



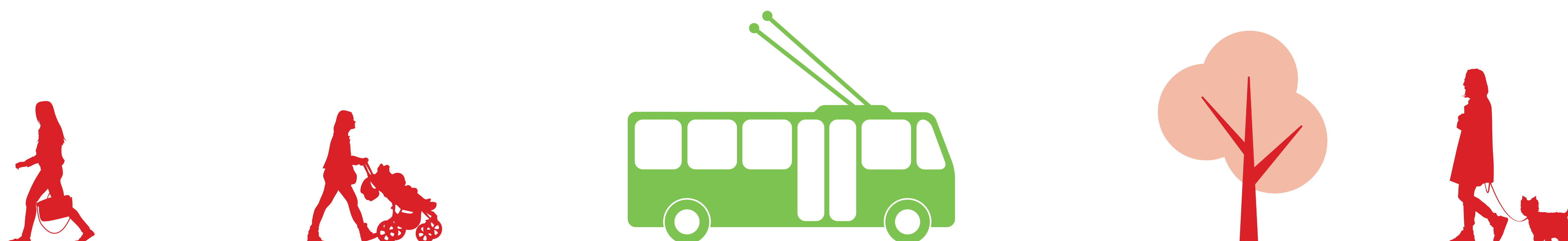
NENAVYŠOVÁNÍ KAPACITY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ PRO INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVU V CENTRÁLNÍ ČÁSTI UVNITŘ MĚSTA PO DOBUDOVÁNÍ OCHRANNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Zachování celkového počtu parkovacích míst v širším centru města na úrovni potřeby

Současný stav dopravní infrastruktury města je vyhovující pouze zčásti, neboť není zcela dobudován, což má negativní vliv na intenzitu dopravy v centrální části města. Každodenní dopravní zácpy znamenají časové, a tedy i ekonomické ztráty a zatěžování životního prostředí. Cílem tohoto strategického cíle je vymístění této pro centrum města zbytné dopravy na bezpečné a kapacitní komunikace. Komunikace v centru města bude využívat pouze zdrojová/cílová IAD a VHD. K omezení intenzitní dopravy v centru města přispěje i zavedení rezidentního parkování. Pro návštěvníky města je nutné zajistit dostatečnou kapacitu na parkovištích P+R v návaznosti na MHD.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. DOBUDOVÁNÍ SÍTĚ SBĚRNÝCH KOMUNIKACÍ A VAZEB NA NADREGIONÁLNÍ SÍŤ
2. ZLEPŠENÍ PLYNULOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY NA OCHRANNÉM DOPRAVNÍM SYSTÉMU MĚSTA
3. ELIMINACE ZBYTNÉ DOPRAVY V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA A MIMO REZIDENTNÍ ÚZEMÍ
4. ROZVOJ SYSTÉMŮ P+R, K+R, P+G
5. REGULACE PARKOVACÍCH MÍST PRO DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH, SYSTÉM REZIDENTNÍHO PARKOVÁNÍ
6. PODPORA NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ
7. ZVÝHODNĚNÉ PARKOVÁNÍ PRO VOZIDLA S EKOLOGICKÝM POHONEM, CARSHARING





ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI A ATRAKTIVITY UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY MĚSTA A JEHO ZÁZEMÍ

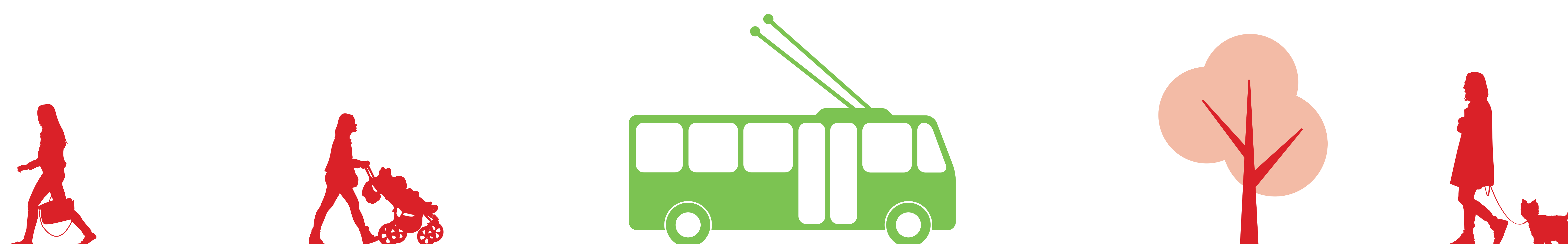
podíl příměstské železnice na referenčních cestách vzroste do r. 2030 o 20 % na úkor individuální automobilové dopravy

