Strategický rámec a základní osnova projektu

**Plán udržitelné mobility města Velké Meziříčí**

1. **Definice**

Plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem, který bude vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě Velké Meziříčí a jeho okolí a bude sloužit k zajištění lepší kvality života obyvatel tohoto města i návštěvníků. Vychází z existujících postupů plánování a patřičnou pozornost věnuje integraci jednotlivých druhů doprav, participaci obyvatel a podnikatelů, ale i evalvaci, a to nejen v rámci významu samotného dokumentu, ale i v rámci celkové urbanistické kompozice města.

Plán udržitelné mobility je způsob, jakým bude možné účinněji řešit problémy související s dopravou ve městě Velké Meziříčí a zároveň posílit funkčnost jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje města pro jeho užitnost. Jeho specifikací je:

* Participativní přístup: zapojení občanů, partnerů a municipality po celou dobu procesu
* Závazek k udržitelnosti: vyváženost všech aspektů života s důrazem na zvyšování kvality života obyvatel a návštěvníků města
* Integrovaný přístup mezi strategickými sektory a urbanistickou strukturou města
* Kvalitní implementace návrhů: zaměření se na dosažení měřitelných cílů
* Revize nákladů a přínosů
1. **Účel**

Cílem Plánu udržitelné městské mobility je vytvoření systému udržitelné městské dopravy s vyřešením následujících cílů:

* Zajistit, aby dostupnost, kterou dopravní systém nabízí, byla k dispozici všem;
* Zlepšit bezpečnost dopravy;
* Snížit znečištění ovzduší, znečištění hlukem, emise skleníkových plynů a spotřebu energie;
* Zlepšit účinnost a hospodárnost přepravy osob a zboží;
* Přispět ke zlepšení atraktivnosti a kvality městského prostředí a městského designu;

1. **Obsah**

Plán bude zpracován ve čtyřech částech:

**1. Část strategická**

Cílem této části dokumentace je definování výchozího stavu procesu plánování mobility na městské úrovni, v rámci urbanistické struktury, její kvality, užitnosti a designu města. Posouzení vlivů evropského, národního a regionálního rámce, seznámení a zapojení všech partnerů a veřejnosti do projektu. Výsledkem této části bude nalezení konsenzu **nad vizemi a strategickými cíli města**, jejich schválení a následná prezentace odborné a laické veřejnosti.

Tato část bude projednána s urbanistickým týmem a s vedením města a přijata Zastupitelstvem (případně Radou) města Velké Meziříčí.

**2. Část analytická**

Definování výchozího stavu jako základní báze, pro kterou bude stanoven rozsah monitoringu a posuzovány indikátory dále sledované v návrhu integrovaného plánu udržitelné mobility. Analyzovaná data se předpokládají z časového období 2011 - 2019. Součástí této části budou maximální dopravní, sociodopravní a sociálně antropologické průzkumy, vytvoření multimodálního modelu dopravy města, vyhotovení modelových výpočtů imisní a hlukové zátěže a souhrnná analýza současného stavu.  Cílem této části je odvození konkrétních problémů města v oblasti udržitelné mobility, a jejich projednání s klíčovými partnery a veřejností. Oddělení problémů dopravních a urbanistických s definováním základních hypotéz a klíčových témat pro řešení v návrhové části.

**3. Část návrhová**

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území, včetně spádových oblastí. Část bude obsahovat tvorbu scénářů vývoje a dopravních prognóz pro výhledové období, včetně jejich projednání, návrh opatření (dopravních, urbanistických) a odvození aktivit a priorit v jednotlivých segmentech. Stanovení indikátorů udržitelného rozvoje a návrhu na jejich sledování, finanční plán, návrh stabilizace procesu plánování udržitelné mobility, akční plán a jejich projednání.

Návrhová část bude koordinována s urbanistickým týmem, který provede oponenturu a navrhne podmínky pro čistopis díla.

**4. Část prezentační**

Cílem prezentační části bude zveřejnění a medializace dílčích výsledků jako i závěrů vycházejících z Plánu udržitelné mobility pro nejširší veřejnost města a řešeného území co nejsrozumitelnější formou. Tato část, ač je popsána jako čtvrtá, bude zpracována a naplňována v celém procesu realizace projektu formou vytvořené komunikační strategie, která bude předložena v rámci schvalování vizí a strategických cílů.

