



PROPOJENÍ DOPRAVNÍHO A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, ZAVEDENÍ PRINCIPŮ INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ VČETNĚ POSÍLENÍ VÝZNAMU TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ

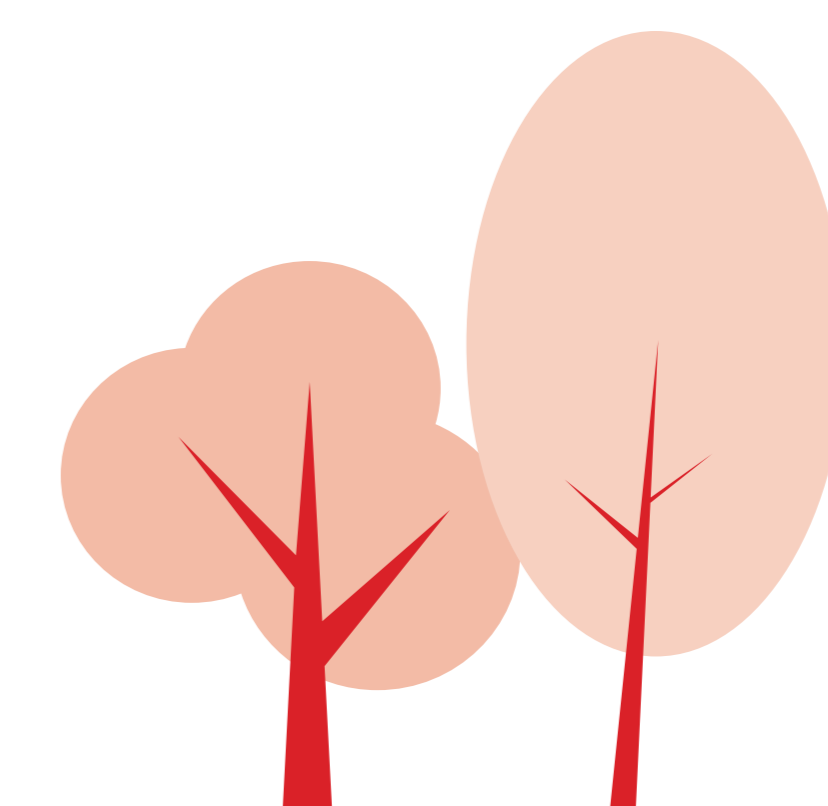
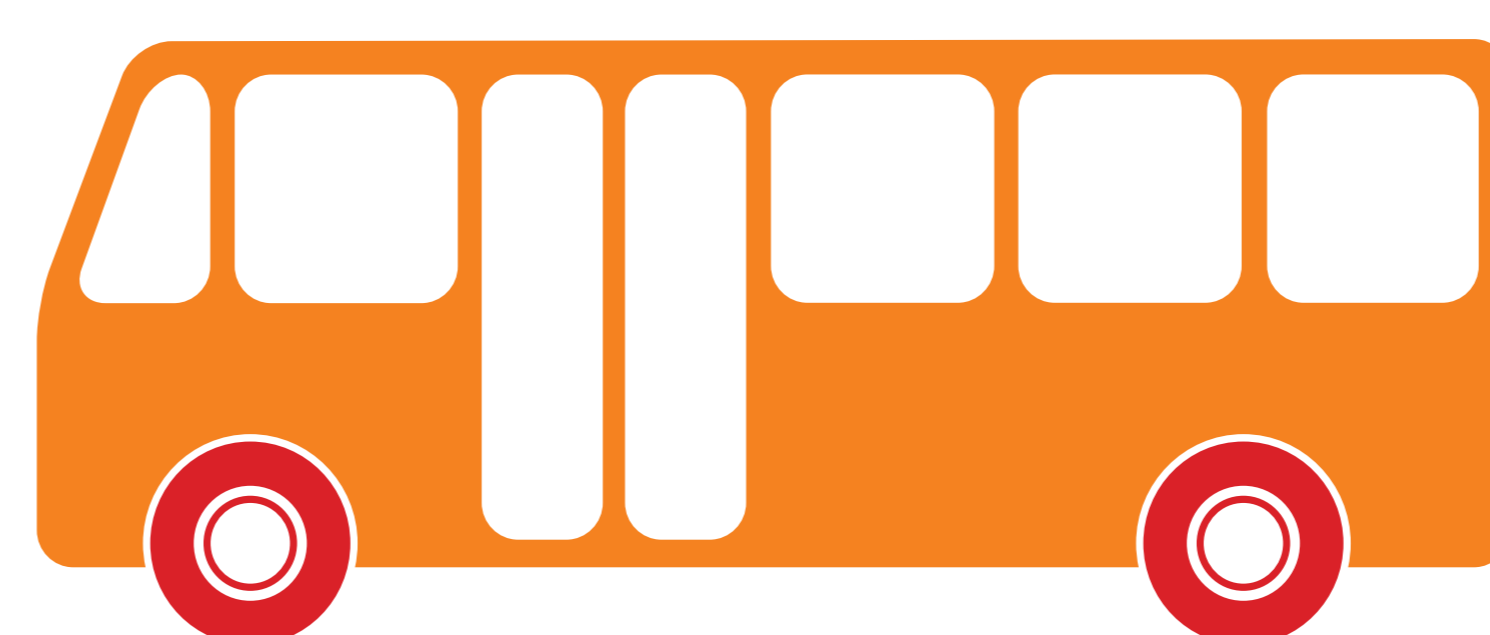
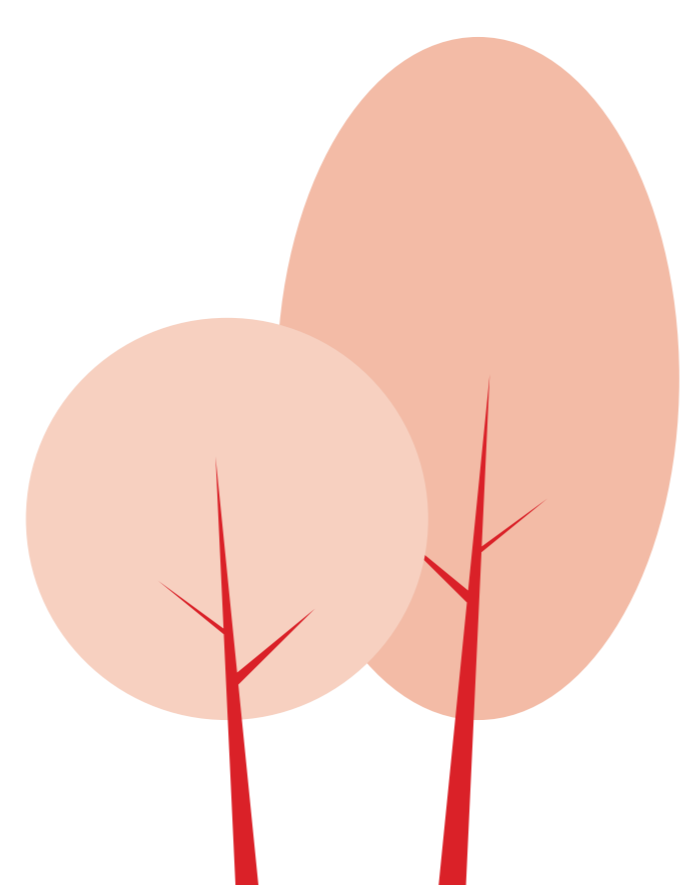
