

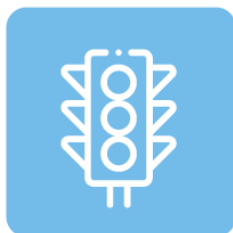


PARDUPLÁN

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA PARDUBICE



PŘÍLOHA B - PARTICIPACE



Pardubice

OBSAH

1. Participace.....	3
2. Druhý odborný workshop	4
2.1 První blok – specifické cíle.....	4
2.2 Druhý blok – vize mobility.....	10
2.3 Závěr.....	11
2.4 Srovnání hlasování kulatých stolů s hlasováním pracovní skupiny a zpracovatele plánu mobility.....	13
3. Třetí spolupráce s odbornou veřejností	15
3.1 První část – hodnocení opatření.....	15
3.2 Druhá část – prioritizace opatření.....	17
3.3 Závěr.....	18
4. Projednání Plánu mobility.....	19
5. Seznam obrázků.....	20
6. Seznam tabulek.....	21

1. PARTICIPACE

Vypracování Plánu udržitelné městské mobility (dále jen Plán mobility nebo SUMP) je založeno na integrovaném přístupu s vysokým podílem participace, koordinace a konzultací. Aktivní zapojení veřejnosti do plánovacího procesu, resp. její participace, je základním předpokladem udržitelného městského plánování, protože je k ní přistupováno jako k rovnocennému partnerovi.

Zpracování Plánu mobility bylo průběžně komunikováno se širokou veřejností, ale také s řadou odborníků, kteří byli zapojeni prostřednictvím workshopů a individuálních konzultací, díky kterým bylo možné získat cenné informace k budoucímu směřování pardubické dopravy a k navrženým opáření. Veškerá participace a komunikace navenek probíhá pod mediální značkou ParduPlán, pod kterou mimo jiné spadá i hlavní komunikační kanál projektu, webová stránka parduplan.cz. Seznam uskutečněných participačních aktivit v rámci návrhové části je následující:

- Druhý workshop s odbornou veřejností
- Třetí spolupráce s odbornou veřejností

Z hlediska organizační struktury na tvorbě Plánu mobility participovala také pracovní a řídicí skupina. Pracovní skupina na straně města působí jako poradní orgán zpracovatele, která průběžně výstupy zpracovatele připomínkuje a konzultuje. Členové pracovní skupiny se aktivně podíleli na organizaci a realizaci workshopů a dalších participačních aktivitách. O strategických krocích Plánu udržitelné mobility rozhodovala řídicí skupina. Zapojena byla rovněž Komise pro bezbariérovost a Cykloskupina.

Na výsledný obsah Plánu mobility má vliv také jeho projednání s celou organizační strukturou stanovenou pro tvorbu Plánu mobility, ať už probíhalo průběžně prostřednictvím námětů a připomínek, nebo při závěrečném schvalování SUMP:

- Veřejnost (průběžně, včetně veřejného projednání)
- Pracovní skupina a řídicí skupina (průběžně, včetně závěrečného schválení SUMP)
- Komise pro bezbariérovost (nehlasuje o schválení SUMP), Komise pro dopravu, Komise pro urbanismus a architekturu, Komise pro strategii a smart city a Komise pro životní prostředí (průběžně, včetně závěrečného schválení SUMP)
- Rada města Pardubic (závěrečné schválení SUMP)
- Zastupitelstvo města Pardubice (závěrečné schválení SUMP)
- Ministerstvo životního prostředí, Krajský úřad Pardubického kraje a Agentura ochrany přírody a krajiny (strategické posouzení vlivu na životní prostředí)
- Ministerstvo dopravy (závěrečné schválení SUMP)

Plán mobility byl projednán s veřejností, poté v komisích a následně v pracovní a řídicí skupině. Pro Plán mobility bylo vypracováno strategické posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), ke kterému orgány ochrany přírody (OOP) neměly připomínky. Všechny připomínky a náměty na úpravu vyplývající z participace a projednání SUMP budou zapracovány do příslušné kapitoly Návrhové části.

2. DRUHÝ ODBORNÝ WORKSHOP

Tato zpráva shrnuje výsledky druhého odborného workshopu (dále jen workshop) v rámci projektu Plán udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice, kterého se zúčastnili zástupci objednatele, zpracovatele a odborné veřejnosti.

ORGANIZACE WORKSHOPU

Workshop byl uskutečněn dne 04. 08. 2021, ve Společenském sále Magistrátu města Pardubice. Pozvánkou bylo osloveno celkem 112 partnerů (zahrnuto i 14 členů řídicí skupiny), z nichž se odborného workshopu i přes prázdninové období zúčastnilo celkem 25 odborníků a za organizační chod zodpovídalo 7 organizátorů a facilitátorů. Účastníci byli rozděleni do tří „kulatých stolů“ podle svého odborného zaměření tak, aby byl každý stůl co nejvíce různorodý a aby se v rámci moderované diskuze setkalo co nejvíce názorových proudů, seznam účastníků je uveden v příloze tohoto dokumentu.

Téměř tři a půl hodinový workshop byl zaměřen na stanovení vize mobility a strategického směřování pardubické dopravy. Po úvodní prezentaci závěrů analytické části a organizace workshopu účastníci v průběhu dvou bloků postupně pracovali na identifikaci a úpravě specifických cílů, na stanovení prioritních os rozvoje pardubické dopravy, a následně sestavení společné vize mobility.

Z akce byly průběžně pořizovány fotografie a zvukové záznamy, které sloužily pouze k dokumentaci a následujícímu vyhodnocení, které je pro větší autenticitu provedeno s minimem zásahů.



Obrázek 1: úvodní prezentace a zahájení workshopu

2.1 PRVNÍ BLOK – SPECIFICKÉ CÍLE

Cílem prvního bloku workshopu byla diskuze nad strategickými a specifickými cíli, které byly identifikovány na základě problémových oblastí z Analytické části. Specifické cíle bylo možné upravovat, doplňovat a na základě bodového hodnocení určit jejich priority.

Úvodem účastníci přiřazovali problémové oblasti ke strategickým cílům a následně specifické cíle ke strategickým cílům – materiál, se kterým účastníci pracovali je uveden v Tabulka 1. Smyslem úvodní části bylo přiblížit komplexnost dopravní problematiky demonstrací přesahu jednotlivých problémových oblastí do ostatních sfér dopravy.