1. **Přínosy**

S plánováním udržitelné městské mobility je spojena široká řada výhod:

* Zvyšování kvality života obyvatel města Velkého Meziříčí, ale i lepší užitnost pro návštěvníky města – atraktivnější veřejné plochy, zlepšení bezpečnosti na silnicích, intuitivní prostupnost pro místní obyvatele i pro tranzitní dopravu.
* Přínos pro životní prostředí a zdraví obyvatel – zlepšení kvality ovzduší a snížení hladiny hluku, snížení emisí, snížení obecně prašnosti apod. přináší pozitivní dopad na zdraví občanů.
* Zlepšená mobilita a dostupnost městských oblastí a jejich služeb. Možnosti využití více druhů dopravy jako plnohodnotné varianty k automobilové dopravě.
* Kvalitní urbanistickou strukturou se zapojením užitné dopravní infrastruktury přinese zlepšení image města jako města inovativního a hledícího dopředu.
* Potenciál oslovit více lidí a lépe reagovat na potřeby různých skupin uživatelů.
* Nová politická vize. Potenciál pro integraci sektorů a institucí. Zlepšení konkurenceschopnosti města.
* Vysoká efektivita při správě a údržbě města tj. snižování provozního rozpočtu při současném zvyšování komfortu dopravy.

Plán udržitelné mobility města Velké Meziříčí

**technické Podmínky**

**Úvodní informace k dokumentaci**

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

Dokument musí být zpracován v souladu s platnou metodikou Ministerstva dopravy ČR ([https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP))](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-%28SUMP%29%29) a metodikami Ministerstva pro místní rozvoj (<https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Stavebni-pravo/Stanoviska-a-metodiky> ).

**Vymezení území**

Správní území města Velké Meziříčí, včetně spádových území obsluhy, z nichž je dojížďka do zaměstnání do Velkého Meziříčí významná. Je vyžadována podrobnost členění území podle dat ČSÚ pro sčítací obvody, důvodem je zabezpečení dlouhodobé kompatibility vstupních dat.

**Sledovaná časová období**

návrh řešení pro období 10 let, územní rezerva pro období 15 let

implementace na úrovni akčních plánů pro období 3-5 let

**Požadované členění dokumentace**

a) část strategická

b) část analytická

c) část návrhová

d) část prezentační

* 1. **Část strategická**

Cílem této části dokumentace je definování výchozího stavu procesu plánování mobility na městské úrovni, v rámci urbanistické struktury, její kvality, užitnosti a designu města. Posouzení vlivů evropského, národního a regionálního rámce, seznámení a zapojení všech partnerů a veřejnosti do projektu. Výsledkem této části bude nalezení konsenzu nad vizemi a strategickými cíli města, jejich schválení a následná prezentace odborné a laické veřejnosti. Tato část bude projednána s urbanistickým týmem a s vedením města a přijata Zastupitelstvem (případně Radou) města Velké Meziříčí.

**1. Shrnutí stávajících schválených dokumentů**

* posouzení vlivu nadnárodního, národního a regionálního rámce - strategie a záměry vyšších subjektů (ministerstva dopravy a ŽP ČR, ŘSD ČR, MSK)
* návaznost na platnou legislativu
* posouzení strategických dokumentů města – vyhodnocení všech souvisejících dokumentů, vyhodnocení dosavadní praxe dopravního plánování, identifikace bariér rozvoje dopravního sektoru

**2. Návrh, projednání a schválení vizí a strategických cílů města**

* identifikace všech zúčastněných na plánu mobility, sestavení odborných skupin, obsah, cíle, harmonogram a zaměření jednání, koordinace s dalšími obory, komunikační strategie
* návrh procesů plánování, hypotézy, sledování a řízení mobily města, stanovení odpovědnosti
* úvodní marketingové šetření - průzkumy veřejného mínění o vývoji v rámci města a potřeb občanů, to vše ve vztahu dopravy k urbanistické struktuře, k životnímu prostředí, identifikace sektorů vlivu na zvyšování kvality života.
* návrh vizí a strategických cílů, jeho projednání v odborných skupinách
* schválení vizí a strategických cílů, prezentace a projednání v orgánech města

