

Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky
na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Plán udržitelné městské mobility Kroměříž

Strategická část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

10/2019

Obsah

1.	Úvod	2
2.	Proces plánování, sledování a řízení mobility města	2
2.1.	Management mobility	3
3.	Formulace vize	4
3.1.	Vize	4
3.2.	Scénáře vývoje	5
4.	Indikátory PUMM	6
5.	Strategické cíle	8
	Strategický cíl Bezpečnost	8
	Strategický cíl Inovace	8
	Strategický cíl Místo pro Život	8
	Strategický cíl Management dopravy	8
6.	Opatření a aktivity PUMM	9
6.1.	Opatření strategického cíle Bezpečnost	9
6.1.	Opatření strategického cíle Inovace	11
6.2.	Opatření strategického cíle Místo pro život	13
6.3.	Opatření strategického cíle Management dopravy	18
7.	Projednání	20

1. Úvod

Zajištění mobility je jedním ze základních kamenů udržitelné dopravy a udržitelného rozvoje města vůbec. Zpracovaný dokument má za cíl zajištění uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním PUMM je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).

Tato dokumentace bude syntetickým materiálem. Zkoordinuje především územní a dopravní plánování, navržený dopravní systém, zajistí dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, preferuje ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Strategická fáze plánu mobility nastavuje směřování města v zajištění mobility obyvatel Kroměříže v dlouhodobém horizontu. Formálně je tvořen rámcem, který zajistí dlouhodobé fungování města, zajištěním dopravy v nejobecnějším slova smyslu a mobility jako celku. Je kladen důraz na snižování emisí CO₂, které je předpokladem zajištění života na naší planetě, jak jej známe. Rámec je tvořen pro městské prostředí s přesahem do spádového regionu.

Strategie města vychází z analýzy současného stavu, Evropského rámce, národní politiky a politiky kraje, které rozvíjí, doplňuje a zpřesňuje na městské úrovni. Strategie je zpracována

2. Proces plánování, sledování a řízení mobility města

Odbor investic, Oddělení přípravy a realizace investic je partnerem při zpracování plánu udržitelné městské mobility. Je oddělením, které komplexně zajišťuje zpracování všech stupňů projektové dokumentace pro všechny jednotlivé akce. Spolupracuje na předrealizační přípravě s odborem regionálního rozvoje. Zajišťuje administraci, řízení a publicitu realizovaných akcí stavebního a technického charakteru.

Odbor regionálního rozvoje navrhuje orgánům města řešení urbanistických a architektonických problémů města. Navrhuje, zpracovává či pořizuje strategický plán města a oborové koncepční dokumenty a materiály. Koordinuje koncepční práce ve všech oblastech rozvoje města v rámci působnosti samosprávných orgánů.

Vedením projektu resp. Řídícího výboru je pověřeno vedení města v roli starosty a místostarostů. Vzniká tak dostatečně silný mandát pro budoucí realizační fázi PUMM.

Ke zpracování PUMM jsou přizváni také partneři dle komunikační strategie projektu.

Cílem je umožnit trvale udržitelný rozvoj Kroměříže založený na nových principech plánování a zajišťující následující prioritní cíle:

- Rovnou možnost dopravy ke klíčovým cílům a službám pro všechny skupiny obyvatel
- Vyšší vnitřní i vnější bezpečnost pro všechny druhy dopravy
- Snižování hluku z dopravy, produkce CO₂, a spotřeby energie
- Vyšší efektivitu přepravy osob i zboží
- Zvýšení kvality a atraktivity veřejných prostor a městského prostředí ve prospěch jeho obyvatel

Hlavními charakteristikami strategie PUMM jsou

- Dlouhodobá vize a jasný implementační plán
- Zapojení všech partnerů, včetně širokého zapojení veřejnosti do všech fází rozhodovacího procesu

- Rovnoměrný a integrovaný rozvoj všech módů dopravy za souběžné propagace „měkkých“ dopravních módů
- Pravidelné monitorování definovaných ukazatelů, jejich analýza, vyhodnocení a publikování výsledků
- Zvážení externích nákladů pro všechny dopravní módy

Zpracovaný dokument vznikl za účelem uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním PUMM je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zabor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).

