

Plán udržitelné městské mobility města Hranice

Strategická část

Pracovní verze 6. 9. 2020



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D, Ing. Lenka Macková a kol.

09/2020

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	7
	Strategický cíl Bezpečnost	8
	Strategický cíl Inovace	8
	Strategický cíl Místo pro Život	8
	Strategický cíl Management dopravy	8
6.	Opatření, které usnadní život	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

Plán udržitelné městské mobility pro město Hranice (dále také jen PUMM) je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života.

PUMM vychází z existujících postupů plánování a patřičnou pozornost věnuje integraci a evaluaci opatření a participaci občanů i odborné veřejnosti při hledání optimálních řešení. Je zpracován v souladu s aktuálním strategickým plánem města.

Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, místních, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Opatření definované v Plánu udržitelné městské mobility pokryjí všechny druhy dopravy v celé městské aglomeraci, dopravu veřejnou i soukromou, osobní i nákladní, motorizovanou i pěší a statickou. Vytvořením Plánu udržitelné městské mobility pro město navazuje na Návrh optimalizace MHD a dlouhodobém horizontu komplexně řeší dopravní dostupnost.

Má ambice navrhnout řešení a přístupy hospodárně, zvýšit bezpečnost v dopravě a snížit se negativní vlivy dopravy na životní prostředí. A zvýší tak atraktivnost a kvalitu městského prostředí.

Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města, pracuje s nimi pracovat tak, aby směřoval ke zlepšení kvality života ve městě. I když nemusí vždy ukládat konkrétně připravená řešení, vychází z místních podmínek a požadavků. Pro jeho kvalitní zpracování je tedy důležité mít jasně specifikované vstupní podmínky, v širším kontextu územním, ale i sociálně environmentálním. Ty jsou zpracovány v analytické části PUMM.

Zpracovaný dokument tedy je koncepční studií všech subsystémů dopravy ve městě Hranice se zohledněním celé jeho spádové oblasti. Je podkladem pro plánování dopravní obslužnosti na území města Hranic.

Tato dokumentace je syntetickým materiálem, který propojuje všechny druhy dopravy a navrhuje co nejúčinnější a ekonomické pokrytí území města dopravní obsluhou. Na základě projednaného dokumentu vznikne následně „Akční plán městské mobility pro město Hranice“ – což bude návrh optimálních úprav systému dopravní obsluhy města s harmonogramem úprav opatření a staveb.

Součástí návrhové části jsou připraveny scénáře pro návrhové období do roku 2035 (v nulovém a alternativních návrzích). Podrobněji je rozpracován kombinovaný scénář aktivní dopravní politiky, který byl zvolen v participačním procesu za nejvýhodnější.

Strategická fáze plánu mobility nastavuje směřování města v zajištění mobility obyvatel Hranic 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 využívání udržitelných druhů dopravy a 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 s horizontem roku 2035.

2. Proces plánování, sledování a řízení mobility města

Na procesu plánování dopravy ve městě se aktivně podílí vedení města. Výsledky dlouhodobého procesu plánování jsou viditelné v oblasti MHD, kde došlo ke změně tarifu a zvýšení počtu cestujících. Dále je připravována akce Návrh optimalizace MHD, se kterým je PUMM v souladu.

Na plánování dopravy a procesu řízení mobility se podílí zejména Odbor správy majetku, Odbor rozvoje města a Odbor investic. Tyto odbory spolu úzce spolupracují a sdílí informace o jednotlivých projektech.

Tyto odbory se podílejí aktivně také na přípravě a projednání PUMM.

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

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.