Omezení využití individuální automobilové dopravy pro každodenní dojížděku za prací z Brněnské metropolitní oblasti do města je jedním z možných způsobů, jak omezit tvorbu kolon na komunikační síti města.

Je potřeba investicemi do dopravní infrastruktury, vozového parku veřejné dopravy a také informační kampaní přesvědčit cestující o výhodnosti cestování veřejnou hromadnou dopravou do Brna. Dalšími opatřeními je i cenová politika parkování a omezení vjezdu do města.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY (S-LINKY, REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA)
2. PODPORA TAKTOVÉ DOPRAVY (ZAJIŠTĚNÍ ADEKVÁTNÍ FREKVENCE SPOJŮ NA S-LINKÁCH)
3. KVALITA VOZOVÉHO PARKU PŘÍMĚSTSKÉ A REGIONÁLNÍ DOPRAVY
4. BEZBARIÉROVOST V HROMADNÉ DOPRAVĚ
5. ZLEPŠENÍ MOŽNOSTI PŘESTUPŮ, ZKRÁCENÍ PŘESTUPNÍCH VZDÁLENOSTÍ, ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ, BUDOVÁNÍ MULTIMODÁLNÍCH UZLŮ A NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK





ZVÝŠENÍ POČTU A KVALITY VEŘEJNÝCH PROSTOR

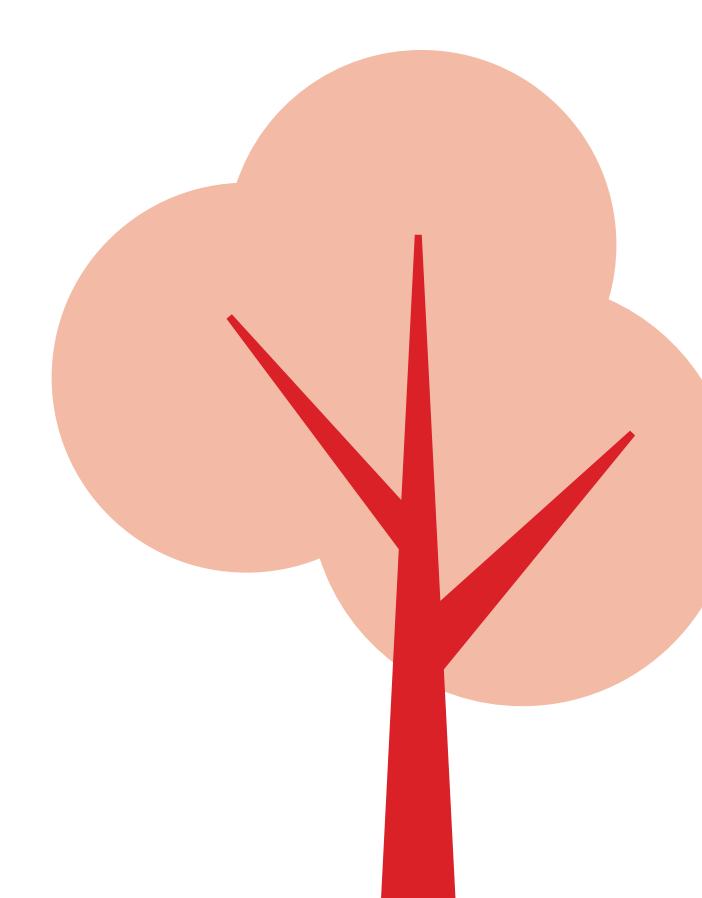
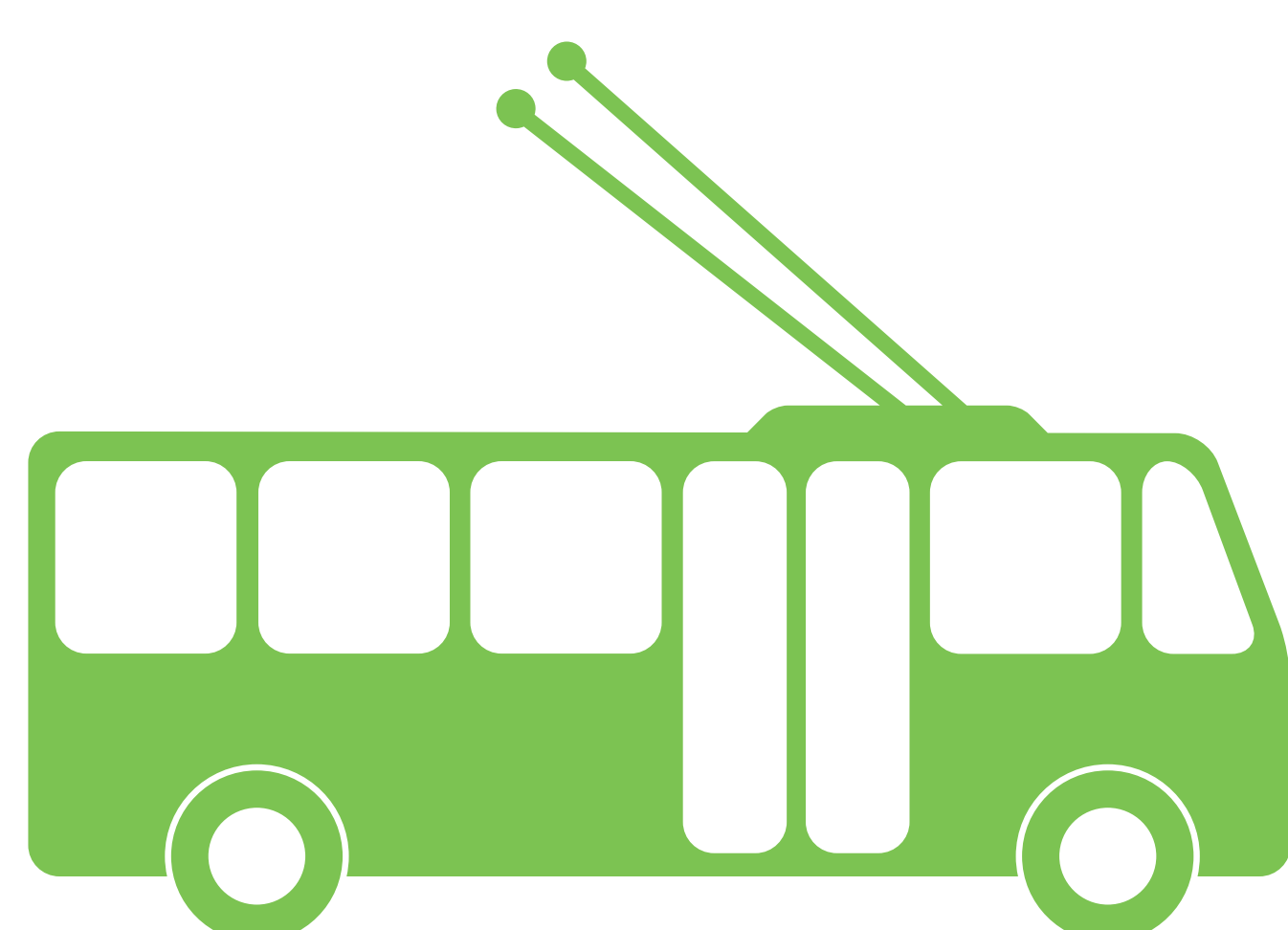
**do r. 2030 nárůst podílu spokojených obyvatel města
s veřejnými prostory o 30 %**

Kvalita veřejných prostor města je důležitá nejen z hlediska mobility, ale i z hlediska celkové prezentace města jeho obyvatelům a návštěvníkům.