2.1. Management mobility

Managementem mobility se zpravidla zabývají samosprávy a jejich organizace, významné výrobní podniky a velcí zaměstnavatelé, logistické a obchodní řetězce, zajišťovatelé dopravních služeb, správci dopravní infrastruktury, organizátoři veřejných akcí a další skupiny osob.

Management mobility zahrnuje nejen přepravu osob v celém rozsahu populace (mladé rodiny, děti, školáci, ekonomicky aktivní, senioři či osoby se specifickými nároky), ale i na dopravu nákladní.

Management mobility musí probíhat na třech úrovních, kdy role jednotlivých účastníků procesu a nástroje ovlivnění dopravní nabídky a poptávky se liší.

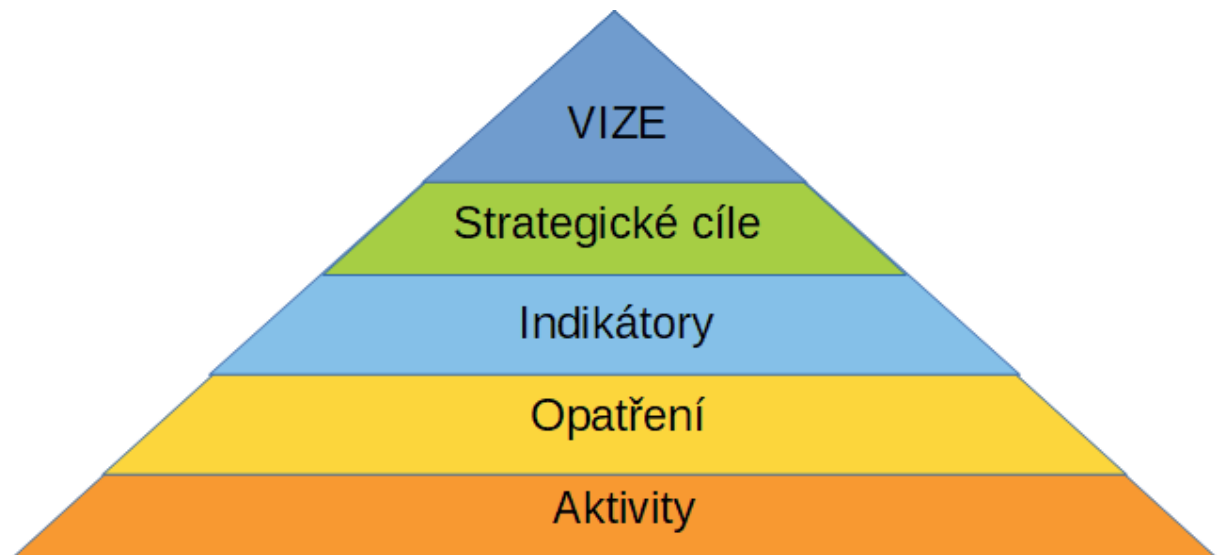
Na strategické úrovni se o generování dopravní poptávky tedy potřeby po přemístění mezi jednotlivými funkcemi rozhoduje již při zpracování územního plánu a odvětvových generelů či studií. Úkolem územního plánování je mimo jiné stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb, což dává rámec pro budoucí generování dopravní poptávky.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje současné generace, aniž by ohrožoval podmínky generací budoucích.

Na taktické úrovni se rozhoduje o zvládnutí nároků mobility na úrovni provozování dopravních systémů. Cílem plánování udržitelné dopravy na této úrovni, je zajistit preferenci udržitelných druhů dopravy i v podmínkách oprav či dočasných uzávěr dopravní infrastruktury.

Na operativní úrovni se jedná o řízení okamžité situace. Důležitou úlohu má spolupráce klíčových partnerů, kteří zajišťují dopravní nabídku a průjezdnost infrastruktury.

Management mobility má potenciál stát se významným nástrojem na cestě k zajištění udržitelné mobility. Management mobility vyžaduje komplexní přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji.



Obrázek 1 Hierarchie strategie PUMM

3. Formulace vize

3.1. Vize

Vize plánu mobility vystihuje hlavní směr rozvoje a zajištění mobility ve městě. Vize se neomezuje pouze na dopravní oblast, ale přesahuje do běžného života obyvatel. Zajištění pokračování a zvyšování atraktivity města, které je nositelem památek UNESCO, a vytvoření atraktivního prostředí pro obyvatele města jsou jedny z cílů dosahovaných nástroji zajištění udržitelné dopravy, redukcí skleníkových plynů a snižováním negativních vlivů dopravy.