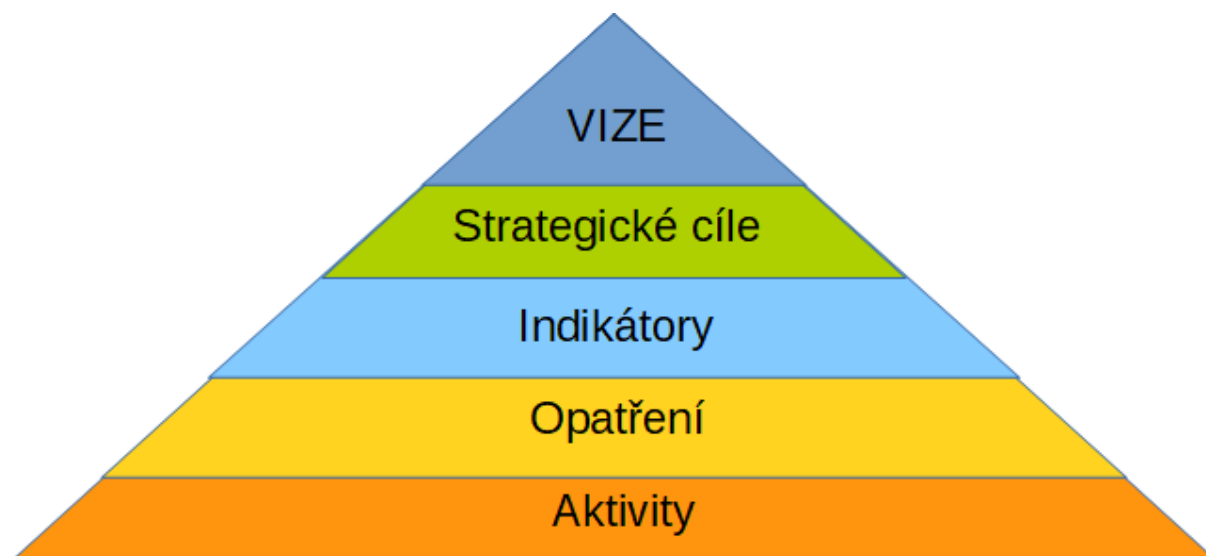
Na strategické úrovni se o generování dopravní poptávky tedy potřeby po přemístění mezi jednotlivými funkcemi rozhoduje již při zpracování územního plánu a odvětvových generelů či studií. Úkolem územního plánování je mimo jiné stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání 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 navazuje na vizi strategického plánu Hranice - moderní město příjemné pro život i podnikání v rozvíjejícím se atraktivním kulturním prostředí s důrazem na zlepšení životního prostředí.

Vize byla projednávána na pracovní skupině 19. 2. 2020, kde byly uvažovány různé varianty.

Projednávané pracovní verze vize byly diskutovány v následujících podobách:

Hranice město moderní ekologické dopravy. Chytrá řešení pro vaši cestu. Hranice vzorem čisté dopravy, město krátkých vzdáleností, město všech druhů dopravy. Opatření v dopravě, které usnadní život.....

Zajištění pokračování a zvyšování atraktivity města Hranice a vytvoření atraktivního prostředí pro obyvatele města jsou jedny z cílů dosahovaných nástroji zajištění udržitelné dopravy, redukcí skleníkových plynů a snižováním negativních vlivů dopravy.

Vize PUMM, která vzešla ze široké diskuse, byla navržena a schválena ve znění:

Hranice, město vyvážené a k životnímu prostředí šetrné dopravy.

Vize vznikla za široké diskuse, kdy její varianty byly projednány na veřejném projednání dne 2. 3. 2020. Na vizi navazuje volba scénáře a opatření.

Pod vizí „Hranice, město vyvážené a k životnímu prostředí šetrné dopravy.“ 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 2. 3. 2020. Následně bylo ponecháno adekvátní období pro připomínkování strategie. Následně byly schváleny řídicí skupinou a v orgánech města.

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 2035.

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 2. 3. 2020 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	Nemotorový	Hromadné dopravy	Kombinovaný
IAD	43%	47%	41%	40%	39%
VHD	16%	14%	13%	19%	17%
Kolo	6%	6%	9%	6%	8%
Pěšky	35%	27%	37%	35%	36%
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%

Nemotorový scénář 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 veřejné dopravy 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 je realizovat.

Mimo problematiku změny dělby přepravní práce budou Hranice čelit výstavbě nových ploch bydlení v zázemí města a tlaku na zajištění individuální mobility v bytové zástavbě. Významná rozvojová lokalita bydlení Za Čaputovým dvorem je za nemocnicí. 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 příměstské autobusové dopravy se předpokládá využití vozidel na vodíkový pohon. MHD je již dnes provozována elektrobusy, kdy Hranice jsou lídrem v čisté technologii zajišťující MHD. 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 dosažena synergie pro snížení podílu IAD. V plánu jsme došli ke shodě na nezvyšování kapacity průtahu města. Pro město je důležité vybudování tzv. Palačovské spojky, která odvede značnou část tranzitní dopravy města.