Strategický cíl	Popis strategického cíle	Problémové oblasti analytické části	Specifický cíl	
Mobilita a bezpečnost pro všechny	<i>Město vytváří takové podmínky, při kterých mají všichni obyvatelé Pardubic možnost se po městě pohybovat svobodně a zároveň šetrně ke svému okolí a životnímu prostředí, přičemž zvláštní pozornost je věnována skupinám osob, jako jsou děti a starší lidé, jakož i osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Mobilita je dostupná a bezpečná pro všechny, zejména pak pro nejzranitelnější skupiny obyvatel a návštěvníků města.</i>	Bezpečnost dopravy, zklidnění a barierovost	<p>A Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím</p> <p>B Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení závažnosti následků dopravních nehod</p> <p>C Zvýšení rozvoje zklidněných oblastí</p>	
		Závažná situace s nehodovostí, vážné následky v případě chodců a cyklistů		
		Segregace cyklistické dopravy, rizikový společný provoz chodců a cyklistů		
		Bariéry v podobě silničních komunikací		
		Nehomogenita a nekonzistence dopravního zklidnění		
		Vysoké intenzity dopravy a nízké zklidnění cenných území		
		Bariérové zastávky VHD		
		Chybějící koncepce bezbariérové dopravy		
		Multimodalita a změna dělby přepravní práce		<p>D Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce</p> <p>E Zvýšení multimodality, integrace a kvality VHD</p> <p>F Snížení prostorových nároků dopravy</p> <p>G Optimalizace zásobování města</p>
		Nízká kvalita nebo absence přestupních vazeb na dopravní terminály		
Nízký podíl udržitelných druhů dopravy na dělbě přepravní práce				
Chybějící jednotná integrace submodů VHD				
Snížená rychlost MHD v dopravním proudu				
Chybějící nebo málo funkční P+R, chybějící koncepce dopravy v klidu				
Nedostatečná kapacita, vybavení, doplňující infrastruktura a zázemí vodní dopravy				
Organizace a řízení dopravy	<p>H Zvýšení efektivity rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce</p>			

Efektivní a hospodárné využívání zdrojů	<i>Investované prostředky mají hodnocení schopný dopad a jsou založené na koncepčních krocích, které vycházejí z měřitelných výsledků a ze vzájemné mezioborové spolupráce, zejména z funkční koordinace mezi územním rozvojem a dopravním plánováním. Prohlubuje se spolupráce mezi městem, okolními obcemi, krajem, státem nebo také se soukromým sektorem v rámci celoměstských koncepcí, s přesahem za hranice města Pardubice. Inovativní přístupy rozšiřují nejen stávající nabídku dopravního systému, ale také ji zefektivňují a to zejména v oblasti organizace dopravy v klidu.</i>	Nedovolené odstavování vozidel na komunikacích a v křižovatkách	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Zvýšení využívání inovací a moderních technologií</td> </tr> <tr> <td>J</td> <td>Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy</td> </tr> </tbody> </table>	I	Zvýšení využívání inovací a moderních technologií	J	Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy		
		I		Zvýšení využívání inovací a moderních technologií					
		J		Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy					
		Chybějící regulace a homogenizace opatření pro kategorie středních a těžkých nákladních vozidel							
		Omezená podpora rezidentů v rámci ZPS							
		Limitní výkonnost strategických křižovatek							
		Chybějící podklady pro řešení problematiky zásobování centra města nebo obytných oblastí							
		Chybějící řešení parkování skupin zaměstnanců a dlouhodobý návštěvník							
		Absence dalšího rozvoje systému organizování dopravy v klidu s celoměstským rozsahem							
		Absence řešení odstavování dodávkových vozidel v obytných oblastech							
Snížená kvalita projektů a efektivnosti v přípravě a realizaci veřejného prostoru a udržitelné mobility.									
Doprava šetrná k veřejnému prostoru, lidskému zdraví a životnímu prostředí	<i>Doprava šetrná k životnímu prostředí upřednostňuje podporu udržitelných forem dopravy a ústup od fosilních paliv. Nedochází k dalšímu záboru zeleně a je více dbáno na hospodaření s dešťovou vodou s cílem propojení a podpory šedo-zeleno-modré infrastruktury. O krocích v oblasti dopravy, směřujících ke zlepšení kvality veřejného prostoru a životního prostředí, jsou informováni jak obyvatelé města, tak i návštěvníci.</i>	Životní prostředí	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>K</td> <td>Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>Zvýšení ekologizace VHD a rozvoj čisté mobility</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Zlepšení životního prostředí a ekologické osvěty</td> </tr> </tbody> </table>	K	Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství	L	Zvýšení ekologizace VHD a rozvoj čisté mobility	M	Zlepšení životního prostředí a ekologické osvěty
		K		Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství					
		L		Zvýšení ekologizace VHD a rozvoj čisté mobility					
		M		Zlepšení životního prostředí a ekologické osvěty					
		Vyšší podíl tranzitní dopravy v obytném území							
		Závislost na fosilních palivech.							
		Chybějící vegetace podél komunikací, parkovacích ploch.							
		Zábory zeleně ve prospěch parkovacích ploch, bez vazby na hospodaření s dešťovou vodou.							
Chybějící koncepce infrastruktury v lokalitách bydlení pro elektrovozidla.									
Snížená ekologizace MHD, provozování trolejbusové dopravy, parciálních vozidel a autobusů na CNG, případně elektřinu.									

Tabulka 1: Strategické cíle, problémové oblasti analytické části a specifické cíle před zahájením prvního bloku odborného workshopu

Následovala diskuze nad obsahem specifických cílů, jejich úpravě a případně doplnění dalších specifických cílů. V závěru pak každý účastník kulatého stolu finální specifické cíle ohodnotil bodováním podle následujícího klíče

- každý účastník dostal k dispozici 5 bodů
- bylo možné použít max. 1 bod pro jeden specifický cíl, avšak nebylo nutné využít všechny body.

Na základě hodnocení byl o přestávce sestaven žebříček 5 hlavních specifických cílů za každý stůl, které se staly základem pro práci v druhém bloku workshopu.