Kroměříž – perla Zlínského kraje

Vize vznikla za široké diskuse, kdy její koncept byl vytvořena na jednáních Řídící skupiny PUMM a prezentován na veřejném projednání PUMM Kroměříž. Diskuse nad vizí probíhala více než 3 měsíce. Na vizi navazuje volba scénáře a opatření.

Pod vizí „Kroměříž – perla Zlínského kraje“ si musíme představit důraz na bezpečnost, nízký stupeň negativních vlivů dopravy, akcentaci multimodality a přechod na nízkouhlíkovou dopravu. Harmonií je myšlen soulad mezi dopravou a okolím. Uspokojení potřeb bez výrazných komplikací.

Vizi rozpracovávají 4 strategické cíle, ve kterých interagují uživatelé s dopravní infrastrukturou, trendy, vývojem vědy a názory udržitelné mobility.

Cíle byly zvoleny na základě analýzy provedené v Analytické části, kde jsou hlavní zjištění shrnuta ve SWOT analýze. Tyto problémy lze rozdělit dle možných řešení na řešení a zajištění bezpečnosti tj. snížení počtu a následků dopravních nehod. Toto se odrazilo ve strategickém cíli A. Hrozby zvýšení intenzity dopravy a tím zvýšení imisí z dopravy a kongescí brzdících veřejnou dopravu budou řešeny v rámci cíle Inovace, který je zaměřen na zajištění IT při řízení dopravy a změny skladby dopravního proudu ve smyslu zavádění alternativních paliv v individuální automobilové i veřejné hromadné dopravě. Problematika nevhodného řešení geometrie na dopravní síti, bezbariérovosti, cyklistická infrastruktura, zajištění multimodálních řetězců a další jsou řešeny v rámci strategického cíle Místo pro život, který má za cíl zlepšit dopravní dostupnost udržitelných druhů dopravy. V rámci cíle je řešena i nabídka veřejné hromadné dopravy. Problematika dojížděky a dělby přepravní práce bude řešena v rámci strategického cíle Management dopravy. Zde je cíleno na zlepšení podílu

udržitelné dopravy zejména měkkými opatřeními a zajištění efektivního fungování plánování udržitelné městské mobility.

Tyto 4 základní strategické cíle byly projednány v pracovních skupinách, představeny veřejnosti prostřednictvím webových stránek projektu a rozprava k nim byla provedena na veřejném projednání dne 25. 6. 2018. Následně bylo ponecháno adekvátní období pro připomínkování strategie. Následně byly schváleny řídicí skupinou. Dále byly schváleny v rámci schválení návrhové části Radou města a Zastupitelstvem. Strategické cíle mají zejména snížit emise CO₂ a nastavit rámec pro podporu udržitelné dopravy.

3.2. Scénáře vývoje

Scénáře dopravního vývoje jsou provedeny na základě analytické části a na základě stanovených strategických cílů a opatření v návrhové části. Scénáře jsou provedeny pro rok 2030.

Zatímco trendový scénář předpokládá zvyšování podílu automobilové dopravy zejména na úkor pěší dopravy a veřejné hromadné dopravy, tzv. aktivní scénáře předpokládají realizaci politiky podporující udržitelnou dopravu.

Scénáře byly navrženy s ohledem na stávající zjištěnou dělbu přepravní práce, která byla podkladem pro rozhodování v pracovních skupinách a řídicí skupině. Současně byly diskutovány s odborníky i širokou veřejností dle Komunikační strategie PUMM. Scénáře byly prezentovány na veřejném projednání dne 22.10.2019 a připomínkovány širokou veřejností. Široké veřejnosti byla prezentována myšlenka zakotvení podpory udržitelné dopravy do strategického plánování města prostřednictvím webu projektu a na veřejném projednání. Protože trend vývoje dělby přepravní práce směřuje neudržitelným směrem, byla dohodnuta široká shoda na nutnosti aktivního přístupu v plánování dopravy pro zajištění vize a stanovených cílů a jejich indikátorů. Podpora udržitelné dopravy může obsahovat množství rozdílných přístupů, ty byly shrnuty v jednotlivých scénářích, ze kterých bylo v rámci participačního přístupu vybráno.