Vytvoření zajímavých a uživatelsky příjemných veřejných prostor zvyšuje kvalitu života ve městě, což se pozitivně projevuje na celkovém obrazu města a jeho atraktivitě pro bydlení.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. ROZVOJ BEZBARIÉROVOSTI VE VEŘEJNÉM PROSTORU A VEŘEJNÝCH BUDOVÁCH
2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI VE VEŘEJNÉM PROSTORU A PROPOJOVÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTOR MĚSTA
3. ZVYŠOVÁNÍ ROZSAHU KLIDOVÝCH ZÓN
4. PODPORA VÝSADBY ZELENĚ VE MĚSTĚ A PODÉL KOMUNIKACÍ, REVITALIZACE ÚZEMÍ





1 + 1 > 2

SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE /
KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA A KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTOR

Dobudování páteřní komunikační sítě umožní omezení a snížení intenzity dopravy zejména v centrální části města, kde je požadován zcela jiný druh a kvalita provozu, než je v současném stavu. V návaznosti na tuto změnu lze modifikovat stávající uliční prostory tak, aby upřednostňovali udržitelné druhy dopravy a zvyšovala se kvalita veřejných prostor.

Zvýšení kvality služeb veřejné dopravy podpoří její využití pro denní dojížděku za prací.

NA ZÁKLADĚ TĚCHTO OPATŘENÍ JE MOŽNÉ
VYVODIT NÁSLEDUJÍCÍ SYNERGICKÉ EFEKTY:

1. Občané pravidelně využívající kombinovaný způsob dojíždění do práce si většinou zakoupí dlouhodobé jízdenky na VHD / příjem finančních prostředků pro DPMB, ČD/.
2. Po odvedení tranzitní dopravy z centrální části města bude možné využít dopravní prostor pro udržitelné druhy dopravy.
3. Poklesem intenzity a zvýšením plynulosti dopravy dojde ke zlepšení životního prostředí a bezpečnosti v rezidentních čtvrtích i v centrální části města.
4. Nové trasy pro zbytnou dopravu představují zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, neboť splňují požadavky na bezpečnou komunikaci.
5. Zkvalitnění příměstské VHD a tím navýšení počtu přepravených osob má za následek pokles IAD na vjezdech do centra. Pro podporu změny musí být zajištěno zázemí u vlakových zastávek v regionu – zařízení P+R, B+R a navazující autobusová doprava.
6. Bezbariérovým řešením veřejného prostoru nebudou imobilní občané odkázáni pouze na osobní automobil, což povede k dalšímu snižování intenzit IAD.
7. Bezbariérové a dostatečně široké veřejné prostory umožní bezpečnější pohyb – zejména u přechodů pro chodce dojde ke snížení rizika dopravních nehod.
8. Využíváním bezbariérových vozidel VHD dojde k jejímu zatraktivnění a zpřístupnění pro občany s omezeným pohybem i pro rodiče s kočárky. Řešení podpoří snížení využití IAD pro každodenní cesty ve městě.
9. Zachování a rozšíření ploch klidových a relaxačních zón má příznivý vliv na životní prostředí ve městě, na celkovou spokojenost lidí a kvalitu života ve městě.
10. Výstavba parkovacích domů na sídlištích má pozitivní efekt na kvalitu prostředí a zvýšení bezpečnosti. Dojde k odstranění části vozidel zaparkovaných v rozporu s dopravními předpisy.
11. Výstavba parkovacích domů v centrální části města umožní zrušit kapacitu pozemních parkovišť, a tyto plochy využít pro pěší a cyklisty, případně jako odpočinkové zóny.
12. Snížení počtu zbytečných cest při hledání parkovacích míst má pozitivní vliv na zlepšení životního prostředí – odstraní se pomalá jízda vozidel a čekání v kolonách.