Obrázek 2: příprava účastníků na průběh workshopu (vlevo) a diskuze u stolu 1 (vpravo)



Obrázek 3: diskuze u stolu 2 (vlevo) a stolu 3 (vpravo)

Následuje hrubý přepis diskuze u jednotlivých kulatých stolů, včetně závěru prvního bloku. Diskuze byla moderována takovým způsobem, který účastníkům pomáhal pochopit význam jednotlivých specifických cílů a vytvořil hrubou představu toho, jak jej lze v dalších fázích projektu dále rozpracovat – což bylo důležité zejména pro závěrečné bodování.

STŮL ČÍSLO 1

Po zahřívacím kole se debata u prvního kulatého stolu vedla okolo specifického cíle *F – Snížení prostorových nároků dopravy*, což diskutující vidí jako jeden z největších problémů v případě IAD. V rámci diskuze padl i návrh na změnu dělby přepravní práce ve smyslu větší orientace na prostorově méně náročnější druhy dopravy, zejména pak na pomalu se rozvíjející dopravní oblast mikromobility.

Diskutující hůře hledali způsoby, kterým by mohl Plán mobility přispět ke strategickému cíli *H – Zvýšení efektivity rozvoje dopravní infrastruktury, mezi-oborové spolupráce*, protože tento specifický cíl, zejména z pohledu mezi-oborové spolupráce, vidí z pohledu koncepčního dopravního dokumentu jako těžko uchopitelný, důležitější je zajistit, aby byla spolupráce ze strany zadavatele vyžadována již v samotném plánování rozvoje.

V souvislosti se specifickým cílem *J – Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy* bylo některými diskutujícími konstatováno, že prostřednictvím parkovacích zón je město v rámci statické dopravy schopno řídit a organizovat uživatelské skupiny „návštěvník“ a „rezident“, ale jako hůře uchopitelnou vidí skupinu „zaměstnanec“, která se snaží vyhnout zpoplatněným parkovacím stáním. Částečné vidí řešení ve specifickém cíli *E – Zvýšení multimodality, integrace a kvality VHD*, tedy nabídnutím alternativního způsobu přepravy prostřednictvím MHD, avšak za podmínky, že její kvalita bude alespoň udržena a ideálně poroste, přičemž jeden ze způsobů zvýšení kvality MHD spatřují v její komplexní preferenci na komunikační síti. Výsledkem této části diskuze byl mimo jiné vznik nového specifického cíle, který jednoznačně cílí na spojení obou témat do nového cíle *N – Udržení standardů MHD a řešení dopravy zaměstnanců*.

Posledním blíže probíraným specifickým cílem byl bod *K – Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství*. Diskuze byla vedena zejména v souvislosti s centrem města, kdy padly názory, že již není potřeba zvyšovat jeho kapacitu pro IAD, ale naopak zvyšovat/optimalizovat jeho prostor pro cyklistickou a městskou hromadnou dopravu.

Jedním z obecnějších témat diskuze byla i bezpečnost, především ve smyslu nově se rozvíjející oblasti mikromobility, se kterou bude potřeba do budoucna počítat. Někteří diskutující se domnívají, že tato oblast postupem času smaže zavedené dělení „aktivní mobility“ na pěší a cyklistickou dopravu, z čehož vyplynou i nové problémy s bezpečností dopravy pro celou tuto skupinu.

Význam sdílené mobility nebyl některými diskutujícími ani tak spatřován ve změně dělby přepravní práce, ale spíše ve vztahu ke kratším cestám po městě. V těchto případech byla vnímána její současná role spíše jako vstupní brána uživatelů k využívání vlastní mikromobility pro pravidelné cesty. Principem této vstupní brány je ukázat, že některé krátké cesty vykonané prostřednictvím sdílených mikromobilních dopravních prostředků lze vykonávat i pravidelně, zejména po přechodu na vlastní mikromobilní dopravní prostředky.

Návrhy změn specifických cílů a jejich doplnění (podbarveno červeně)

- D Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy, **včetně nových druhů dopravy s nízkými prostorovými nároky (koloběžky, skateboardy...)** na dělbě přepravní práce
- H Zvýšení efektivity **plánování a** rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce
- J Zvýšení aktivní organizace, řízení dopravy **a komplexní preference VHD**
- N **Udržení standardů MHD a řešení dopravy zaměstnanců**

STŮL ČÍSLO 2

Úvodním tématem byl specifický cíl *A – Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím*. Z pohledu složek IZS znamená bezpečnost pro všechny i včasný příjezd IZS a ten je podle některých diskutujících komplikován budováním bezpečnostních ostrůvků pro bezmotorovou dopravu. pro který jsou jako jedno z rizik spatřovány ostrůvky uprostřed komunikací, které nemohou v některých situacích objet.

Dalším navazujícím tématem byla obecná bezpečnost dopravy, resp. specifický cíl *B – Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení závažnosti následků dopravních nehod*. Někteří diskutující spatřovali nebezpečná místa pro přecházení bezpečnějšími, protože jsou si přecházející dobře vědomi možného rizika. Množství a závažnost dopravních nehod, zejména s nejvíce zranitelnými účastníky dopravy, byla konstatována jako velice vysoká a diskutující se proto klonili k tomu, že je vhodnější zvýšit bezpečnost dopravy za cenu její plynulosti.

Diskutující podrobněji probrali také specifický bod *I – Zvýšení využívání inovací a moderních technologií*, zejména ve smyslu probíhající pandemie covid-19, kdy bylo konstatováno, že ačkoli je město vybaveno moderními technologiemi pro řízení dopravy (zejm. v křižovatkách), není schopno úpravou jejich nastavení pružně reagovat změnu v dopravní situaci (signální plány). Možným řešením by proto bylo využívání ještě pokročilejších technologií „Inteligentních měst“ s důrazem na jejich autonomitu (bez centrálního řízení). Toto by pak mohlo být dále využito i pro preferenci VHD a IZS a naváděcí systémy pro statickou dopravu. Někteří diskutující se však domnívají, že Pardubice nejsou svým dopravním systémem a malou rozlohou pro tyto systémy řízení vhodné.

V návaznosti na specifický cíl *J – Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy*, bylo konstatováno, že město v souvislosti s vysokými intenzitami dopravy potřebuje také autoregulační systémy. Nejjednodušším a nejlevnějším řešením je další nenavyšování kapacity významných komunikací a distribučních křižovatek a nahrazení některých

stávajících okružními křižovatkami. Řešení autoregulace prostřednictvím okružních křižovatek pak může zvýšit bezpečnost dopravy, naopak by se toto řešení nemělo využívat na tranzitních a částečně tranzitních tazích.