Tabulka 1 Navržené scénáře vývoje dělby přepravní práce

Scénář	Stav	Trend	Nemotorový	Hromadné dopravy	Kombinovaný
IAD	36%	47%	32%	33%	27%
VHD	36%	30%	33%	39%	37%
Kolo	4%	6%	10%	4%	10%
Pěšky	24%	17%	25%	24%	26%
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%

Nemotorový scénář předpokládá zejména podporu pěší a cyklistické dopravy. Výstavba cyklistických stezek by měla být akcentována. Přípravovány by měly být zejména stezky denní dojížděky. Scénář má nižší nároky na finance hlavně díky snížení krytí prokazatelné ztráty VHD a zvýšení investic do cyklistické infrastruktury.

Scénář hromadné dopravy předpokládá akcentaci zvyšování krytí prokazatelné ztráty a navýšení výkonů. Vzhledem k dramatickému zvýšení nákladů na veřejnou hromadnou dopravu se předpokládá, že tento scénář nebude realizován.

Kombinovaný scénář předpokládá úpravu linek veřejné dopravy za současného nezvyšování prokazatelné ztráty. Efektivita VHD by měla růst. Současně jsou realizovány aktivity vedoucí k podpoře cyklistické a pěší dopravy. Tento scénář bude náročný na zajištění financování. V případě, že bude možné v dostatečné míře čerpat dotace na podporované aktivity, je možné jej realizovat.

Mimo problematiku změny dělby přepravní práce bude Kroměříž čelit výstavbě nových ploch bydlení na okraji města a tlaku na zajištění individuální mobility v bytové zástavbě. Tato problematika se bude v budoucnu více než dnes dotýkat možnosti nabíjení vozidel na veřejných prostranstvích resp. na volném stání na terénu.

Předpokládá se rozvoj elektromobility zejména ve formě plugin hybridů. Ve vzdálené budoucnosti bude možné pokrýt potřeby vodíkovým pohonem, který je dnes méně rozvinut než elektromobilita. Naopak ve vozovém parku PAD se předpokládá využití vozidel na vodíkový pohon. MHD pak elektrobusy. Cíle stanovené v obnově vozového parku musí být do budoucna zajištěna dotacemi.

V dlouhodobém horizontu si město zvolilo na základě participativního přístupu kombinovaný scénář k naplňování. Budou podporovány aktivity pěších, cyklistů i veřejné hromadné dopravy. Tím bude dosaženy synergie pro snížení podílu IAD. V plánu jsme došli ke shodě na nezvyšování kapacity průtahu města. Místo toho je navržen obchvat města a změna dopravní obsluhy sídliště Oskol, které by mělo být připojeno tak, aby byla preferována pěší, cyklistická a veřejná hromadná doprava.

Stanovená koncepce je reflektována v navržených opatřeních vč. přiděleného finančního rámce jednotlivých aktivit. Aktivní kombinovaný scénář podpory udržitelných druhů dopravy je přijat vedením města na základě široké shody pracovních skupin i veřejnosti dle komunikační strategie.

4. Indikátory PUMM

Navržené indikátory jsou navrženy pro kvantifikaci pokroku nastavených strategických cílů. Každý strategický cíl má stanoven jeden nebo více indikátorů. Indikátory jsou stanoveny s ohledem na předpokládaný pokrok v segmentu dopravy. Zejména cíle dosažení nízkouhlíkové (či bezuhlíkové) dopravy budou potřebovat vysoké úsilí, jelikož na evropské úrovni jsou cíle stanoveny velmi přísně. Naopak dosažení těchto cílů by mělo vést ke zvýšení konkurenceschopnosti a významnému zlepšení životního prostředí a kvality života obyvatel ve městě.

Dělbá přepravní práce bude sledována v rámci aktualizace PUMM. Bude proveden dotazníkový průzkum v domácnostech.

Počet nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení bude vyhodnocen v rámci aktualizace PUMM. Bude provedeno hodnocení souladu s ČSN 736110 a vyhl. 398/2009 Sb.

