Chrudim (jen obce v severní a severovýchodní části), Jaroměř (jen obce v jižní části), Kostelec nad Orlicí (jen obce v severozápadní části), Nový Bydžov (bez obcí v západní a severní části), Pardubice, Přelouč (jen obce ve východní části).

Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajských měst Hradce Králové a Pardubic při spolupůsobení vedlejšího centra Chrudim. Jedná se o silnou dvojjadernou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem je poloha Pardubic na I. tranzitním železničním koridoru, dálnici D11 z Prahy do Hradce Králové s plánovaným pokračováním do Polska a perspektivní propojení rychlostní silnicí R35 s Olomoucí, které poskytne alternativu rychlého západovýchodního silničního spojení v ČR vedle dálnice D1.

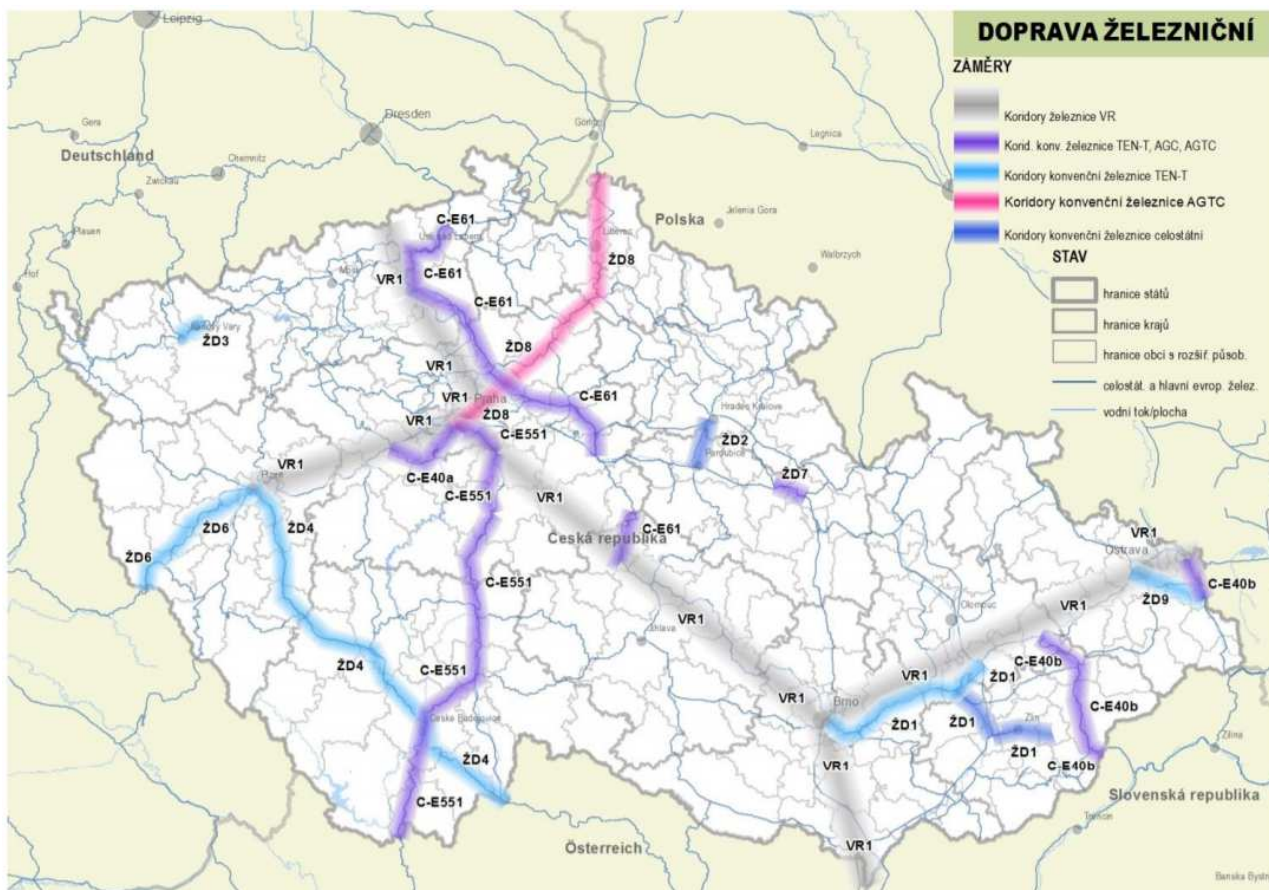
Politika vymezuje koridory železniční dopravy ŽD2.

Vymezení:

Koridor Pardubice-Hradec Králové (stávající trať č. 031) s pokračováním na Jaroměř.

Důvody vymezení:

Vedení kapacitní dopravní cesty koridorem z důvodu vysoké intenzity osobní dopravy.



Obrázek 6: Záměry železniční dopravy

Politika vymezuje koridory silniční dopravy D11, R35a a R35b.

D11

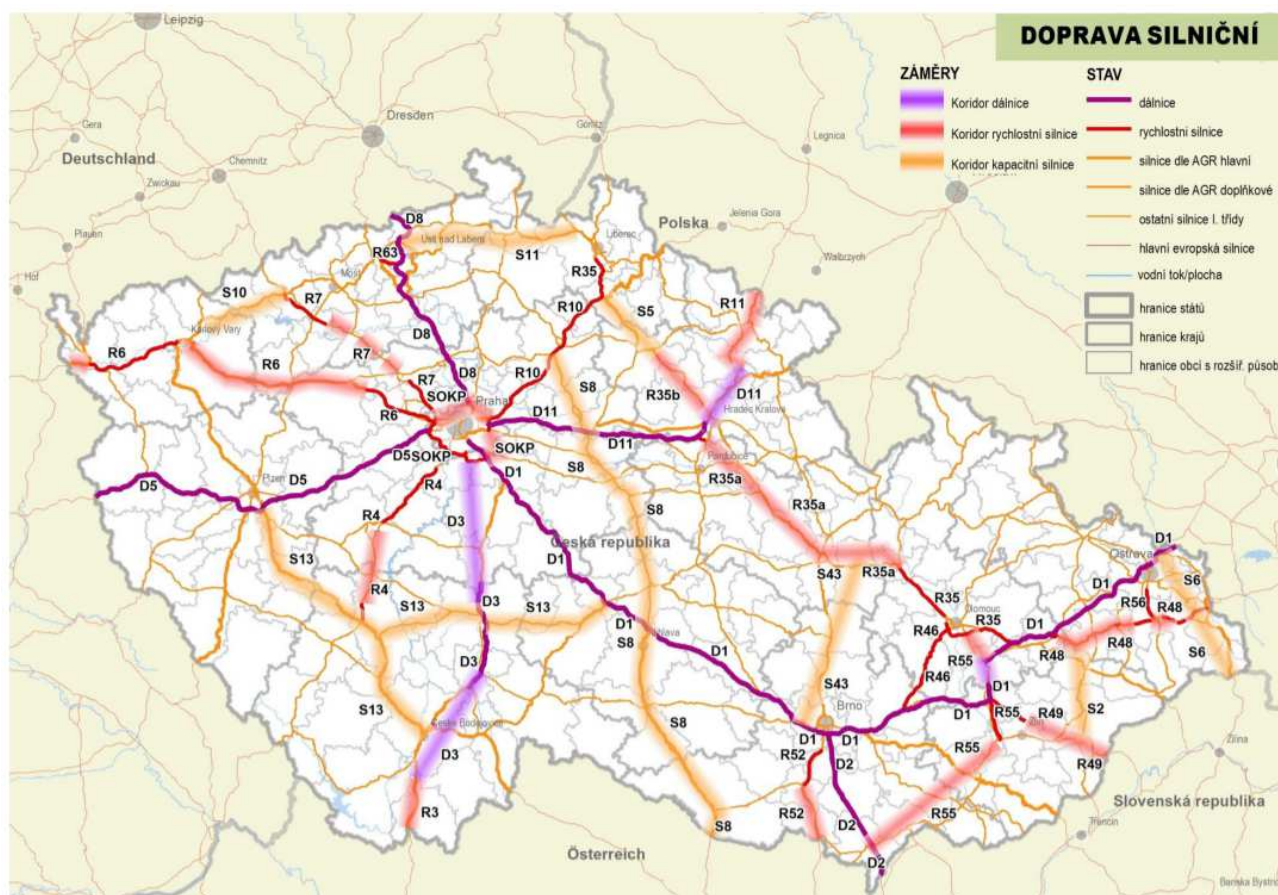
- Vymezení: Úsek Hradec Králové–Smiřice–Jaroměř (mezinárodní trasa „E67“ dle Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem – dále jen AGR), dále navazuje rozvojový záměr rychlostní silnice R11.
- Důvody vymezení: Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.

R35a

- Vymezení: Úsek Sedlice (Hradec Králové)–Vysoké Mýto–Moravská Třebová–Mohelnice (E442).
- Důvody vymezení: Paralelní trasa odlehčující dálnici D1. Součást TEN-T.

R35b

- Vymezení: Úsek Úlibice–Hradec Králové (E442).
- Důvody vymezení: Zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové–Liberec. Součást TEN-T.



Obrázek 7: Záměry silniční dopravy

Politika vymezuje koridor vodní cesty VD₁.

VD₁

- Vymezení: Labe: Pardubice–hranice SRN.
- Důvody vymezení: Vytvoření územních podmínek pro zabezpečení splavnosti Labe jako vodní cesty mezinárodního významu. Součást TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

- Provéřít reálnost a účelnost splavnění a potřeb zlepšování parametrů vodních cest využívaných včetně případného stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv.
- Provéřít možnosti minimalizace dopadů splavnění na životní prostředí.

Zodpovídá:

- Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí

Termín:

- do roku 2018

Úkoly pro územní plánování:

- Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

Zodpovídá:

- Pardubický kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj

Politika vymezuje veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)***Vymezení:***

- vnitrozemské říční přístavy Praha, Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník a následně Pardubice.

Důvody vymezení:

- Postupné etapovité budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Součástí evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

- Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území zohledňovat aktuální dostupnost dopravních módů pro předpokládané veřejné terminály a dále přednostně zohledňovat přepravní proudy a možnost jejich přesunu pomocí VTP mimo zvláště chráněná území přírody, lokality soustavy NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

- Spolupráce s kraji na výběru konkrétních lokalit v rámci pořizování ZÚR.

Zodpovídá:

- Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem zemědělství

Termín:

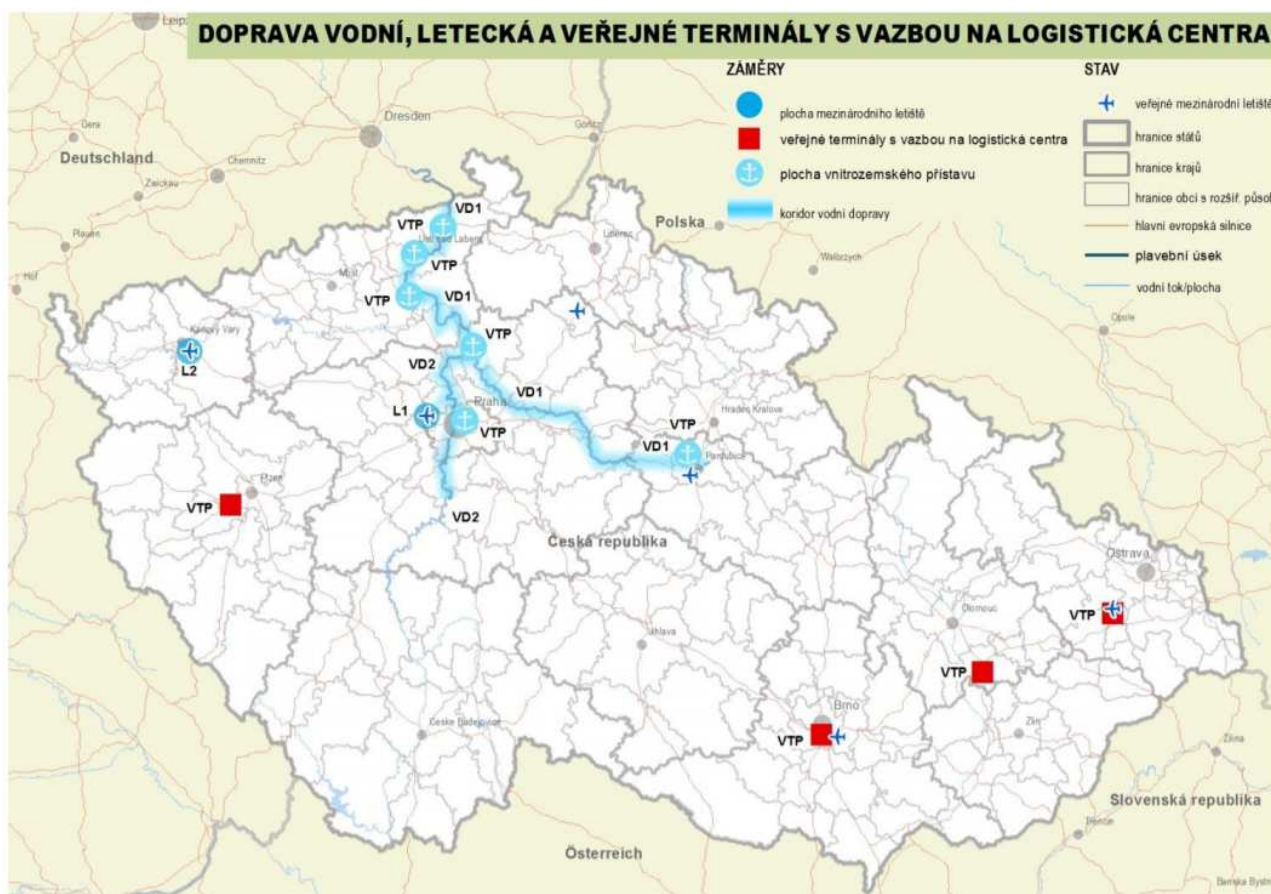
- rok 2016

Úkoly pro územní plánování:

- Provéřít územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření vymezit plochu nebo zajistit ochranu území vymezením územních rezerv, případně vymezením ploch pro vnitrozemské říční přístavy v Praze, Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích, Mělníku a následně v Pardubicích.

Zodpovídá:

- Hlavní město Praha, Pardubický kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj



Obrázek 8: Stav a záměry vodní a letecké dopravy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra

1.2.2 Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 s výhledem do roku 2050, dále jen Dopravní politika, je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Dopravní politika byla schválena usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu dopravy, který je veřejně dostupný na <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/>. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování samostatných návazných strategií pro jednotlivé dílčí oblasti, kterým je třeba se věnovat ve větší míře podrobnosti.

Dopravní politika se v rámci dosažení svých cílů především zabývá tématy:

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

Strategickým cílem "Vytváření podmínek pro soudržnost regionů" a opatřením "Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů".

V rámci města nejsou identifikovány zásadní nedostatky k řešení na národní úrovni.

Strategický cíl " Veřejná služba v přepravě cestujících" zahrnuje tato opatření:

- zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu,
- zjistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů; integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační,
- zjistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení),
- zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky),
- zjistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní,
- veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení,
- zjistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.

Řešení problémů dopravy ve městech je upraveno následovně:

Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích, negativní účinky hluku, emisí a dopravních nehod se v hustě urbanizovaných prostorech projevují výrazněji. Specifická situace je v historických centrech měst, protože zde není prostor pro výstavbu kapacitní infrastruktury. Legislativní úprava zde proto musí umožnit obcím zavádět zpoplatnění vjezdu do center měst. Důležitou roli zde pak musí hrát MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.

Druhým problémem je zásobování center měst. To musí být zajišťováno menšími vozidly s čistými motory (elektromobilita, alternativní energie). Zásobování musí být organizováno s ohledem na dopravní špičku ve městě. Systémy citylogistiky musí mít zázemí ve veřejných logistických centrech, ze kterých se obsluha bude organizovat.

Důležitým problémem je řešení dopravy mezi jádrovým městem a oblastí zázemí města, která bývá závislá na individuální dopravě, neboť obsluha veřejnou dopravou rozptýleného osídlení nebývá ani efektivní. Důraz musí proto být kladen na systémy P+R, B+R a K+R ve vazbě na veřejnou dopravu.

Problém dopravy ve městech se výrazně projevuje i u měst velikostní kategorie 15–40 tis. obyvatel. Tato města jsou již příliš velká pro docházku, na druhou stranu nejsou dostatečně velká na to, aby poptávka po přepravě ekonomicky odůvodnila zavedení systému MHD v intervalech, které jsou vnímány jako nepřetržitá obsluha (max. 15 minut). Tato velikostní kategorie měst je proto výrazně zatížena individuální dopravou.

Z hlediska vnitřní bezpečnosti dopravy strategie ukládá následující. Na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

1.2.3 Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050

Dokument Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 je zaměřen na vytváření předpokladů pro další ekonomický rozvoj České republiky a jejích regionů. Dokument vznikl na základě činnosti pracovní skupiny odborníků. Pracovní skupina formulovala návrh dopravního řešení zejména dálniční sítě, nicméně i v kontextu silniční a železniční sítě k roku 2050, a to včetně očekávaných trendů v oblasti rozvoje dopravy a moderních technologií. Zpracovaný návrh řešení rozvoje dálniční infrastruktury bude sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizaci strategií Vlády ČR pro sektor doprava.

Přehled jednotlivých kapitol dokumentu:

- Aktuální demografický vývoj České republiky a jeho perspektivy
- Očekávaný vývoj ekonomiky ČR ve vztahu k evropské a globální ekonomice
- Hlavní zásady vyplývající z národní a evropské dopravní politiky a dalších národních a evropských průřezových dokumentů a jejich dopady do dalšího rozvoje dopravního sektoru
- Současný stav dopravní infrastruktury v provozu, výstavbě a přípravě
- Vliv nových technologií – autonomní vozidla
- Alternativní energie
- Energetika
- Vliv na životní prostředí
- Dopravní model
- Požadavky na legislativu v oblasti urychlení procesu přípravy realizace dopravní a liniové infrastruktury
- Závěry a doporučení

Následně uvádíme text kapitoly 12. Závěry a doporučení

V části 5.1 a návazně v části 10.3 byl analyzován možný rozvoj dálniční sítě nad rámec plánované páteřní sítě pozemních komunikací, který byl naposledy platně potvrzen vládou ČR v rámci aktualizace dokumentu Dopravní sektorové strategie v únoru 2018. Tyto části navrhuje k prověření další potenciální spojky / tangenciální propojení na území Čech, které by nabídly lepší uspokojení poptávky po tangenciálních vztazích, čímž by mohlo alespoň částečně dojít k odlehčení dálniční infrastruktury v okolí hlavního města a zároveň by mělo dojít ke zlepšení spojení krajských měst. Navrhované projekty je v rámci navazujícího procesu nutné ze strany ŘSD ČR prověřit ve formě vyhledávacích studií obsahujících návrh územně průchodného technického řešení a stanovení investičních nákladů. Tyto návrhy by následně měly být posouzeny v rámci studií proveditelnosti jednotlivých projektových klastrů. V rámci řešení je nutné zohlednit rovněž rozvoj dalších druhů dopravy, zejména konvenční a vysokorychlostní železniční sítě, stejně tak zohlednit závazky České republiky v oblasti energetických úspor, plnění limitů emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek. U všech silnic I. třídy předpokládá ŘSD ČR prověření smysluplnosti a prioritizaci jednotlivých stavebních počínů, zejména ve vztahu k platné kategorizaci. Ta je v současné době sledována k horizontu roku 2040.

1.2.4 Dopravní sektorová strategie, 2. fáze.

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

Hlavními důvody pořízení jsou zejména:

- na evropské úrovni: požadavek na vypracování zastřešujícího strategického sektorového dokumentu (v podobě „komplexního národního dopravního plánu“) představuje jednu z tzv. kondicionalit pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v letech 2014 až 2020,
- na národní úrovni: absence platné koncepce postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech.

Globálním cílem Dopravní strategie je zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

Cíle realizace procesu Dopravní strategie jsou:

- zajištění stabilních finančních zdrojů,
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí,
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky,
- definování preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury,
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných událostí.

DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR.

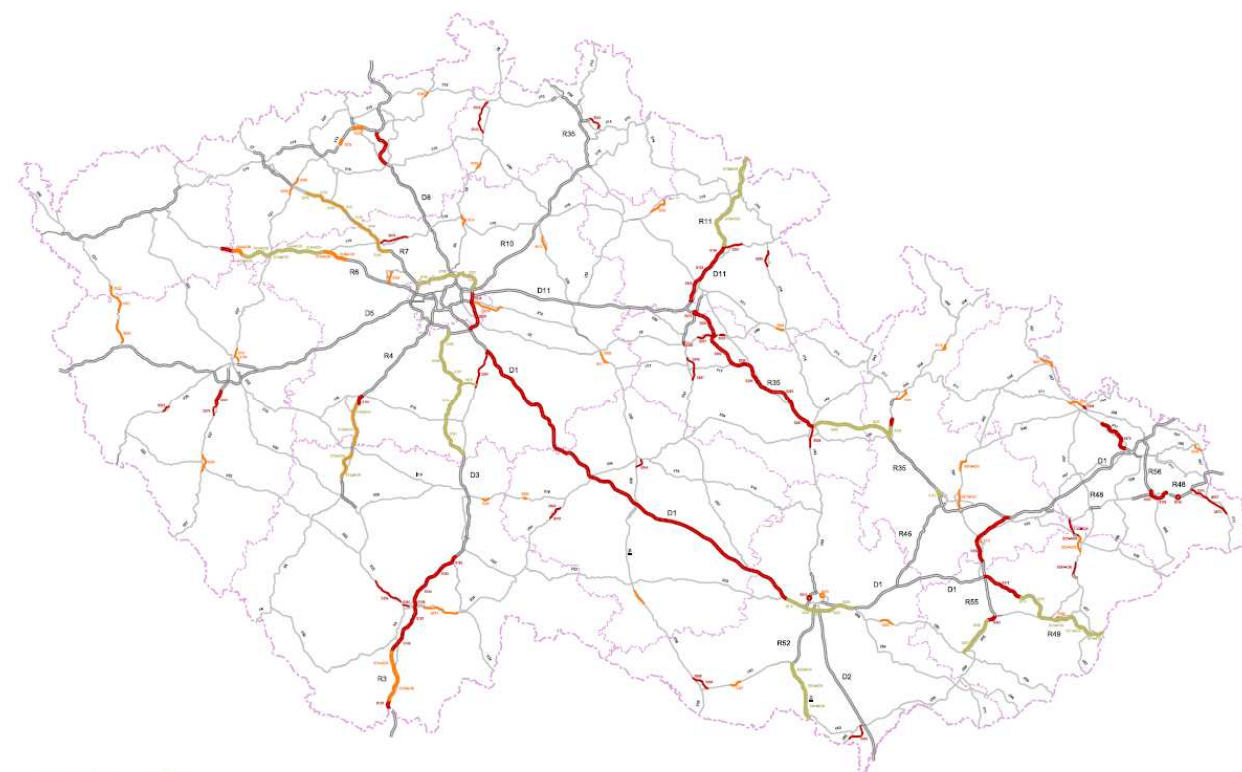
DSS2 obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a určení prioritizace rozvojových projektů k realizaci, včetně námětů na jejich optimalizaci v místech, kde se dosud sledované řešení ukazuje obtížně obhajitelné (dopravně-společensky, územně, environmentálně, ekonomicky). DSS2 jsou zpracovány pro období 2014–2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2030, resp. 2050.