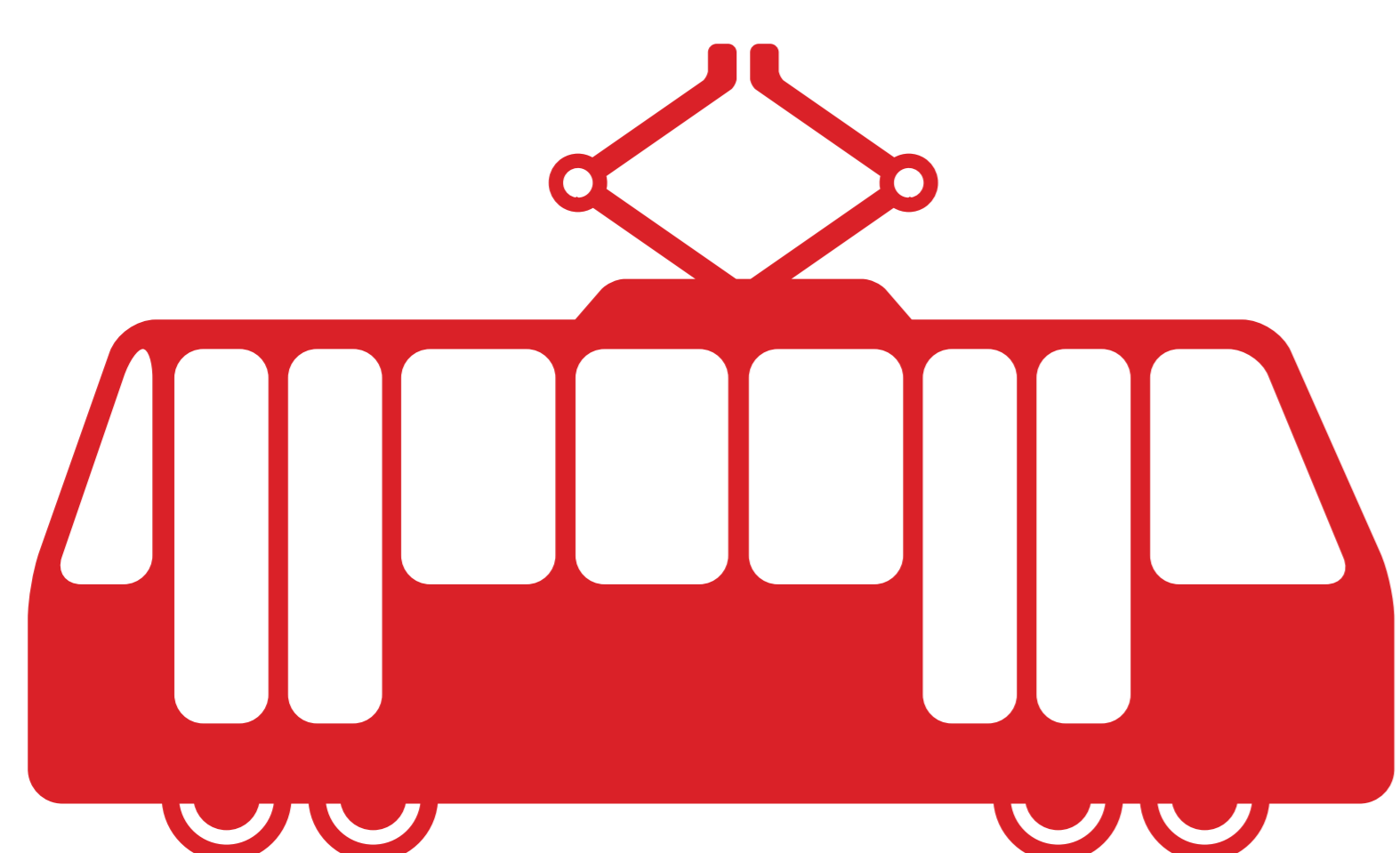
Plánování mobility musí být nutně provázáno s územním plánováním. Mobilita ve své podstatě reprezentuje cesty mezi jednotlivými funkcemi, proto by její plánování mělo začínat vždy už při navrhování územního plánu. Ten představuje základní nástroj, který např. polycentrickou strukturou umožní vytvoření města krátkých vzdáleností.