**3. Zpracování čistopisu strategické části dokumentace**

* zpracování dokumentace strategické části
* tvorba prezentačních materiálů, prezentace veřejnosti - odborné články do periodik, webové stránky města
	1. **Část analytická**

Definování výchozího stavu jako základní báze, pro kterou bude stanoven rozsah monitoringu a posuzovány indikátory dále sledované v návrhu integrovaného plánu udržitelné mobility. Analyzovaná data se předpokládají z časového období 2011 - 2019. Cílem této části je odvození konkrétních problémů města v oblasti udržitelné mobility a jejich projednání s klíčovými partnery a veřejností.

**1. Inventarizace všech dostupných dopravních podkladů, hodnocení jejich využitelnosti**

1.1 město Velké Meziříčí - bude stanoveno v rámci etapy 1.

1.2 Oslovení klíčových partnerů a firem – bude stanoveno v rámci etapy 1.

**2. Dopravní průzkumy, sociodopravní šetření domácností**

2.1 Automobilová doprava[[1]](#footnote-1) (metodologicky je možné vycházet z níže doporučené literatury).

Požadované je sledování 4 skupin vozidel (osobní a lehké nákladní do 3,5t, střední nákladní 3,5-12t, nákladní nad 12t (včetně bus, návěsy, přívěsy), jízdní kola

* provedení dopravního průzkumu křižovatek rozsah dle přílohy č.1
* kordonový směrový dopravní průzkum v rozsahu dle přílohy č. 1
* průzkum statické dopravy v širším centru

**2.2 Hromadná doprava**

* průzkum MHD
* průzkumy příměstské linkové dopravy -
* průzkumy železniční dopravy -

**2.3 Cyklistická a pěší doprava**

* průzkumy intenzit cyklistické dopravy se požadují na profilech, které budou upřesněny
* průzkumy intenzit pěší dopravy v rámci druhé a další cesty v rámci dotazníku

**2.4 Průzkumy pro dlouhodobé sledování dělby přepravní práce**

* profilový průzkum vozidel v osobách (osobní vozidla, prostředky hromadné dopravy, jízdní kola);

**2.5 Sociodopravní průzkumy**

* marketingové šetření na vzorku 250 domácností - metoda dotazů domácností se zaměřením na chování cestujících v průběhu pracovních i nepracovních dnů, zaměření na vnitřní dopravní vazby

standardní dotazník ve smyslu metodických návodů pro provádění sociodopravních průzkumů, cca 30 otázek, okruhy: sociodemografické údaje, vlastnictví vozidla, způsob parkování, záznam cest – dopravní chování (zdroje, cíle, časy, použité dopravní prostředky, pravidelnost dopravy, rekreační doprava)

**2.6 Sociálně antropologický průzkum**

šetření v ulicích města se zaměřením na vnímání dopravy, užívání dopravy, preferenci dopravy

**3. Tvorba multimodálního dopravního modelu, kalibrace na dostupná data**

Model dopravy bude proveden pro potřeby této dokumentace, jako analytický nástroj k posouzení dostupných dat a návrhů (nejedná se o nákup softwarového či hardwarového vybavení). Bez multimodálního modelu dopravy nelze kvalitně posoudit navrhovaná řešení a jejich dopady do změny dělby přepravní práce a dalších předpokládaných sledovaných indikátorů mobility. Vyhotovení výpočtů hlukové a emisní zátěže je možné provést pouze na základě informací o intenzitách dopravy na všech komunikacích.