Návrh nařízení TEN-T stanovuje dvě vrstvy, hlavní síť má být dokončena do 2030 a globální síť do 2050 – tento požadavek primárně determinuje priority spolu s připraveností projektů a vázaností a disponibilitou jednotlivých zdrojů. V období 2014–2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci DSS2 definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedená infrastruktura dokončena v parametrech odpovídajících návrhu nařízení TEN-T nejpozději v roce 2050. Stavět bude nutné jen to potřebné v rozumných technicko-ekonomických parametrech s prioritou projektů spojených s TEN-T.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
Souhrnný dokument

Silniční infrastruktura - návrh opatření

Sekundární verze
31/08/2013



Rekonstrukce opatření (bez přímé územní koordinace)
(1:1) Konečná, obecná

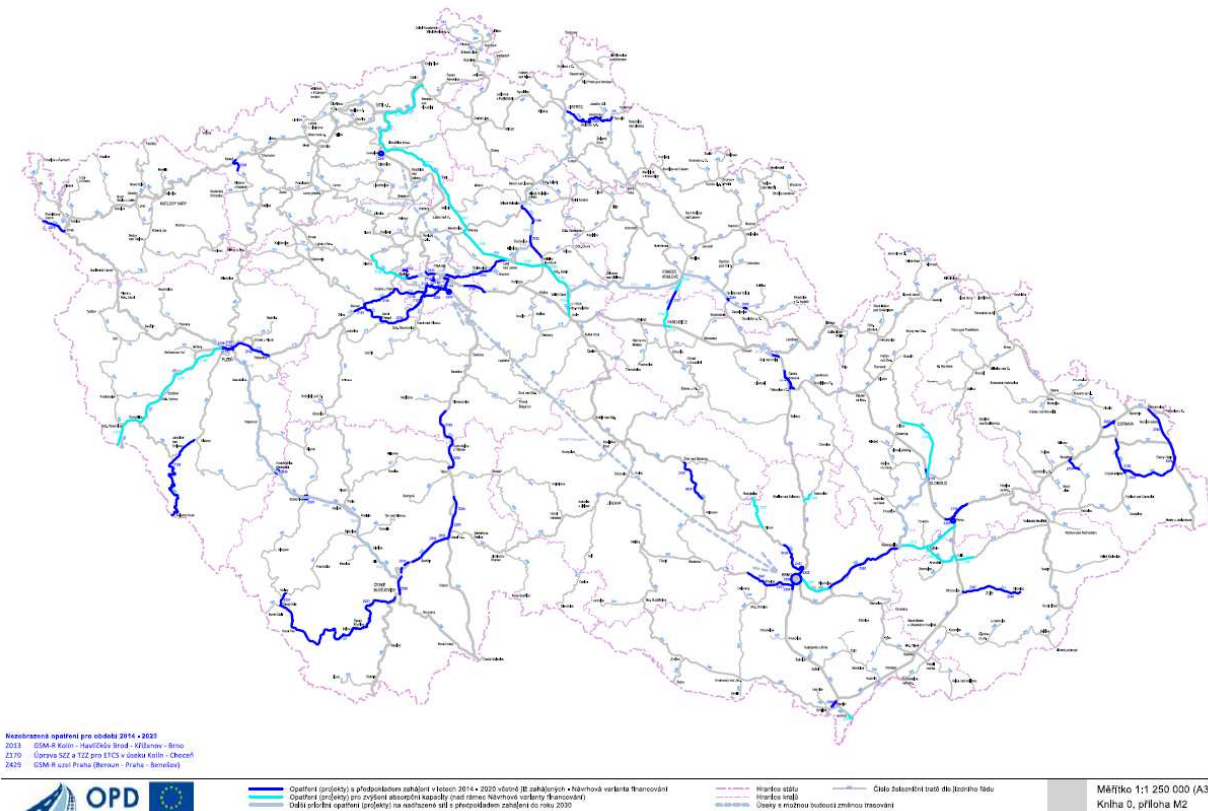


— Opatření (projekt) s předpokladem zahájení v letech 2014–2020 včetně JE zahájení – hlavní varianta financování
— Opatření (projekt) pro zvýšení absorpční kapacity (malé státy: hlavní varianta financování)
— Další prioritní opatření (projekt) na síti D-R s předpokladem zahájení do roku 2030

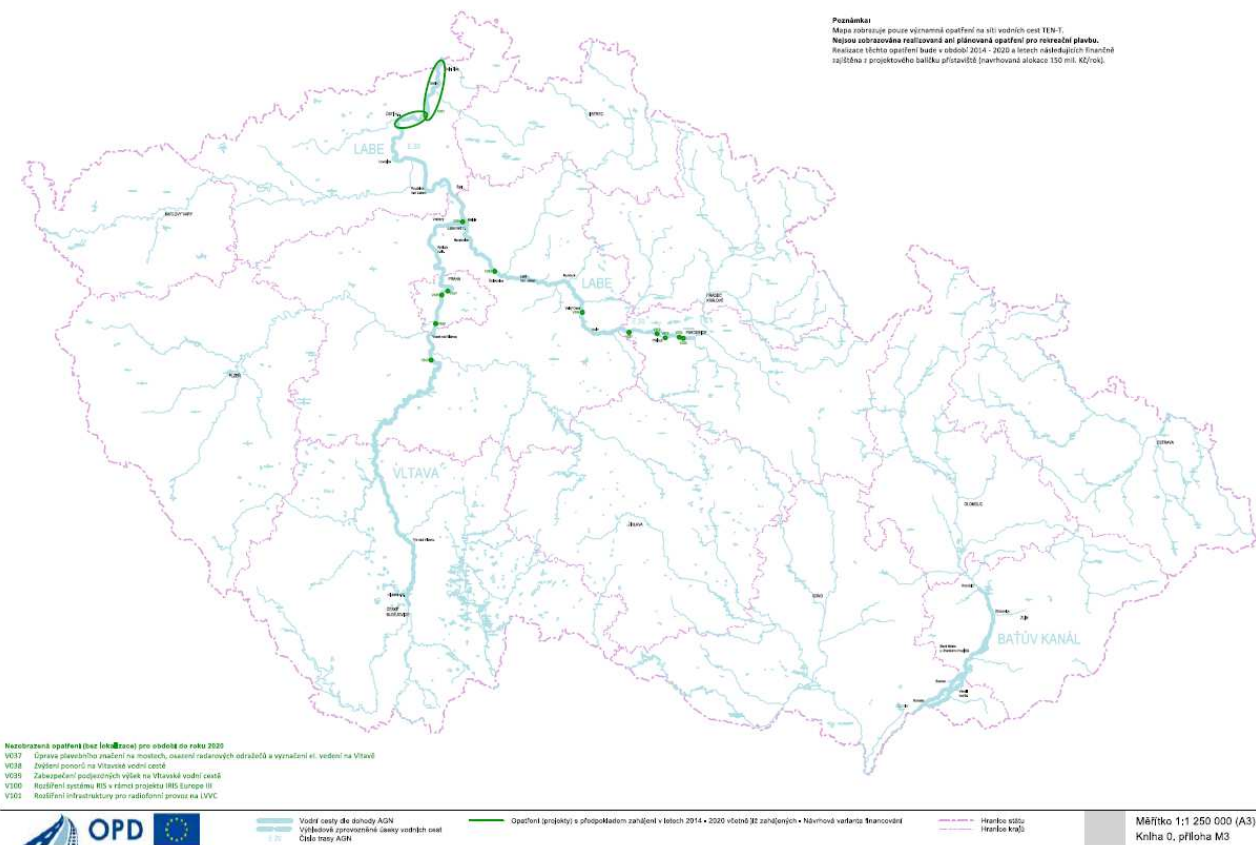
— hranice států
— hranice krajů
— KON
— Kapacitní opatřovací námitky

Měřítko 1:1 250 000 (A3)
Kniha 0, příloha M1

Obrázek 9: Návrh opatření silniční infrastruktury



Obrázek 10: Návrh opatření železniční infrastruktury



Obrázek 11: Návrh opatření infrastruktury vodních cest

DSS2 navrhuje pro období 2014-2020 k realizaci např. tyto projekty:

- D11 Hradec Králové-Smiřice; úsek je součástí hlavní sítě TEN-T, předpokládaná realizace 2015-2018,
- R35 Opatovice-Časy; úsek je součástí globální sítě TEN-T, předpokládaná realizace 2015-2018,
- R35 Časy-Ostrov; úsek je součástí globální sítě TEN-T, předpokládaná realizace 2015-2018,
- R35 Ostrov-Vysoké Mýto; úsek je součástí globální sítě TEN-T, předpokládaná realizace 2017-2020
- I/36 Sezemice, obchvat; napojení města Pardubice na východní část R35, předpokládaná realizace 2017-2018
- Průjezd železničním uzlem Pardubice; realizace možná od 2018
- Zkapacitnění tratě Pardubice – Hradec Králové, dokončení; realizace možná od 2017
- Splavnění Labe do Pardubic; předpokládaná realizace 2015-2019.

1.2.5 Bílá kniha koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030

Výchozí strategický dokument ministerstva dopravy pro oblast veřejné dopravy, ministerstvo dopravy, Praha 2015.

V březnu 2014 vydalo Ministerstvo dopravy materiál, nazvaný „Zelená kniha – Koncepce veřejné dopravy“. Jednalo se o první krok k přípravě této Koncepce veřejné dopravy, dokumentu, jehož zpracování předpokládá Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020, schválená usnesením vlády č. 449 ze dne 12. června 2013. Dopravní politika uvádí, že „oblast dopravní obslužnosti je v současnosti řešena prostřednictvím Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a celostátního a krajských dopravních plánů. Další směřování systému veřejné dopravy včetně výběru varianty organizace systému bude stanovena v dokumentu Koncepce veřejné dopravy, která navrhne novou strukturu organizace veřejné dopravy, potřebné legislativní úpravy a návrh financování systému.“ Lze shrnout, že s ohledem na komplikovanost problematiky veřejné dopravy byla v Dopravní politice řešena oblast dopravní obslužnosti toliko v základních obrysech, přičemž bližší posouzení této důležité dopravně-politické oblasti bylo ponecháno na tomto návazném dokumentu. Z uvedeného vyplývá časové zařazení tohoto dokumentu pro postup do roku 2020 s výhledem na další období a rovněž jeho provázání s Operačním programem Doprava pro shodné implementační období.

Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty.

Z výše uvedeného plyne, že je potřebné především:

- nadále podporovat účelnou veřejnou dopravu a nastavit odpovídající stabilní a předvídatelný finanční rámec pro objednávku veřejných služeb v přepravě cestujících, neboť kvalitní a přístupná veřejná doprava přispívá k udržitelnému dopravnímu systému v České republice z hlediska prostorového, environmentálního i sociálního,
- cíleným zvyšováním kvality veřejné dopravy motivovat obyvatelstvo k její preferenci před individuální automobilovou dopravou, být zároveň partnerem individuální a nemotorové dopravy (například formou P+R parkovišť nebo zařízení pro cyklistickou dopravu jakou jsou stojany, půjčovny kol a podobně),
- zajistit, aby objednávka veřejných služeb byla vhodně multimodálně plánována a aby spolupráce příslušných orgánů (objednatelů) byla na dobré úrovni,
- vymezit způsoby uzavírání smluv o veřejných službách a věnovat patřičnou pozornost rovněž zajištění investic potřebných pro provozování veřejné dopravy,
- zajistit potřebné podmínky pro interoperabilitu systému tak aby systém veřejné dopravy z hlediska cestujícího působil jako jeden celek, včetně návaznosti na nemotorovou dopravu a
- nastavit optimální vztah veřejných služeb v přepravě cestujících ve vztahu k ostatním službám veřejné dopravy, jakož i k potřebné infrastruktuře.

Klíčová témata Koncepce veřejné dopravy lze v návaznosti na to rozdělit do šesti základních tematických okruhů, které zároveň představují z pohledu předkladatele hlavní priority ve veřejné dopravě pro další období:

- Priorita I.: HIERARCHICKÝ SYSTÉM DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
- Priorita II.: ZKVALITNĚNÍ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

- Priorita III.: UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH
- Priorita IV.: INTEROPERABILITA SYSTÉMU
- Priorita V.: OPTIMALIZOVANÝ VZTAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KOMERČNÍCH SLUŽEB
- Priorita VI.: OPTIMALIZOVANÝ VZTAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB K INFRASTRUKTUŘE

1.2.6 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020

Základním globálním cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, dále označovanán jen Cyklostrategie, je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

Strategické cíle na národní úrovni

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

Strategické cíle na místní úrovni

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25.
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojíždě do práce.
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuoobjevení potenciálu cyklistiky a jejich důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném case a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

1.2.7 Národní rozvojový program mobility pro všechny na období (NRPM) 2016-2025

Vzhledem ke skutečnosti, že potřeba podpory vytváření bezbariérového prostředí nadále pokračuje, byl v roce 2014 usnesením vlády České republiky ze dne 14. července 2014 č. 568 přijat nový Vládní plán financování, který zajišťuje financování programu na období 2016–2025. V této souvislosti byl rovněž aktualizován Program mobility, do kterého byly promítnuty požadavky a poznatky získané za dobu desetileté existence programu.

Hlavním cílem Programu mobility je zajistit svobodný pohyb ve městech a obcích pro všechny skupiny obyvatelstva.

Hlavního cíle Programu mobility je dosahováno prostřednictvím strategických cílů, kterými jsou:

- bezbariérová dostupnost služeb veřejné správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí a možností kulturního vyžití,
- zlepšení přístupu všech obyvatel k veřejné dopravě,
- zvýšení kvality a bezbariérovosti komunikací pro chodce ve městech a obcích.

Odstraňování bariér v budovách

Specifické cíle:

- Zajištění bezbariérového užívání budov veřejných institucí ležících na bezbariérových trasách.
- Zvýšení dostupnosti služeb pro všechny skupiny obyvatelstva.
- Zapojení občanů do systému vzdělání, pracovního procesu a volnočasových aktivit.
- Zvýšení mobility občanů.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejné dění.

Zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby

Specifické cíle:

- Zkvalitnění bezbariérového propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva, zejména mobility pracovních sil.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.

Zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy

Specifické cíle:

- Bezbariérové propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci, odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva, zejména mobility pracovních sil.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.

1.2.8 Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)

Na základě usnesení vlády č. 449 ze dne 12. 6. 2013 je předkládán k projednání vládě AP ITS jako návazný dokument „Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050“. AP ITS stanoví cíle a podmínky pro zavádění technologií ITS podporující priority dopravní politiky se zdůrazněním vazeb dopravního systému ČR na evropský systém. Stanovuje krátkodobé až střednědobé kroky, které povedou k naplnění cílů stanovených v Dopravní politice ČR pro období 2014–2020 a ve směrnici 2010/40/EU. AP ITS konkretizuje rozvojové potřeby a určuje způsob realizace a uvádí rámcové možnosti financování navržených opatření.

Inteligentní dopravní systémy (ITS) někdy nazývané jako dopravně-telematické systémy, resp. jejich aplikace, jsou obvykle kombinací inteligentního vozidla, inteligentní infrastruktury a služeb, které plní specifické funkce, pro které byly navrženy. Podstata systémů ITS spočívá v tom, že jsou sestaveny z částí, které jsou schopny sbírat a zasílat informace (data) o stavu určitého vozidla nebo zařízení do řídicí jednotky nebo operátorovi. Za určitých podmínek (po automatickém vyhodnocení situace) řídicí jednotka sama zašle zpět příslušné pokyny (nebo je pokyn zadán manuálně operátorem). Tato akce aktivuje zařízení pro řízení procesu (např. návěstní znaky na světelných signalizačních zařízeních, symboly na proměnných dopravních značkách, navigační přístroj ve vozidle apod.).

V rámci projektu ETNITE (European Network on ITS Training&Education), který byl podpořen ze strany EU prostřednictvím programu Leonardo da Vinci a jehož cílem bylo stanovit odborné a kvalifikační požadavky na inženýry v oboru ITS, byla vytvořena následující definice ITS: „Technologické inovace a ITS zahrnují postupy, systémy a zařízení, která prostřednictvím sběru, přenosu, vyhodnocení a distribuce informací zlepšují dopravu a mobilitu osob a věcí a rovněž umožňují vyhodnotit a kvantifikovat získané výsledky.“

Podle § 39a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění jsou systémy ITS definovány takto: „Inteligentní dopravní systém je souborem elektronických prostředků, technických zařízení, programového vybavení a jiných nástrojů, které umožňují vyhledávání, shromažďování, zpřístupňování, používání a jiné zpracovávání údajů o pozemních komunikacích, silničním provozu, cestování, logistice a dopravním spojení, a jehož účelem je zvýšení bezpečného a koordinovaného užívání pozemních komunikací a snížení negativních dopadů silničního provozu na životní prostředí.“

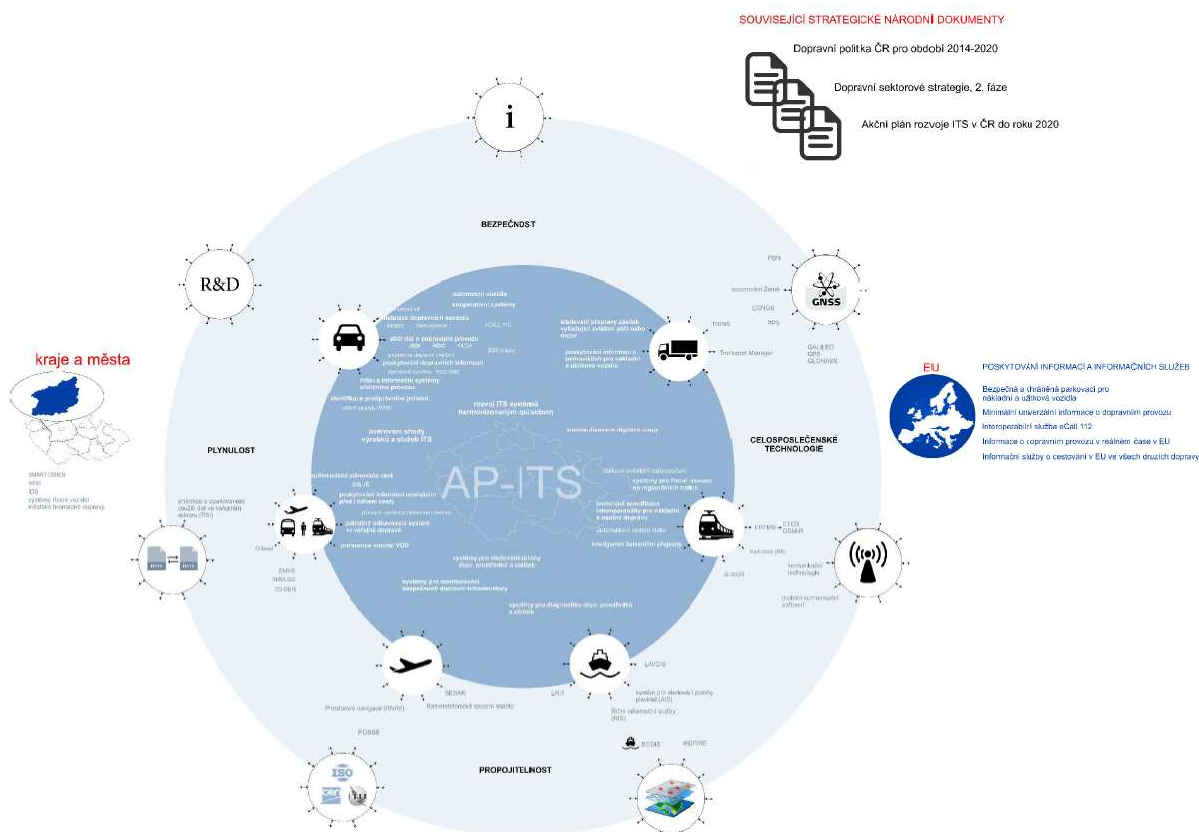
Globální cíl

Globálním cílem je prostřednictvím ITS trvale zvyšovat efektivitu dopravního systému v ČR. Konkrétně zvyšovat bezpečnost a plynulost dopravního provozu, koordinovat, synchronizovat a optimalizovat přepravu cestujících a pohyby zásilek po síti jednotlivých druhů dopravy, dále snižovat účinky dopravy na životní prostředí a tím pomáhat zvyšovat kvalitu života všech obyvatel.