Propojení územního plánování a plánování mobility také pomůže omezit suburbanizaci, která je jedním z největších problémů. Přestože individuální bydlení mimo město v okolních sídlech je oblíbené, v zájmu města musí být preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou a zabránění vylidňování centrálních částí města, což může mít za následek i ekonomický úpadek drobných podnikatelů.

Rozvoj města musí být stanoven tak, aby docházelo k primární podpoře udržitelných druhů dopravy.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. ROZŠÍŘENÍ DYNAMICKÉHO ŘÍZENÍ A INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ
2. PODPORA NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ
3. PODPORA UDRŽITELNÉHO ROZVOJE MĚSTA, ZEJMÉNA UDRŽITELNÉ VÝSTAVBY
4. PREFERENCE KONCENTROVANÉ ZÁSTAVBY S MOŽNOSTÍ OBSLUHY HROMADNOU DOPRAVOU





ZAVEDENÍ KOMPLEXNÍHO PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY ZAMĚSTNANCŮ A NÁVŠTĚVNÍKŮ VELKÝCH PODNIKŮ A INSTITUCÍ

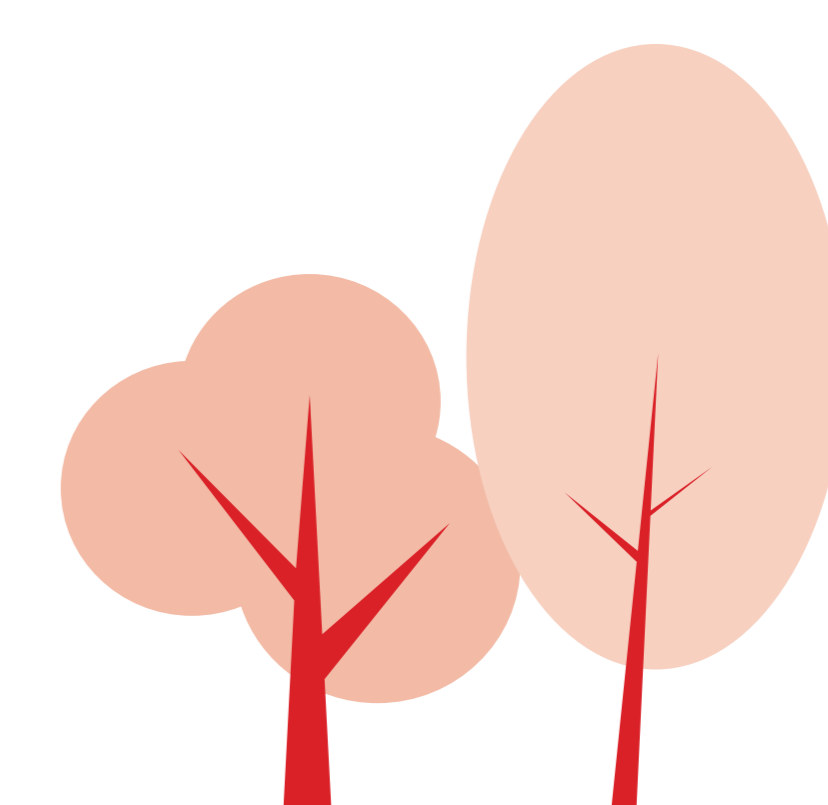
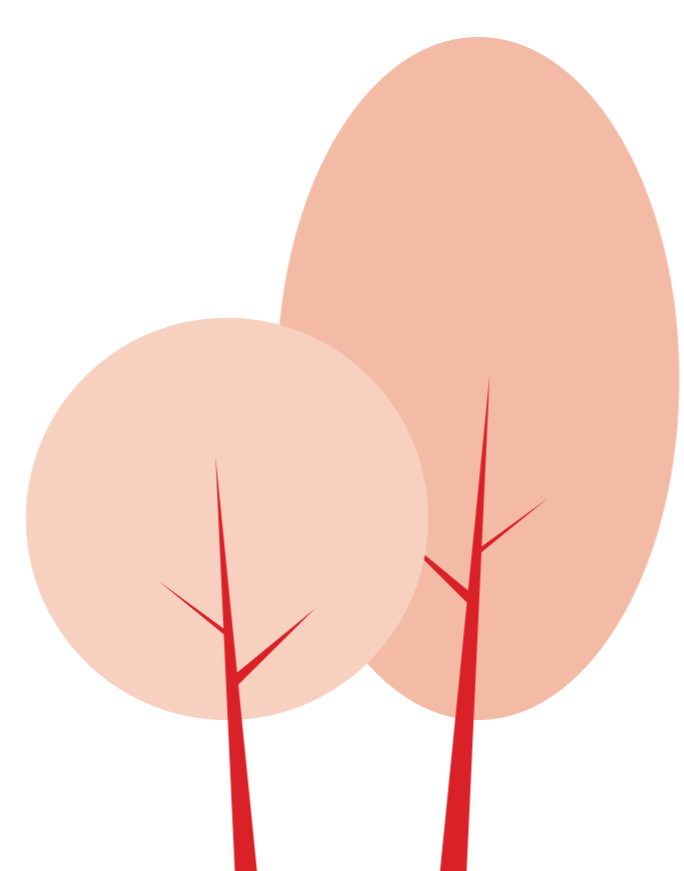
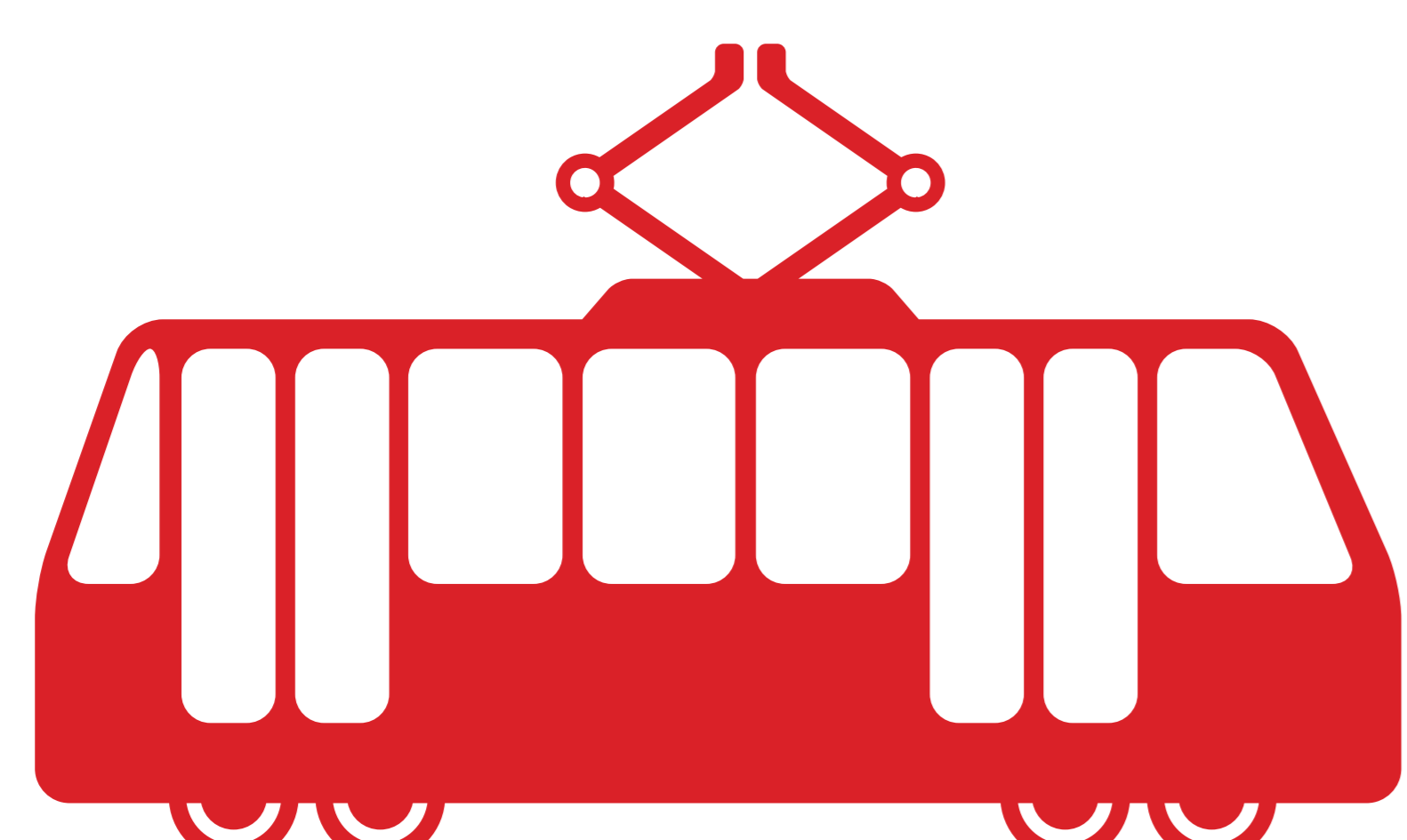
- plány mobility pro obchodní centra
- firemní plány mobility povinné pro organizace s více než 100 zaměstnanci do r. 2020
- firemní plány mobility povinné pro organizace s více než 50 zaměstnanci do r. 2025

