

Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice

Strategická část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D. a kol.

12/2019

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 a specifické cíle	8
5.1.	Strategické cíle	8
	Strategický cíl Bezpečnost	8
	Strategický cíl Inovace	8
	Strategický cíl Místo pro Život	8
	Strategický cíl Management dopravy	9
5.2.	Specifické cíle	9
6.	Opatření a aktivity PUMM	10
6.1.	Opatření strategického cíle Bezpečnost	10
6.2.	Opatření strategického cíle Inovace	11
6.3.	Opatření strategického cíle Místo pro život	13
6.4.	Opatření strategického cíle Management dopravy	18
7.	Projednání	19

1. Úvod

Plán udržitelné městské mobility, dále označován zkratkou PUMM je strategickým dokumentem, který vzniká 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 a KSD 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 je syntetickým materiálem, který koordinuje především územní a dopravní plánování tak, aby navržený dopravní systém zajistil dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, aby preferoval ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a zajistil bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Součástí návrhu je strategická část, která pojednává o vizi města a strategických cílech, na ni navazuje návrhová část, kde jsou pro jednotlivé strategické cíle navrženy opatření a aktivity nakonec je zpracován Akční plán na období 2 let. Střednědobý horizont je řešen do roku 2030. Aktualizace PUMM se předpokládá za 5 let.

Komplexní návrh řešení městské mobility respektuje principy udržitelného rozvoje území, je zaměřen především na potřeby obyvatel a omezení nárůstu automobilismu, se snahou o maximální využití stávající dopravní infrastruktury a podporu udržitelné dopravy.

PUMM Kopřivnice je založen na stávajících strategických a koncepčních dokumentech města, které jsou zpracovány v rámci Analytické části.

2. Proces plánování, sledování a řízení mobility města

Odbor rozvoje je partnerem při zpracování plánu udržitelné městské mobility. Je dělen na Oddělení investic, Oddělení rozvoje území města a Oddělení strategického plánování. Oddělením, které se přímo zabývá zpracováním PUMM, je Oddělení rozvoje území.

Odbor rozvoje města zajišťuje:

- přípravu rozvojových dokumentů města,
- zabezpečuje naplňování dlouhodobých cílů a záměrů rozvojových dokumentů města a územního plánu,
- koordinuje projektové záměry města i jiných subjektů ve vzájemných souvislostech včetně informační podpory,
- zabezpečuje plánování rozvoje města v intencích principů dle strategického a akčního plánu města,
- zabezpečuje agendu dotací z externích zdrojů,
- zabezpečuje komunikaci s investory a služby pro podporu a rozvoj malého a středního podnikání,
- zabezpečuje oblast koncepčního rozvoje, oblast koncepce dopravy, oblast koncepce technické infrastruktury a bydlení,
- zabezpečuje pořízení vybraných územních studií a jiných projektových podkladů,
- zabezpečuje inženýrsko-investorskou činnost na výstavbě stavebních investic,
- zabezpečuje projektovou dokumentaci staveb.

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

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.

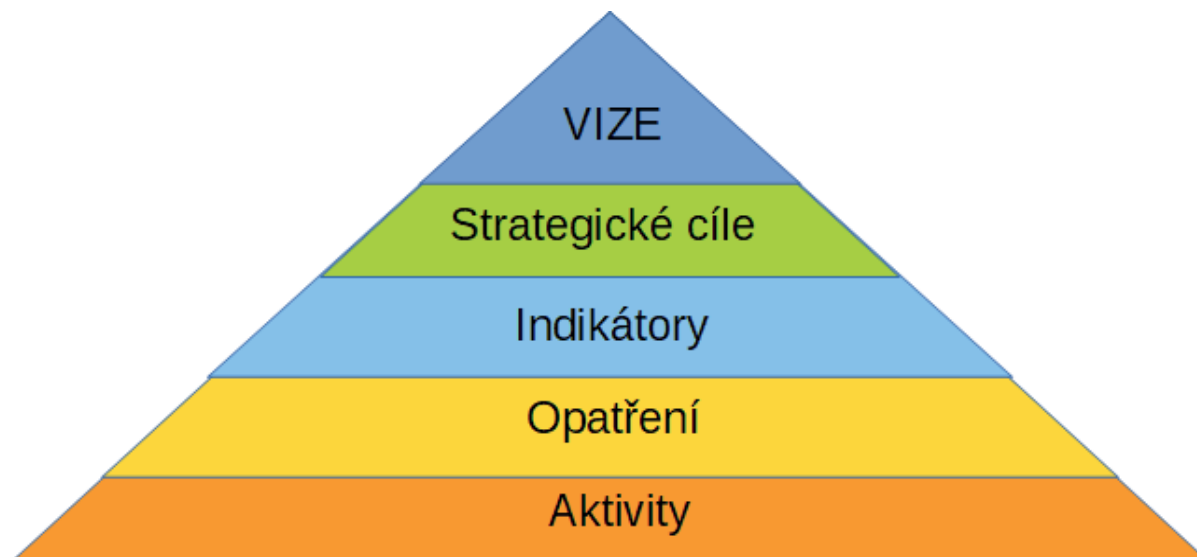
Na strategické úrovni se o generování dopravní poptávky tedy potřeby po přemístění mezi jednotlivými funkcemi rozhoduje již při zpracování územního plánu a odvětvových generelů či studií. Úkolem územního plánování je mimo jiné stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání 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. Vize byla vybrána z několika možností. Diskuse probíhala od ledna do února 2019. Slova, které byla vybrána pro charakteristiku mobility města v dlouhodobém horizontu.