Strategické a specifické cíle

- Strategický cíl č. 1: Efektivní, inteligentní a dopravní infrastruktura s kvalifikovaným obslužným personálem
- Strategický cíl č. 2: Zajištění plynulosti dopravního provozu a s tím spojené snížení celkových časových ztrát v dopravním provozu
 - Věcný specifický cíl č. 2.1: Zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu
- Strategický cíl č. 3: Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu
 - Rámcový specifický cíl č. 3.1: Snížení počtu usmrcených a vážně zraněných osob v silničním provozu
 - Rámcový specifický cíl č. 3.2: Snížení rizik vzniku mimořádných událostí při přepravě zásilek vyžadující zvláštní péči nebo dozor (nebezpečné věci, nadměrná a nadrozměrná přeprava)
 - Rámcový specifický cíl č. 3.3: Zvýšení informovanosti osobám nacházejících se uvnitř či přijíždějícím k oblasti živelné pohromy nebo jiné krizové situace
 - Věcný specifický cíl č. 3.4: Zvýšení bezpečnosti při provozování silniční nákladní dopravy
 - Věcný specifický cíl č. 3.5: Snížení rizikového chování osob v prostoru dráhy
 - Věcný specifický cíl č. 3.6: Snížení rizika ohrožení bezpečnosti železniční dopravy technickými závadami na vozidlech
 - Věcný specifický cíl č. 3.7: Zvýšení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy prostřednictvím ITS – Kontrolně analytické centrum řízení železničního provozu
 - Věcný specifický cíl č. 3.8: Snížení rizika ohrožení bezpečnosti železniční dopravy v důsledku poškození či odcizení technických prostředků a zařízení železniční dopravní cesty
- Strategický cíl č. 4: Snížení závažného porušování pravidel silničního provozu a zamezení závažného protiprávního jednání v dopravě
- Strategický cíl č. 5: Rozvíjet systémy ITS harmonizovaným způsobem
 - Rámcový specifický cíl č. 5.1: Vytváření transparentního trhu ITS pro mobilitu jako službu
 - Rámcový specifický cíl č. 5.2: Vytváření standardizovaných rozhraní systémů ITS k technicky obdobným systémům v ostatních druzích dopravy
 - Věcný specifický cíl č. 5.3: Vytvoření integrovaného technologického systému správce železniční infrastruktury
 - Rámcový specifický cíl č. 5.4: Rozvoj oblasti prostorových dat v oblasti dopravy
 - Věcný specifický cíl č. 5.5: Rozvoj ITS v souvislosti s rozvojem čisté mobility
 - Rámcový specifický cíl č. 5.6: Rozvoj kosmických technologií
 - Rozhodný specifický cíl č. 5.7: Podpora rozvoje autonomních (robotických) vozidel
 - Rozhodný specifický cíl č. 5.8: Podpora výzkumu, vývoje a inovací
- Strategický cíl č. 6: Podpora rozvoje společensky žádoucích technologií a služeb
- Strategický cíl č. 7: Podpora vzdělávacích a výcvikových programů
- Strategický cíl č. 8: Podpora rozvoje standardizovaných systémů ITS pro železniční dopravu v rámci EU a podpora rozvoje standardizované výměny dat mezi provozovateli železniční infrastruktury a dopravci.

Obr.: Oblasti, kterými se AP ITS zabývá



Obrázek 12: Oblasti, kterými se AP ITS zabývá

1.2.9 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 (dále jen Koncepce nákladní dopravy nebo KND) navazuje na Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Cílem Koncepce nákladní dopravy je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje.

Cílem dokumentu je tedy uspokojovat přepravní poptávku s minimálními dopady na veřejné zdraví, životní prostředí a klimatické změny. Schopnost uspokojovat přepravní poptávku nesmí být omezujícím faktorem hospodářského růstu. Na druhou stranu organizace výroby a distribuce musí zohledňovat cenu dopravy včetně externích nákladů a musí přicházet s logistickými řešeními, která omezují potřebu věci přepravovat, pokud to není nezbytně nutné. Jde tedy o to, aby ekonomický růst probíhal rychleji než celkové přepravní potřeby.

Rail Freight Corridors (RFCs) map 2015

Including extensions foreseen in 2016 as indicated by the RFCs



*This map does not include all potential RFC routes' extensions contained within Annex 2 of EU Reg. 1316/2013 (extensions are subject to market studies). For further details, please refer to the individual RFCs' websites.

©2015 RNE

Obrázek 13: Síť koridorů evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (RFC) v Evropě

Vize pro multimodální dopravu – hlavní teze veřejného zájmu

Hlavní celospolečenské cíle pro oblast nákladní dopravy:

- Nutnost přispět i v sektoru nákladní dopravy k celosvětovému cíli zásadním způsobem snižovat emise skleníkových plynů – v souladu se závěry pařížské klimatické konference.

Cesty k plnění cíle:

- úspory energií (zajistí jen železniční a vodní doprava)
 - v případě železniční dopravy využívání delších vlaků = umožňuje zejména intermodální doprava
 - zkapacitnění vleček a terminálů (překladišť) pro přistavování ucelených vlaků k nakládce/vykládce
 - větší plynulost dopravy, aplikace dopravní telematiky
- bezemisní energie = alternativní energie, jaderná energie (všechny druhy dopravy)
 - elektrizace železnic, efektivnější je střídavá soustava 25 kV 50 Hz
 - elektromobilita
 - vodík
 - metan, zejména na bázi chemické reakce H_2+CO_2
- Snižovat emise zdraví škodlivých látek (platí totéž jako u skleníkových plynů)
- Snižovat nehodovost
- Snižovat další externí náklady (např. z kongescí).

Teze pro řešení:

- Větší využívání železniční a částečně rovněž vodní dopravy
 - zejména u delších přepravních vzdáleností – dnes je efektivní vzdálenost u kontinentálních přeprav kolem 600 km, je nutné zkracovat až na vzdálenost pod 300 km,
 - v případě hromadných pravidelných ucelených zásilek využívat železniční a vodní dopravu i na kratší vzdálenosti.
- V případě přeprav do námořních přístavů a v případě pravidelných hromadných zásilek na krátké vzdálenosti se bude jednat o konkurenční prostředí mezi dopravci působícími zejména v rámci jednoho druhu dopravy – půjde tak zároveň o konkurenci mezi jednotlivými druhy dopravy.
- V případě kontinentálních přeprav na střední a dlouhé vzdálenosti půjde zejména o konkurenci mezi železničními dopravci nebo operátory vlaků, jakož i o konkurenci mezi silničními dopravci. Zároveň ale půjde rovněž o spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy – železniční a částečně i vodní doprava bude nabízet služby pro silniční dopravce.

Struktura cílů a priorit

Hlavním cílem Koncepce nákladní dopravy je zajistit přepravní potřeby průmyslu jak v rámci logistiky výrobního procesu, tak v rámci procesu distribučního. Nákladní doprava tak nesmí být omezujícím faktorem ekonomického rozvoje a zahraničního obchodu. Stejně důležité přitom je zajistit nákladní dopravu tak, aby dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a globální změny nejen klimatu byly co nejmenší (viz. koncept udržitelného rozvoje v rámci Strategie Česká republika 2030). Proto je nezbytnou součástí hlavního cíle propojení všech druhů dopravy do jednoho systému na bázi principu komodality v podmínkách tržního prostředí.

Hlavní cíl bude dosažen prostřednictvím následujících priorit:

- Dopravní infrastruktura
- Nákladní doprava a logistika
- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Vodní doprava
- Letecká doprava
- Multimodální doprava
- Výzkum a vývoj

- Sociální otázky a nedostatek pracovních sil
- Zpoplatnění nákladní dopravy a internalizace externalit
- Energetika pro nákladní dopravu
- Výhledové záměry
- Infrastruktura a architektura prostorových dat

1.2.10 Národní akční plán čisté mobility

Národní akční plán čisté mobility, dále označován jen NAP CM, vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která v případě elektromobility a zemního plynu (a částečně rovněž vodíku) stanoví členským státům povinnost rozvíjet příslušnou infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic. NAP CM stanoví požadavky na výstavbu plnicích a dobíjecích stanic s časovým horizontem mezi léty 2020 a 2030.

NAP CM byl schválen vládou v roce 2015.

Podpora nízkoemisních vozidel přispěje ke snížení produkce emisí ze sektoru silniční dopravy, a to především ve městech a aglomeracích, kde je doprava hlavním faktorem ovlivňujícím kvalitu ovzduší. Kromě pozitivních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel přinese rozvoj čisté mobility též menší závislost na ropě a představuje obrovský potenciál pro český automobilový průmysl.

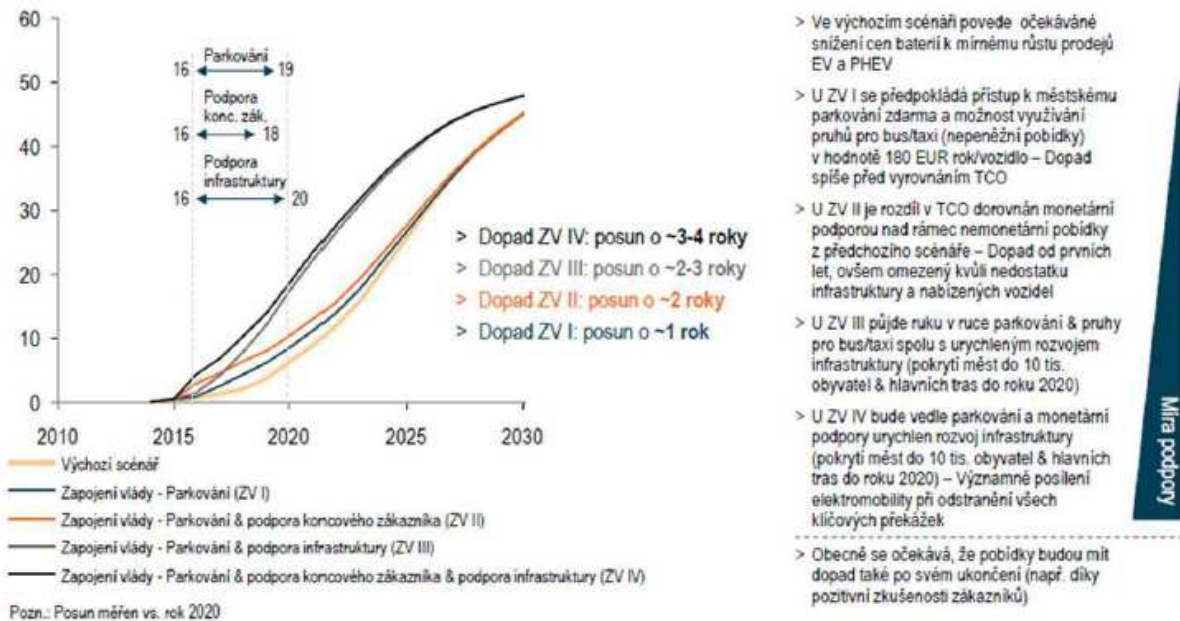
Cíle NAP CM:

- Vozový park (2020–5 tis. elektromobilů, 48 tis. CNG vozidel).
- Infrastruktura (2020 – 1 300 dobíjecích míst, 210 CNG plniček, 2 LNG plničky a 2 plničky vodík).
- Spotřeba alternativních paliv (v roce 2017 bylo spotřebováno 1,1 GWh a 67,6 mil. m³ CNG).
- Snížení emisí osobních vozů o 15 % v roce 2025 a o 35 % v roce 2030 oproti roku 2021.
- U nákladní automobily snížení emisí o 15 % v roce 2025 a o 30 % v roce 2030 oproti roku 2019.

Zajištění financování:

- OP PIK – Podpora nákupu elektrických vozidel a související infrastruktury pro podnikatele (MPO)
- IROP – Pořizování vozidel na alternativní paliva (městská hromadná a linková doprava) pro dopravu (MMR)
- Národní program – Podpora na pořízení vozidel na alternativní pohon subjekty státní správy a samospráv a jim podřízených, řízených nebo zřizovaných organizací a osvěta čisté mobility (MŽP)
- OPD – Podpora výstavby infrastruktury (MD).

Přehled scénářů, kombinované roční prodeje xEV [tis. kusů]



Zdroj: Analýza Roland Berger

Obrázek 14.: Přehled scénářů, kombinované roční prodeje vozidel na elektrický pohon (tis. ks)

Formy podpory vozidel na elektřinu v evropských zemích lze shrnout do následujících bodů:

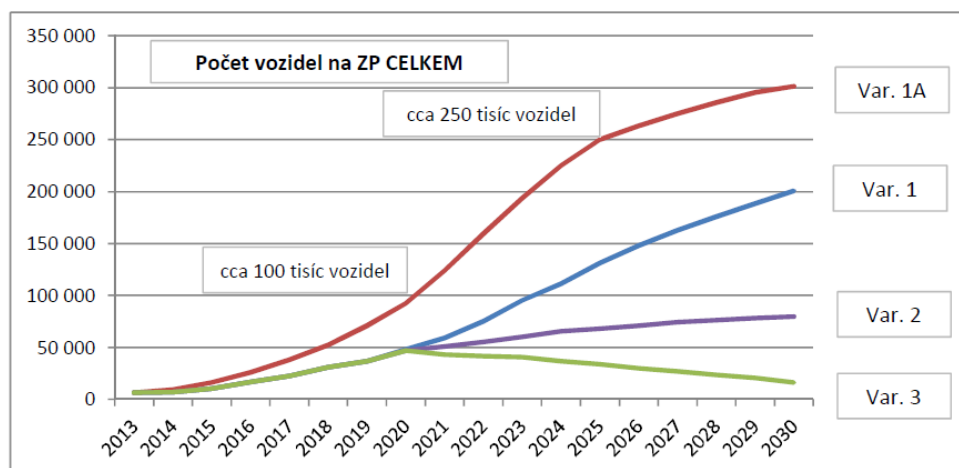
- Dotace na nákup vozidel,
- Dotace na pořízení a instalaci nabíjecích stanic,
- Nabíjení elektromobilů zdarma,
- Daňové zvýhodnění ULEV („Ultra-low emission vehicle“),
- Povinnost vybavovat nabíjecími stanicemi nové administrativní budovy a nákupní centra,
- Vyhrazená parkovací místa,
- Vyhrazené pruhy na silnici,
- Podpora výzkumu a vývoje,
- Osvěta, mediální kampaně,
- Financování pilotních projektů,
- Preference nízkoemisních vozidel ve státní správě, veřejné dopravě.

Vizi rozvoje elektromobility v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by do roku 2030 bylo v ČR v provozu 250 tisíc vozidel s elektrickým pohonem. Cílem je dosáhnout pouze 4,3 % elektrických vozidel. Do konce roku 2020 by měla být připravena infrastruktura pro dobíjení 17 000 vozidel. Je uvažováno s cílem 1 300 veřejných dobíjecích bodů, což odpovídá cca 650 dobíjecím stanicím.



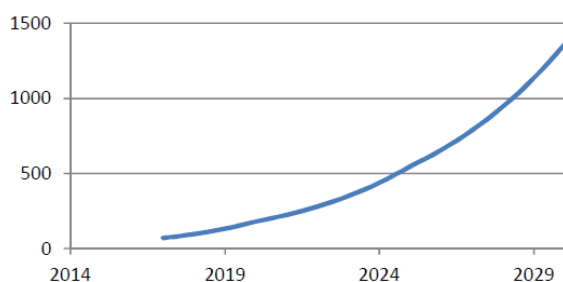
Obrázek 15: Vymezení lokalit páteří sítě dobíjecích stanic

Vizí rozvoje trhu vozidel na CNG v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by nejpozději v roce 2030, v ideálním (optimistickém) scénáři (V1A) po roce 2025, bylo dosažení 10% podílu spotřeby zemního plynu na celkové spotřebě pohonných hmot, čemuž by odpovídalo cca 250 tisíc vozidel na CNG. Objem spotřeby zemního plynu by za této situace mohl dosáhnout až 600 mil. m³.



Zdroj: ČPS

Graf 1: Scénáře vývoje počtu vozidel na ZP v ČR



Zdroj: ČPS

Graf 2: Predikce počtu LNG vozidel v provozu na území ČR



Obrázek 16: Plnicí stanice CNG – cílový stav

Dne 27. dubna 2020 vláda svým usnesením č. 469 schválila aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility (NAPČM), které předložilo Ministerstvo průmyslu a obchodu spolu s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí. Aktualizace obsahuje predikce počtu dobíjecích a plnicích stanic. Jsou zde také uvedeny cíle pro vozový park. Z hlediska naplňování strategických cílů aktualizace NAPČM je klíčové to, že i pro období 2021-2027 bude zajištěna finanční podpora zejména z prostředků EU.

Původní NAPČM vznikl v roce 2015 na základě požadavku směrnice 2014/94/EU, která uložila členským státům vytvořit svůj národní rámec politiky na podporu rozvoje alternativních paliv v dopravě a vytvořit tak dostatečně příznivé prostředí pro širší uplatnění vybraných alternativních paliv a pohonů v sektoru dopravy. Jeho nyní předkládaná aktualizace reaguje na nové unijní dokumenty schválené v předchozích letech, jako jsou například:

- nové emisní cíle CO₂ pro osobní a lehká užitková a nákladní vozidla
- povinný 14% podíl obnovitelných zdrojů energie v dopravě
- povinný podíl nízko a bezemisních vozidel v rámci nadlimitních veřejných zakázek
- nové programovací období.

Stav využití elektromobility lze shrnout následovně. Původní NAPČM stanovil specifický cíl ve vztahu k veřejné dobíjecí infrastruktuře, a to ve vazbě na požadavky směrnice 2014/94/EU. Podle tohoto dokumentu by v ČR do konce

roku 2020 mělo být 1300 dobíjecích bodů z toho 500 rychlodobíjecích. Realita je taková, že k dispozici v ČR bylo ke dni 30. 3. 2019 podle oficiální statistiky MPO celkem 238 dobíjecích stanic (ve smyslu lokalit, kde je možné dobíjet), u kterých je k dispozici 492 dobíjecích bodů, statistika EAFO uvádí v ČR k 1. 1. 2019 820 dobíjecích bodů.

1.2.11 Aktualizace Národního programu snižování emisí

Národní program snižování emisí České republiky je připravován na základě ustanovení § 8 Zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky na základě právního rámce Evropské unie a s ohledem na neplnění imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2.5}, troposférický ozón a benzo(a)pyren), které mají výrazné negativní dopady na lidské zdraví, ekosystémy a vegetaci. Aktualizace Programu navazuje na Program schválený usnesením vlády č. 978 ze dne 2. prosince 2015 a aktualizuje jej s ohledem na nové skutečnosti a cíle k roku 2030.

Východiska a cíle scénáře NPSE-WaM 2019

- I přes výrazný pokles emisí PM₁₀, PM_{2.5} a prekursorů ozonu stále dochází k rozsáhlému nedodržování imisních limitů pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2.5}, benzo(a)pyren a troposférický ozon.
- Dostupné emisní projekce indikují riziko nedodržení závazků snížení emisí k roku 2025 dle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 pro NH₃ a nedodržení národních závazků snížení emisí k roku 2030 pro NO_x, VOC a NH₃, je proto nutné formulovat nový národní scénář „s dodatečnými opatřeními“ (NPSE-WaM 2019). Tento scénář je formulován včetně harmonogramu implementace a orgánů odpovědných za implementaci.
- Scénář byl vytvořen na základě dostupného Návrhu vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu (ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR dne 28. 1. 2019).
- Scénář s dodatečnými opatřeními (NPSE-WaM 2019) vychází z předpokladu plné implementace referenčního scénáře (NPSE-WM 2019) a nad jeho rámec bere v úvahu dodatečná opatření (v sektorech energetika, doprava, průmysl, zemědělství), zaměřená na další snížení emisí znečišťujících látek (využití dodatečného potenciálu snížení emisí) a omezení imisní zátěže s tím, že pozornost je věnována především suspendovaným částicím PM_{2.5} (včetně „černých uhlíkatých částic“).