**3.1 Dopravní módy a časy**

* model dopravy bude proveden pro dopravní módy: silniční automobilová doprava (osobní, nákladní), veřejná doprava (MHD, autobus příměstské dopravy, vlak), cyklistická doprava, pěší doprava (pouze pro přístupy k ostatním druhům dopravy)
* modelové časy budou provedeny ve 4 modelových časech pro běžný pracovní den (ranní špičkové období 3 hod, odpolední špičkové období 3 hod, zbytek do 24 hod (tj. 18 hod), 24 hodin běžného pracovního dne jako součet předchozích 3 modelových časů

**3.2 Dopravní síť**

* dopravní síť bude provedena jako hypersíť jednotně pro všechny druhy dopravy, bude obsahovat rychlosti a kapacity pro jednotlivé druhy dopravy a modelové časy
* modelová síť bude obsahovat na území města: dálnici, silnice I – III třídy, místní komunikace I a II třídy, základní síť cyklostezek včetně sdružených , vybrané chodníky v místech přestupních uzlů (cca 15 míst – tyto po dohodě se zadavatelem), všechny železniční tratě, všechny křižovatky komunikací zadané sítě

**4. Souhrnná analýza výchozího stavu, oblasti monitoringu, sledované indikátory**

(rámcová obsahová rekapitulace)

**4.1 Charakteristika poptávky**

* vymezení a popis území, spádové oblasti města
* inventarizace dat na podkladu sčítacích obvodů dle ČSÚ
* obyvatelstvo, demografická struktura
* socioekonomický profil území, oblastí
* zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb
* rekreace a volnočasové aktivity
* mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle modů
* motorizace/automobilizace, historie a vývoj
* přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy, veřejná a cyklistická doprava
* objemy vnitřní, vnější a tranzitní dopravy podle systémů

**4.2 Pozemní komunikace, automobilová doprava dynamická**

* stav sítě pozemních komunikací (dálnice, silnice, místní komunikace)
* základní komunikační skelet, dopravní kostra města
* přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel
* výsledné vytížení sítě bude zobrazeno jako pentlogram se zřetelným znázorněním problémových úseků z hlediska výkonnosti
* výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy
* vytížení všech křižovatek na území města bude analyzováno jako průměrné či maximální zdržení v křižovatce, výsledky budou prezentovány na tematických mapách
* úroveň kvality přepravy, dostupnost území
* organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti
* závady a problémové oblasti

**4.3 Doprava v klidu (statická doprava)**

* stav infrastruktury a technologických zařízení
* oblasti regulace, nástroje a způsoby
* technologie obsluhy park+go, přestupní terminály
* bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky
* kvalita dostupnosti území
* závady a problémové oblasti

**4.4 Individuální doprava, vozový park**

* počty vozidel osobní dopravy (rovněž nákladní, busy, motocykly)
* skladba a stáří vozového parku
* stupeň motorizace

**4.5 Veřejná osobní doprava (včetně železnice)**

* stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)
* technologická zařízení a vozový park
* další formy technologie obsluhy území (park+ride, - posoudit potřebu)
* dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů
* přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby
* produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy
* kartogram zatížení systému veřejné dopravy, tras, linek, zastávek a přestupních míst se znázorněním problémových úseků z hlediska obsaditelnosti vozidel
* ukazatele kvality přepravy, dostupnost území
* integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky

**4.6 Cyklistická doprava**

* stav cyklistických tras a zařízení
* základní kostra sítě, vazba na region
* kvalita tras, dostupnost území,
* přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy
* závady a problémové oblasti, nehodové lokality
* znázornění dopravního skeletu v kvalitativních úrovních z hlediska bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy (porovnání infrastruktury ve vazbě na intenzity IAD)

**4.7 Pěší doprava**

* stav základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob
* pěší zóny, obytné ulice a zóny
* turistické trasy, vazby na území regionu
* hodnocení vztahu docházkových vzdáleností pro dosažení ostatních druhů dopravy

**4.8 Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava**

* stav infrastruktury a technologických zařízení
* objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace
* dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností
* závady a problémové oblasti

**4.9 Organizace a řízení provozu, IT systémy**

* stav infrastruktury a technologických zařízení
* stav rozpracování projektů
* oblasti řízení provozu, koordinace činností
* účinnost a přínosy systému řízení
* závady a problémové oblasti

**4.10 Bezpečnost silničního provozu**

* počet a důsledky dopravních nehod
* vývoj nehodovosti
* nehodová místa a úseky s rozdělením dle skupin účastníků silničního provozu

**4.11 Vliv dopravy na životní prostředí**

* podíl dopravy na znečišťování ŽP
* celková produkce znečištění vzduchu (emise)
* celkový počet osob zasažených nadlimitním hlukem
* souhrn prováděných opatření ke snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí

**4.12 Identifikace a možnosti dostupných finančních zdrojů**

* přehled možných finančních zdrojů (rozpočty, fondy, soukromé zdroje) na úrovních EU, národní, krajské a města pro období přípravy a realizace aktivit projektu
* možnosti financování přípravy a realizace aktivit projektů městské udržitelné mobility, charakteristika zdroje, podmínky čerpání, odhad potencionálního objemu možného čerpání
* doporučené finanční zdroje vzhledem k zaměření a stanoveným podmínkám, omezení těchto zdrojů a pravděpodobnost jejich splnění

**5. Závěr analýzy výchozího stavu, problémy a příležitosti s vazbou na oblasti monitoringu a sledované indikátory**

* analýza pro jednotlivé druhy dopravy, souhrn SWOT
* soubor jednání ke konceptu analytické části – politici, veřejnost, odborníci
* dopracování konceptu výchozího stavu
* závěr, manažerské shrnutí
* tvorba prezentačních materiálů

* 1. **Část návrhová**

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území včetně spádových oblastí, tvorba scénářů vývoje a dopravních prognóz, včetně stanovení indikátorů udržitelného rozvoje, finančního plánu a stabilizace procesu plánování udržitelné mobility. Návrhová část bude koordinována s urbanistickým týmem, který provede oponenturu a navrhne podmínky pro čistopis díla.

**1. Prognózy a posouzení vývoje, scénáře pro výhledové období**

Z hlediska časového bude návrh proveden pro krátkodobý horizont 3-5 let, návrhové období 10 let s výhledem územní rezervy na 15 let. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit.

* zapracování vstupních dat koncepce (návrhové části konceptu ÚP - varianty)
* prognóza a posouzení vývoje demografie města a regionu
* prognóza a posouzení vývoje migrace obyvatel a zaměstnanosti
* posouzení vývoje stupně automobilizace a jeho stanovení pro výhledové období
* prognóza a posouzení vývoje mobility obyvatel
* prognóza možností finančního rámce
* stanovení 2 scénářů pro návrhové období např. podle ekonomického vývoje, vývoje dělby přepravní práce, stavu životního prostředí atd. Jeden ze scénářů bude nastaven jako optimální, tj. v kontextu přijatelných nákladů optimální rozvoj udržitelné mobility, druhý bude jako maximální ve smyslu dosažení ideálního vývoje udržitelné mobility bez ohledu na náklady. V rámci scénářů nutno srovnat s nulovou variantou.

**2. Projednání prognóz a scénářů s politiky, odborníky a veřejností**

* organizace workshopů a setkání s oslovením všech aktérů
* zpětná vazba v průběhu přípravy

**3. Návrh opatření a odvození aktivit a priorit v jednotlivých segmentech dopravy s ověřením dopravního modelu včetně harmonogramu**

* návrh konkrétních tvrdých opatření
* návrh konkrétních měkkých opatření a propagace
* identifikace lokality, kde byla uvažovaná klíčová opatření již implementována
* návrh balíčků opatření (priorit a aktivit) s možností synergického efektu
* analýza možnosti synergie identifikovaných priorit a aktivit v rámci balíčků opatření na základě hodnocení indikátorů výsledku a dopadu

Požadované okruhy řešení kapitoly:

* funkčnost základních silničních koridorů (skeletu), plynulost provozu, zlepšení využití kapacit
* zlepšení kvality nabídky veřejné osobní dopravy (vč. železnice), efektivní integrace
* oživení centra města, kvalitní multimodální dostupnost, řešení hlavních tras, parkování
* podpora pěší a cyklistické dopravy, odpovídající řešení koridorů a ulic
* řešení dopravy v klidu v obytných souborech města, zlepšení kvality bydlení
* zajištění udržitelné nákladní dopravy, kombinovaná doprava a další druhy dopravy
* organizace a řízení provozu, IT systémy (dopravní telematika)
* ochrana životního prostředí, snížení negativních účinků dopravy
* řešení neočekávaných událostí (rozptylové podmínky, kritická infrastruktura)
* vytvoření zásobníku projektů včetně orientačního rozpočtu
* multikriteriální opatření – dopravní opatření, urbanismus a rozvoj území, životní prostředí, sociální dopady, ekonomika