Délka cyklistických stezek bude vyhodnocena v rámci aktualizace PUMM. Bude hodnocena délka stezek pro cyklisty a délka stezek pro chodce a cyklisty. Do hodnoty bude přičtena délka cyklistických pruhů a piktogramových koridorů na obousměrných komunikacích. Piktogramy a pruhy budou započteny jaké délka komunikace ne délka za každou stranu komunikace.

Počet smrtelných nehod a počet nehod s těžkým zraněním bude vyhodnocen každý rok na základě statistiky Policie ČR. Na nová nehodová místa bude reagováno v rámci opatření.

Počet nabíjecích stanic elektromobilů bude hodnocen v rámci aktualizace PUMM. Započteny budou nabíjecí stanice rezidentního i veřejného nabíjení.

Podíl autobusů na alternativní paliva bude hodnocen v rámci aktualizace PUMM. Do indikátoru budou započteny elektrobusy, hybridní elektrobusy, trolejbusy a jejich varianty a autobusy CNG.

Snížení nelegálního stání v sídlištích bude hodnoceno v rámci aktualizace. Jedná se podíl vozidel v bytové zástavbě zaparkovaných nelegálně ku počtu vozidel zaparkovaných celkem. Průzkum bude proveden od 21:00 do 4:00 v běžný pracovní den.

PM10 (REZZO 4) jsou emise z dopravy ve městě. Pro hodnocení je vhodné vyjmout dálnici D1. Na dálnici se předpokládá nárůst dopravy vlivem dostavby D1 u Přerova. Tento nárůst nemůže město ze své pozice nijak ovlivnit. Proto je vhodné indikátor sledovat dále bez dálnice D1. Hodnoty jsou vypočítány jako PM 10 z mobilních zdrojů bez resuspenze. Navrhujeme hodnotu sledovat v rámci aktualizace PUMM.

Aktualizace PUMM je naplánována za 5 let. Průběžný monitoring je v gesci navrženého Mobility manažera.

Tabulka 2 Navržené indikátory pro sledování stanovených cílů a jejich vazba na další strategické dokumenty

Indikátor	Rok	Stav	Rok	Cíl	Vazba	Strategický cíl
Dělba přepravní práce udržitelnými druhy dopravy	2019	64%	2030	73%		Marketing dopravy
Počet nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení ¹	2019	128	2030			Místo pro život
Délka cyklistických stezek	2019	6,9 km	2030	17,1 km (8,5 km pruhů a piktogramů)		Místo pro život
Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním	2018	5/rok	2030	2/rok		Bezpečnost
Počet nabíjecích stanic elektromobilů nebo plnicích stanic	2019	2	2030	465 ² nabíjecích stanic	Bílá kniha (Snížit podíl konvenčně poháněných vozidel do roku 2030 na polovinu)	Inovace
Podíl autobusů MHD na alternativní paliva	2019	33%	2030	100%		Inovace
Snížení podílu nelegálního odstavení vozidel	2019	26,5%	2030	15%		Místo pro život
PM10 (REZZO4)	2019	10,5 t/rok	2030	6,7 t/rok ³	Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Střední Morava – CZ07	Inovace

Dle Bílé knihy EU je nutné dosáhnout do roku 2050 městské logistiky bez emisí CO₂. To znamená přechod od autobusů na CNG na elektrickou trakci tj. elektrobusy nebo vodíkové autobusy.

¹ Nebezpečná místa či místa se zvýšenou obrubou.

² V případě dramatického rozvoje vozového parku elektromobilů (15% vozidel).

³ Konfrontovat s výpočty PUMM.

5. Strategické cíle

Vize města představuje popis vytouženého budoucího stavu, není však sama o sobě dostatečně konkrétní na to, aby určila co je potřeba změnit (zvýšit, snížit nebo udržet), aby tohoto stavu bylo dosaženo. Proto ji rozvíjí strategické cíle, které jsou doplněny měřitelnými indikátory. Cíle jsou průsečíkem mezi vizí a konkrétními opatřeními.

Strategické cíle byly představeny veřejnosti na veřejném projednání dne 25.6.2019. Veřejnost měla možnost se k nim vyjadřovat do ukončení návrhové fáze před sestavením akčního plánu.

Strategické cíle byly zvoleny 4. Ty postihují základní vztah k vizi, kterou rozvíjí v těchto směrech: bezpečnost, přechod na nízkouhlíková paliva a snižování CO₂, kvalitní životnímu prostředí obyvatel a efektivita plánování vč. práce s veřejností.