Plány mobility pro jednotlivé firmy bude nutné vytvořit v souladu s celkovou strategií města. Mobilita firem by se měla soustředit na konkrétní problémy a návrhy v oblasti podpory udržitelných druhů dopravy – např. podpora carpoolingu, vytvoření zázemí pro cyklistickou dopravu apod.

Firemní plány mobility by měly vznikat za spolupráce města, které může např. podpořit využití MHD.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. PODPORA FIREMNÍCH PLÁNŮ MOBILITY (BONUSY, ZÁZEMÍ PRO CYKLISTY ATD.)





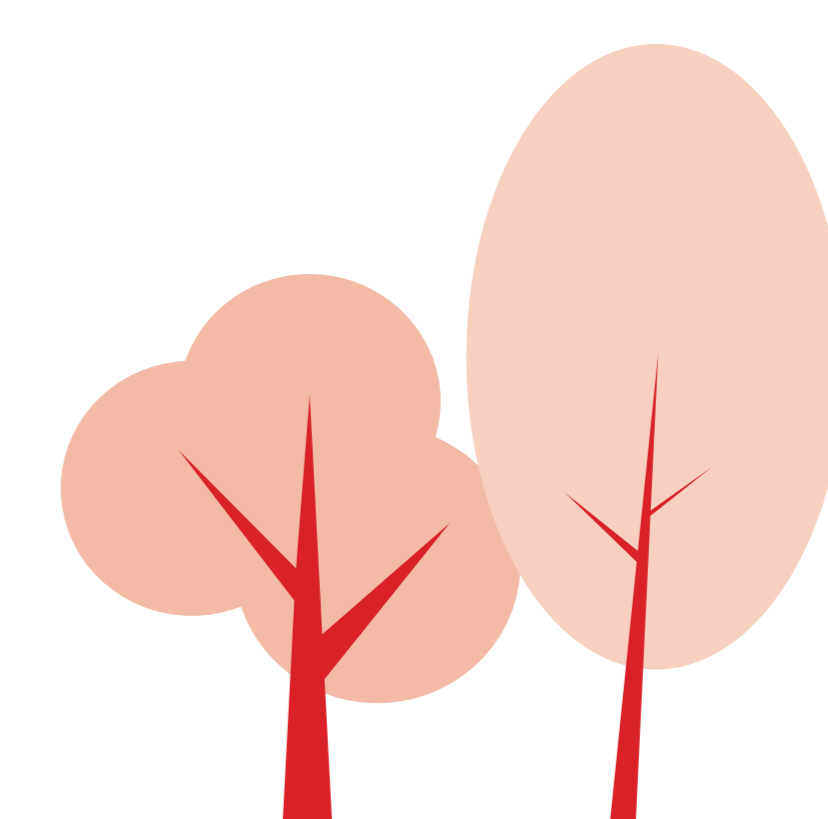
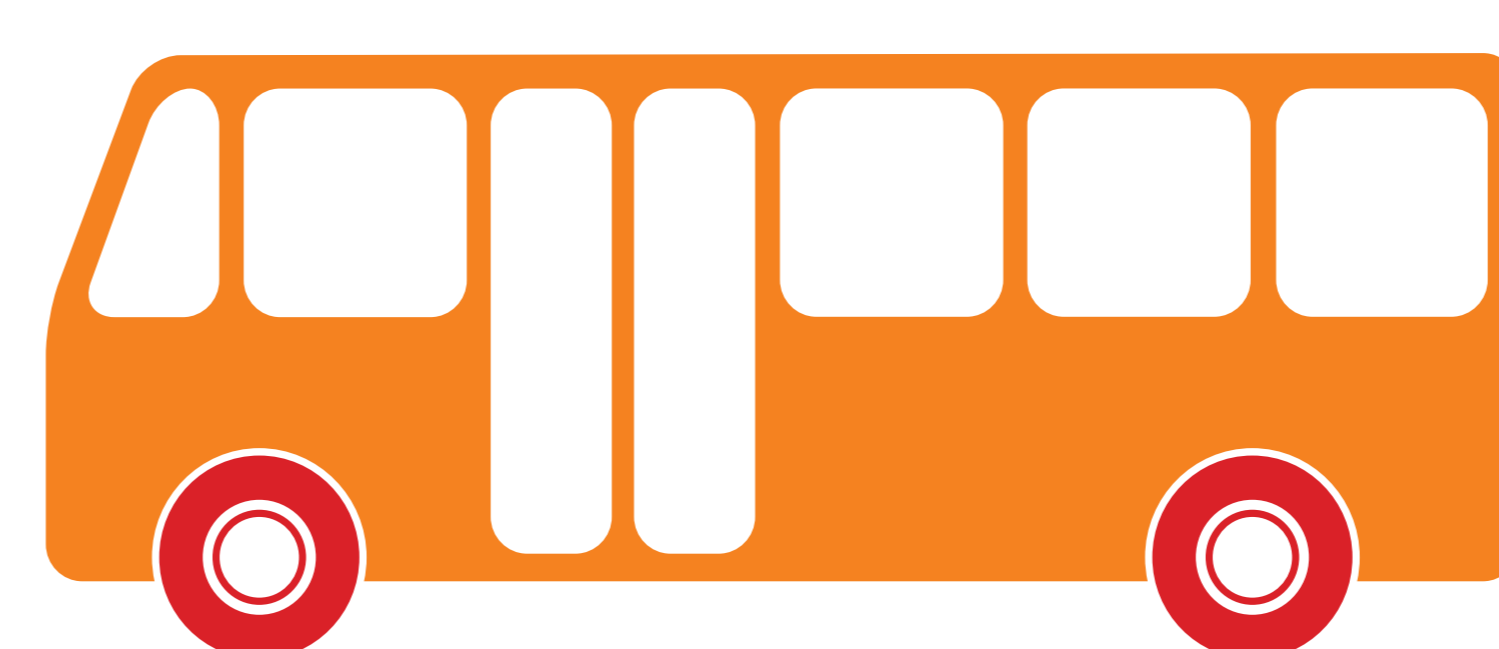
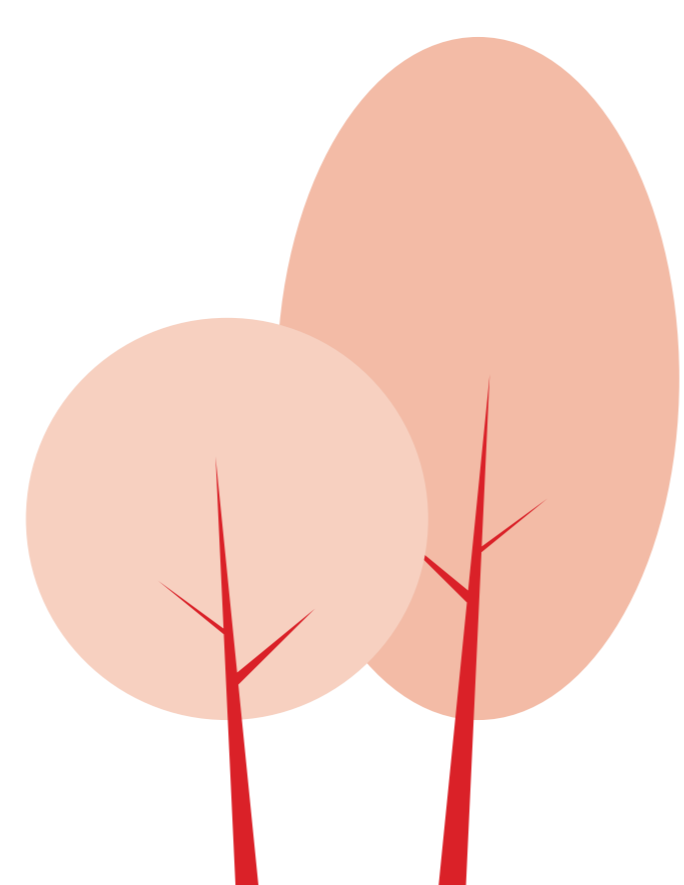
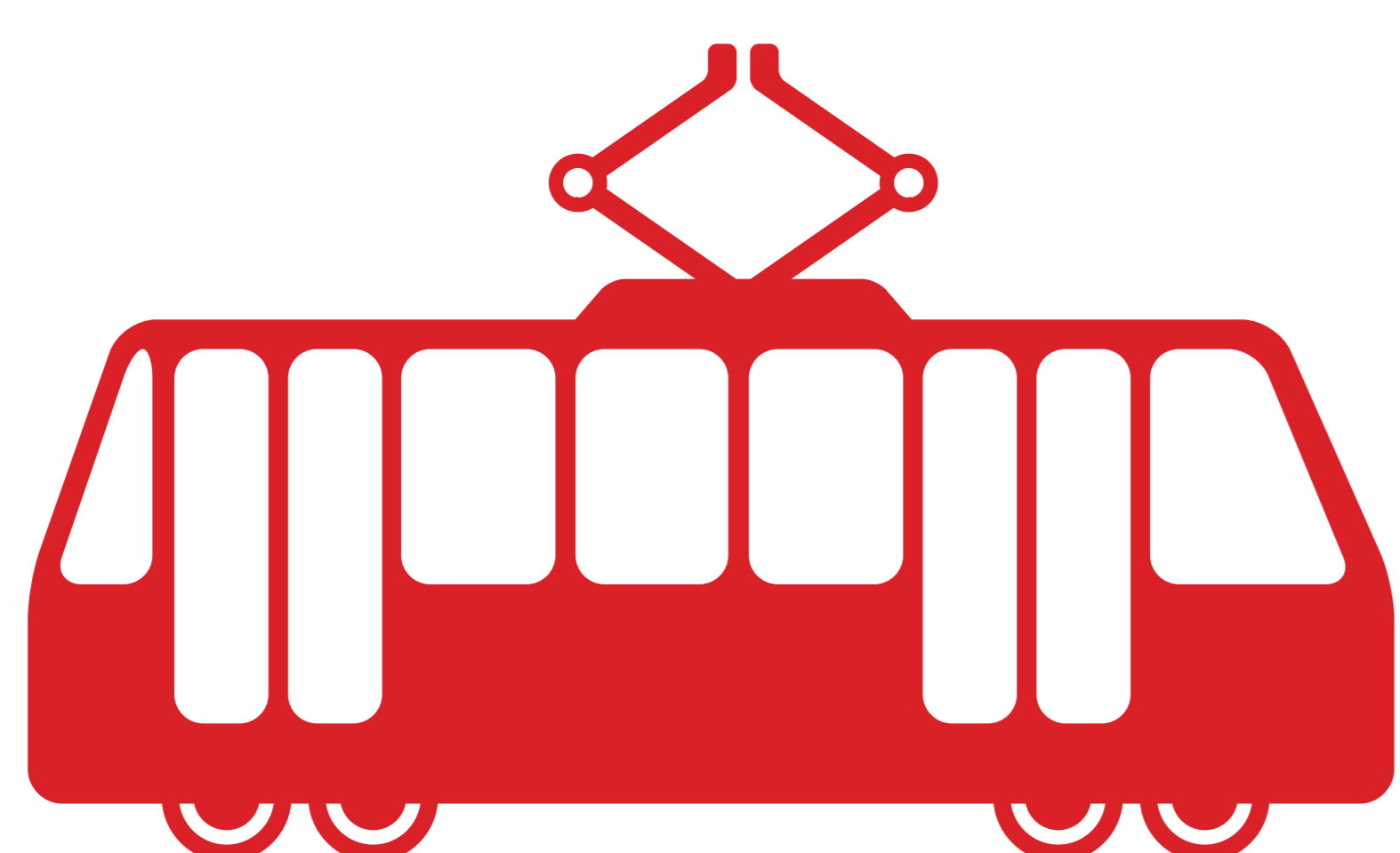
ZAVEDENÍ VZDĚLÁVÁNÍ, ŠKOLENÍ A OSVĚTY V OBLASTI MĚSTSKÉ MOBILITY A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