Tabulka 27: Národní emisní projekce pro období do roku 2030 v kt/rok

Emise (kt)	NPSE-WM 2019				NPSE-WaM 2019		
	2005	2020	2025	2030	2020	2025	2030
NO _x	276	152	129	107	152	124	97
VOC	252	173	148	141	173	144	126
SO ₂	208	82	65	60	82	60	54
NH ₃	77	66	68	72	66	53	57
PM _{2.5}	43	28	20	17	28	18	13

Zdroj: ČHMÚ, MOTRAN, IFER, VÚZT

Tabulka 1: Národní emisní projekce pro období do roku 2030 v kt/rok

Dodatečná opatření scénáře NPSE-WaM (Národní program snižování emisí 2015)

Tabulka 30: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší

Kód	Prioritní opatření	Gestor	Spolugestor	Termín
<i>Ekonomická</i>				
AA3	Podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel	MŽP	MPO	31.12.2015 1.1.2017
AA5	Stimulace využívání alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím snížené sazby silniční daně.	dle NAP ČM	dle NAP ČM	dle NAP ČM
AA6	Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro veřejnou osobní dopravu	MMR		Průběžně do 31.12.2023
AA7	Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě	MD MMR MPO		Průběžně do 31.12.2023
AA8	Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí	MŽP	MPO MD MF	30.6.2016 1.7.2017
AA9	Zvýšení maximální hranice poplatku za povolení k vjezdu motorových vozidel do vybraných míst a částí měst	MF	MŽP MD	1.7.2017
AA10	Podpora zavádění nízkoemisních zón	MŽP		Průběžně
AA11	Racionalizace zpoplatnění komunikací s ohledem na dopady dopravy na kvalitu ovzduší v dané lokalitě	MD	MŽP	1.1.2017
BA1 CA1	Podpora prioritní realizace opatření ke snižování emisí ze stacionárních zdrojů v sektoru energetika, průmysl a zemědělství	MŽP MPO MZe		Průběžně do 31.12.2023
BA2	Podpora realizace opatření ke snížení spotřeby energie a ke zvýšení energetické účinnosti	MŽP MPO MMR		Průběžně do 31.12.2023
BA3	Snížení podílu pevných fosilních paliv ve spalovacích stacionárních zdrojích nespádajících pod systém EU ETS	MF	MŽP MPO	31.12.2016 2018
DA1	Podpora urychlení obměny zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností	MŽP		Průběžně

Tabulka 2: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 1. část

Technická/technicko-organizační				
AB1	Výstavba páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD		31.12.2023 31.12.2030
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	MD MMR		31.12.2020
AB21	Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem	Všechny ústřední orgány státní správy, jejich příspěvkové organizace a podniky s majetkovou účastí státu		31.12.2020 31.12.2030
AB22	Zlepšení funkčnosti systému pravidelných technických kontrol vozidel	MD	MV MŽP	30.6.2016 1.7.2017
AB23	Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici	MD		30.6.2016 31.12.2023 31.12.2030
AB24	Stanovování podmínek provozu stavebních strojů	MŽP	MMR, MD	1.1. 2017
AB25	Zmocnění obcí k vydání vyhlášky upravující podmínky přepravy sypkých materiálů nákladními vozidly	MD	MŽP	1.7.2016
CB1	Snížení emisí amoniaku z aplikace hnojiva do orné půdy a z živočišné výroby nad rámec minimálních požadavků Zásad správné zemědělské praxe	MŽP	MZe	Průběžně do 31.12.2023

Tabulka 3: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 2. část

Kód	Prioritní opatření	Gestor	Spolugestor	Termín
CB7	Snížení emisí amoniaku z aplikace minerálních hnojiv	MZe		1.1.2020
DB9	Urychlení vstupu v platnost a případné další zpřísnění parametrů pro účinnost a emise topidel obsažených v prováděcím nařízení ke směrnici 2009/125/ES o ekodesignu	MŽP	MPO	31.12.2016 1.1.2020
DB10	Omezení dostupnosti spalovacích stacionárních zdrojů o jmenovitém tepelném příkonu nižším než 300 kW určených ke spalování uhlí.	MŽP	MPO	31.12.2018 1.1.2025

Tabulka 4: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 3. část

Tabulka 32: Podpůrná opatření

Kód	Podpůrná opatření	Gestor	Spolugestor	Termín
CD2	Uzavírání dobrovolných dohod vedoucích ke snižování emisí a imisní zátěže	MŽP	MPO MD MZe	Průběžně
DC1	Informační podpora v oblasti vytápění domácností	MŽP		Průběžně
EC2	Podpora informovanosti a rozhodování pracovníků veřejné správy v otázkách souvisejících s ochranou ovzduší	MŽP		Průběžně
EC3	Získávání informací o emisní a imisní situaci	MŽP	MZd	Průběžně
ED3	Mezistátní spolupráce (zejména s Polskou republikou) s cílem minimalizace přeshraničního přenosu znečištění ovzduší	MŽP	MZV	Průběžně
EA3 EA4 EA5	Zohledňování kritérií ochrany ovzduší při zadávání veřejných zakázek	Všechny ústřední orgány státní správy, jejich příspěvkové organizace a podniky s majetkovou účastí státu		Průběžně
AD9	Podpora včasného a efektivního omezování emisí znečišťujících látek na evropské a mezinárodní úrovni	MŽP	MPO MD MZe MZV	Průběžně
PO1	Vytvoření pokročilé softwarové nadstavby pro vyhodnocování dat souhrnné provozní evidence	MŽP		Průběžně do 31.12.2019
PO2	LIFE – ČR/PL/SR integrovaný projekt na tvorbu společné emisní databáze a regionálního modelu kvality ovzduší, implementaci a aktualizaci PZKO	MŽP		Průběžně
PO3	Optimalizace Státní sítě imisního monitoringu (fáze II.)	MŽP		31.12.2020

Tabulka 5: Podpůrná opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 1. část

Kód	Podpůrná opatření	Gestor	Spolugestor	Termín
PO4	Zajištění pravidelného hodnocení kritických zátěží ekosystémů	MŽP	MZe	Průběžně
PO5	Zajištění pravidelného zpracování emisních a imisních projekcí	MŽP	MPO MD MZe	Průběžně
PO6	Pořízení modelového nástroje COPERT IV k emisním inventurám a projekcím v dopravě	MŽP	MD	31.3.2017
PO7	Zavedení do běžné praxe státní správy pokročilých chemicko-transportních (eulerovských) modelů znečištění ovzduší	MŽP		Průběžně

Tabulka 6: Podpůrná opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 2. část

Dodatečná opatření scénáře NPSE-WaM 2019 (Aktualizace Národního programu snižování emisí 2019)

Tabulka 37: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší

Kód	Prioritní opatření	Gestor	Spolugestor	Termín
BB12	Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla	MŽP, MPO		31. 12. 2020 31. 12. 2029
DA1	Obměna zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností	MŽP	MPO	31. 12. 2029
DB11	Zlepšení kvality palivového dřeva používaného ve stacionárních zdrojích o jmenovitém tepelném příkonu do 300 kW	MŽP		Průběžně 2020 -2029
AB26	Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava	MD MPO	MŽP, MF viz karta opatření	31. 12. 2020 31. 12. 2020
CB8	Zpřísnění povinností při skladování a aplikaci hnojiv	MZe	MŽP	1. 3. 2020 1. 1. 2025
CA2	Podpora pastevního chovu	MZe		31. 12. 2020 1. 1. 2025 (dle analýz)

*Tabulka 7: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2019, 1. část***Tabulka 38: Podpůrná opatření**

Kód	Podpůrná opatření	Gestor	Spolugestor	Termín
CD3	Zavedení povinnosti ohlašovat vybrané provozní údaje u chovů hospodářských zvířat a revize podmínek provozu vyplývající ze zákona o ochraně ovzduší a jeho prováděcí vyhlášky	MŽP		31. 12. 2021
CC1	Vytvoření nového národního kodexu správné zemědělské praxe	MZe		31. 12. 2020
DC2	Informační podpora v oblasti vytápění domácností	MŽP		Průběžně od 2020
DA2	Změna výpočtu příspěvku na bydlení	MPSV ČR	MPO	30. 12. 2020
ED4	Zefektivnění legislativy v ochraně ovzduší	MŽP		31. 12. 2021
AA12	Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu	MMR	MD, MŽP, MPO, Hl.m.Praha	Průběžně do 31. 12. 2029
AA7	Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě	MMR, MD	MŽP, MPO, MF	Průběžně do 31. 12. 2029
AB27	Zdokonalení postupů k odhalování manipulací se systémy ke snížení emisí znečišťujících látek u vozidel v provozu	MD	MV, MŽP, MPO, SDA	31. 12. 2019 31. 12. 2022
AB23	Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici	MD		31. 12. 2019 Dle Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 - 2023
BA1 (CA1)	Podpora prioritní realizace opatření ke snižování emisí ze stacionárních zdrojů v sektoru energetika, průmysl a zemědělství	MŽP MPO Ze		Průběžně
ED3	Mezistátní spolupráce (zejména s Polskou republikou) s cílem omezit přenos znečišťujících látek ze zahraničí	MŽP		Průběžně
BC1	Analýza reálně využitelného potenciálu geotermální energie	MŽP (ČGS)	MPO	31. 12. 2022
PO3	Rozvoj Státní sítě imisního monitoringu	MŽP (ČHMÚ)		Průběžně
ED5	Metodika pro umísťování záměrů do území	MŽP		31. 12. 2020

Tabulka 8: Podpůrná opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2019

1.2.12 Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020

Strategie tvoří strategický rámec pro Národní program snížení emisí ČR (NPSE) a Aktualizaci Národního programu snížení emisí 2019 a pro Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO) v 7 zónách a 3 aglomeracích ČR, jejichž příprava je uložena na základě ustanovení § 8 a 9 zákona o ochraně ovzduší a požadavků směrnice č. 2001/81/ES o národních emisních stropcích pro některé látky znečišťující ovzduší a směrnice č. 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Zpracování uvedených dokumentů je nezbytné také s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky na základě právního rámce Evropské unie a s ohledem na neplnění imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}, troposférický (přízemní) ozón a benzo(a)pyren).

Strategie je zpracována pro období do roku 2020 s výhledem do roku 2030, předpokládá se její aktualizace v roce 2020.

Přípustná úroveň znečištění ovzduší je stanovena imisními limity a případně přípustnou četností jejich překročení. Imisní limity jsou vyhlášeny Zákonem o ochraně ovzduší pro ochranu zdraví lidí (pro znečišťující látky SO₂, NO₂, CO, benzen, olovo a částice PM₁₀ a PM_{2,5}), pro ochranu ekosystémů a vegetace (pro znečišťující látky SO₂, NO_x), pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ pro ochranu zdraví lidí (u As, Cd, Ni, a benzo(a)pyrenu), a pro troposférický ozón pro ochranu zdraví lidí a ochranu ekosystémů a vegetace. Významná je také ochrana kulturního dědictví – historických budov, které jsou rovněž poškozovány emisemi znečišťujících látek.

Tabulka 1: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Oxid siřičitý SO ₂	1 hodina	350 µg.m ⁻³	24
Oxid siřičitý SO ₂	24 hodin	125 µg.m ⁻³	3
Oxid uhelnatý CO	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr ¹⁰	10 mg.m ⁻³	
Suspendované částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
Suspendované částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	
Suspendované částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	
Olovo Pb	1 kalendářní rok	0,5 µg.m ⁻³	
Oxid dusičitý NO ₂	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
Oxid dusičitý NO ₂	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	
Benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	

Tabulka 2: Imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Oxid siřičitý SO ₂	kalendářní rok a zimní období (1. 10. - 31. 3.)	20 µg.m ⁻³
Oxidy dusíku NO _x ¹¹	1 kalendářní rok	30 µg.m ⁻³

Tabulka 9: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení, 1. část

Tabulka 3: Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Arsen As	1 kalendářní rok	6 ng.m ⁻³
Kadmium Cd	1 kalendářní rok	5 ng.m ⁻³
Nikl Ni	1 kalendářní rok	20 ng.m ⁻³
Benzo(a)pyren B(a)P	1 kalendářní rok	1 ng.m ⁻³

Tabulka 4: Imisní limity troposférického ozónu

	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Ochrana zdraví lidí ¹²	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr ¹³	120 µg.m ⁻³	25x v průměru za 3 roky
Ochrana vegetace ¹⁴	AOT40 ¹⁵	18000 µg.m ⁻³ .h ¹⁶	

Tabulka 10: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení, 2. část

Posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění se provádí pro území vymezené pro účely posuzování a řízení kvality ovzduší (dále jen „zóna“) a pro zónu, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000 (dále jen „aglomerace“).

Tabulka 5: Zóny a aglomerace vymezené pro řízení kvality ovzduší v ČR

Číslo zóny/aglomerace	Aglomerace / zóna	Vymezení krajů/okresů
CZ01	Aglomerace Praha	Kraj Praha
CZ06A	Aglomerace Brno	okres Brno město
CZ08A	Aglomerace OV/KA/FM	Okresy Ostrava, Karviná a Frýdek-Místek
CZ02	Zóna Střední Čechy	Středočeský kraj
CZ03	Zóna Jihozápad	Jihočeský kraj Plzeňský kraj
CZ04	zóna Severozápad	Karlovarský kraj Ústecký kraj
CZ05	zóna Severovýchod	Liberecký kraj

Tabulka 11: Zóny a aglomerace vymezené pro řízení kvality ovzduší v ČR, 1. část

Číslo zóny/aglomerace	Aglomerace / zóna	Vymezení krajů/okresů
		Královehradecký kraj Pardubický kraj
CZ06Z	zóna Jihovýchod	Jihomoravský kraj (bez Brna) Kraj Vysočina
CZ07	zóna Střední Morava	Olomoucký kraj Zlínský kraj
CZ08Z	zóna Moravskoslezsko	Moravskoslezský kraj bez okresů Ostrava, Karviná a Frýdek-Místek

Tabulka 12: Zóny a aglomerace vymezené pro řízení kvality ovzduší v ČR, 2. část

Obrázek 2: Zóny a aglomerace pro posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší



Obrázek 17: Zóny a aglomerace pro posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

1.2.13 Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod – CZ05

Dokument z roku 2016 vydaný formou opatření obecné povahy Ministerstva životního prostředí. Doprava je identifikována jako mobilní zdroj zařazený do skupiny REZZO4.

Pro město Pardubice byly stanoveny emisní stropy pro silniční dopravu do r. 2020 jako 80 % emisí roku 2011. Mělo by dojít na území města ke snížení PM₁₀ z 14,72 t/rok na 11,14 t/rok.

Tabulka 105: Hodnoty emisních stropů pro silniční dopravu – Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj

Liberecký kraj		Královéhradecký kraj		Pardubický kraj	
Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)	Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)	Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)
Česká Lípa	80%	Česká Skalice	60%	Česká Třebová	95%
Doksy	60%	Dvůr Králové nad Labem	80%	Holice	60%
Liberec	65%	Hořice	75%	Lanškroun	100%
Mimoň	70%	Hradec Králové	60%	Litomyšl	60%
Nový Bor	65%	Chlumec nad Cidlinou	60%	Moravská Třebová	85%
Turnov	70%	Jaroměř	60%	Pardubice	80%
		Jičín	75%	Svitavy	60%
		Náchod	60%		
		Nová Paka	75%		
		Nové Město nad Metují	85%		
		Nový Bydžov	65%		

Tabulka 13: Hodnoty emisních stropů pro silniční dopravu – Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj do roku 2020

Tabulka 125: Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší

Kód opatření	Název opatření
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)
AA2*	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy*
AB1	Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu
AB2	Prioritní výstava obchvatů měst a obcí
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride
AB7	Nízkoemisní zóny
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě
AB13	Podpora cyklistické dopravy
AB14	Podpora pěší dopravy
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu
AB16	Úklid a údržba komunikací
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraj a jeho organizací
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě
AC1	Podpora carsharingu

* Opatření AA2 úzce souvisí s opatřením AB10, je totiž jeho ekonomickou stránkou, rozdělení obou opatření má význam pouze z pohledu členění ekonomických a technických nástrojů. Aplikace obou opatření je proto v tomto textu uvedena společně pod opatřením AB10.

Tabulka 14: Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší

Jako klíčové stavby dopravní infrastruktury byly na území zóny CZ05 Severovýchod, s dopadem na město Pardubice, identifikovány:

- Rychlostní silnice R35, úsek Opatovice n. L. – Mohelnice – návaznost na D11
- Dálnice D11: úsek Hradec Králové – Jaroměř
- Přeložka silnice I/36, Pardubice – severní tangenta (stavba D10)
- Přeložka silnice I/2, Pardubice – jihozápadní obchvat (stavba D18)
- Přeložka silnice I/2, Pardubice – jihovýchodní tangenta (stavba D42)
- Přeložka silnice II/341, Staré Čivice (stavba D44)
- Prodloužení silnice II/341, Staré Čivice – Lázně Bohdaneč (stavba D45)
- Železniční uzel Pardubice
- Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvojkolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové a Pardubice – Rosice nad Labem – Stěblová
- Železniční trať Pardubice – Chrudim
- Výstavba spojovací trolejbusové trati Dukla – Hlavní nádraží přes nadezd u Parama
- Prodloužení trolejbusové trati Slovany – Staročernsko.

1.3 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

Plán mobility vychází z platné nebo projednávané územně plánovací dokumentace Pardubického kraje a Statutárního města Pardubice. V rámci řešení Plánu mobility budou hodnoceny definované urbanistické a dopravní záměry v kontextu sledovaného scénáře rozvoje a komplexnosti opatření, přičemž musí být zaručena harmonizace a kontinuita dokumentů.

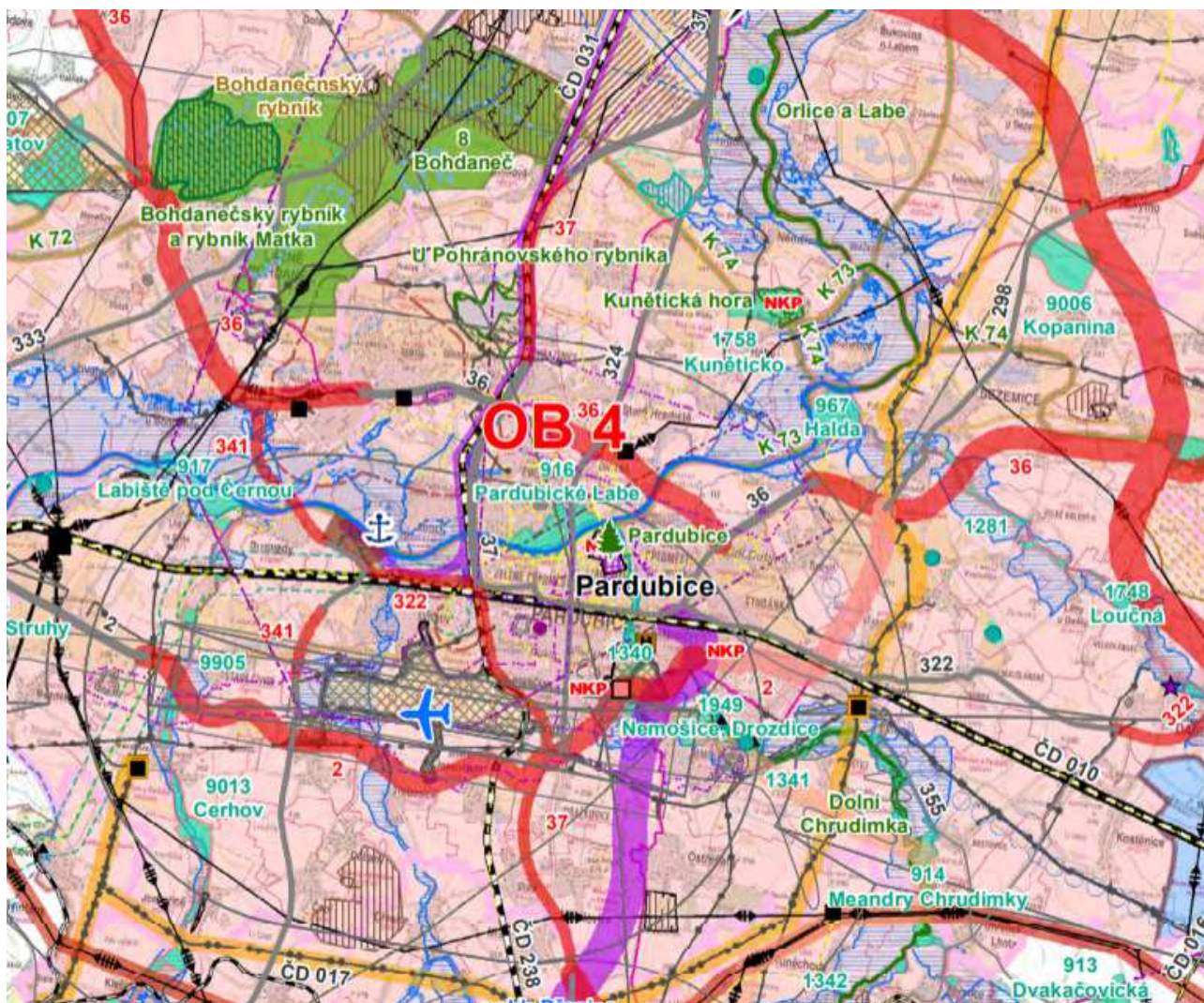
Následně je doložen výběr nejdůležitějších dokumentů:

- Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR PK) ve znění aktualizace č. 2; rok 2019 a projednávaného návrhu aktualizace č. 3
- Územní plán Pardubice – platný (rok 2018)
- Územní plán Pardubice – projednávaný

1.3.1 Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR PK)

Zásady územního rozvoje Pardubického kraje, úplné znění po aktualizaci č. 2, dále označovány jen ZÚR, zpřesňují vymezení rozvojové oblasti OB₄ Hradec Králové – Pardubice, kam spadá město Pardubice, s těmito zásadami pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

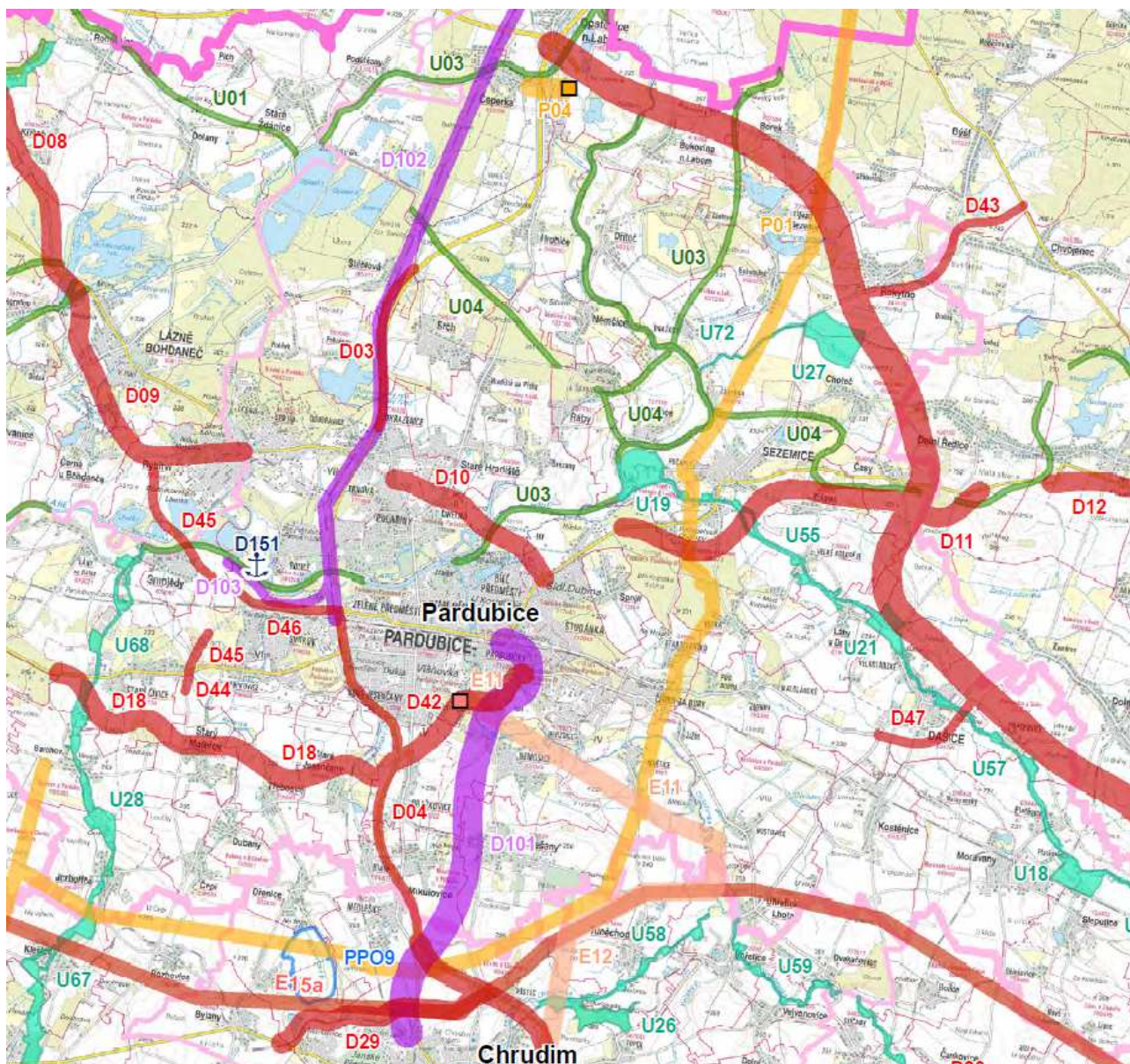
- a) zlepšit vazby Pardubic na stávající D11 novou trasou I/36 a na budoucí R35 ve směrech:
 - I/37 (Opatovice nad Labem) – Hradec Králové;
 - I/36 (Časy) – Holice;
 - II/322 (Dašice).
- b) zlepšit vazby Pardubic jižním směrem – Chrudim – Slatiňany;
- c) zlepšit vazby Pardubic západním směrem – Přelouč (- Kolín);
- d) zlepšit novými stavbami železniční spojení Slatiňany – Chrudim – Pardubice – Hradec Králové pro aglomerační hromadnou dopravu;
- e) rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici a silnice nadřazené sítě, přístav a letiště;
- f) orientovat ekonomické aktivity na plochy brownfields;
- g) rozvoj bydlení orientovat do lokalit s možností kvalitní veřejné dopravy a s vazbou na sídla s odpovídající veřejnou infrastrukturou;
- h) rozvíjet rekreační zónu Opatil;
- i) zlepšit propojení v koridoru I/36 (severozápadním směrem) Pardubice – Lázně Bohdaneč (-Dobřenice);
- j) zlepšit propojení v koridoru I/36 (severovýchodním směrem) Pardubice – Holice (- Kostelec nad Orlicí);
- k) rozvíjet veřejné mezinárodní letiště Pardubice, vč. jeho napojení na silniční a železniční infrastrukturu;
- l) rozvíjet nový přístav Pardubice v souvislosti s prodloužením Labské vodní cesty novým stupněm Přelouč; v tomto prostoru též rozvíjet veřejné logistické centrum;
- m) respektovat prvky přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území;
- n) dotvářet krajinu s cílem zvýšení její estetické hodnoty a ekologické stability.