Jedním z hojně diskutovaných téma byla také mezioborová spolupráce v rámci specifického cíle *H – Zvýšení efektivity rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce* a také specifický cíl *K – Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství*. Někteří diskutující konstatovali, že je chybějící mezioborová spolupráce v Pardubicích zásadní problém, zejména pokud ji Odbor hlavního architekta při tvorbě projektů aktivně nevyžaduje. V případě, že je tato spolupráce vyžadována, měla by se pak prolínat všemi stupni projektů, přičemž důraz při výběru dodavatele nemá být kladen jen na nejnižší nabídkovou cenu. V případě veřejného prostoru s nepobytovou funkcí je pak tato mezioborová spolupráce zásadní.

Návrhy změn specifických cílů a jejich doplnění (podbarveno červeně)

- A Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím **i pro IZS**
- C **Zvýšení** rozvoje zklidněných oblastí
- J Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy **s důrazem na autoregulační mechanismy**

STŮL ČÍSLO 3

V úvodu se diskutující u kulatého stolu č. 3 zabývali výhodou specifického cíle *C – Zvýšení rozvoje zklidněných oblastí*, kde byla spatřena možnost „navrácení“ uličního prostoru aktivní mobility, zvýšení její bezpečnosti a vymístění případné tranzitní dopravy. Postupným rozšiřováním těchto oblastí pak lze podle některých diskutujících řešit i problém statické dopravy, související se specifickým cílem *J – Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy*. Se současným rozšiřováním ZPS lze vyvíjet tlak i na uživatelskou skupinu „zaměstnanec“ a donutit je využívat jim určená záchytná parkoviště, namísto odstavování na komunikacích mimo ZPS a zužování dopravního prostoru. Aktivní organizace a zklidňování dopravy by podle některých diskutujících však mělo souviset s důslednou kontrolou dodržování platných nařízení. V souvislosti s organizováním dopravy byl pak i zmíněn problém nízké homogenity dopravního značení, který je patrný i v případě značení některých hlavních distribučních křižovatek. V souvislosti s vodorovným dopravním značením pak byla zmíněna problematika rozměrů starých odstavných a parkovacích stání v souvislosti se změnou velikosti moderních vozidel.

Specifický cíl *D – Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce*, by se měl podle některých diskutujících orientovat spíše na omezení IAD. Vhodným způsobem by mohlo být řešení zaměstnaneckých cest na úrovni regionu tak, aby zaměstnanecké cesty prostřednictvím IAD nevznikaly, což mohlo být zajištěno lepší obsluhou VHD do spádových obcí (mikrobusy nebo poptávková služba typu Dial and Ride). Další možností pak je kombinace rozšíření ZPS společně s vybudováním záchytných parkovišť P+R.

V souvislosti se specifickým cílem *H – Zvýšení efektivity rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce*, bylo některými diskutujícími naznačeno, že není příliš řešen dopravní přesah developerských projektů do jejich okolí, včetně malého tlaku na zachování kvalitní dopravní dostupnosti a koordinace s dalšími projekty a subjekty. Nízká vzájemná koordinace projektů je pak spatřována i na úrovni města vs. městských obvodů nebo také města vs. kraje. S tímto specifickým cílem byla zmíněna problematika majetkoprávních vztahů, kdy jsou některé komunikace (např. chodníky) vedeny na soukromých pozemcích, což zhoršuje možnosti jejich úprav a zkvalitnění. Závěrem této části diskuze je vznik nového specifického cíle *O – Vyřešení majetkoprávních vztahů*.

Od specifického cíle *I – Zvýšení využívání inovací a moderních technologií*, si diskutující slibují kvalitnější vzájemnou koordinaci křižovatek vybavených SSZ, včetně efektivnějšího zapojení signalizovaných přechodů v mezi-křižovatek úsecích.

Obecnější diskuze bez zařazení ke specifickým cílům se vedla okolo údržby již existující zeleně, která může být pro dopravu v některých případech zásadním bezpečnostním problémem. Pokud by se město vydalo cestou jejího dalšího rozšiřování, je pak podle diskutujících nutné, aby byl na její kvalitu kladen větší důraz, a to i při její údržbě. Obecná problematika údržby související s bezpečností provozu se pak týkala i povrchu komunikací, a to jak pro motorovou, tak i pro bezmotorovou dopravu.

V souvislosti se životním prostředím bylo poznamenáno, že kvalitnější veřejná prostranství s důrazem na lepší mikroklima zvýší atraktivitu města i částečnou změnu dělby přepravní práce směrem k aktivní mobilitě.

Návrhy změn specifických cílů a jejich doplnění (podbarveno červeně)

- C Zvýšení rozvoje zklidněných oblastí Dopravní zklidnění města
- D Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce
- O Vyřešení majetkoprávních vztahů

2.2 DRUHÝ BLOK – VIZE MOBILITY

Ve druhém bloku každý kulatý stůl sestavil za pomoci facilitátorů výslednou vizi mobility, která vychází z 5 až 6 prioritních specifických cílů, jenž získaly nejvyšší bodové ohodnocení. Níže je uvedeno úvodní a upravené znění specifických cílů dle jednotlivých kulatých stolů, včetně obodování a prioritizace (podbarveno zeleně).