- Nejen město automobilů
- Bezpečná a inovativní doprava
- Bezpečnost
- Čistá a ekologická
- Jednoduchá
- Krásné město na úrovni evropské a soudobé modernosti
- Nekolizní
- Průjezdnost a parkování
- Efektivní
- Pohodlná
- Bezkolizní doprava

Po projednání řídicí skupiny dne 21.2.2019 byla vybrána vize:

Kopřivnice – nejen město automobilů.

Vize odkazuje na bohatou historii a současnost města spojenou s výrobou vozidel. Budoucnost bude patřit také cyklistické, pěší a veřejné hromadné dopravě, aby bylo možno dosáhnout cílů snižování CO₂.

Vizi rozpracovávají 4 strategické cíle, ve kterých jsou obsaženy a strukturovány základní kameny návrhu.

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 emisí z dopravy vč. zajištění technologického pokroku v dopravě jsou 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 je 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 24. 6. 2019. Následně bylo ponecháno adekvátní období pro připomínkování strategie. Další projednání strategických cílů bylo provedeno na veřejném projednání dne 13. 11. 2019. 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 na veřejných projednáních. Scénáře byly prezentovány na veřejném projednání dne 13. 11. 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 vybíráno.

Tabulka 1 Navržené scénáře vývoje dělby přepravní práce

Scénář	Stav	Trend	Nemotorové dopravy	Hromadné dopravy	Kombinovaný
IAD	47%	50%	41%	42%	42%
VHD	14%	11%	11%	19%	16%
Kolo	6%	6%	13%	6%	8%
Pěšky	33%	33%	35%	33%	34%
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%

Preferovaný scénář Nemotorové dopravy vychází z tvrzení, že Kopřivnice je město krátkých vzdáleností, které je dostatečně dostupné pěšky a na kole. Předpokládá zejména podporu pěší a cyklistické dopravy. Výstavba cyklistických stezek by měla být akcentována. Připravovány 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 zavedení MHD. 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 zvyšování 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. Proto nebyl vybrán k realizaci.

Mimo problematiku změny dělby přepravní práce bude Kopřivnice 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 plug in hybridů. Ve vzdálené budoucnosti bude možné pokrýt potřeby vodíkovým pohonem, který je dnes méně rozvinut než elektromobilita. Naopak ve vozovém parku příměstské autobusové dopravy se předpokládá využití vozidel na vodíkový pohon za horizontem roku 2028. Cíle stanovené v obnově vozového parku musí být do budoucna zajištěna dotacemi.

V dlouhodobém horizontu si město zvolilo na základě participativního přístupu k naplňování Nemotorový scénář. Budou podporovány aktivity pěších, cyklistů. Příměstská autobusová doprava bude podporována i nadále. MHD nebude do roku 2022 zavedeno. Tím město cílí na pěší a cyklistickou dopravu. V návrhovém období se předpokládají masivní investice do rekonstrukce centra města a ulice Štefánikovy. V plánu jsme došli

ke shodě na nezvyšování kapacity průtahu města. Místo toho jsou navrženy úpravy křižovatek pro zvýšení bezpečnosti zejména pěší dopravy. Obchvat Vlčovic města je plánován v rámci opatření Odvedení tranzitu.

Stanovená koncepce je reflektována v navržených opatřeních vč. přiděleného finančního rámce jednotlivých aktivit. Aktivní scénář Nemotorové 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 bodových závad, přechodů a míst pro přecházení bude sledován jako počet dosud neupravených míst, která zůstávají nevyhovující či částečně vyhovující dle Generelu bezbariérových tras a PUMM. 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 jako 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 elektrobusesy, hybridní elektrobusesy, 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 k počtu vozidel zaparkovaných celkem. Průzkum bude proveden od 21:00 do 4:00 v běžný pracovní den.

Intenzita dopravy na komunikacích Československé armády a Štefánikova bude sčítána v běžný pracovní den a přepočtena na intenzitu 24 hodin.