Obrázek 18: Koordinační výkres ZÚR PK

ZÚR vymezují koridory pro umístění těchto veřejně prospěšných staveb v oblasti dopravy:

- Do3 – silnice I/37 Pardubice – Stéblová, rozšíření;
- Do4 – silnice I/37 Pardubice – Medlešice, rozšíření;
- Do9 – přeložka silnice I/36 Lázně Bohdaneč;
- D10 – přeložka silnice I/36 Pardubice – severní tangenta;
- D11 – přeložka silnice I/36 Sezemice – Časy;
- D18 – přeložka silnice I/2 Pardubice; jihozápadní obchvat;
- D42 – přeložka silnice I/2 Pardubice, jihovýchodní tangenta;
- D44 – přeložka silnice II/341 Staré Ččvice;
- D45 – prodloužení silnice II/341 Staré Ččvice – L. Bohdaneč;
- D46 – přeložka silnice II/322 Pardubice – západ;
- D101 – železniční trať Medlešická spojka;
- D102 – zdvojkolejnění železniční trati č. 031 Pardubice – Hradec Králové;
- D103 – vlečka do přístavu Pardubice;
- D151 – přístav Pardubice, včetně veřejného logistického centra.



Obrázek 19: Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření ŽÚR PK

1.3.2 Územní plán města Pardubice (platný)

Jedná se o platný Územní plán města Pardubice, úplné znění po změnách z dubna 2019. Obecně, je povinností, v rámci Analytické a Návrhové části PUMM Pardubice, vyhodnotit jednotlivé záměry v kontextu celkové komplexnosti opatření dopravní soustavy, k tomuto bude nápomocen připravovaný dopravní model. A nejedná se pouze o dopravní záměry, stejně důležité jsou rozvojové urbanistické záměry, protože nutností je harmonizace územního a dopravního plánování.

Následující úpravy, ve formě výřezů, jsou součástí § 10 Zásady uspořádání komunikačních systémů.

f) Dopravní systémy byly upraveny takto:

1) **Systém silniční dopravy:**

o Vypuštěny jsou:

- A. levobřežní komunikace, která propojovala navrhovanou trasu I/36, přes území Ležánka k zimnímu stadionu,
- B. severní trasa I/2 včetně MÚK u přístavu (nadjezdu ve Svítkově), která pokračovala severně podél železniční tratě do oblasti MIZ, kde se stáčela jižním směrem a podél západního okraje MIZ pokračovala na stávající trasu I/2,
- C. trasa rychlodráhy ve 4 - pruhovém uspořádání – vymezena je ve stávajícím profilu,
- D. v ulici Na Drážce 4 - pruhové uspořádání komunikace,
- E. záměr na systém jednosměrek k území „u Štíky“,
- F. pro navrhovanou trasu komunikace druhé přemostění severně od Prokopova mostu,
- G. výhledové mimoúrovňové dopravní propojení u Wonkova mostu.

o Nově navrhovány nebo prostorově jinak řešeny jsou:

- A. Trasa I/2 je nově vedena v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Ze stávající trasy se odpojuje na západním okraji kú. Staré Čivice, je vedena jižně od zástavby Starých Čivíc směrem k východu mimo řešené území. Na k.ú. Dražkovice se zapojuje do MÚK Dražkovice. Pro nové řešení MÚK je vymezena dopravní plocha, která umožní plnohodnotné doplnění, resp. řešení této dopravní stavby. Aktualizováno je trasování jihovýchodní tangenty, kde jsou

vypuštěny křižovatky se stávající dopravní sítí a jsou nahrazeny prostým mimoúrovňovým křížením s úpravou stávajících tras silnic.

1. Pro trasu I/2 vedenou západně od sídla Staročernsko je vymezen navržený koridor. Podél trasy I/2 v ulici Hostovická a Průmyslová a podél stávající trasy procházející Bělobranskou Dubinou je vymezen koridor pro homogenizaci stávající trasy. Tento koridor by měl umožnit případné úpravy na stávající komunikaci tak, aby vybavení této komunikace vyhovovalo požadavkům na silnici I. třídy. V tomto koridoru nebudou realizovány stavby ani prováděny zásahy, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury.

- B. Vymezena je plocha pro řešení MÚK Sezemice jih.
- C. Aktualizováno je trasování navržené komunikace I/36 od křižovatky Budvarka přes území Fáblovky, východně od navrhovaného sídliště Cihelna přes Labe k okružní křižovatce „u pracovní“.
- D. Navrženo je dopravní propojení Městská průmyslová zóna – přístav – jižně od železničního koridoru.
- E. Nově je řešeno dopravní napojení ploch přístavu.
- F. Je upraveno vedení trasy komunikace od MÚK Palackého západním směrem k přístavu – nav. II/322.
- G. Je upraveno řešení, resp. je vymezena plocha pro možná řešení MÚK Palackého.
- H. Je upraveno řešení MÚK Závodíště a dopravní napojení lokality Na Zavadilce.
- I. Je navržena úprava křižovatek na rychlodráze – ul. Havlíčkova, 17. listopadu, u sv. Anny a doplněna sjezdová rampa do ulice Kyjevska pro dopravní obsluhu nemocnice a IZS.
- J. V ulici Na Drážce je navrženo řešení dopravy ve dvou úrovních (na mimoúrovňové estakádě průjezdná doprava, na terénu obsluha území a MHD).
- K. Je navrženo nové dopravní propojení z ulice Na Ležánkách na navrženou trasu I/36.
- L. Je navrženo nové dopravní propojení z navržené trasy I/36 přes území Dubina-sever na Hůrka.
- M.
- N. Je navrženo nové dopravní propojení z východního okraje Starých Čivců do oblasti přístavu novou trasou komunikace II/341.
- O. Jsou vyznačena místa dopravního napojení lokality S.K. Neumanna východ.
- P. Upraveno je dopravní napojení nemocnice na ulici Kyjevska.
- Q. Vyznačeny jsou úpravy na komunikační síti v Pardubičkách.
- R. Navrženo je dopravní připojení obchodní zóny Baumarkt z komunikace I/37.
- S. Doplněno je dopravní napojení sídliště Cihelna z navržené trasy komunikace I/36 a vnitřní dopravní síť tohoto sídliště.
- T. Vymezena je plocha pro úpravy křižovatky U Josefa.
- U. Vymezena je plocha pro úpravy křižovatky na východním předmostí Prokopova mostu.
- V. Vymezeny jsou plochy pro doplnění MÚK Trnová.
- W. Vymezeny jsou plochy pro úpravy křižovatky u areálu Univerzity Pardubice v Doubravících.
- X. Nově je řešeno dopravní napojení obytné lokality na jihovýchodním okraji Ohrazenic – z ulice Trnovská.

○ Doprava v klidu

- A. Vypuštěn je záměr celoměstského parkoviště na Masarykově náměstí.
- B. Vypuštěn je záměr pro parkoviště TIR v oblasti Fáblovky.
- C. Korigovány jsou počty stání v oblasti kasáren Hůrka a u křižovatky rychlodráha – 17. listopadu.
- D. Doplněno je parkoviště v přednádraží – západně od nám. Jana Pernera v ploše změny XVIII/3P.

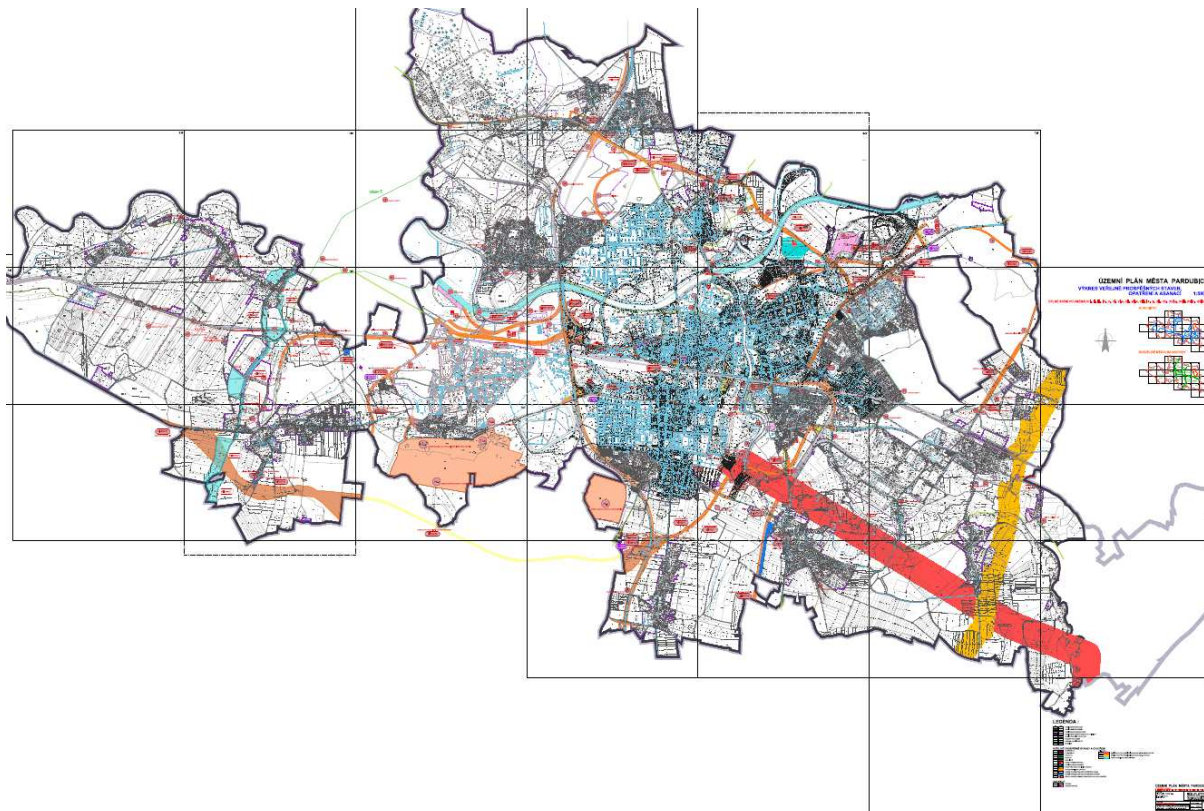
○ Systém železniční dopravy:

- A. Vypuštěn je záměr na propojení železniční stanice Rosice nad Labem – nádraží Pardubice novou tratí – obloukem západně od stávající tratě na Chrudim, ponecháno pouze jako územní rezerva.
- B. Vypuštěn je záměr na zavlečkování přístavu z nádraží Pardubice.
- C. Vypuštěna je stávající trať na Chrudim od areálu letiště, zbývající stávající trať ze stanice Rosice nad Labem – letiště bude sloužit pro zavlečkování areálu Letiště Pardubice.
- D. Upravena je trasa Medlešické přeložky.

- E. Propojení stanic Rosice nad Labem – nádraží Pardubice (zdvoukolejnění) je vedeno s prostorovými úpravami ve stávající stopě.
- F. Navrženo je zavlečkování areálu přístavu ze stanice Rosice nad Labem.
- **Systém hromadné dopravy:**
 - A. Plocha stávajícího autobusového nádraží je navržena k využití jinými městskými funkcemi, nový autobusový terminál resp. terminály jsou přemístěny do oblasti přednádraží, do prostoru jižně od Palackého ulice. Tato úprava by měla k sobě přiblížit oba terminály (vlakové a autobusové dopravy). Detailní řešení tohoto prostoru bude prověřeno v územní studii.
- **Systém pěší a cyklistické dopravy:**
 - A. Doplněno je pěší a cyklistické propojení ulice Jiráskova s územím jižně od železniční tratě (Vinice). Obě části území budou propojeny bezkolizně – podchodem pod železniční tratí a rychlodráhou
 - B. Doplněno je pěší a cyklistické propojení Tyršových sadů, přes ulici Labská, lávkou přes Chrudimku do parku Na Špici a dále do ulice Na Ležánkách
 - C. Doplněny jsou pěší a cyklistická propojení v oblasti Fáblovka
 - D. Aktualizována je trasa stezky podél komunikace I/36
 - E. Aktualizováno je vedení cyklostezek v oblasti Svítková

Obrázek 20: Výřez; úpravy § 10 Zásady uspořádání komunikačních systémů /zdroj: ÚP Pardubice

Doložena grafická příloha Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací, duben 2019.



Obrázek 21: Grafická příloha Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací

1.3.3 Nový Územní plán města Pardubice (projednáváný)

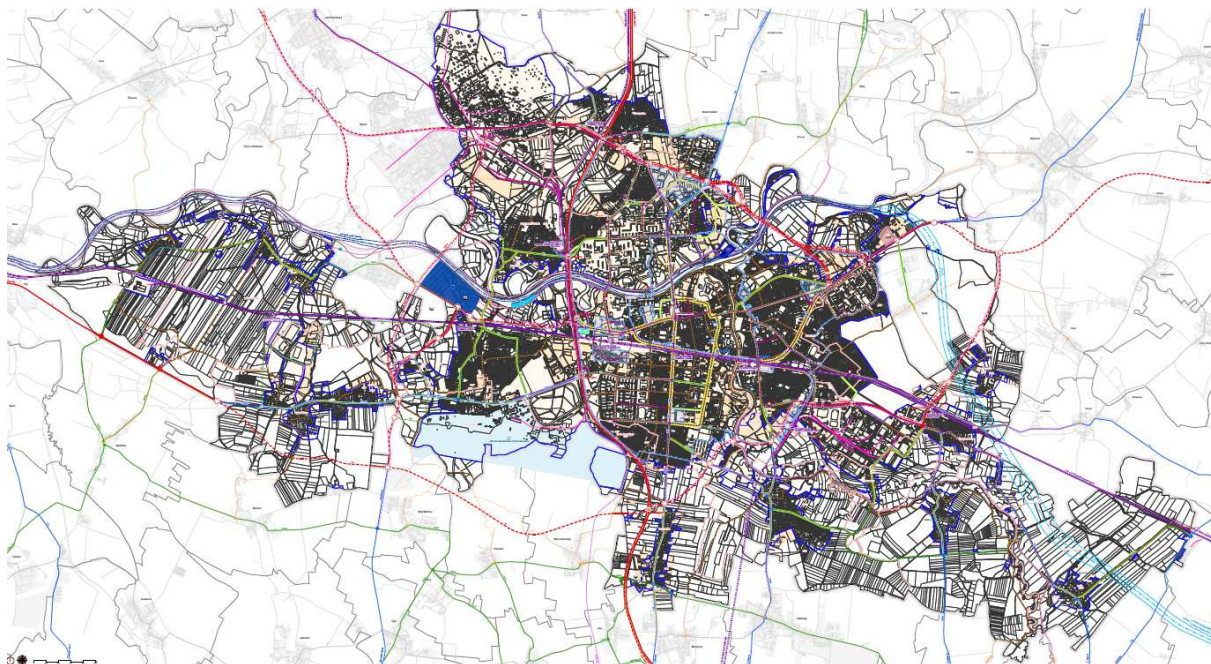
Jedná se o návrh nového Územního plánu Pardubice, jehož zpracovatelem je společnost HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., který se nachází ve fázi projednávání. Následují pasáže z projednáváného návrhu, přičemž některé dílčí návrhy jsou řešeny ve variantách.

Dopravní infrastruktura je řešena v podkapitole D1. Pro konečné znění nového ÚP platí vše, co je uvedeno v předchozím bodě k platnému ÚP.

D. KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEJÍ UMÍSTOVÁNÍ	94
D.1. Dopravní infrastruktura	94
D.1.1. Pozemní komunikace pro provoz silničních motorových vozidel	94
D.1.2. Doprava v klidu	105
D.1.3. Veřejná hromadná doprava osob	107
D.1.4. Pěší a cyklistická doprava	108
D.1.5. Železniční doprava	113
D.1.6. Letecká doprava	114
D.1.7. Vodní doprava	115
D.1.8. Kombinovaná (intermodální) doprava	115
D.2. Technická infrastruktura	116
D.2.1. Zásobování vodou	116
D.2.2. Odvádění a likvidace odpadních vod	117

Obrázek 22: Výřez koncepce veřejné infrastruktury /zdroj: Nový ÚP města Pardubice, projednáváný

Následující obrázek dokládá výkres I. 2d Koncepce dopravní infrastruktury, varianta 1.



Obrázek 23: Koncepce dopravní infrastruktury, varianta 1 /zdroj: Nový ÚP města Pardubice (projednáváný)

1.4 STRATEGIE A OBOROVÉ KONCEPCE KRAJE

Plán mobility navazuje na strategické dokumenty a oborové koncepce Pardubického kraje, případně regionu. Následně je doložen výběr nejdůležitějších dokumentů:

- Program rozvoje Pardubického kraje; rok 2014, zpracovává se aktualizace
- Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji; rok 2016
- Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje pro období 2016–2020; rok 2016

1.4.1 Program rozvoje Pardubického kraje

Program rozvoje územního obvodu kraje (zkráceně program rozvoje kraje) je základním střednědobým koncepčním dokumentem kraje. Jedním z jeho průřezových úkolů je zformulovat rozvojové aktivity kraje na období pěti let tak, aby co nejúčinněji přispívaly k vyváženému a udržitelnému rozvoji územního obvodu kraje. Vedle obvyklých výzev v oblasti regionální politiky se v současné době přidává i nutnost adaptace kraje na dopady ekonomické recese a na z ní plynoucí výrazný pokles rozpočtových příjmů. Na naléhavosti tak nabývá potřeba racionálního využití rozpočtových prostředků kraje a výběr finančně dosažitelných rozvojových aktivit pro následující období.

Aktualizovaný Program rozvoje Pardubického kraje je zpracováván pro návrhové období 2012–2020. Po formální stránce se Program rozvoje Pardubického kraje (PRK) člení na dvě základní části, a to část analytickou a návrhovou. Z hlediska jeho realizace bude ve vazbě na samotný dokument ještě doplněna zákonem požadovaná Koncepce vlivu PRK na životní prostředí a zdraví lidu (tzv. SEA).

Vize Pardubického kraje

Pardubický kraj – rozvojově vyrovnaný kraj s vysokou kvalitou života zohledňující potřeby místních obyvatel, stabilní a prosperující ekonomikou fungující na principech udržitelného rozvoje, zdravým životním prostředím a efektivně fungující správou svého koordinovaného území.