Specifické cíle:	Stůl č. 1	Stůl č. 2	Stůl č. 3
A – Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím Stůl 2: Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím i pro IZS	1	7	2
B – Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení závažnosti následků dopravních nehod	1	4	5
C – Zvýšení rozvoje zklidněných oblastí Stůl 2: Rozvoj zklidněných oblastí Stůl 3: Dopravní zklidnění města	0	0	2
D – Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce Stůl 3: Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	7	3	0
E – Zvýšení multimodality, integrace a kvality VHD	4	2	1
F – Snížení prostorových nároků dopravy	0	2	1
G – Optimalizace zásobování města	2	3	2
H – Zvýšení efektivity rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce Stůl 1: Zvýšení efektivity plánování a rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce	3	2	2
I – Zvýšení využívání inovací a moderních technologií	0	5	5
J – Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy Stůl 1: Zvýšení aktivní organizace, řízení dopravy a komplexní preference VHD Stůl 3: Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy s důrazem na autoregulační mechanismy	3	3	5
K – Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství	2	2	4
L – Zvýšení ekologizace VHD a rozvoj čisté mobility	1	1	0
M – Zlepšení životního prostředí a ekologické osvěty	1	1	4
Stůl 1: N – Udržení standardů MHD a řešení dopravy zaměstnanců	0	0	0
Stůl 3: O – Vyřešení majetkoprávních vztahů	0	0	0

Tabulka 2: bodování specifických cílů a závěrečná vize mobility

VÝSLEDNÉ VIZE MOBILITY

V závěru druhého bloku zástupci jednotlivých kulatých stolů prezentovali úpravy specifických cílů, resp. jak k těmto úpravám došli a následně prezentovali prioritní specifické cíle v souvislosti se stanovením finální vize mobility.

Stůl číslo 1

Pardubice jsou v roce 2035 městem krátkých vzdáleností s převažující pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravou. Uživatelé mají možnost volby dopravního prostředku na základě svých preferencí. Město nabízí bezpečný, moderní efektivní a udržitelný způsob dopravy.

Stůl číslo 2

Pardubice jsou v roce 2035 městem s minimálním množstvím bariér a vysokou prostupností území pro svobodný pohyb pěších a cyklistů, ale i MHD a IZS, a to díky využívání moderních inovací zajišťujících efektivní, bezpečný a ekologický provoz všech módů dopravy.

Stůl číslo 3

Pardubice jsou v roce 2035 městem moderní a bezpečné dopravní infrastruktury. Doprava v území je aktivně koordinována. Obyvatelé si dobře uvědomují přínosy udržitelné dopravy pro kvalitu života, zejména ve vztahu k veřejnému prostoru a životnímu prostředí.



Obrázek 4: závěrečná prezentace specifických cílů a vizí za stůl 1 (vlevo) a stůl 2 (vpravo)



Obrázek 5: závěrečná prezentace specifických cílů a vizí za stůl 3

2.3 ZÁVĚR

Druhý workshop s odbornou veřejností byl zaměřen na stanovení vize mobility a strategického směřování pardubické dopravy. Po úvodní prezentaci závěrů analytické části a organizace workshopu účastníci v průběhu dvou bloků postupně pracovali na identifikaci a úpravě specifických cílů, na stanovení prioritních os rozvoje pardubické dopravy, a následně sestavení společné vize mobility.

V jeho úvodu byly účastníkům představeny závěry a výstupy analytické části a následně byl vysvětlen cíl workshopu a také to, co je od účastníků očekáváno. Každý kulatý stůl poté pracoval na prvním bloku, kdy si účastníci pomoci

moderované diskuze vzájemně srovnali význam jednotlivých specifických cílů, následně upravovali jejich znění tak, aby zahrnoval řešení problémových oblastí podle jejich představ a následně tyto cíle obodovali podle toho, jak vnímali jejich důležitost.

Každý stůl pracoval samostatně a z pohledu profesí účastníků měl pestré obsazení, což se odrazilo i v závěrečné prioritizaci specifických cílů, resp. ve znění vize mobility. Toto bylo cílem druhého bloku workshopu, kdy bylo za každý kulatý stůl vybráno cca 5 prioritních specifických cílů, na základě kterých byly sestaveny 3 výsledné vize mobility za každý kulatý stůl.

Výsledkem workshopu je prioritizace specifických cílů pro uspořádání Akčního plánu a navazujícího zásobníku opatření. Všechny výstupy jsou současně podkladem pro rozhodování Řídící skupiny, jejímž úkolem bude vybrat, upravit anebo definovat novou, avšak finální vizi mobility pro celý Plán mobility. Tato vize se následně stane výstupním bodem pro definování scénářů.

ÚČASTNÍCI

Samotná prezenční listina je uložena u organizátora akce a je dostupná k nahlédnutí při dodržení všech pravidel GDPR, následuje obsazení jednotlivých stolů prostřednictvím organizací, které účastníci zastupovali.

Obsazení kulatého stolu č. 1:

- CZECH Consult
- České dráhy
- MO Pardubice II
- MO Pardubice VII
- Odbor rozvoje a strategie
- poradce v oblasti dopravy
- Sdružení pro dopravní telematiku
- Statutární město Pardubice (3x)
- Zelená pro Pardubicko

Obsazení kulatého stolu č. 2:

- AMOK
- Dopravní fakulta Jana Pernera
- HZS Pardubického kraje
- MO Pardubice I
- Odbor dopravy
- Odbor hlavního architekta
- Povodí Labe, státní podnik
- Staré Hradiště
- Statutární město Pardubice
- VECTURA Pardubice

Obsazení kulatého stolu č. 3:

- Česká parkovací asociace
- Dopravní fakulta Jana Pernera
- KŘÍŽOVATKA handicap centrum
- Městská policie Pardubice
- Odbor rozvoje a strategie (2x)
- PRODIN
- Služby města Pardubic

2.4 SROVNÁNÍ HLASOVÁNÍ KULATÝCH STOLŮ S HLASOVÁNÍM PRACOVNÍ SKUPINY A ZPRACOVATELE PLÁNU MOBILITY

Vzhledem k rozdílnosti výsledků za všechny kulaté stoly, nebylo možné jednoznačně určit výsledné prioritní specifické cíle a ani vizi mobility. Přistoupeno bylo proto k porovnání hlasování kulatých stolů s výsledky hlasování zpracovatele Plánu mobility a pracovní skupiny, za účelem nalezení témat shodných napříč celým hlasovacím spektrem. V následující tabulce jsou uvedeny pouze ty specifické cíle, které byly některou ze skupiny označeny jako prioritní (označeny číslem „1“ a podbarveny zeleně).