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.

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

Indikátor	Rok	Stav	Rok	Cíl	Vazba	Strategický cíl
Dělní přepravní práce udržitelnými druhy dopravy	2019	57%	2035	61%		Marketing dopravy
Počet nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení ¹	2019		2035			Místo pro život
Délka cyklistických stezek	2019	km	2035	km		Místo pro život
Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním	2019	6/rok	2035	4/rok		Bezpečnost
Počet nabíjecích stanic elektromobilů nebo plnicích stanic	2019	0	2035	20 nabíjecích stanic	Bílá kniha (Snížit podíl konvenčně poháněných vozidel do roku 2030 na polovinu)	Inovace
Podíl autobusů MHD na alternativní paliva	2019	100%	2035	100%		Inovace
Snížení podílu nelegálního odstavování vozidel	2019	26%	2035	15%		Místo pro život
PM10 (REZZO4)	2011	16 t/rok	2030	t/rok ² (8,2 dle PZKO CZ07)	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.

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

¹ Nebezpečná místa či místa se zvýšenou obrubou.

² Konfrontovat s výpočty PUMM.

strategické cíle, které jsou doplněny měřitelnými indikátory. Cíle jsou průsečíkem mezi vizí a konkrétními opatřeními.

Strategické cíle byly představeny veřejnosti na veřejném projednání dne 2. 3. 2020. 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 vizí, 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 maximálně 4 za rok.

Strategický cíl Inovace

I přes veškeré politické snahy na nadnárodní, národní a místní úrovni se nedaří nastartovat dekarbonizaci dopravy. Město Hranice je již dnes lídrem v čisté městské hromadné dopravě. Rozvoj individuální elektromobility a nabíjení je cílem do roku 2035. V souladu s evropskými cíli je zajištění městské logistiky do roku 2035 bez emisí CO₂. V rámci cíle inovace jsou k dosažení požadovaného stavu preferovány nástroje vytvoření podmínek pro změnu v individuální automobilové dopravě, která bude následovat veřejnou dopravu. Dosažení tohoto cíle umožní také výstavba parkovacích domů s možností nabíjení elektromobilů a plugin hybridů. 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 vizí. Velký důraz bude kladen zejména na pokračování bezplatné MHD, rozvoj cyklistické infrastruktury, která je ve stavu nevyhovující a posílení role příměstské dopravy a železnice.

Ve vazbě na veřejnou dopravu je cílem zvýšení srozumitelnosti a přehlednosti systému veřejné hromadné dopravy ve městě. Systém MHD je dnes tříštěn do mnoha linek s malým počtem spojů. Přehlednost by měla být zlepšena pro využití potenciálu nepravidelných uživatelů MHD.

Cíl se věnuje zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu. Ta je dnes nedostatečně řešena v místech křížení silnic I/35 a I/47. Dostupnost nádraží je těmito druhy dopravy také nedostatečně řešena. V návrhovém období je nutné tyto disparity eliminovat či alespoň redukovat.

Strategický cíl Management dopravy

V rámci cíle bude 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 využívána 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, které usnadní život

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). Aktivita 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 pro všechny uživatele. 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 například 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, souvisejících prostranstvích 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

Podpoříme rozvoj nabíjecí sítě pro elektromobily. Možnost nabíjení by v dlouhodobém horizontu mělo mít více než 14% vozidel ve městě.

Umožníme výstavbu nabíjecích stanic soukromého sektoru na pozemcích města.



OPATŘENÍ B2 ALTERNATIVNÍ PALIVO MHD

V rámci MHD budeme i nadále podporovat ekologicky čistá paliva a další rozvoj sítě elektrobuseů. Dle EU by citylogistika po roce 2030 měla být zajištěna bez emisí CO₂.



OPATŘENÍ B3 PREFERENCE BUS

Budeme podporovat zvýhodnění MHD proti IAD, zejména při průjezdnosti křižovatek. Budeme podporovat preferenci BUS na samostatných pruzích a nastavením semaforů.



OPATŘENÍ B4 INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD

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



OPATŘENÍ B5
INTELIGENTNÍ KŘIŽOVATKY
A PREFERENCE IZS

Podpoříme rekonstrukci semaforů s dynamickým či koordinovaným řízením a kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů.