Rozvojové priority a strategické cíle

- A. Kvalitní lidské zdroje
 - Zlepšit podmínky pro vzdělávání obyvatel v souvislosti s jejich životním cyklem a zvýšit jejich uplatnitelnost na trhu práce.
 - Zajistit adekvátní kvality zdravotních zařízení a sociálních služeb a dostupnost jejich služeb pro všechny skupiny obyvatel.
 - Rozšířit a zkvalitnit nabídku aktivit pro organizované i neorganizované trávení volného času.
- B. Konkurenceschopná ekonomika
 - Dosáhnout nadprůměrného růstu HDP mezi kraji v ČR.
 - Posílit výzkumný a inovační potenciál uvnitř jednotlivých ORP a celkovou ekonomickou výkonnost kraje.
 - Efektivně využívat potenciál kraje v oblasti rozvoje udržitelného cestovního ruchu.
 - Posílit využití příznivé geografické polohy kraje jako důležité spojnice mezi územím Čech a severní i jižní částí Moravy.
 - Zajistit adekvátní dopravní obslužnost všech území kraje.
- C. Zdravé životní prostředí
 - Zajistit šetrné hospodaření v souvislosti s rozrůstáním infrastruktury v území a zachovat krajinný ráz vybraných regionů.
 - Dosáhnout vyššího stupně napojení jednotlivých území kraje, zejména jeho okrajových částí, na základní technickou infrastrukturu a rozvoj komplexní péče o povrchové i podzemní vody.
 - Adekvátně a objektivně chránit a zvyšovat kvalitu jednotlivých složek životního prostředí v kraji zejména v postižených lokalitách.
 - Efektivně zajišťovat ochranu a bezpečnost obyvatelstva a včasnou pomoc v případě mimořádných událostí a krizových situací.
- D. Koordinovaný prostorový rozvoj kraje

- Koordinovat rozvoj systému osídlení kraje, včetně funkčního využití území a snižovat disparity posilováním problémových území při respektování jejich přírodních a kulturních hodnot.
- Snižit socioekonomické rozdíly v návaznosti na sociodemografické ukazatele mezi jednotlivými částmi kraje (ORP).
- Budovat silné partnerské vztahy rozvojových aktérů s důrazem na využití místního potenciálu při rozvoji území kraje v souladu s principy udržitelného rozvoje.
- Zefektivnit čerpání dotací do kraje a všech jeho regionů.

Specifická opatření a jejich aktivity

B. Konkurenceschopná ekonomika	Dosáhnout nadprůměrného růstu HDP mezi kraji v ČR.	B.1: Rozvoj a optimalizace využití podnikatelské infrastruktury a podpora podnikání
	Posílit výzkumný a inovační potenciál uvnitř jednotlivých ORP a celkovou ekonomickou výkonnost kraje.	B.2: Podpora vědy, výzkumu, vývoje a inovací
	Efektivně využívat potenciál kraje v oblasti rozvoje udržitelného cestovního ruchu.	B.3: Rozvoj potenciálu pracovních sil
		B.4: Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu a jejího využití při rozvoji atraktivit cestovního ruchu
	Posílit využití příznivé geografické polohy kraje jako důležité spojnice mezi územím Čech a severní i jižní částí Moravy.	B.5: Koordinovaný rozvoj marketingu cestovního ruchu a tvorby turistických produktů
	Zajistit adekvátní dopravní obslužnost všech území kraje.	B.6: Podpora budování a zkvalitňování páteří dopravní infrastruktury
		B.7: Zkvalitnění regionální a lokální dopravní infrastruktury
		B.8: Rozvoj systému veřejné dopravy, rozvoj bezmotorové dopravy
D. Koordinovaný prostorový rozvoj kraje	Koordinovat rozvoj systému osídlení kraje, včetně funkčního využití území a snižovat disparity posilováním problémových území při respektování jejich přírodních a kulturních hodnot.	D.1 Využívání koncepčních nástrojů strategického a územního plánování při vytváření podmínek pro vyvážený rozvoj Pk
	Snižit socioekonomické rozdíly v návaznosti na sociodemografické ukazatele mezi jednotlivými částmi kraje (ORP).	D.2 Posilování rozvojových příležitostí ve venkovských oblastech a problémových regionech Pk
	Budovat silné partnerské vztahy rozvojových aktérů s důrazem na využití místního potenciálu při rozvoji území kraje v souladu s principy udržitelného rozvoje.	D.3 Vytváření podmínek pro rozvoj městských sídel jako pólů rozvoje Pk
		D.4 Rozvíjení vnějších vztahů subjektů na území Pk
	Zefektivnit čerpání dotací do kraje a všech jeho regionů.	D.5 Rozvíjení spolupráce veřejného, soukromého a neziskového sektoru
		D.6 Efektivní využívání evropských fondů

Tabulka 15: Specifická opatření a jejich aktivity /zdroj: Program rozvoje Pardubického kraje

Aktivity naplňující opatření**B.6: Podpora budování a zkvalitňování páteřní dopravní infrastruktury****Aktivity realizované přímo krajem, případně ve spolupráci s dalšími aktéry**

<i>Číslo</i>	<i>Název</i>	<i>Realizátor</i>
B.6.1	Vytváření podmínek pro realizaci a prosazování výstavby klíčových staveb dopravní infrastruktury v kraji.	ODSHI, OSRKEF
B.6.2	Další rozvoj mezinárodního letiště Pardubice.	ODSHI, Město Pardubice

Aktivity realizované ostatními aktéry

<i>Číslo</i>	<i>Název</i>	<i>Realizátor</i>
B.6.3	Příprava a realizace R 35 (Opatovice nad Labem – Dašice – Vysoké Mýto – Litomyšl – Dětrichov u Moravské Třebové – hranice Pardubického kraje).	ODSHI, OSRKEF, ŘSD
B.6.4	Příprava a realizace R 43 (Moravská Třebová – hranice Pardubického kraje).	ŘSD
B.6.5	Budování obchvatů měst s vysokou intenzitou silniční dopravy (Pardubice, Chrudim, Svitavy, ostatní města na plánované trase R35).	ŘSD
B.6.6	Vybudování plavebního stupně na řece Labi	Ministerstvo dopravy ČR, Ředitelství

<i>Číslo</i>	<i>Název</i>	<i>Realizátor</i>
	v Přelouči a dokončení splavnění Labe do Pardubic včetně přístavu Pardubice.	vodních cest ČR
B.6.7	Příprava a realizace projektu multimodálního logistického centra Východní Čechy v Pardubicích.	Město Pardubice, SŽDC, Ředitelství vodních cest, podnikatelské subjekty
B.6.8	Příprava zdvojkolejnění tratě č. 31 v úseku Pardubice – Hradec Králové.	Správa železniční dopravní cesty
B.6.9	Rozvoj kombinované dopravy v návaznosti na železnici.	Správa železniční dopravní cesty
B.6.10	Zvyšování bezpečnosti páteřní dopravní infrastruktury.	Správci dané infrastruktury

B.7: Zkvalitnění regionální a lokální dopravní infrastruktury

Aktivity realizované přímo krajem, případně ve spolupráci s dalšími aktéry

Číslo	Název	Realizátor
B.7.1	Usměrňování rozvoje regionální dopravní sítě.	ODSHI
B.7.2	Rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy s důrazem na úseky tvořící páteřní síť těchto komunikací v Pardubickém kraji.	ODSHI , Správa a údržba silnic Pardubického kraje

Aktivity realizované ostatními aktéry

Číslo	Název	Realizátor
B.7.3	Optimalizace systému údržby komunikací.	Správa a údržba silnic Pardubického kraje
B.7.4	Zvyšování bezpečnosti silniční dopravy (řešení úseků s častými dopravními nehodami).	ŘSD, Správa a údržba silnic Pardubického kraje
B.7.5	Podpora regionální železniční dopravy.	Správa železniční dopravní cesty
B.7.6	Rekonstrukce a modernizace místních a	Obce

B.8: Rozvoj systému veřejné dopravy, rozvoj bezmotorové dopravy**Aktivity realizované přímo krajem, případně ve spolupráci s dalšími aktéry**

Číslo	Název	Realizátor
B.8.1	Tvorba koncepce veřejné dopravy.	ODSHI, OREDO
B.8.2	Tvorba koncepce bezmotorové dopravy.	ODSHI, obce

Aktivity realizované ostatními aktéry

Číslo	Název	Realizátor
B.8.3	Rozvoj integrovaného dopravního systému (vytvoření nové sítě linek veřejné dopravy s páteří v železniční dopravě a jednotného tarifního systému).	OREDO
B.8.4	Budování přestupních terminálů veřejné dopravy.	obce, OREDO
B.8.5	Rozvoj dopravní telematiky (informační a telekomunikační podpora dopravního procesu).	OREDO, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, obce
B.8.6	Rozšiřování a propojování sítě cyklostezek s ohledem na potřeby obyvatel i cestovního ruchu.	Obce
B.8.7	Podpora budování záchytných parkovišť a systému „Bike/Park and Ride“ s důrazem na dopravní uzly integrovaného dopravního systému.	Obce, OREDO

D.3: Vytváření podmínek pro rozvoj městských sídel jako pólů rozvoje Pardubického kraje

Aktivity realizované přímo krajem, případně ve spolupráci s dalšími aktéry		
<i>Číslo</i>	<i>Název</i>	<i>Realizátor</i>
D.3.1	Koordinace rozvojových aktivit v městských sídlech včetně omezování negativních dopadů suburbanizace.	OSRKEF, obce
D.3.2	Zabezpečení odpovídající dopravní infrastruktury a dopravní dostupnosti městských sídel.	ODSHI, ŘSD, OREDO, obce
Aktivity realizované ostatními aktéry		
<i>Číslo</i>	<i>Název</i>	<i>Realizátor</i>
D.3.3	Rozvoj adekvátní výstavby dopravní a technické infrastruktury a občanské	Obce, podnikatelské subjekty

<i>Číslo</i>	<i>Název</i>	<i>Realizátor</i>
	vybavenosti zajišťující hospodářskou konkurenceschopnost měst.	
D.3.4	Regenerace veřejných prostranství měst.	Obce, podnikatelské subjekty
D.3.5	Zabezpečení dostatečných zdrojů pro rozvoj městských území (pitná voda, likvidace komunálního odpadu apod.).	Obce
D.3.6	Stabilizace městského bydlení včetně revitalizace panelových sídlišť.	Obce
D.3.7	Rozvoj infrastruktury pro volnočasové a společenské aktivity obyvatel.	Obce, NNO, podnikatelské subjekty

1.4.2 Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (dále jen Koncepce) bude ideovým, metodickým, organizačním a strategickým nástrojem rozvoje cyklo, bike a inline produktu na území Pardubického kraje zejména za účelem rozvoje cestovního ruchu, současně však i sportu, volnočasových aktivit a cykloprovozu. Koncepce jasně vymezí roli veřejné správy v této oblasti a vyřeší kompetenční překryvy a nejasnosti. Cílem Koncepce je stanovit priority, vycházející z aktuálních trendů, reálných potřeb a návazností na nadregionální projekty s co nejefektivnějším využitím potenciálu kraje.

Dokument je zpracován pro pětileté období s časovým přesahem výhledových záměrů.

Vize

Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jak pro rekreační, tak pro cykloprovozní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.

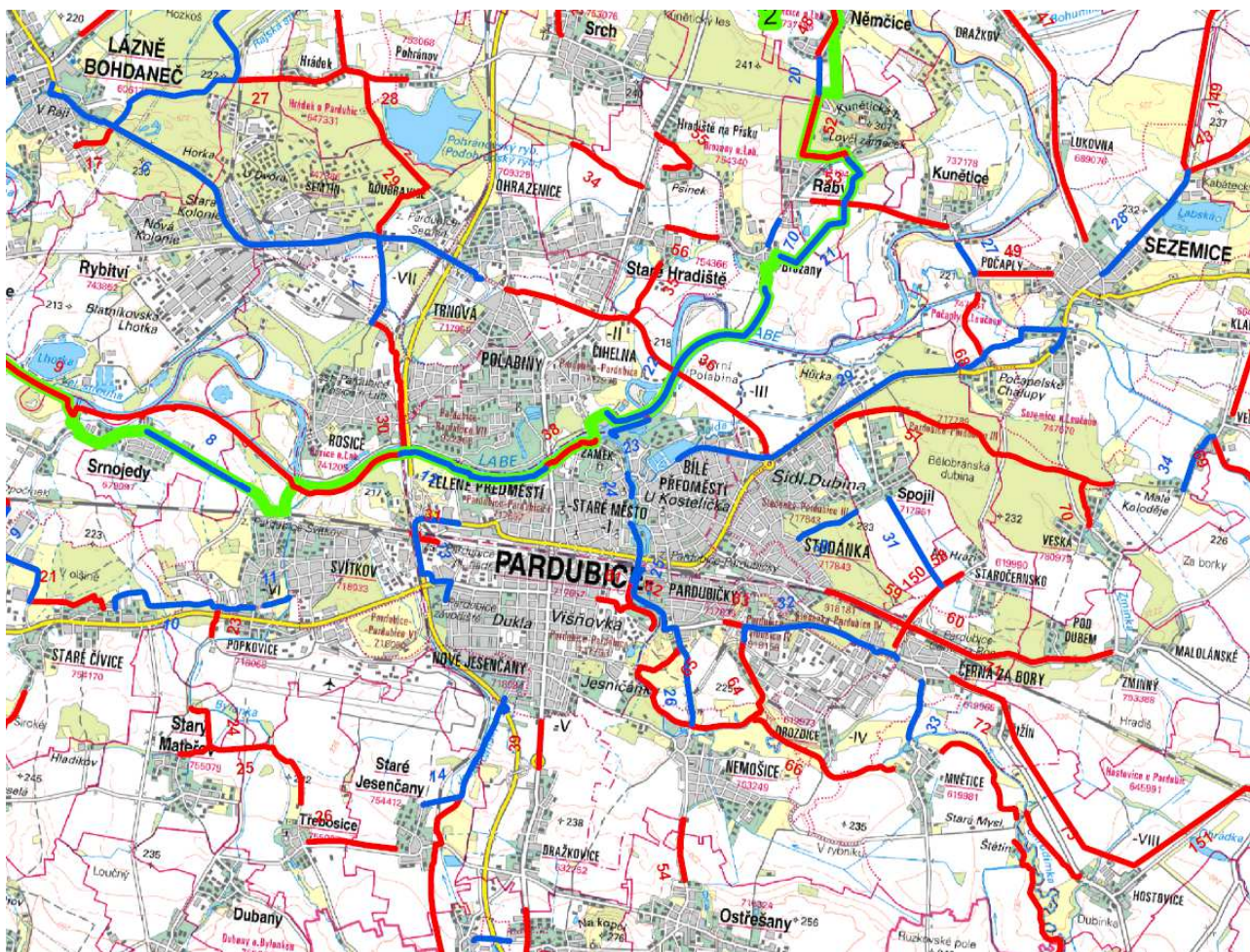
Strategické cíle, priority a opatření

- Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje
 - V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras
 - Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky
 - Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras

- Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras.
- Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu
 - Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech
 - Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu.
- Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivity ve vhodných lokalitách kraje
 - Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice
 - Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity
 - Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí.
- Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko
 - Optimalizovat síť cyklotras
 - Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici.
- Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty
 - Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí
 - V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras
 - Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů
 - Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí.
- Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů
 - Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.



Obrázek 24: Sít' dálkových cyklotras ČR



Obrázek 25: Návrh cyklostezek, dálkových cyklotras a bike resortů (03/2015)

1.4.3 Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje pro období 2016–2020

Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje je zpracován v souladu s ustanovením zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, v platném znění. Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70“, postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou (dle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění) a veřejnou linkovou dopravou (§ 2 odst. 6 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 150/2000 Sb.), (dále jen zajišťování dopravní obslužnosti.

Hlavním cílem tohoto plánu je povinné zveřejnění záměrů objednavatele veřejné dopravy Pardubického kraje v oblasti dopravní obslužnosti v Pardubickém kraji. Dále je předpokládáno zajištění dlouhodobější stabilizace potřebné dopravní obslužnosti všech sídel Pardubického kraje.

V průběhu roku 2020 je předpokládáno zpracování a vydání nového plánu dopravní obslužnosti pro následné období od počátku roku 2021 s rozsahem stanoveném platnou právní úpravou.

Železniční doprava je objednávana se zřetelem na svá specifika, tzn. jako doprava páteřní na a od níž jsou prováděny přípojové vazby autobusové dopravy. Prioritou Pardubického kraje je obsluha maximálního území vázaného na železnici železniční dopravou. Dále upřednostňuje dopravu do/z zaměstnání a škol. Dopravu pro rekreační účely však zajišťuje taktéž, o čemž svědčí podpora nejen pravidelných nostalgických jízd v letních měsících v oblasti Lichkovska a Dolní Moravy.

Integrace

Veškeré objednávané spoje, ať na železnici, tak i v autobusové dopravě jsou zaintegrovány do integrovaného dopravního systému IREDO. Integrovaný dopravní systém (dále IDS) IREDO je zaveden i v sousedním Královéhradeckém kraji. Správce zařízení IDS IREDO, tarifu IDS IREDO a základního dokumentu, tj. Smluvních a

přepravních podmínek (dále SPP) IDS IREDO je společnost OREDO s.r.o., která vystupuje v celém systému v pozici integrátora. Organizaci objednávky dopravního výkonu a tvorbu jízdních řádů zajišťuje Pardubický kraj.

Cestování v IDS IREDO je možné u přímých linek a celosíťových jízdenek na papírový doklad. Ostatní jízdní doklady (přestupní jízdenky, časové kupóny) jsou ukládány na bezkontaktní čipové kartě (dále BČK) IREDO. Tato BČK IREDO je zájemcům vydávána v personifikované verzi, popř. v anonymní verzi na kontaktních místech IDS IREDO, na vyjmenovaných pokladnách dopravce ČD a.s. a pomocí e-shopu IDS IREDO. Podmínky pro použití BČK IREDO jsou uvedeny na průvodních dokumentech vydávaných s novou kartou IDS IREDO a v SPP IDS IREDO.

Tarif IDS IREDO byl vytvořen integrátorem společností OREDO s.r.o. a byl schválen orgány Pardubického kraje. Případné problémy s tarifem IDS IREDO jsou řešeny přímo se společností OREDO s.r.o.

Dispečink IDS IREDO je provozován společností OREDO s.r.o. Výstupy z dispečinku jsou pro veřejnost viditelné na informačních elektronických tabulích IDS IREDO, které jsou rozmístěny v souladu s ustanovením podmínek pro realizaci projektu spolufinancovaného z fondů ROP SV s názvem „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje – II. fáze“. Dále jsou informace pro cestování v IDS IREDO uvedeny, mimo vývěsné jízdní řády, na webových stránkách <http://tabule.oredocz>. Odkaz na tyto stránky je výbavou zastávek IDS IREDO ve formě QR kódu, který přesměruje mobilní zařízení na stránky vztažené přímo k zastávce, na které byl QR kód načten do mobilního zařízení.

Poznámka zpracovatele Plánu mobility: dokumentace neobsahuje žádné výhledové návrhy nebo záměry.

1.5 STRATEGIE A OBOROVÉ KONCEPCE MĚSTA

Jedná se o vybrané dokumenty zabývající se strategií rozvoje města a koncem jednotlivých oborů. Další podklady, průzkumy a analýzy budou uvedeny v rámci jednotlivých kapitol Plánu mobility.

Vybrané strategické a koncepční dokumenty:

- Strategický plán rozvoje města (rok 2018)
- Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubice
- Územní studie krajiny ORP Pardubice
- Zranitelnost města Pardubice vůči vysokým teplotám a možnosti adaptací – Tepelná mapa
- Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice (rok 2018)
- Optimalizace MHD na území města Pardubic a přilehlém okolí (rok 2016)
- Cyklogenerel Pardubice (rok 2013)

1.5.1 Strategický plán rozvoje města

Dokument tvoří základní kostru návrhové části Strategického plánu rozvoje města Pardubic pro období 2014–2025 (dále jen „Strategický plán“). Strategický dokument respektuje moderní trendy v oblasti regionálního rozvoje a reaguje na aktuální socioekonomický vývoj – a to jak globální, tak na národní, regionální a lokální úrovni. Při tvorbě byly jako základní podklad využity výstupy z analytické části Strategického plánu rozvoje města Pardubic pro období 2014–2025 schválené Zastupitelstvem města Pardubic dne 17. prosince 2013. Strategie byla zpracována s využitím praxí ověřené kombinace expertní a komunitní metody.

Návrhová část Strategického plánu města Pardubic pro období 2014–2025, Aktualizace 2017, byla projednána a schválena Zastupitelstvem městem Pardubice v lednu 2018. Následuje základní členění Strategického plánu města. Z doloženého je zásadní vize, která předpokládá rozvoj dopravní infrastruktury pro nejméně 120 tisíc obyvatel.

Strategický plán rozvoje města Pardubice pro období 2014-2025					
Vize	Pardubice 2025:				
	prosperující, čisté, bezpečné a živé město s vyspělou ekonomikou a silnou sportovní a kulturní tradicí, s infrastrukturou pro nejméně 120 000 obyvatel				
Pilíře	1. Životní prostředí, územní rozvoj, energetika	2. Doprava a mobilita	3. Ekonomika a život ve městě	4. Veřejné služby a kvalita řízení města	5. Integrované projekty a EU fondy
Cíle/popis	Město se zdravým životním prostředím a chytrým využitím veřejného prostoru včetně katastru připojených obcí, město podporující nízkoe energetická opatření	Výborně dostupné a dobře propustné město s multimodální mobilitou, excelentním dopravním chováním a ekologickou a integrovanou veřejnou dopravou	Ekonomicky vyspělé město podporující rozvoj místních a inovačních podniků a spolupráci škol a firem; živé město vytvářející kvalitní podmínky pro bezpečný život svých obyvatel	4.1. Kvalitně řízené, hospodárné město, podporující partnerství napříč veřejným, neziskovým i soukromým sektorem v tuzemsku i v zahraničí a poskytující veřejné služby efektivně, kvalitně a v dostatečném rozsahu	5.1. Město efektivně a transparentně využívající evropských fondů pro realizaci integrovaných projektů s přesahem do celé Hradeckopardubické aglomerace

Obrázek 26: Vize, pilíře a popis /zdroj: Strategický plán rozvoje města Pardubice

Specifické cíle pilíře 1. Životní prostředí, územní rozvoj, energetika:

- 1.1 Zajistit efektivní odpadové hospodářství, využít odpady jako ekonomickou příležitost
- 1.2 Vytvořit podmínky pro hospodárné nakládání s energií a zavést systém řízení energetického hospodaření města a městských organizací
- 1.3 Snižovat znečišťování ovzduší a zamezit zvyšování hlukové zátěže nad stanovené limity
- 1.4 Zlepšovat kvalitu veřejného prostranství ve městě
- 1.5 Využít potenciálu řek Labe a Chrudimky a ostatních vodních ploch pro oživení města; rozšířit zelené plochy k občanskému využití
- 1.6 Podporovat ekologickou výchovu a osvětu
- 1.7 Podporovat odstraňování ekologických zátěží a omezit rizika z nich plynoucí
- 1.8 Optimalizovat územně – technické a sociálně – psychologické podmínky pro rozvoj bydlení v plochách s dobrou dopravní obslužností a dostupnou občanskou vybaveností, zejména ve vazbě na stávající urbanistickou strukturu.