Specifické cíle	Stůl č. 1	Stůl č. 2	Stůl č. 3	Pracovní skupina	Zpracovatel
A – Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím Stůl 2: Snížení množství bariér a zvýšení prostupnosti územím i pro IZS		1		1	
B – Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení závažnosti následků dopravních nehod		1	1		1
D – Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce Stůl 3: Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	1	1		1	1
E – Zvýšení multimodality, integrace a kvality VHD	1				
G – Optimalizace zásobování města	1	1			
H – Zvýšení efektivity rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce Stůl 1: Zvýšení efektivity plánování a rozvoje dopravní infrastruktury, mezioborové spolupráce	1			1	
I – Zvýšení využívání inovací a moderních technologií		1	1		1
J – Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy Stůl 1: Zvýšení aktivní organizace, řízení dopravy a komplexní preference VHD Stůl 3: Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy s důrazem na autoregulační mechanismy	1	1	1		1
K – Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství	1		1	1	
M – Zlepšení životního prostředí a ekologické osvěty			1	1	1

Tabulka 3: prioritní specifické cíle napříč hlasovacím spektrem II odborného workshopu, pracovní skupiny a zpracovatele Plánu mobility

V rámci analýzy předchozích diskuzí a hlasování bylo zjištěno, že se následující prioritní cíle shodují napříč hlasujícími skupinami ve **4 z 5 případů**:

- D – Zvýšení podílu pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce
 - (stůl 3: Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce)

- J – Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy
 - (stůl 1: Zvýšení aktivní organizace, řízení dopravy a komplexní preference VHD)
 - (stůl 3: Zvýšení aktivní organizace a řízení dopravy s důrazem na autoregulační mechanismy)

V rámci analýzy hlasování bylo dále zjištěno, že se následující prioritní cíle shodují napříč hlasujícími skupinami ve **3 z 5 případů**:

- B – Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení závažnosti následků dopravních nehod
- I – Zvýšení využívání inovací a moderních technologií
- K – Zvýšení kvality veřejného prostoru, posílení nedopravních funkcí veřejných prostranství
- M – Zlepšení životního prostředí a ekologické osvěty

V návaznosti na výše uvedené konstatujeme, že výsledná vize mobility dle těchto specifických cílů by mohla znít následovně:

Obyvatelé a návštěvníci města Pardubice se pohybují v kvalitním veřejném prostoru a udržitelné formy dopravy dominují v dělbě přepravní práce, což se odráží i v úrovni životního prostředí. Pardubická doprava je v roce 2035 bezpečná a je aktivně řízena a organizována moderními systémy.

3. TŘETÍ SPOLUPRÁCE S ODBORNOU VEŘEJNOSTÍ

Tato zpráva shrnuje výsledky třetí spolupráce s odbornou veřejností (dále jen spolupráce) v rámci projektu Plán udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice, kterého se zúčastnili zástupci objednatele, zpracovatele a odborné veřejnosti.

ORGANIZACE SPOLUPRÁCE

Spolupráce probíhala od 06. 12. 2021 do 07. 01. 2022, prostřednictvím on-line dotazníkového formuláře v kombinaci s konferenční hovory a dalšími komunikačními kanály, díky kterým bylo možné s odborníky jejich práci konzultovat. Pozvánkou bylo osloveno celkem 36 partnerů, z nichž se plně spolupráce zúčastnilo celkem 9 odborníků. Účastníci byli rozděleni do dvou skupin podle své role v rámci participačních aktivit, kdy expertní skupinu tvořili vybraní odborníci na dopravní problematiku a skupinu odborné veřejnosti tvořenou účastníky předchozích workshopů. Seznam účastníků je uveden v příloze tohoto dokumentu.

Délka spolupráce závisela na individuálním přístupu jednotlivých odborníků, obecně se doba jejich práce pohybovala v rozmezí 4 až 8 hodin. Spolupráce s odborníky byla zaměřena na získání jejich subjektivního hodnocení opatření, které jsou tvořené shluky všech dosud nashromážděných projektů a záměrů. Výsledné hodnocení bude využito při sestavování Akčního plánu. Expertní skupina měla dále možnost navrhnout změny ve znění nebo obsahu hodnocených opatření.

Třetí spolupráce s odbornou veřejností se skládala ze dvou částí, kdy první část tvořilo samotné hodnocení opatření a náplní druhé části bylo zpracování těchto hodnocení do seznamu prioritních opatření. Příprava této spolupráce byla založena na předchozích zkušenostech projektového manažera s ostatními plány mobility a na konzultacích s jejich zpracovateli (Polad Praha, Plán udržitelné městské mobility Olomouc).

3.1 PRVNÍ ČÁST – HODNOCENÍ OPATŘENÍ

Cílem první části bylo získání subjektivního bodového ohodnocení jednotlivých shluků, včetně zpětné vazby k jejich znění a obsahu. Při hodnocení neměli odborníci přehled o výsledcích ostatních účastníků proto, aby nebyla ovlivněna jejich subjektivita. Prostřednictvím on-line hodnotícího formuláře přisuzovali jednotlivým opatřením bodové hodnocení na škále **0 až 3 body**, kde 0=žádný vliv opatření a 3=významný vliv opatření. Bodové hodnocení se k jednotlivým opatřením přisuzovalo dle sady **13 hodnotících kritérií**, které byly definovány na základě strategických a specifických cílů Vize mobility, jinak řečeno snahou bylo bodovým ohodnocením určit přínos navržených opatření pro naplnění Vize mobility:

1. Opatření má vliv na zvýšení atraktivity pěší dopravy
2. Opatření má vliv na zvýšení bezpečnosti
3. Opatření má vliv na dopravní zklidnění
4. Opatření má vliv na zvýšení multimodality
5. Opatření má vliv na zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy
6. Opatření má vliv na snížení dopadu dopravy na životní prostředí a lidské zdraví
7. Opatření má vliv na zvýšení atraktivity cyklistické dopravy
8. Opatření lze snadno projednat a realizovat
9. Opatření významně zlepšuje podmínky pro městskou logistiku, dostupnost obchodu a průmyslu
10. Opatření zvýší míru vzájemné spolupráce organizací a partnerů v oblasti mobility
11. Opatření má pozitivní vliv na kvalitu veřejného prostranství z pohledu pobytové kvality, estetické kvality a lidského měřítka
12. Opatření umožní snížit mobilitu IAD
13. Opatření má vliv na zvýšení kvality životního prostředí formou uplatnění adaptačních opatření, eliminaci účinků tepelného ostrova, využití modro-zelené infrastruktury.