PM₁₀ (REZZO 4) jsou emise z dopravy ve městě. Hodnoty jsou vypočítány jako PM₁₀ z mobilních zdrojů bez resuspenze. Navrhujeme hodnotu sledovat v rámci aktualizace PUMM.

Emise CO₂ z dopravy jsou vypočítány dle vozových km za průměrný pracovní den na ZÁKOS města dle skupin vozidel a jejich reálné spotřeby pohonných hmot, která je přepočtena na emise CO₂.

Obchvat Vlčovic je plánovanou stavbou ŘSD s předpokládaným uvedením do provozu v roce 2031. Zdrojem informací je infoleták plánované stavby ŘSD.

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	53%	2030	56%		Management dopravy
Počet nevyhovujících bodových závad, přechodů a míst pro přecházení ¹	2019	264	2030	214		Místo pro život
Délka cyklistických stezek	2019	10,1 km	2030	15,0 km		Místo pro život
Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním	2018	2/rok	2030	0/rok		Bezpečnost
Počet nabíjecích stanic elektromobilů nebo plnicích stanic na vodík	2019	1	2030	40 ² nabíjecích stanic	Bílá kniha (Snížit podíl konvenčně poháněných vozidel do roku 2030 na polovinu)	Inovace
Podíl autobusů VHD na alternativní paliva	2019	33%	2030	100% ³	Bílá kniha (zajistit městskou dopravu bez emisí CO ₂)	Inovace
Snížení podílu nelegálního odstavování vozidel	2019	17%	2030	15%		Místo pro život
Intenzita dopravy za 24 hodin na profilech Československé armády a Štefánikova ⁴	2019	21,6 tis.	2030	19 tis.		Místo pro život
PM10 (REZZO4)	2011	2,34 t/rok	2020	1,89 t/rok ⁵	Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Moravskoslezsko	Inovace
Emise CO ₂ z dopravy	2018	45 t za pracovní den	2030	36 t za pracovní den		Inovace
Obchvat Vlčovic a napojení průmyslové zóny	2019	0	2030	Ve stavbě 1 v provozu 0.		Místo pro život

¹ Nebezpečná místa či místa se zvýšenou obrubou a závady dle Generelu bezbariérových tras.² V případě dramatického rozvoje vozového parku elektromobilů (1% vozidel).³ Město Koprivnice může ovlivnit palivo autobusů pouze nepřímo.⁴ Měřeno na profilu KB - Lidl⁵ Konfrontovat s výpočty PUMM.

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

5. Strategické cíle a specifické cíle

5.1. 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 24. 6. 2019. Veřejnost měla možnost se k nim vyjadřovat do ukončení návrhové fáze před sestavením akčního plánu. Druhé veřejné projednání proběhlo 13. 11. 2019, kde byly cíle bez připomínek.

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 40%. I přes to, byli v roce 2018 těžce zraněni či usmrceni 3 lidé. Do roku 2025 jsme si stanovili cíl snížit následky těžkých a smrtelných nehod na polovinu roku 2014 tj. na 1 za rok.

Strategický cíl Inovace

I přes veškeré politické snahy na nadnárodní, národní a místní úrovni se nedaří nastartovat dekarbonizaci dopravy. Město Kopřivnice 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 zkvalitnění pěší a cyklistické sítě, která není ještě dobudována. Posílení role příměstské dopravy a železnice.

Strategický cíl Management dopravy

V rámci cíle bude naplňování PUMM zajištěno pracovníkem Odboru rozvoje města, 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.

5.2. Specifické cíle

Specifické cíle dále rozvádějí strategické cíle.

Specifický cíl strategického cíle Bezpečnost je Snížení smrtelných a těžkých zranění v dopravních nehodách města na 0.

Specifický cíl strategického cíle Inovace je snížení emisí CO₂ z dopravy zvýšením podílu bezuhlíkové dopravy.

Specifický cíl strategického cíle Místo pro život je Zajištění dostupnosti podmínek pro všechny druhy dopravy vč. dobudování cyklistické sítě.

Specifický cíl strategického cíle Management dopravy je Snížení podílu automobilové dopravy na 41% v dělbě přepravní práce.

Kontrola specifických cílů bude zajištěna monitoringem indikátorů. Horizont realizace je 2030. Pro dobudování cyklistické sítě se uvažují stavby v návrhu a rezervě i za horizontem návrhového období. Vzhledem k nutnosti zajištění základní dostupnosti VHD v případě výpadku elektrické energie je navrženo diverzifikovat paliva zaváděním také hybridních elektrobuses a v budoucnu vodíkových autobusů.

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.

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 KŘÍŽOVATKÁCH

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou geometrie křižovatky nebo přestavbou na okružní.