**4. Návrh změn procesu plánování udržitelné mobility na městské úrovni a naplňování plánu udržitelné mobility pro oba nastavené scénáře pro návrhové období**

**4.1 Tvorba finančního plánu**

* seznam jednotlivých aktivit a jejich možné finanční zajištění - nástroje zavádění, ekonomické bilance, investiční náklady, náklady technologického vybavení, provozní náklady přepravy a technologických zařízení, náklady na udržovací práce dopravních systémů a technologií, finanční zdroje města (výnosy z přepravních činností, poplatky, rozpočet a další), ostatní finanční zdroje (EU, ČR, kraj, PPP projekty a další), priorita návrhů v závislosti na finančních možnostech
* finanční plán se zpracuje na období 3-5 let ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled, harmonogram realizace s ohledem na náročnost a v kontextu výše popsaných scénářů.

**4.2 Návrh stanovení kompetencí procesu**

* návrh a projednání kompletní hierarchie procesu naplňování plánu udržitelné mobility, aktualizace
* schválení odpovědností za jednotlivé prvky a dílčí postupy

**4.3 Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů**

* stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů
* návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů
* návrh postupů pro budoucí hodnocení (evaluace) plánu udržitelné mobility na základě změn indikátorů
* stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí,
* požadavek na zavedení a využití metody Balanced scorecard .

**4.4 Návrh akčního plánu**

**V rámci akčního plánu se předpokládá úzká koordinace s urbanistickým týmem.**

V návrhu akčního plánu budou propojeny jednotlivé segmenty návrhové části. Tj. k navrhovaným aktivitám bude stanoven harmonogram realizace a finanční plán, požadované indikátory a jejich monitoring rovněž v čase a zejména se stanovením kompetenci za realizaci a monitoring.

**5. Soubor jednání ke konceptu návrhu opatření**

* projednání v pracovních skupinách
* projednání v radě a zastupitelstvu města
* projednání s odbornou veřejností
* projednání s veřejností

**6. Schválení plánu udržitelné mobility**

* 1. **Část prezentační**

Cílem prezentační části bude zveřejnění a medializace výsledků Plánu udržitelné mobility pro nejširší veřejnost města a řešeného území co nejsrozumitelnější formou.

Bude požadováno zpracování komunikační strategie s minimálním rozsahem:

* rozdělení do pracovních skupin
* termíny workshopů a veřejných setkání
* informační materiály v dohodnutém rozsahu
* informace pro web projektu a web města v obdobném rozsahu
* informace pro městská a komerční periodika,
* materiály pro vedení města (propagace, meeting, diskuse).

**Technické požadavky na zpracování plánu mobility:**

* Dokumentace bude objednateli předána v listinné podobě – 6x vyhotovení v plnobarevném provedení (každé paré bude opatřeno autorizačním razítkem a podpisem oprávněné osoby) a v podobě elektronické - 4x CD(DVD)-ROM.
* Vytvoření otevřené databáze územně analytických podkladů pro oblast dopravy na základě shp formátu, který bude vhodný pro uchovávání prostorových dat s atributy. Otevřenou databází je myšlena kompatibilita pro různý software a možnost exportu a importu dat i budoucí rozšiřování a plnění databáze atributy.
* Strategický dokument bude mít zvolenou podrobnost v detailu sčítacích obvodů ČSÚ, která je dostatečná pro posouzení záměrů ÚP i funkce jednotlivých druhů doprav a jejich skeletu.
1. **Literatura:**

[1] Příprava, provedení a vyhodnocení Celostátního sčítání dopravy

2010, Metodika provedení a Metodika vyhodnocení. CEDIVAMP

(CDV v.v.i., EDIP s.r.o., VARS Brno a.s., ManPower spol. s r.o.), 2010.

[2] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích,

EDIP s.r.o., 2007.

[3] TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivu

automobilové dopravy na životní prostředí, EDIP s.r.o., 2009.

[4] Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2005, RSD

CR, 2006.

[5] Zpráva o výsledcích sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce

2005, RSD CR, 2006. [↑](#footnote-ref-1)