Podpora neustálého vzdělávání v oblasti dopravní výchovy je důležitou součástí zvýšení bezpečnosti provozu na silnicích a zároveň je i vhodnou platformou pro vysvětlení zásad udržitelné mobility ve městě.

Osvětové kampaně je nutné zaměřit na všechny skupiny obyvatel.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ
2. INFORMAČNÍ PODPORA PRO ÚČASTNÍKY PROVOZU
3. PROPAGACE MĚSTSKÉ MOBILITY





1 + 1 > 2

SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE / organizace a řízení dopravy a poptávky po dopravě

Rozvoj města z hlediska udržitelné mobility vyžaduje úzkou spolupráci s územním plánováním a nastavení spolupráce mezi městem a developery. Vhodným řešením dopravy lze eliminovat řadu každodenních cest, které občan musí vykonat. I přes rozvoj města respektující zásady udržitelné mobility, je nutné řídit dopravu na území města telematickými systémy, v zájmu všech účastníků provozu je dojet k cíli rychle a bezpečně bez ohledu na zvolený dopravní prostředek. Pozitivní vliv na volbu dopravního prostředku budou mít plány mobility zaměstnavatelů na území města, s cílem vytvořit podmínky pro udržitelné druhy dopravy při cestě z/do zaměstnání a vzdělávání obyvatel v oblasti bezpečnosti provozu i udržitelné mobility.

NA ZÁKLADĚ TĚCHTO OPATŘENÍ JE MOŽNÉ VYVODIT NÁSLEDUJÍCÍ SYNERGICKÉ EFEKTY:

1. Vhodným propojením územního plánování a plánování mobility dojde ke snížení počtu cest IAD z rozvojových lokalit, což má vliv nejen na snížení počtu parkovacích míst v centrální části města a administrativních centrech, ale i na životní prostředí a zdraví obyvatel.
2. Vhodným řešením veřejných prostranství v rozvojových lokalitách se zvyšuje kvalita života v místě bydliště. Není potřeba cestovat za relaxací – může dojít ke snížení poptávky po přepravě.
3. Pro nové rozvojové oblasti je efektivně plánována VHD a napojení na trasy nemotorové dopravy, což přispěje ke zvýšení všech udržitelných druhů dopravy.
4. Zvýšení rychlosti a přesnosti spojů při průjezdu světelně řízenými křižovatkami zvýší atraktivitu MHD.
5. Plynulost provozu vozidel MHD na křižovatkách sníží negativní vlivy na životní prostředí – hluk při brzdění, rozjíždění, snížení spotřeby.
6. Dynamické řízení dopravy a včasné informace o dopravní situaci zajistí větší plynulost dopravního provozu. Zkrácení kolon vozidel a zkrácení zdržení na křižovatkách má pozitivní vliv na životní prostředí, neboť dojde ke snížení imisního zatížení okolí.
7. Zkrácení doby průjezdu městem bez rozdílu použitého dopravního prostředku má pozitivní ekonomické dopady na jednotlivé účastníky provozu, a tím i na celou společnost.
8. Telematické aplikace navádějící na volné kapacity parkovišť sníží počet zbytečných jízd, a tím méně zatíží okolní obyvatele emisemi z automobilové dopravy.
9. Včasné informace z informačních tabulí či mobilních aplikací o dopravní situaci umožní řidiči výběr trasy – ekonomický přínos pro řidiče, snížení časové náročnosti cesty a negativních účinků na životní prostředí.
10. Firemní plány mobility mohou snížit počet zaměstnanců dojíždějících IAD a převést je na udržitelné formy přepravy, což bude mít kladný dopad na životní prostředí.
11. Osvěta o trvale udržitelné formě dopravy má obyvatele vzdělávat z hlediska volby dopravního prostředku, vychovávat k bezpečnému pohybu na komunikacích a vést k šetrnému chování k životnímu prostředí.