Strategický cíl Bezpečnost

Díky snahám ve zvyšování bezpečnosti silničního provozu došlo za posledních 5 let ke snížení těžkých a smrtelných následků dopravních nehod ve městě o 29%. I přes to, bylo v roce 2018 těžce zraněno či zabito 5 osob. Do roku 2025 jsme si stanovili cíl snížit následky těžkých a smrtelných nehod na polovinu roku 2014 tj. na 4 za rok.

Strategický cíl Inovace

I přes veškeré politické snahy na nadnárodní, národní a místní úrovni se nedaří nastartovat dekarbonizaci dopravy. Město Kroměříž si proto klade za cíl snížení emisí CO₂ z dopravy ve městě do roku 2030 o 20% k bázi roku 2018. V rámci cíle inovace jsou k dosažení požadovaného stavu preferovány nástroje vytvoření podmínek pro změnu paliva veřejné hromadné a individuální automobilové dopravy. Současně jsou podporovány chytré informační technologie, které jsou podpůrným prvkem pro dosažení cíle.

Strategický cíl Místo pro Život

V rámci cíle místo pro život je cíleno na změnu dělby přepravní práce a dosažení hodnot definovaných ve vizi. Velký důraz bude kladen zejména na pokračování bezplatné MHD, rozvoj cyklistické infrastruktury, která je ve stavu nevyhovující a posílení role příměstské dopravy a železnice.

Strategický cíl Management dopravy

V rámci cíle zřízena funkce manažera mobility, který bude prosazovat udržitelné formy dopravy a sledovat plnění cílů stanovených v PUMM. Managementem dopravy je dále podporována integrace v rámci IDS, která je nedílnou součástí plnění cílů vize. Současně jsou využívány měkká opatření, jako nástroj pro změnu vnímání udržitelné dopravy při volbě dopravního prostředku. Cíl míří také na efektivitu plánovacího procesu při zajištění plnění stanovených cílů.

6. Opatření a aktivity PUMM

Opatření jsou obecné nástroje, kterými chceme dosáhnout dlouhodobých strategických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke strategickému cíli, který naplňuje. Naplňování opatření, a tím i plnění cílů, je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Aktivity jsou rozpracovány v kartách opatření a detailněji pak v akčním plánu.

Opatření jsou logicky strukturována pro naplňování zvolených cílů. Jejich prioritizace byla provedena na základě návrhu zpracovatele, projednání v řídicí skupině, s veřejností a partnery dle komunikační strategie.

6.1. Opatření strategického cíle Bezpečnost



OPATŘENÍ A1 BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ

Zajistíme prostředky pro každoroční periodickou úpravu přechodů s cílem zajištění podmínek daných ČSN a vyhl. 398/2009 Sb. Bude nastolen režim projektové přípravy a navazující realizace. Upravovány budou prioritně přechody přes základní komunikační skelet.



OPATŘENÍ A2 BEZPEČNĚ NA KŘIŽOVATKÁCH

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou na okružní či světelně řízené.

Na všech ramenech křižovatky budou řešeny pěší a cyklistické vazby.



OPATŘENÍ A3 BEZPEČNĚ NA KOLE

Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených a sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná.

Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stezkách bude revidováno.



OPATŘENÍ A4 KAMEROVÝ DOHLED

Zajistíme kamerový dohled na autobusovém nádraží, vybraných zastávkách a ve vozidlech MHD pro zvýšení bezpečí cestujících.



OPATŘENÍ A5
BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00



OPATŘENÍ A6
MĚŘENÍ RYCHLOSTI

Na vybraných úsecích pozemních komunikací zajistíme automatizovaným systémem měření rychlosti v místech zvýšené nehodovosti, nutnosti zajištění bezpečného přecházení nebo v místech častého překračování dovolené rychlosti.

6.1. Opatření strategického cíle Inovace



OPATŘENÍ B1 ELEKTROMOBILITA

Zajistíme možnost nabíjení více než 14% elektomobilů ve městě rozšířením nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO.

Umožníme výstavbu nabíjecích stanic soukromého sektoru na pozemcích města.