Podle výše uvedených kritérií bylo takto hodnoceno celkem **43 opatření**:

- Tvorba celoměstské koncepce dopravy v klidu
- Budování nabídky zachytných parkovišť v systému P+G v rámci území ZPS
- Realizace, rozšíření oblastí R/A na území ZPS, rozšíření ZPS o tzv. nárazníkové oblasti

- Zóny zákazu stání, regulace dopravy v klidu, doplnění nabídky v lokalitách bydlení, řešení odstavování nákladních vozidel do 3,5 t
- Revize parkování v lokalitě nemocnice Pardubice
- Parkovací systém K+R, podpora systému car-sharing
- Realizace systému P+R – kompletace inteligentního systému organizování a řízení dopravy v klidu
- Přeložka silnice I/36 Trnová-Fáblůvka-Dubina (severovýchodní obchvat)
- Dopravní redukce úseků komunikací – upřednostnění vozidel VHD a IZS
- Přeložka silnice I/2 Dražkovice-ulice Průmyslová (jihovýchodní obchvat)
- Rozšíření silnice I/37 v úseku Pražská-MÚK Dražkovice, včetně přestavby MÚK Pražská
- Doplnění sjezdové rampy na silnici I/37 v MÚK Rosice
- Komunikační propojení ulic Průmyslová a Dašická
- Dopravní napojení Nemocnice Pardubického kraje a areálu Tesla
- Přestavba křižovatky Na Drážce-Dašická-Kpt. Jaroše
- Přeložka silnice I/2 Dražkovice-ulice Přeloučská (jihozápadní obchvat)
- Zpracování Generelu bezbariérové dopravy zahrnujícího řešení přístupů do objektů
- Dopravní zklidnění historického centra a rezidentních oblastí, rozšiřování pěších a obytných zón
- Rekonstrukce a doplnění přechodů pro chodce/míst pro přecházení na komunikacích ZÁKOS
- Rekonstrukce stávající infrastruktury pro pěší a doplnění nové
- Stavba nových lávek a přemostění
- Aktualizace Generelu cyklistické dopravy
- Přestavba/harmonizace úseků se společným provozem pěších a cyklistů
- Rozvoj sítě cyklistických tras, vč. napojení na dálkové trasy
- Stavba nových lávek a přemostění
- Oddělení cyklistické dopravy od silniční motorové dopravy
- Podpora cyklistické dopravy a systému B+R
- Modernizace zastávek
- Modernizace vozového parku MHD a provozní soustavy
- Zlepšení obslužnosti území MHD, úpravy organizace provozu
- Zlepšení obslužnosti území ŽOD
- Rozvoj systému integrované dopravy, podpora multimodality
- Revize a rozvoj oblastí dopravního zklidnění, organizace parkování u školských zařízení
- Realizace Systému inteligentního řízení dopravy, vazba na podporu MHD
- Revize organizace a regulace nákladní dopravy v souvislosti s doplněním komunikací ZÁKOS
- Realizace projektu Jednotný systém řízení parkování a efektivní využití volných parkovacích kapacit na území města Pardubice
- Naváděcí a informační systém města
- Koordinátor městské mobility
- Ekologická osvěta a akce na podporu využívání udržitelných forem dopravy
- Firemní plány mobility
- Městské stavební standardy v oblasti MZI
- Podpora elektromobility
- Multimodální logistické centrum, splavnění Labe a rozšíření přepravních kapacit letiště

Srovnáním výsledků obou skupin hodnotitelů bylo u některých hodnotících kritérií a opatření zjištěno rozdílné využití bodového ohodnocení, tzn. někteří z odborníků při hodnocení opatření využili maximální a někteří naopak minimální počet bodů. Důvodem může být jejich rozdílná zkušenost s danými opatřeními v praxi, nebo rozdílný pohled na vliv opatření na městskou mobilitu. Odchytky v hodnocení jsou strukturovanou formou přiblíženy níže:

- Hodnotící kritérium, které mělo napříč všemi opatřeními největší míru rozdílného bodového ohodnocení (tj. počet výskytů maxima a minima bodů):
 - 8. Opatření lze snadno projednat a realizovat (18x)
 - 12. Opatření umožní snížit mobilitu IAD (16x)
 - 6. Opatření má vliv na snížení dopadu dopravy na životní prostředí a lidské zdraví (15x)

- 11. Opatření má pozitivní vliv na kvalitu veřejného prostranství z pohledu pobytové kvality, estetické kvality a lidského měřítka (15x)
- Opatření, které mělo napříč všemi kritérii největší míru rozdílného bodového ohodnocení (tj. počet výskytů maxima a minima bodů):
 - Revize a rozvoj oblastí dopravního zklidnění, organizace parkování u školských zařízení (8x)
 - Koordinátor městské (8x)
 - Oddělení cyklistické dopravy od silniční motorové dopravy (7x)

3.2 DRUHÁ ČÁST – PRIORITIZACE OPATŘENÍ

Cílem druhé části bylo získat medián bodového ohodnocení pro jednotlivá opatření a jejich další zpracování s využitím hodnotící matice, za účelem jejich prioritizace pro Akční plán. Do dalšího zpracování hodnocení byl mj. zahrnut vliv opatření z hlediska jejich lokálního nebo celoměstského významu:

- celoměstský a regionální význam – násobek x2,5
- význam pro městský obvod – násobek x1,5
- lokální význam – násobek x1,

a také jejich finanční náročnost:

- "a" - do 1 milionu Kč
- "b" - 1 až 5 milionu Kč
- "c" - 5 až 25 milionu Kč
- "d" - 25 až 100 milionu Kč
- "e" 100 milionu Kč a více.

Díky matici pro stanovení priorit byla opatření ohodnocena výslednou známkou v rozsahu A++ až E, kdy opatření spadající do kategorie C a lepší bude vhodné vzhledem k jejich přínosu a potřebným nákladům zařadit do Akčního plánu na nejbližší období:

náklady [mil. Kč]	e	100+	E	E	E	E	D	B++	
	d	25-100				E	D	B+	A++
	c	5-25				D	B	A+	
	b	1-5				D	A		
	a	0-1				D	C	A	
			0-5	5-20	20-35	35-45	45-60	60+	
		bodové hodnocení							

Tabulka 4.: matice pro stanovení priority opatření /zdroj: Pardubice

Po zpracování hodnocení dle výše uvedeného postupu bylo určeno několik následujících opatření, které získaly alespoň výslednou známku C a lepší:

- A+
 - Koordinátor městské mobility
 - Revize a rozvoj oblastí dopravního zklidnění, organizace parkování u školských zařízení
- A
 - Tvorba celoměstské koncepce dopravy v klidu
 - Aktualizace Generelu cyklistické dopravy
- B+
 - Dopravní zklidnění historického centra a rezidentních oblastí, rozšiřování pěších a obytných zón
- B
 - Dopravní redukce úseků komunikací – upřednostnění vozidel VHD a IZS

- Podpora cyklistické dopravy a systému B+R
- Firemní plány mobility
- C
 - Zpracování Generelu bezbariérové dopravy zahrnujícího řešení přístupů do objektů

Ostatní hodnocená opatření s výslednou známkou D a E je vhodné zařadit do dlouhodobého výhledu roku 2035.