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 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.



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 - 8:00.

6.2. Opatření strategického cíle Inovace



OPATŘENÍ B1 ELEKTROMOBILITA

Zajistíme možnost nabíjení více než 1% vozidel pro pokrytí nabíjení elektromobilů ve městě rozšířením nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO do roku 2030. Umožníme výstavbu nabíjecích stanic soukromému sektoru.



OPATŘENÍ B2 INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY

Zajistíme elektronické informační panely a indukční smyčky u nádraží a na vybraných zastávkách příměstské dopravy.



OPATŘENÍ B3
ALTERNATIVNÍ PALIVO VHD

Budeme usilovat o zajištění autobusů s pohonem CNG, elektrobuses či hybridní autobusy. Po roce 2030 bude preferován vodíkový pohon nebo elektrobusesy.



OPATŘENÍ B4
SPOLUJÍZDA A SPOLUSDÍLENÍ VOZIDLA

Zajistíme podporu spolusdílení vozidla více rodinami.

Budeme podporovat sdílení jízdy vozidla více uživateli.



OPATŘENÍ B5
MĚSTSKÉ ELEKTROMOBILY

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



OPATŘENÍ B6
**PODPORA VÝSTAVBY
PARKOVACÍCH DOMŮ U
BYTOVÉHO FONDU**

Připravíme plán rozvoje etážových stání s cílem budovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě. Předpokládá se vznik SVJ vlastníků hromadných garáží v sídlištích. Garáže nabídnou také možnost nabíjení.

6.3. Opatření strategického cíle Místo pro život



OPATŘENÍ C1 PODPORA PĚŠÍCH ZÓN A STEZEK PRO CHODCE

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



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 Vlčovic 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, příměstskou autobusovou dopravou, 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 šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhé obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017.



OPATŘENÍ C8

BIKESHARING

Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Budeme podporovat zavedení služby sdílených kol.



OPATŘENÍ C09
ZLEPŠENÍ
ZASTÁVEK VHD

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 iniciovat a finančně podporovat službu Senior Taxi, jako doplněk k veřejné hromadné dopravě.



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 325

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.



OPATŘENÍ C14
REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ A MOSTŮ

Zajistíme opravu komunikací ve špatném technickém stavu a opravu mostů.



OPATŘENÍ C15
ROZŠÍŘENÍ ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ

Zajistíme rozšíření zóny placeného stání pro návštěvníky.



OPATŘENÍ C16
PLACENÉ STÁNÍ REZIDENTŮ

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



OPATŘENÍ C17
MÍSTO PRO ODSTAVOVÁNÍ KAMIONŮ

Zřídíme místo pro odstavování kamionů a dodávek pro podporu výroby ve městě.



OPATŘENÍ C18
ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH PROFILŮ
ULIC A PŘEROZDĚLENÍ MÍSTA

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 C19
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.



OPATŘENÍ C20
CYKLOBUS A SKIBUS NA BÍLOU

Budeme podporovat dopravu za volnočasovými aktivitami do rekreační oblasti Beskydy.

6.4. 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.



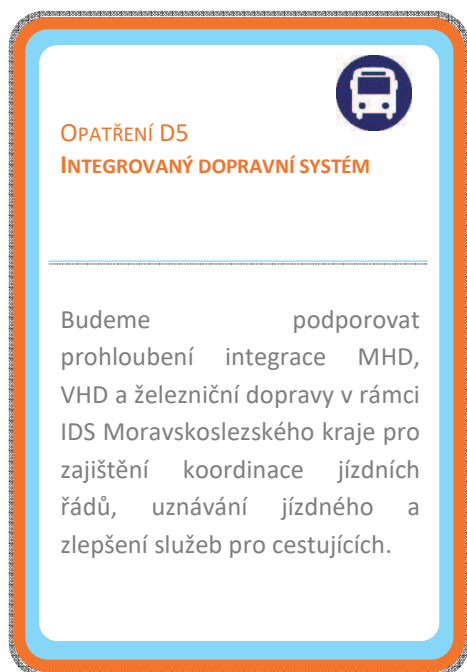
OPATŘENÍ D3 KOMUNIKACE A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

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. kapacitních posudků a zajištění dostatečné geometrie.



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 24. 6. 2019.

Následně byla strategie ve fázi konceptu vyvěšena na webové stránky projektu k připomínkování. Termín pro zapojení partnerů a veřejnosti byl stanoven 3 měsíce.

Finální projednání strategie bylo provedeno na veřejném projednání dne 13. 11. 2019.

V rámci připomínkového řízení nebyla vznesena připomínka na úpravu vize, která reflektuje historii města spjatou s automobilovým průmyslem. Po tomto termínu a zapracování připomínek byla strategie přijata.