OPATŘENÍ B6
PODPORA VÝSTAVBY PARKOVACÍCH
OBJEKTŮ

Podpoříme výstavbu parkovacích domů, pomůžeme soukromému sektoru dobudovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě (vznik SVJ hromadných garáží v sídlištích). Včetně možnosti nabíjení elektromobilů.



OPATŘENÍ B7
PODPORA BEZEMISNÍHO POHONU

Pro snížení emisí ve městě upřednostníme elektromobily nebo plugin hybridy individuální dopravy na úkor vozidel na fosilní paliva.

6.2. Opatření strategického cíle Místo pro život



OPATŘENÍ C1 PODPORA PĚŠÍCH ZÓN A STEZEK PRO CHODCE

Podpoříme realizaci stezek pro chodce a úpravy parteru, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách. Zvýšíme estetiku uličního profilu.



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

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



OPATŘENÍ C3 ODVEDENÍ TRANZITU

Zajistíme redukci tranzitní dopravy a odvedení dopravy na nadřazený dopravní skelet výstavbou obchvatu města a podporou výstavby Palačovské spojky.



OPATŘENÍ C4 REKONSTRUKCE PŘEDNÁDRAŽÍ

Zajistíme s partnerem SŽDC efektivní uspořádání parkovacích kapacit v přednádraží.

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 nevhodná parkovací stání v obytných souborech. Zajistíme dostatečné kapacity pro parkování v přetížených lokalitách a spolusdílení vozidel.



OPATŘENÍ C6
ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ
NOVÝCH CHODNÍKŮ

Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech zvýšené dopravní zátěže. Vybrané mohou být řešeny jako 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
PODPORA A ROZVOJ MHD vč.
ZAJIŠTĚNÍ NOVÉHO TRASOVÁNÍ

Budeme podporovat a rozvíjet systém MHD. Zajistíme optimalizaci, která zvýší její efektivitu na vytížených trasách, v uzlových bodech a v hustě obydlených oblastech. Zlepšíme koordinaci s PAD.



OPATŘENÍ C9
ZLEPŠENÍ
ZASTÁVEK VHD

Zajistíme rekonstrukci a výstavbu zastávek uzpůsobených osobám se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Zajistíme vyšší komfort zastávek doplněním přístřešků a mobiliáře.



OPATŘENÍ C10
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 C11
VÝSTAVBA SPOLEČNÝCH STEZEK

Zajistíme připojení pro cyklisty na definované základní síti výstavbou společných stezek pro cyklisty.

Budeme pokračovat v jejich výstavbě a vyznačování. Budeme pokračovat v koordinaci s okolními obcemi.



OPATŘENÍ C12
REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ
270 A 280

Budeme usilovat o rekonstrukci železniční tratí 270 a nádraží Hranice na Moravě jako multimodálního terminálu. Budeme usilovat o přeložení trati 280 mimo zastavěné území města. (Opatření 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
PARKOVACÍ SYSTÉM

Zavedeme celoměstský parkovací systém, který zajistí efektivní rozložení parkovacích míst mezi rezidenty a návštěvníky a podpoří využívání nemotorové dopravy a VHD.



OPATŘENÍ C15
BIKESHARING

Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Podpoříme službu sdílených kol nebo koloběžek.



OPATŘENÍ C16
MÍSTO PRO ODSTAVOVÁNÍ
NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Zřídíme místo pro odstavování nákladních vozidel pro potřeby vymístění jejich odstavení v sídlištích.



OPATŘENÍ C17

**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 C18

REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ A MOSTŮ


Zajistíme opravu komunikací a ve špatném technickém stavu.

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.



OPATŘENÍ D5 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Budeme podporovat prohloubení integrace MHD, PAD a železniční dopravy v rámci IDS Olomouckého kraje pro zajištění koordinace jízdních řádů, uznávání jízdného a zlepšení služeb pro cestující.



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

Projednání Strategické části bylo provedeno v pracovní skupině 19. 2. 2020, kde byly uvažovány různé varianty vize a scénářů.

Vize vznikla za široké diskuse, kdy její varianty byly projednány na veřejném projednání dne 2. 3. 2020. Na vizi navazuje volba scénáře a opatření.

Vzhledem k proběhnutí pandemie COVID na jaře 2020 bylo dopracování návrhové části a projednání odloženo na podzim 2020.