Specifické cíle pilíře 2. Doprava a mobilita:

- 2.1 Zkvalitnit dopravní plánování
- 2.2 Rozvíjet integrovanou veřejnou dopravu a zvýšit podíl ekologické MHD na městské mobilitě při zachování její dostupnosti a minimalizaci ekonomické náročnosti
- 2.3 Vybudovat systém inteligentního řízení dopravy ve městě
- 2.4 Propojit vybrané části města s cílem lepší dopravní dostupnosti, bezpečnosti a bezbariérovosti
- 2.5 Podporovat rozvoj nemotorové dopravy a bezemisní dopravy
- 2.6 Regulovat dopravu v klidu
- 2.7 Využívat potenciálu vodní a letecké dopravy a podporovat rozvoj letiště pro rozvoj celého regionu.

Na stránkách 19 až 34 jsou výše uvedené specifické cíle podrobněji rozpracovány. V zásadě lze s těmito specifickými cíli a jejich dílčími opatřeními souhlasit, budou řešeny v rámci PUMM Pardubice.

Součástí Strategického plánu jsou dále Implementační pravidla, Katalog karet indikátorů a podrobný Akční plán Pardubice pro rok 2018.

RÁMCOVÉ HODNOCENÍ VYUŽITELNOSTI:

- Strategický plán rozvoje města je významným a důležitým podkladem, je zcela nezbytná obsahová (věcná) a časová koordinace a harmonizace s Plánem mobility. V tomto duchu bude s dokumentem také nakládáno.
- S uvedenými specifickými cíli a jejich dílčími opatřeními lze v zásadě souhlasit, nicméně některá opatření bude obtížné vzájemně harmonizovat, jako například zvyšování podílu MHD na mobilitě a zachování ekonomické náročnosti, nebo infrastrukturní rozvoj silniční sítě. Je doporučeno zvážit diskusi nad vizí 120 tisíc obyvatel města, která se promítne zásadním způsobem do dopravní situace.

1.5.2 Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubice

Dokumentace vyhotovena v roce 2018 společností MCA ateliér, s.r.o.

Rozsáhlé dílo s následujícími cíli strategie.

Město Pardubice věnuje v poslední době kvalitě veřejných prostranství pozornost. Přípravuje a realizuje investiční záměry na revitalizaci veřejných prostranství, vypisuje architektonické soutěže, zpracovává různé ideové a plánovací dokumenty. <u>Jednotná strategie pro celek města a pro krátkodobé, střednědobé i dlouhodobé kroky</u> K tomu, aby tyto jednotlivé aktivity byly maximálně efektivní, může napomoci jednotná strategie rozvoje kvality veřejných prostranství, která bude zahrnovat celek města a bude se zabývat krátkodobými, střednědobými a dlouhodobými kroky. Naplňování této strategie by postupně mělo do sebe začlenit všechny, nyní roztříštěné, aktivity, týkající se zkvalitnění veřejných prostranství. <u>Veřejný prostor jako samostatné téma a cíl</u> Důležité také je, aby tato strategie deklarovala z pozice správy města kvalitu veřejného prostoru a veřejných prostranství jako samostatné téma a cíl. Standardně je téma veřejného prostoru rozptýleno do jednotlivých projektů a záměrů (dopravní stavby, výstavba objektů a souborů apod.), kde se často dostává pouze do doplňkové role. Pokud je ale kvalita veřejného prostoru města sledována jako samostatné téma, přináší	to několik zásadních zlepšení. Jednak vytváření realizačních investičních záměrů, jejichž primárním cílem je zkvalitnění veřejného prostranství. A také sledování a hodnocení ostatních záměrů skrze jednoznačné kritérium – jak se podílejí na kvalitě veřejného prostranství a veřejného prostoru konkrétního místa, širší lokality i města jako celku. Samostatnost a priorita tématu kvality veřejného prostoru vyžaduje v první řadě vytvoření institucionálního rámce. Jeho součástí je vytvoření subjektů a nástrojů, které se na téma výhradně soustřeďují. <u>Strategii je potřeba implementovat zejména v těchto oblastech:</u> - V tvorbě politického programu vedení města - V plánování rozvoje města - V přípravě investičních záměrů - V tvorbě finanční politiky města
---	--

Obrázek 27: výřez cílů Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubice

Širší pojem o záběru projektu dokumentuje následující výčet základních kapitol dokumentu:

- B. Cíle strategie
- C. Co je kvalita veřejných prostranství a kde ji uplatňovat
- D. Platformy a nástroje
 - D.1 Obecné platformy a nástroje
 - D.2 Tematické směry rozvoje a místopisné záměry
- E. Ideový akční plán rozvoje
- F. Analytická část
 - F.1 Obecná analytická část
 - F.2 Aktualizace existujících analytických dokumentů
 - F.3 Lokalizovaná analytická část

Základní vlastnosti kvalitních veřejných prostranství zahrnuté do řešení Plánu mobility:

- Kvalita pohybu
- Možnost užívání pro všechny obyvatele

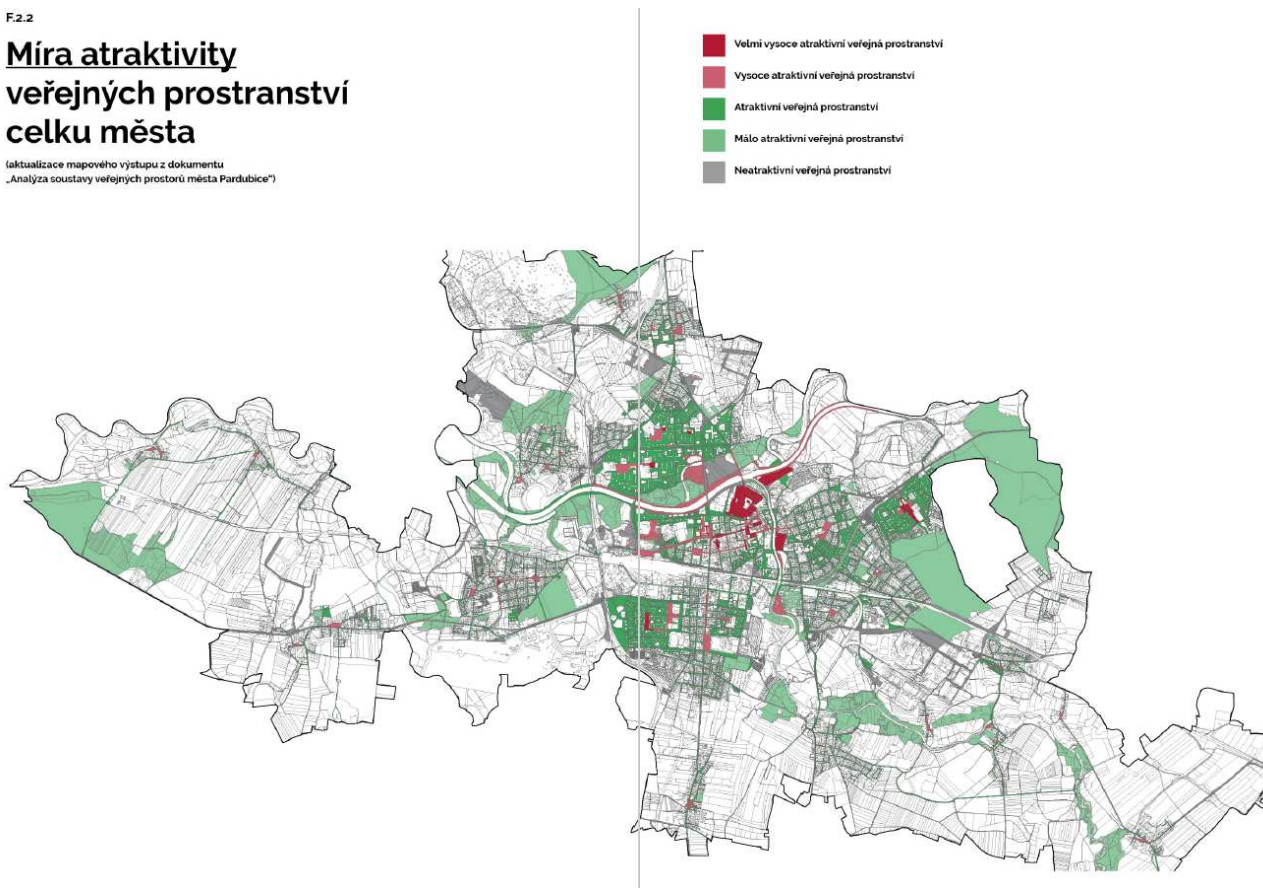
- Dostupnost, prostupnost
- Bezpečnost
- Zdravé prostředí, kvalita klimatu
- Udržitelnost.

Následující obrázky dokládají míru atraktivity veřejných prostranství na území města a centra města, což úzce souvisí s obecnou mobilitou.

F.2.2

Míra atraktivity veřejných prostranství celku města

(aktualizace mapového výstupu z dokumentu
„Analýza soustavy veřejných prostorů města Pardubice“)

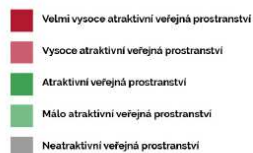


Obrázek 28: míra atraktivity veřejných prostranství celku města podle Strategie zkvalitnění veřejných prostranství

F.2.5

Míra atraktivity veřejných prostranství centra města

(aktualizace mapového výstupu z dokumentu
„Analýza soustavy veřejných prostorů města Pardubice“)



Obrázek 29: míra atraktivity veřejných prostranství centra města podle Strategie zkvalitnění veřejných prostranství

1.5.3 Územní studie krajiny SO ORP Pardubice

Zpracovatelem díla je EKOTOXA s.r.o., dokument byl vyhotoven v roce 2019.

Následují výřezy pasáží studie, které jsou stěžejní pro Plán mobility.

Cílem vize krajiny je směřování rozvoje území tak, aby jeho budoucí podoba zachovávala a rozvíjela stávající kvality a hodnoty a eliminovala existující narušení, a to z pohledu zachování, ochrany a respektování přírodních podmínek, zachování historických a kulturních hodnot a rozvoje kulturní kvality území. Cílem je vytváření harmonického vztahu kulturní krajiny a přírodního prostředí, harmonického vztahu kulturních objektů vzájemně v interakci s respektováním souladu s měřítkem krajiny a kulturních prvků, estetických a přírodních hodnot, typických dominant a forem.

Základní vizi krajiny SO ORP Pardubice je třeba spatřovat v několika úrovních:

- vize obnovy přírodního prostředí v místech, kde je významně narušeno,
- vize udržitelného rozvoje města Pardubice a jeho kontaktů s krajinou,
- vize rozvoje krajiny příměstských prostorů,
- vize rozvoje krajiny s rybníky a lesy,
- vize rozvoje venkovské zemědělské krajiny a venkovských sídel,
- vize rozvoje infrastruktury v území.

Obrázek 30: výřezy vize Územní studie krajiny SO ORP Pardubice

Cílová vize a zásady péče o krajinu a rozvoje v krajině týkající se města Pardubice je definována v kapitole 2.2 Cílová vize vzhledem k vymezeným krajinám, a je obsahem následujících dvou výřezů.

Pardubice	Cílová vize Urbanizovaný prostor města Pardubic s charakteristickými objekty historického centra s kulturními dominantami kostelů, zámku a tradičními objekty (historické centrum s měšťanskými domy v původním uspořádání kolem náměstí), s navazujícími postupně doplňovanými a revitalizovanými prostory města s architektonicky kvalitními stavbami moderní doby, jež jsou s historickými ve společné harmonii, se soběstačnými a svébytnými sídelními prostory (čtvrtěmi), začleněný svými okraji do krajinného rámce: ▪ s přírodními a přírodě blízkými prostory doprovázejícími Labe, ▪ s komponovanými a parkově upravenými prostory v městském prostředí v okolí Labe a Chrudimky, ▪ s dostupnými turistickými a rekreačními cíli v okolí řeky Labe a v navazující krajině, ▪ s přístavištěm na Labi v centru města a plážemi na vhodných místech ke slunění a koupání, ▪ s dostupnými prostory s lesy v okraji města. Zásady péče o krajinu a rozvoje v krajině ▪ Chránit a zachovávat historické centrum města a jeho typické historické budovy a dominanty, zachovat jeho vnitřní obraz, vymezit jej a stanovit vhodnou regulaci navazující zástavby. ▪ Zachovávat a revitalizovat prostory v okolí řek Labe a Chrudimky, citlivě rozvíjet parkově upravené plochy na území města, vytvářet komponované prostory, zachovat a obnovovat přírodní charakter řeky Labe v okrajích města, chránit prostory s biotopy mrtvých ramen a navazující území. ▪ Klást důraz na začlenění zástavby do krajiny v okrajích města a na dostupnost krajiny, vytvářet rekreační klidové prostory v okrajích města a podél Labe, vytvářet procházkové trasy a turistické cíle, výletní místa, prostory pro pikniky, pálení ohňů a grilování. ▪ Provéřít možnost otevření obrazu historické části města v pohledové ose k Labi. ▪ Provéřít možnost revitalizace prostoru nábřeží v centru města podél Labe a Chrudimky, propojení obou prostor vhodně koncipovanou kompozicí s pohledy na pravý břeh s parky a přírodními prostory se vzrostlou zelení, vytvořit místa přístupu k řece, pohledově propojit nábřeží s historickou částí centra.
	▪ Zamezit zastavování cenných přírodních partií s mrtvými rameny v okolí řeky Labe, respektovat přírodní charakter prostorů v okolí řek. ▪ Začlenit nevhodně koncipované okraje sídla s halovými objekty, výrobními a skladovacími prostory vyznačujícími se neuspořádaností do krajiny. ▪ Zamezit propojení zástavby města s Nemošicemi, Dražkovicemi, Starými Jesenčany, Starým Mateřovem, Starými Čivčicemi, Smojedy, Hrachovcem, Starým Hradištěm, Černou za Bory, Mněticemi a Brozanami, zachovat venkovský charakter sídel a zamezit další degradaci venkovského prostoru za účelem developerského typu zastavování bez kontextu a provázání se sídlem. ▪ Respektovat pozitivně přijímané kulturní dominanty města a zamezit vzniku výškou a proporcemi odlišné zástavby pohledově degradující tyto dominanty.

Obrázek 31: výřez cílové vize a zásady péče o krajinu a rozvoje v krajině týkající se města Pardubice

Dopad na Plán mobility mohou mít zejména kapitoly

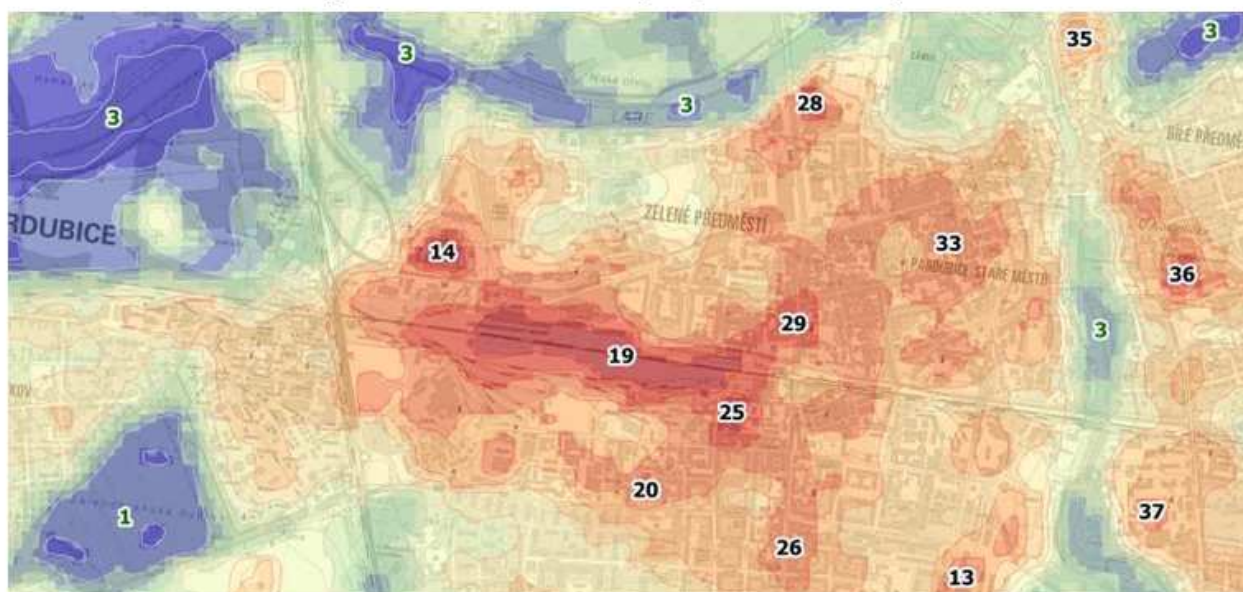
- 4.2 Návrh opatření pro zlepšení sídelních propojení a prostupnosti krajiny pro člověka a
- 4.3 Návrh opatření pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu, která se mimo jiné zaměřuje na řešení cyklistických a turistických tras v území.

1.5.4 Zranitelnost města Pardubice vůči vysokým teplotám a možnosti adaptací – Tepelná mapa

Zpracovatelem díla je EKOTOXA s.r.o., dokument byl vyhotoven v roce 2020.

Ukázka z mapy identifikace hlavních tepelných ploch a chladících ploch dokládá provázanost s dopravou a obecně s mobilitou. Společně s plochou 19 – nádraží Pardubice se jedná např. o plochy 14, 28, 29 a další představují plochy obchodních center, včetně parkovacích ploch.

Obrázek 13: Ukázka z mapy identifikace hlavních tepelných a chladících ploch



Obrázek 32: Ukázka z mapy identifikace hlavních tepelných a chladících ploch

Následující obrázek dokládá část dokumentu, resp. obsah kapitoly 4, která svým zaměřením rozšíří předmět Plánu mobility.

4 Zranitelné oblasti, jejich základní charakteristika a doporučení k adaptacím	31
4.1 Lokality nejvíce ovlivněné vysokými teplotami	31
4.1.1 Lokality s chladícím účinkem.....	31
4.2 Lokality nejvíce ovlivněné vysokými teplotami dle funkčních ploch územního plánu	32
4.3 Místa s vyšším výskytem citlivých skupin obyvatel	33
4.4 Příkladové Hodnocení vybraných typů ploch z hlediska vysokých teplot a možností adaptací na ně	34
4.4.1 Plochy veřejných prostranství v centrální části města.....	34
4.4.2 Historické centrum města	36
4.4.3 Obchodní centra a parkoviště	37
4.4.4 Plošně rozsáhlejší výrobní plochy	38
4.4.5 Místa s výskytem zranitelných skupin obyvatel	39
4.4.6 Vybrané rozvojové lokality.....	42

Přínosné jsou zejména příklady a doporučení pro charakteristické plochy veřejných prostranství, z nichž uvádíme ulici Jana Palacha.

Plocha/lokalita	Ul. Jana Palacha
Stávající využití	Významná dopravní komunikace, pěší komunikace, služby, bydlení
Hlavní charakteristiky plochy z hlediska vysokých teplot	
+ Pozitivně působící prvky (chladicí efekt aj.)	• Negativně působící prvky (efekt zvýšení teploty)
+ Protiváhu rozpáleným ulicím mohou pro rezidenty tvořit zelené vnitrobloky + Občasné prvky mobilní zeleně, ale s velmi nízkým účinkem.	• S-J orientace ulice tvoří v období vln veder výheň, ve které se koncentruje teplo z přímého slunečního záření a odražené teplo z povrchů a budov. • Vysoké množství zpevněných povrchů, tmavé asfaltové plochy • Vysoká intenzita dopravy a hluknost zhoršuje pohodu lidí, vytváření fotochemického smogu. • Minimum veřejné zeleně, minimální plochy trávníků, minimum chladících prvků • Veškerá dešťová voda je ihned odváděna kanalizací, nepřispívá k lepšímu mikroklimatu • Autobusové zastávky nezastíněny, minimum stínu celkově. • Velmi omezené možnosti úprav z důvodu OP technické infrastruktury.
Poznámka: Podobný charakter má více ulic v centrální části města.	
Doporučení a možnosti z hlediska adaptací na vysoké teploty	
- o Maximální zachování stávající zeleně, pokud je přítomna, zajištění dostatečné plochy pro kořeny - o V rámci rekonstrukcí prověřit možnosti výsadby nové zeleně, zajistit zelený pás alespoň podél jedné strany ulice s ohledem na směr slunečního záření - o Provázat mobiliář se zelení, u zahrádek umožnit instalaci prvků mobilní zeleně, vyžadovat zastínění - o Řešit možnosti zastínění zastávek MHD - o Instalace pitek - o Rozčlenění ploch pro parkování prvky zeleně – vyšší stromy.	
Komentovaná fotodokumentace	
 Ul. J. Palacha - Typický uliční profil v širším centru města.	 Ulice čistě ze zpevněných povrchů a vyššími budovami okolo

Obrázek 33: výřez příkladů a doporučení pro charakteristické plochy veřejných prostranství – Jana Palacha

1.5.5 Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice

Zpracovatelem díla je Dopravní podnik města Pardubic a.s., jeho dokončení proběhlo v roce 2018. Dokumentace je přednostně zaměřena na problematiku MHD, návaznosti na další druhy veřejné dopravy a dopravu v klidu, snížení dopadu provozu na životní prostředí, doprovodně je pak řešena kvalita a bezpečnost pěší a cyklistické dopravy nebo upřednostnění vozidel v rámci ITS. Jedná se o rozsáhlý dokument, což dokládá následující struktura a přehled základních kapitol:

A) Předmět a účel rámce udržitelné městské mobility

1. Udržitelná mobilita
2. Účel zpracování
3. Časový horizont
4. Vymezení skupiny partnerů

B) Analytická část

1. Analýza požadavků vyplývajících z nadřazených dokumentů
2. Popis území a přepravních vztahů v území
3. Institucionální rámec dopravního systému města

4. Dostupnost finančních zdrojů pro financování provozu MHD
5. Dostupnost finančních prostředků na financování infrastruktury
6. Analýza funkčnosti systému MHD v současnosti
7. Analýza stavu vozidlového parku
8. Definice rozvojového scénáře

C) Návrhová část

1. Stanovení cílů
2. Typologie navrhovaných opatření, variantnost návrhové části
3. Variantnost návrhové části
4. Maximální varianta
5. Výběr návrhových variant

Analytická část dokládá značné množství informací týkajících se přepravních vztahů, funkčnosti v rámci institucionalizace veřejné dopravy, ekonomických a provozních rozborů, vozového parku, kvality obsluhy území, vymezení rizik a slabých míst a dalších, které lze využít v rámci PUMM Pardubice. Významné jsou především podklady z dokumentace „Optimalizace MHD na území města Pardubice a přilehlém okolí“ (bod 2 této zprávy) týkající se přepravních vztahů. Nicméně řada dalších podkladů jsou, z hlediska doby pořizování, zastaralé a bude nezbytné je aktualizovat.