OPATŘENÍ B2 ALTERNATIVNÍ PALIVO MHD

Zajistíme 100 % autobusů MHD s pohonem CNG, elektrobuses či hybridní autobusy. Po roce 2030 bude preferován vodíkový pohon nebo elektrobusesy.



OPATŘENÍ B3 PREFERENCE BUS

Zajistíme preferenci BUS na samostatných pruzích a nastavením semaforů. Zejména bude dbáno na průjezdnost křižovatek.



OPATŘENÍ B4 SPOLUJÍZDA A SPOLUSDÍLENÍ VOZIDLA

Zajistíme podporu spolusdílení vozidla více rodinami.

Budeme podporovat sdílení jízdy vozidla více uživateli.



**OPATŘENÍ B5
INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD**

Zajistíme elektronické informační panely a indukční smyčky u nádraží a na vybraných zastávkách MHD a PAD. Spoje MHD budou zasílat informace o zpoždění do centrální databáze pro následné zobrazení na zařízeních online.



**OPATŘENÍ B6
INTELIGENTNÍ KŘIŽOVATKY A
PREFERENCE IZS**

Zajistíme rekonstrukci semaforů s dynamickým či koordinovaným řízením a s nočním celočerveným režimem.

Zajistíme kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů.



**OPATŘENÍ B7
PODPORA VÝSTAVBY PARKOVACÍCH
DOMŮ**

Připravíme plán rozvoje parkovacích domů s cílem pomoci soukromému sektoru dobudovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě. Předpokládá se vznik SVJ vlastníků hromadných garáží v sídlištích. Garáže nabídnou také možnost nabíjení.



**OPATŘENÍ B8
MĚSTSKÉ ELEKTROMOBILY**

Pro snížení emisí ve městě koupíme místo vozidel na fosilní paliva elektromobily nebo plugin hybridy.


6.2. Opatření strategického cíle Místo pro život



OPATŘENÍ C1
PODPORA PĚŠÍCH ZÓN A STEZEK PRO CHODCE


Podpoříme realizaci pěší zóny a stezek pro chodce, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.

Zvýšíme estetiku uličního profilu mezi památkami UNESCO.




OPATŘENÍ C2
TVORBA ZÓN 30
(SNÍŽENÍ HLUKU O 2 dB)

Budeme pokračovat ve zřizování zón 30 s omezením rychlosti na 30 km/hod všude v rezidentních oblastech mimo základní komunikační skelet. V místech bez chodníků budou realizovány obytné ulice.



OPATŘENÍ C3
ODVEDENÍ TRANZITU

Zajistíme odvedení tranzitní dopravy výstavbou obchvatu města a odvedení dopravy na nadřazený dopravní skelet.



OPATŘENÍ C4
REKONSTRUKCE PŘEDNÁDRAŽÍ

Zajistíme dostatečné kapacity parkování a car sharingu. Zajistíme zlepšení standardu přestupních uzlů pro přestup mezi vlakem, MHD, PAD, P+R, B+R a K+R.



OPATŘENÍ C5
ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT
REZIDENTŮ

Zajistíme zlepšení podmínek a omezíme ilegální stání v obytných souborech.

Zajistíme dostatečné kapacity pro parkování a spolusdílení vozidel.



OPATŘENÍ C6
ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH
A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané chodníky budou řešeny jako společná stezka pro pěší a cyklisty. Zajistíme rozšíření či opravu nevyhovujících chodníků.



OPATŘENÍ C7
OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V
JEDNOSMĚRKÁCH

Zajistíme povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách od širší jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhové obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN a od širší 3,75 m dle TP 171/2017.



OPATŘENÍ C08
PODPORA A ROZVOJ MHD vč.
ZAJIŠTĚNÍ NOVÉHO TRASOVÁNÍ

Budeme podporovat a rozvíjet stávající systém MHD. Zajistíme rozšíření MHD do rozvojových lokalit dle ÚP a lokalit s horší obsluhou MHD.



OPATŘENÍ C09
ZLEPŠENÍ
ZASTÁVEK VHD/MHD

Zajistíme rekonstrukci a výstavbu zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.



OPATŘENÍ C10
SENIOR TAXI

Budeme finančně dále podporovat službu Senior Taxi, jako doplněk k MHD.



