



ZVÝŠENÍ PODÍLU CEST VEŘEJNÉ CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Zvýšení podílu cest udržitelných druhů dopravy vyžaduje kombinaci mnoha opatření a investic. Cílem těchto opatření je zastavení odlivu cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě a zvýšení podílu jejího využívání (do roku 2030 o 1 % oproti stávajícímu stavu na 54 %).

Přestože se na první pohled nejedná o nereálný růst, je nutné provést řadu opatření v dopravním systému města, které atraktivitu veřejné hromadné dopravy zvýší.

V případě chůze a cyklistické dopravy jsou opatření zaměřená na podporu jejich vyššího využití.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

- 1. ZLEPŠENÍ VNÍMÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY ZE STRANY VEŘEJNOSTI**
- 2. ZVÝŠENÍ KVALITY INFRASTRUKTURY A VOZOVÉHO PARKU PRO HROMADNOU DOPRAVU**
- 3. ZLEPŠENÍ INFORMOVANOSTI CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ**
- 4. DOSTAVBA PÁTEŘNÍCH KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY A ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH TRAS PRO CYKLISTY**
- 5. PROPOJENÍ CÍLŮ BEZPEČNÝMI A ATRAKTIVNÍMI TRASAMI PRO CYKLISTY A PĚŠÍ**
- 6. DOPLNĚNÍ PODPŮRNÝCH PRVKŮ PRO CYKLODOPRAVU**
- 7. PODPORA DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ NA KOLE**
- 8. ZLEPŠENÍ PROSTUPNOSTI VYBRANÝCH ZÓN PRO NEMOTOROVOU DOPRAVU**
- 9. DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉHO MOBILIÁŘE PRO PĚŠÍ**
- 10. INFORMAČNÍ A OSVĚTOVÉ KAMPANĚ PRO PODPORU PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY**
- 11. INFORMAČNÍ A OSVĚTOVÉ KAMPANĚ NA PODPORU VEŘEJNÉ DOPRAVY**





ZVÝŠENÍ INTEGRACE UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY A ZRYCHLENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

v r. 2030 cestovní rychlost na referenčních cestách MHD o 15% vyšší

Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy na celkovém objemu cest musí být podpořeno řadou takových opatření, která přesvědčí uživatele individuální automobilové dopravy o výhodnosti změny dopravního chování.

Je tedy nutné vybudovat infrastrukturu, které umožní dosáhnout cíle zejména ve městě za příznivějších finančních podmínek a za kratší, nebo obdobný čas jako při použití automobilu. Zvýšení cestovní rychlosti u veřejné hromadné dopravy vyžaduje investiční náklady, které je nutno zajistit pro rekonstrukce či novostavby dopravní infrastruktury a do přepravních prostředků.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. ZVÝŠENÍ POČTU NÁVAZNOSTÍ MEZI SPOJI, ZKRÁCENÍ ČEKACÍCH DOB PŘI PŘESTUPECH
2. ZLEPŠENÍ MOŽNOSTI PŘESTUPŮ, ZKRÁCENÍ PŘESTUPNÍCH VZDÁLENOSTÍ, ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ, BUDOVÁNÍ MULTIMODÁLNÍCH UZLŮ A NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK
3. ZKRACOVÁNÍ DÉLKY CEST PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU
4. ZVÝŠENÍ CESTOVNÍ RYCHLOSTI PRO VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVU
5. MODERNIZACE ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH
6. ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY (S-LINKY, REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA)
7. ATRAKTIVNÍ NABÍDKA SPOJŮ, BEZEŠVÉ TARIFNÍ A DOPRAVNÍ PROPOJENÍ BRNA A JEHO ZÁZEMÍ V BMO A ŠIRŠÍM OKOLÍ (MIMO STÁVAJÍCÍ SYSTÉM IDS JMK)
8. MARKETINGOVÁ A FINANČNÍ PODPORA VEŘEJNÉ, CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY
9. ROZVOJ MULTIMODÁLNÍCH TERMINÁLŮ P+R V BRNĚ A OKOLÍ
10. ROZVOJ SYSTÉMŮ B+G, B+R
11. ROZVOJ SYSTÉMU MĚSTSKÝCH KOL – BIKESHARING
12. ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI HROMADNOU DOPRAVOU VE VŠECH ČÁSTECH MĚSTA





ZVÝŠENÍ POČTU DOMÁCNOSTÍ NEVLASTNÍCÍCH AUTO do r. 2050 o 20%

Naplnění tohoto strategického cíle se na první pohled zdá být neřešitelné, neboť v současné době je vlastnictví osobní vozidla jistou formou zařazení člověka ve společnosti.

Tento stav nelze měnit restriktivním opatřením, ale je potřeba snažit se změnit dopravní chování lidí tak, aby bylo pro ně výhodnější si vozidlo účelově půjčovat, než ho vlastnit. Je to otázka zejména podpory carsharingu, carpoolingu.

Město má také možnost omezit nutnost využívat automobil podporou rozvoje města krátkých vzdáleností, kdy dostupnost služeb či zaměstnání není vázána na vlastnictví automobilu.

JSOU NAVRŽENY NÁSLEDUJÍCÍ SPECIFICKÉ CÍLE:

1. PODPORA PRO CARPOOLING (SPOLUJÍZDA)
2. PODPORA PRO CARSHARING (SDÍLENÍ VOZIDEL)



**1 + 1 > 2****SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE****podíl cest udržitelných druhů dopravy**

Tato oblast změny nastavuje strategické a následně i specifické cíle, které směřují k převedení části cest obyvatel od individuální automobilové dopravy k veřejné hromadné dopravě, chůzi a cyklistické dopravě, což bude mít pozitivní vliv na zklidnění dopravní situace a kvalitu života ve městě.

**NA ZÁKLADĚ TĚCHTO OPATŘENÍ JE MOŽNÉ VYVODIT NÁSLEDUJÍCÍ
SYNERGICKÉ EFEKTY:**

- 1.** Snížením podílů individuální automobilové dopravy dojde k omezení neprůjezdnosti v dopravních špičkách na páteřních komunikacích města, což sníží negativní vlivy na životní prostředí.
- 2.** Poklesem počtu cest individuální automobilové dopravy dojde ke snížení tlaku na parkovací místa v centru města.
- 3.** Snížením intenzity individuální automobilové dopravy dojde ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- 4.** Snížení intenzity individuální automobilové dopravy v dopravních špičkách umožní plynulý provoz autobusové a trolejbusové dopravy, což má pozitivní vliv na spolehlivost systému veřejné hromadné dopravy a její atraktivitu pro cestující.
- 5.** Navýšení počtu cestujících ve vozidlech veřejné hromadné dopravy přinese zvýšení objemu finančních prostředků pro provozovatele hromadné dopravy, a tím i větší možnosti investic do zlepšení kvality přepravních prostředků a infrastruktury.