3.3 ZÁVĚR

Třetí spolupráce s odbornou veřejností byla zaměřena na hodnocení navržených opatření z hlediska jejich přínosu pro naplnění Vize mobility v kontextu jejich finanční náročnosti a významu. Spoluprací s odbornou veřejností bylo možné stanovit **prioritní opatření**, která budou navržena k zařazení do krátkodobých opatření, navázaných na rozpočet města – **Akčního plánu** na nejbližších 5 let. K návrhu změn ve znění posuzovaných opatření ze strany hodnotících skupin nedošlo, výsledný výběr obsahuje opatření spíše koncepčního charakteru s nižší finanční náročností.

Tento systém hodnocení a podmínek je rovněž doporučeno aplikovat na budoucí opatření/záměry, které nebyly v době zpracování Plánu mobility součástí aktuálního návrhu. Tímto způsobem tak bude zajištěna kontinuita jejich prioritizace, dojde k nastavení dlouhodobé spolupráce s odbornou veřejností i po dokončení Plánu mobility a zároveň se jedná o již vyzkoušený způsob hodnocení (s možností modifikace dle potřeb), který srozumitelným způsobem pomůže budoucí projekty pro další aktualizace Plánu mobility hodnotit a schvalovat.

ÚČASTNÍCI

Následuje obsazení třetí spolupráce prostřednictvím organizací, které účastníci v rámci jednotlivých skupin zastupovali.

Expertní skupina:

- Statutární město Pardubice
- Odbor hlavního architekta
- Odbor rozvoje a strategie
- Dopravní podnik města Pardubic
- Dopravní fakulta Jana Pernera
- poradce v oblasti dopravy
- Statutární město Hradec Králové

Odborná skupina:

- Městská policie Pardubice
- České dráhy

4. PROJEDNÁNÍ PLÁNU MOBILITY

PROJEDNÁNÍ S VEŘEJNOSTÍ

Plán mobility byl projednán s veřejností dne 16.3.2022, kdy byla ve Společenském sále Magistrátu města Pardubice představena návrhová část a akční plán s cílem informovat o budoucím vývoji pardubické dopravy. Rekapitulován byl i průběh zpracování celého projektu a probány byly i dotazy veřejnosti, týkající se např. využití víceúčelových silničních pruhů, nebo situace týkající se integrovaného dopravního systému.

Veřejnost neměla k Plánu mobility připomínky, z veřejného projednání nebyl pořízen zvukový ani vizuální záznam. Veřejnost byla rovněž informována skrze všechny komunikační kanály o možnosti vyjádřit se k Plánu mobility a to do 23. 3. 2022.



Obrázek 6: pozvánka na veřejné projednání Plánu mobility pro sociální média

PROJEDNÁNÍ S DOTČENÝMI ORGÁNY

Na výsledný obsah Plánu mobility má vliv také jeho projednání s celou organizační strukturou stanovenou pro tvorbu Plánu mobility, ať už probíhalo průběžně prostřednictvím námětů a připomínek, nebo při závěrečném schvalování SUMP (seřazeno podle data projednání):

- Komise pro bezbariérovost, Komise pro dopravu, Komise pro urbanismus a architekturu, Komise pro strategii a smart city a Komise pro životní prostředí (14.3.2022)
- Ministerstvo životního prostředí, Krajský úřad Pardubického kraje a Agentura ochrany přírody a krajiny (vyjádření OOP k oznámení SEA 30.3.2022)
- Pracovní skupina (31.3.2022)
- Řídící skupina (4.4.2022)
- Rada města Pardubic (bude projednáno, předpoklad 11.4.2022)
- Zastupitelstvo města Pardubice (bude projednáno, předpoklad 28.4.2022)
- Krajský úřad Pardubického kraje (bude projednána dokumentace SEA)
- Ministerstvo dopravy (bude projednáno)

Plán mobility byl projednán s veřejností, poté v komisích a následně v pracovní a řídicí skupině. Pro Plán mobility bylo vypracováno strategické posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), ke kterému orgány ochrany přírody neměly připomínky.

Další postup představuje schválení SUMP v Radě města Pardubic, schválení SEA Krajským úřadem Pardubického kraje, schválení SUMP Zastupitelstvem města Pardubice a následně schválení SUMP Ministerstvem dopravy.

Všechny připomínky a náměty na úpravu vyplývající z projednání SUMP budou zpracovány do příslušné kapitoly Návrhové části.

5. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: úvodní prezentace a zahájení workshopu.....	4
Obrázek 2: příprava účastníků na průběh workshopu (vlevo) a diskuze u stolu 1 (vpravo).....	7
Obrázek 3: diskuze u stolu 2 (vlevo) a stolu 3 (vpravo).....	7
Obrázek 4: závěrečná prezentace specifických cílů a vizí za stůl 1 (vlevo) a stůl 2 (vpravo).....	11
Obrázek 5: závěrečná prezentace specifických cílů a vizí za stůl 3.....	11
Obrázek 6: pozvánka na veřejné projednání Plánu mobility pro sociální média.....	19

6. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Strategické cíle, problémové oblasti analytické části a specifické cíle před zahájením prvního bloku odborného workshopu.....	6
Tabulka 2: bodování specifických cílů a závěrečná vize mobility	10
Tabulka 3: prioritní specifické cíle napříč hlasovacím spektrem II odborného workshopu, pracovní skupiny a zpracovatele Plánu mobility.....	13
Tabulka 4: matice pro stanovení priority opatření /zdroj: Pardubice.....	17