OPATŘENÍ C11
VÝSTAVBA SPOLEČNÝCH STEZEK

Zajistíme připojení pro cyklisty na definované základní síti výstavbou společných stezek pro cyklisty. Budeme pokračovat v jejich vyznačování a připojíme novými stezkami okolní obce, které nejsou dostatečně kvalitně napojeny.



OPATŘENÍ C12
REKONSTRUKCE ŽEL. TRATI 303

Budeme usilovat o rekonstrukci železniční trati a nádraží pro podporu udržitelné dopravy dojížděky do spádového města v brzkém termínu. Toto je v gesci SŽDC.



OPATŘENÍ C13
RESTRIKCE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Zajistíme restrikce průjezdu nákladní dopravy v oblastech v dotyku s bydlením všude tam, kde je možné využít alternativní trasu nadřazené dopravní sítě. Omezení bude provedeno prioritně na Chropyňské ulici.



OPATŘENÍ C14
ROZŠÍŘENÍ ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ

Zajistíme rozšíření zóny placeného stání pro návštěvníky.



OPATŘENÍ C15
PLACENÉ STÁNÍ REZIDENTŮ

Zavedeme zónu placeného stání rezidentů pro snížení poptávky po vlastnictví osobních vozidel v sídlištích. Tím podpoříme udržitelnou dopravu.



OPATŘENÍ C16
MÍSTO PRO ODSTAVOVÁNÍ KAMIONŮ

Zřídíme místo pro odstavování kamionů pro podporu výroby ve městě ve vazbě na rozvoj dálnice D1.



OPATŘENÍ C17
ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH PROFILŮ
ULIC A PŘEROZDĚLENÍ MÍST

Zajistíme rekonstrukci vybraných uličních profilů a přerozdělení místa mezi druhy dopravy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Současně zvýšíme estetiku a funkčnost uličních profilů.



OPATŘENÍ C18
REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ A
MOSTŮ

Zajistíme opravu komunikací ve špatném technickém stavu a opravu mostů.



OPATŘENÍ C19
BIKESHARING

Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Budeme i nadále podporovat službu sdílených kol.



OPATŘENÍ C20
K+R u ŠKOL


Pro zajištění většího bezpečí dětí při zajištění školní docházky budeme realizovat opatření pro bezpečné vysazování dětí u škol K+R a bezpečné prostory pro shromažďování dětí před školami bez aut.

6.3. Opatření strategického cíle Management dopravy




OPATŘENÍ D1
BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE
UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Pomocí propagačních kampaní a aktivit ukážeme lidem, jaké jsou výhody a možnosti udržitelné dopravy s cílem vyvolat změny v jejich chování a přispět ke zlepšení zdraví a kvality života obyvatelů města.



OPATŘENÍ D2
DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA

Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, povědomí o dopravní bezpečnosti, udržitelné mobilitě a ohleduplnosti účastníků dopravy.



OPATŘENÍ D3
KOMUNIKACE A INFORMOVANOST
ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

Budeme aktivně komunikovat s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšíme informovanost veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/aktivitách v dopravě.



OPATŘENÍ D4
KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE

Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. podpory architektonických soutěží.

Bude zpracován dopravní model pro IAD i MHD.



OPATŘENÍ D5
INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Budeme podporovat prohloubení integrace MHD, VLD a železniční dopravy v rámci IDS Zlínského kraje pro zajištění koordinace jízdních řádů, uznávání jízdného a zlepšení služeb pro cestujících.



OPATŘENÍ D6
MANAŽER MOBILITY

Pro zajištění realizační fáze zřídíme pozici manažera mobility, který bude koordinovat postup prací navržených plánem mobility, který bude prosazovat udržitelnou dopravu ve městě.

7. Projednání

Strategie plánu mobility byla projednána řídicím výborem na jaře 2019. Následně byla vize, strategické cíle a opatření prezentována veřejnosti na veřejném projednání dne 25.6.2019.

Finální projednání strategie bylo provedeno na veřejném projednání dne 22.10.2019

V rámci připomínkového řízení nebyla vznesena připomínka na úpravu vize, která reflektuje existenci památek UNESCO ve městě. Následně byla strategie ve fázi konceptu vyvěšena na webové stránky projektu k připomínkování. Termín pro zapojení partnerů a veřejnosti byl stanoven 3 měsíce. Po tomto termínu a zapracování připomínek byla strategie přijata řídicím výborem.