Příloha číslo: 1.3

MĚSTO PARDUBICE - VYHODNOCENÍ ANKETNÍHO PRŮZKUMU

Základní rozborové výstupy anketního průzkumu cestujících MHD

Matice přepravních vztahů mezi územními oblastmi - dle agregace II - agregované územní členění

LISTOPAD 2015 - pracovní den - počet osob

Agregovaná oblast zdroje cesty (dle nástupní zastávky pardubické MHD) - agregované územní členění		Agregovaná oblast cíle cesty (dle výstupní zastávky pardubické MHD) - agregované územní členění														Celkem	MAX ze zdroje cesty
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
		SZ - Bohdaneč, Semtín, Rybitví	S - Ohrazenice, Hradiště, Ráby	Polabiny, Tmová, Cihelna, Rosice	V - Opočínka, Čivice, Svítov	J - Dražkovice, Ostřešany, Nemočice	JV - Černá z.B., Mnětice, Hostovice	SV - Sezemice, Veská, Spojil	Hlavní nádraží, Palackého	Centrum	Zborovské náměstí, Višňovka	Dukla, Jeseníčky	Nemočice, Pardubický	Na Dražce, Slovany, U Kostelíčka, Sakařova	Dubina		
A	SZ - Bohdaneč, Semtín, Rybitví	75	33	396	46	29	41	3	609	262	237	294	124	219	83	2 452	609
B	S - Ohrazenice, Hradiště, Ráby	45	18	252	28	4	39	6	224	276	132	48	53	53	68	1 246	276
C	Polabiny, Tmová, Cihelna, Rosice	338	369	1 017	803	159	245	44	2 725	2 025	1 095	987	567	1 000	557	11 929	2 725
D	V - Opočínka, Čivice, Svítov	139	36	594	277	65	70	0	618	493	270	281	125	267	145	3 381	618
E	J - Dražkovice, Ostřešany, Nemočice	23	10	158	34	3	0	0	139	108	142	60	16	35	99	827	158
F	JV - Černá z.B., Mnětice, Hostovice	41	30	163	16	6	22	0	200	341	53	9	102	64	18	1 066	341
G	SV - Sezemice, Veská, Spojil	3	0	46	8	0	1	0	50	59	14	14	23	18	11	247	59
H	Hlavní nádraží, Palackého	631	265	3 209	689	151	136	22	98	754	261	385	559	489	526	8 177	3 209
I	Centrum	430	294	1 965	514	83	451	49	651	521	617	860	529	1 218	1 270	9 453	1 965
J	Zborovské náměstí, Višňovka	250	41	738	150	122	36	6	266	500	250	543	245	745	294	4 185	745
K	Dukla, Jeseníčky	246	43	610	184	60	43	6	384	943	512	62	206	421	344	4 066	943
L	Nemočice, Pardubický	112	122	770	113	22	34	28	593	647	103	285	275	147	364	3 615	770
M	Na Dražce, Slovany, U Kostelíčka, Sakařova	127	121	911	225	34	39	13	605	1 468	599	354	179	103	126	4 905	1 468
N	Dubina	105	47	571	236	13	33	0	485	1 014	346	337	149	281	22	3 639	1 014
Celkem		2 565	1 430	11 399	3 325	752	1 190	177	7 648	9 410	4 632	4 520	3 153	5 060	3 926	59 187	11 399
MAX z cíle cesty		631	369	3 209	803	159	451	49	2 725	2 025	1 095	987	567	1 218	1 270	11 929	

Obrázek 34: Vyhodnocení anketního průzkumu /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice

Na základě rozvojových záměrů v území, analyzovaných rizik a slabých míst a definovaných cílů (následující text dokládá hlavní cíl a dílčí cíle) jsou v návrhové části řešeny varianty rozvoje a následně podrobně popsána jednotlivá opatření.

Cíle SUMF vycházejí z definovaných slabých míst v systému veřejné dopravy a směřují k hlavnímu cíli, kterým je vytvoření podmínek pro rozvoj udržitelných forem dopravy zejména prostřednictvím existence kvalitního systému veřejné dopravy.

Za účelem dosažení hlavního cíle uvedeného shora definuje tento rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice následující dílčí cíle.

- (1) Kvalitní vozidlový park veřejné dopravy
- (2) Zlepšení návaznosti mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy a mezi veřejnou dopravou a dalšími druhy dopravy
- (3) Snížení dopadu provozování dopravy na životní prostředí
- (4) Zkrácení přepravních časů veřejné dopravy
- (5) Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy včetně dostupnosti pro osoby se zdravotním postižením
- (6) Zlepšení prostupnosti města pro pěší a cyklistickou dopravu
- (7) Zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy, zlepšení podmínek pro její využívání

Obrázek 35: Výřez hlavního a dílčího cíle /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice

Navrhovaná opatření, která jsou v dokumentaci dále rozpracována dle následujících skupin.

Navrhovaná opatření jsou typologicky uspořádána do sedmi skupin:

- Infrastruktura pro elektrickou trakci v dopravě
- Pořizování bezemisních a nízkoemisních vozidel
- Elektronické systémy včetně dopravní telematiky
- Přestupní uzly a parkovací systémy
- Nová obratiště a nové zastávky
- Cyklostezky a další opatření pro bezpečnost pěší a cyklistické dopravy
- Lávky a nadchody
- Další opatření

Obrázek 36: Výřez navrhovaných opatření /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice

Návrhová část obsahuje značné množství opatření, včetně stanovení jejich finanční náročnosti, považujeme je za inspiraci a motivaci pro řešení Plánu mobility.

RÁMCOVÉ HODNOCENÍ VYUŽITELNOSTI:

- Dokumentace, resp. relevantní data a informace analytické části budou převzata a zpracována do Plánu mobility. Zejména se jedná o přepravní vztahy a přestupní relace. Další informace a podklady budou, v rámci možností, aktualizovány a následně využity, může se jednat např. o vývoj dopravního výkonu, přepravených osob a další.
- Navrhovaná opatření budou posuzována zejména hlediska potřebnosti a efektivnosti v rámci dané problematiky, komplexnosti, provázanosti a synergie s dalšími okruhy řešení Plánu mobility. Předpokládáme, že řada navržených opatření, která sledují podporu a rozvoj udržitelné dopravy, zejména MHD bude zpracována.

1.5.6 Optimalizace MHD na území města Pardubic a přilehlém okolí

Dokumentace byla vyhotovena společností CZECH Consult, spol. s r.o. v roce 2016, přičemž dopravní průzkumy byly provedeny v roce 2015. Navržená opatření týkající se rozvoje trolejbusové dopravy (Ohrazenice, Zámeček) byly realizovány, další provozní opatření pak částečně.

Základní členění dokumentace:

- Dopravní průzkumy s členěním na
 - průzkumy přepravních objemů cestujících
 - směrové průzkumy
 - průzkumy přestupních vazeb
- Provozní analýza
 - dopravní zatížení, počty cestujících, denní variace
 - přepravní a přestupní vztahy
 - kvalita obsluhy území, kvalita nabídky
- Návrh provozních úprav
 - oblasti řešení zatížené termínem pro podání žádosti projektů IROP (Ohrazenice, Zámeček)
 - úpravy prázdninového a víkendového provozu
 - úpravy období pracovních dnů

RÁMCOVÉ HODNOCENÍ VYUŽITELNOSTI:

- Výsledky dopravních průzkumů – jako např. obraty cestujících na zastávkách, zatížení linek a tras MHD, přepravní a přestupní vztahy a další, obsažené v databázi a matice vztahů jsou zcela využitelné a budou použity.
- Doporučujeme pouze jejich aktualizaci z hlediska celkových přepravních objemů, případně lokálního urbanistického rozvoje území. Zde je vhodné vycházet především z prodejnosti jízdních dokladů v jednotlivých letech a z dat odbavovacího systému.

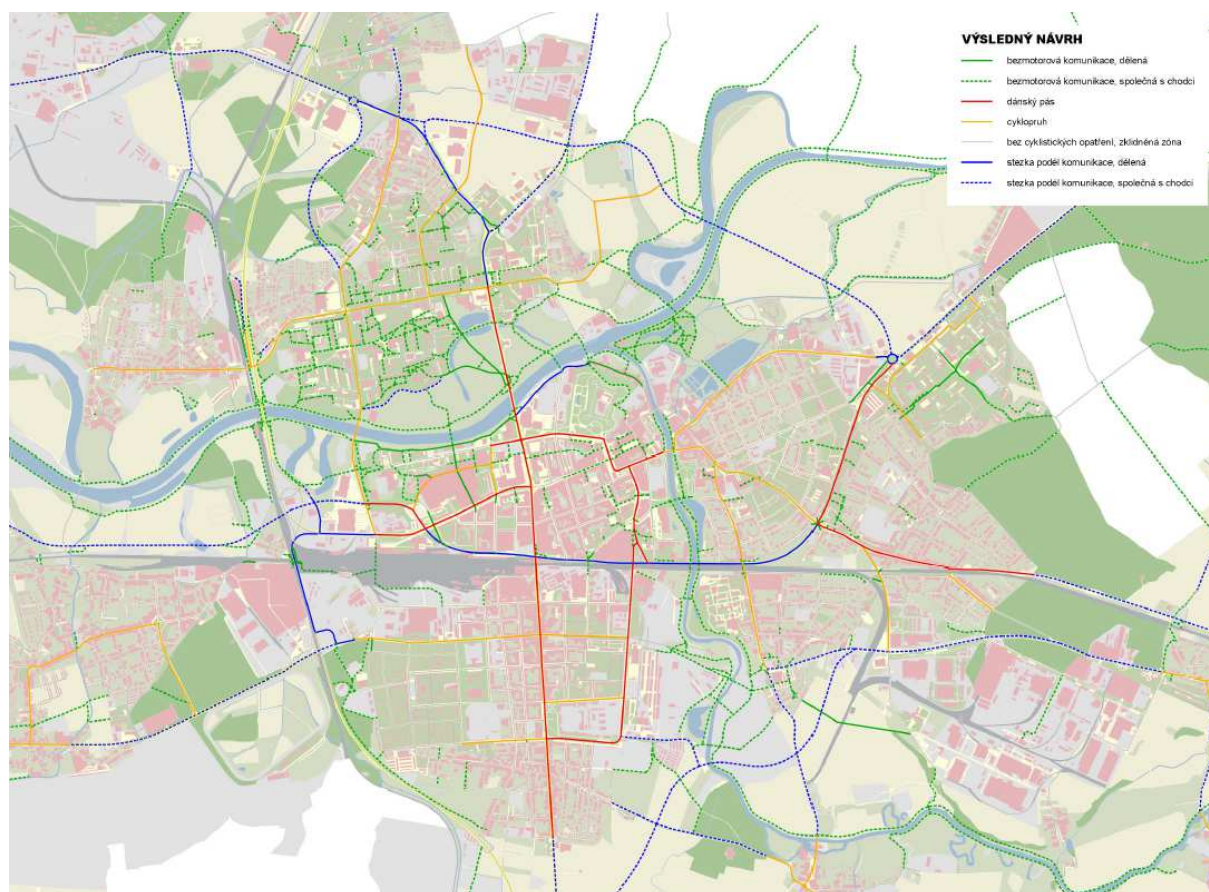
1.5.7 Cyklogenerel Pardubice

Rozsáhlý, kvalitní a komplexně pojatý dokument zabývající se cyklistickou dopravou byl vypracován společností ADOS, Alternativní dopravní studio v roce 2013. Předkládá srozumitelný a koncepčně ucelený návrh opatření k dosažení ucelené sítě cyklistických tras na území města Pardubice a v navazujícím území. Dokumentace bude východiskem pro řešení cyklistické dopravy v rámci PUMM Pardubice.

Pro informaci následuje přehled kapitol díla:

- Cyklistická doprava a její plánování
- Dopravní chování ve vybraných městech EU a ČR
- Obecný rozbor území ve vztahu k cyklistické dopravě
- Analýza výhledové komunikační sítě
- Průzkumy a rozbor cyklistické dopravy
- Požadavky na systém
- Návrh cyklistické infrastruktury
- Kritéria určující opatření (prostorové nároky)
- Ostatní kritéria
- Kompromisní návrh a hierarchie kritérií
- Výsledný návrh
- Opatření ve vozovce, s logickou vazbou na vozovku, nezávislá na souběžné vozovce
- Bezmotorové komunikace
- Cykloobousměrky
- Řešení křižovatek
- Rozvoj sítě chráněných cest
- Dopravně-organizační opatření, včetně provizorních
- Zapracování opatření do připravovaných staveb
- Doprovozná cyklistická infrastruktura
- Související činnosti.

Následující obrázek dokládá výsledný návrh tras cyklistické dopravy.



Obrázek 37: Návrh tras cyklistické dopravy /zdroj: Cyklogenerel Pardubice

RÁMCOVÉ HODNOCENÍ VYUŽITELNOSTI:

- Dokumentace bude východiskem pro řešení cyklistické dopravy v rámci PUMM Pardubice, předpokládáme věcnou aktualizaci stavu cyklistické dopravy.
- Doporučujeme diskusi nad základní sítí cyklistických tras, které budou bezpečné pro všechny účastníky, zejména ve vztahu k automobilové a pěší dopravě. Právě z důvodu bezpečnosti bude potřebné stanovit výchozí infrastrukturní parametry, existují poměrně zásadní rozdíly mezi ČSN/TP a v dokumentaci zmíněnou metodiku ERA. Systémově se více přikláníme ke kvalitě a bezpečnosti před kvantitou.

2. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště	8
Obrázek 2: Síť TEN-T pro nákladní železniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	9
Obrázek 3: Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	10
Obrázek 4: Síť TEN-T pro vnitrozemskou vodní dopravu a říční přístavy	11
Obrázek 5: Rozvojové oblasti a rozvojové osy	14
Obrázek 6: Záměry železniční dopravy	15
Obrázek 7: Záměry silniční dopravy	16
Obrázek 8: Stav a záměry vodní a letecké dopravy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra	18
Obrázek 9: Návrh opatření silniční infrastruktury	21
Obrázek 10: Návrh opatření železniční infrastruktury	22
Obrázek 11: Návrh opatření infrastruktury vodních cest	22
Obrázek 12: Oblasti, kterými se AP ITS zbývá	27
Obrázek 13: Síť koridorů evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (RFC) v Evropě	28
Obrázek 14: Přehled scénářů, kombinované roční prodeje vozidel na elektrický pohon (tis. ks)	31
Obrázek 15: Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic	32
Obrázek 16: Plnicí stanice CNG – cílový stav	33
Obrázek 17: Zóny a aglomerace pro posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší	41
Obrázek 18: Koordinační výkres ZÚR PK	44
Obrázek 19: Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření ZÚR PK	45
Obrázek 20: Výřezy; úpravy § 10 Zásady uspořádání komunikačních systémů /zdroj: ÚP Pardubice	48
Obrázek 21: Grafická příloha Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací	48
Obrázek 22: Výřez koncepce veřejné infrastruktury /zdroj: Nový ÚP města Pardubice, projednáváný	49
Obrázek 23: Koncepce dopravní infrastruktury, varianta 1 /zdroj: Nový ÚP města Pardubice (projednáváný)	49
Obrázek 24: Síť dálkových cyklotras ČR	56
Obrázek 25: Návrh cyklostezek, dálkových cyklotras a bike resortů (03/2015)	57
Obrázek 26: Vize, pilíře a popis /zdroj: Strategický plán rozvoje města Pardubice	59
Obrázek 27: výřez cílů Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubice	60
Obrázek 28: míra atraktivity veřejných prostranství celku města podle Strategie zkvalitnění veřejných prostranství	61
Obrázek 29: míra atraktivity veřejných prostranství centra města podle Strategie zkvalitnění veřejných prostranství	62
Obrázek 30: výřezy vize Územní studie krajiny SO ORP Pardubice	62
Obrázek 31: výřez cílové vize a zásady péče o krajinu a rozvoje v krajině týkající se města Pardubice	63
Obrázek 32: Ukázka z mapy identifikace hlavních tepelných a chladících ploch	64
Obrázek 33: výřez příkladů a doporučení pro charakteristické plochy veřejných prostranství – Jana Palacha	65
Obrázek 34: Vyhodnocení anketního průzkumu /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice	66
Obrázek 35: Výřez hlavního a dílčího cíle /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice	67
Obrázek 36: Výřez navrhovaných opatření /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice	68
Obrázek 37: Návrh tras cyklistické dopravy /zdroj: Cyklogenerel Pardubice	70
Obrázek 1: Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště	8
Obrázek 2: Síť TEN-T pro nákladní železniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	9
Obrázek 3: Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	10
Obrázek 4: Síť TEN-T pro vnitrozemskou vodní dopravu a říční přístavy	11
Obrázek 5: Rozvojové oblasti a rozvojové osy	14
Obrázek 6: Záměry železniční dopravy	15
Obrázek 7: Záměry silniční dopravy	16
Obrázek 8: Stav a záměry vodní a letecké dopravy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra	18
Obrázek 9: Návrh opatření silniční infrastruktury	21

Obrázek 10: Návrh opatření železniční infrastruktury.....	22
Obrázek 11: Návrh opatření infrastruktury vodních cest.....	22
Obrázek 12: Oblasti, kterými se AP ITS zbývá	27
Obrázek 13: Síť koridorů evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (RFC) v Evropě	28
Obrázek 14: Přehled scénářů, kombinované roční prodeje vozidel na elektrický pohon (tis. ks).....	31
Obrázek 15: Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic.....	32
Obrázek 16: Plnicí stanice CNG – cílový stav.....	33
Obrázek 17: Zóny a aglomerace pro posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.....	41
Obrázek 18: Koordinační výkres ZÚR PK.....	44
Obrázek 19: Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření ZÚR PK	45
Obrázek 20: Výřezy; úpravy § 10 Zásady uspořádání komunikačních systémů /zdroj: ÚP Pardubice.....	48
Obrázek 21: Grafická příloha Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.....	48
Obrázek 22: Výřez koncepce veřejné infrastruktury /zdroj: Nový ÚP města Pardubice, projednáváný	49
Obrázek 23: Koncepce dopravní infrastruktury, varianta 1 /zdroj: Nový ÚP města Pardubice (projednáváný)	49
Obrázek 24: Síť dálkových cyklotras ČR	56
Obrázek 25: Návrh cyklostezek, dálkových cyklotras a bike resortů (03/2015).....	57
Obrázek 26: Vize, pilíře a popis /zdroj: Strategický plán rozvoje města Pardubice.....	59
Obrázek 27: výřez cílů Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubice.....	60
Obrázek 28: míra atraktivity veřejných prostranství celku města podle Strategie zkvalitnění veřejných prostranství	61
Obrázek 29: míra atraktivity veřejných prostranství centra města podle Strategie zkvalitnění veřejných prostranství	62
Obrázek 30: výřezy vize Územní studie krajiny SO ORP Pardubice.....	62
Obrázek 31: výřez cílové vize a zásady péče o krajinu a rozvoje v krajině týkající se města Pardubice	63
Obrázek 32: Ukázka z mapy identifikace hlavních tepelných a chladících ploch.....	64
Obrázek 33: výřez příkladů a doporučení pro charakteristické plochy veřejných prostranství – Jana Palacha	65
Obrázek 34: Vyhodnocení anketního průzkumu /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice.....	66
Obrázek 35: Výřez hlavního a dílčího cíle /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice	67
Obrázek 36: Výřez navrhovaných opatření /zdroj: Rámec udržitelné městské mobility pro Pardubice	68
Obrázek 37: Návrh tras cyklistické dopravy /zdroj: Cyklogenerel Pardubice	70

3. SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Scénáře vývoje počtu vozidel na ZP v ČR	32
Graf 2: Predikce počtu LNG vozidel v provozu na území ČR	33
Graf 1: Scénáře vývoje počtu vozidel na ZP v ČR	32
Graf 2: Predikce počtu LNG vozidel v provozu na území ČR	33

4. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Národní emisní projekce pro období do roku 2030 v kt/rok	34
Tabulka 2: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 1. část.....	35
Tabulka 3: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 2. část	36
Tabulka 4: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 3. část	36
Tabulka 5: Podpůrná opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 1. část	37
Tabulka 6: Podpůrná opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2015, 2. část	37
Tabulka 7: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2019, 1. část	38
Tabulka 8: Podpůrná opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší 2019	38
Tabulka 9: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení, 1. část	39
Tabulka 10: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení, 2. část.....	40
Tabulka 11: Zóny a aglomerace vymezené pro řízení kvality ovzduší v ČR, 1. část.....	40
Tabulka 12: Zóny a aglomerace vymezené pro řízení kvality ovzduší v ČR, 2. část	40
Tabulka 13: Hodnoty emisních stropů pro silniční dopravu – Liberecký, Královehradecký a Pardubický kraj do roku 2020	41
Tabulka 14: Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší.....	42
Tabulka 15: Specifická opatření a jejich aktivity /zdroj: Program rozvoje Pardubického kraje	51