

PLÁN MOBILITY BRNO

mobilitabrno.cz



Plán udržitelné městské mobility Brna (dále jen Plán mobility) je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě Brně a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, městských, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné dopravní obsluhy území. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města.

Plán mobility je koncepční studií všech systémů dopravy (veřejná, automobilová, pěší a cyklistická) ve městě Brně s doporučením do metropolitní oblasti. Důvodem pořízení tohoto dokumentu je zejména potřeba analyzovat stav a navrhnout odpovídající strategii rozvoje dopravních systémů města Brna v podrobnosti.

Plán mobility se skládá z těchto částí – analytické a návrhové. Analytická část popisuje současný stav jednotlivých druhů dopravy a systému mobility jako celku, definuje slabé

a silné stránky a poskytuje východisko pro formulaci vize Plánu mobility, jejíž naplňování je dále rozpracováno v návrhové části.

A právě shrnutí návrhové části Plánu mobility je obsahem této brožury. Ta přináší přehledné zpracování jednotlivých oblastí změn vize Plánu mobility. Pro každou ze čtyř oblastí změny byla připravena tabulka s popisem strategických a specifických cílů a také návrhem opatření, která budou vizi mobility naplňovat. To vše je doplněno návrhem indikátorů, které pomáhají zjišťovat, zda jsou stanovené cíle naplňovány.



POSTUP PŘÍPRAVY PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA BRNA (DÁLE JEN PLÁN MOBILITY)

2014

2015



2014

- **16. 7. 2014 Rada města Brna schválila na svém zasedání výběr zhotovitele Plánu udržitelné městské mobility města Brna (dále jen Plán mobility) – společnost AF CITYPLAN, s. r. o.**
- **V říjnu 2014 byl odevzdán koncept analytické části Plánu mobility**, který obsahuje analýzu současného stavu všech dopravních módů (individuální automobilová doprava, doprava v klidu, cyklistická a pěší doprava, veřejná doprava, letecká doprava, železniční doprava), dále je popsán stav životního prostředí ve městě a ekonomické a demografické faktory ovlivňující poptávku po mobilitě. Pro každou z těchto částí je zpracována SWOT analýza.

2015

- Zpracovaný koncept analytické části Plánu mobility byl předložen dne 21. 1. 2015 Komisi dopravy Rady města Brna a ta jej vzala na vědomí.
- Koncept analytické části Plánu mobility byl předložen Radě města Brna, ta jej vzala na vědomí na svém zasedání dne 3. 2. 2015 a jmenovala primátora Ing. Petra Vokřála politickým garantem Plánu mobility.
- **Zahájení procesu projednání konceptu analytické části Plánu mobility.**
- 24. 3. 2015 proběhla v prostorech Kanceláře veřejného ochránce práv veřejná diskuze, na níž byly prezentovány hlavní výstupy konceptu analytické části Plánu mobility. Na první veřejné diskusi byly také ustanoveny pracovní skupiny k přípravě Plánu mobility. Pracovní skupiny jsou rozděleny podle tematických oblastí dopravy. Doplněny byly o občany, kteří projevíli zájem se aktivně podílet na přípravě Plánu mobility.
- 10. 4. 2015 proběhla prezentace a diskuze k analytické části Plánu mobility se zástupci všech městských částí.
- Koncept analytické části Plánu mobility byl předložen k připomínkám odborům Magistrá-

tu města Brna. Připomínky uplatnily tyto odbory: odbor územního plánování a rozvoje, odbor životního prostředí, Kancelář strategie města Brna a odbor dopravy. Připomínky zaslaly také odbory krajského úřadu Jihomoravského kraje: odbor regionálního rozvoje, odbor rozvoje dopravy, odbor územního plánování a stavebního řádu a vybrané společnosti (Dopravní podnik města Brna, a. s., KORDIS JMK, a. s., Brněnské komunikace, a. s., a Letiště Brno, a. s.).

- **Získané připomínky byly vyhodnoceny a zapracovány do konečné podoby analytické části Plánu mobility.**

- Analytická část Plánu mobility se zpracovávajícími připomínkami byla předložena na jednání Komise dopravy RMB dne 20. 5. 2015. Komise Smart City Rady města Brna vzala analytickou část Plánu mobility dne 21. 5. 2015 na vědomí a doporučila Radě města Brna seznámit s vypořádáním připomínek.

- Analytická část Plánu mobility se zpracovávajícími připomínkami spolu s vypořádáním připomínek byla opětovně předložena Komisi dopravy Rady města Brna na jednání dne 17. 6. 2015 a Komisi Smart City Rady města Brna dne 18. 6. 2015.

- **Rada města Brna vzala na vědomí na svém jednání dne 30. 6. 2015 vypořádání připomínek, schválila analytickou část Plánu mobility a uložila vedoucímu odboru dopravy uspořádat ve spolupráci s Kanceláří strategie města expertní workshop pro přípravu vize Plánu mobility.**

- **Expertní workshop „Mobilita v Brně – Vize 2050“ se konal 3. 9. 2015.** Bylo pozváno více než 50 odborníků nejen z oblasti dopravy, ale také dalších oborů nutných pro plánování mobility (např. ekonomie, architektury, životního prostředí, sociálních věd), aby společně pracovali na návrzích vizí, oblastí změn a strategických cílů Plánu mobility. Pět návrhů vizí připravených Ing. Zbyňkem Speratem, Ph.D. (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.), doc. Ing. Josefem Kocourkem, Ph.D. (ČVUT v Praze, Fakulta dopravní), Mgr. Danielelem Seidenglanzem, Ph.D. (Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta), Ing. Martinem Hájkem

2016

(VŠB – technická univerzita Ostrava) a Ing. Petrem Hofhanslem, Ph.D. (společnost AF-CITY-PLAN, s. r. o.) bylo komentováno, doplněno a na závěr prezentováno primátorovi města Brna panu Ing. Petru Vokřálovi a dalším členům Rady města Brna.

- Pět vizí, které byly diskutovány na expertním workshopu, bylo dále prezentováno dne 11. 9. 2015 v rámci Brněnské ozvučné desky. Diskuze pracovních skupin k návrhům vizí, oblastem změn a strategických cílů proběhla dne 21. 9. 2015.
- Náměty získané během těchto diskuzí a témata, která byla hodnocena pozitivně v návrzích vzešlých z expertního workshopu, byly shrnuty do návrhu vize, připraveného odborem dopravy ve spolupráci s Kanceláří strategie města. Těchto šest návrhů bylo předloženo na společném jednání Komise dopravy Rady města Brna a komise Smart City Brno konané dne 30. 9. 2015. Na tomto jednání bylo rozhodnuto, že šest návrhů vizí, které byly předloženy na společné jednání komisí RMB, bude zasláno k posouzení společnostem Brněnské komunikace, a. s. (BKOM), Dopravnímu podniku města Brna, a. s. (DPMB), společnosti KORDIS JMK, a. s. (KORDIS JMK), a Odboru dopravy MMB a Kanceláří strategie města. Těchto šest návrhů bylo doplněno sedmým návrhem Mgr. Davida Bártý, který byl prezentován na tomto společném jednání komisí Rady města Brna.
- Posouzení, která byla následně zpracována, byla předložena společně se sedmi vizemi na dalším společném jednání Komise dopravy Rady města Brna a Komise Smart City Rady města Brna, které se uskutečnilo dne 18. 11. 2015. Komise dopravy Rady města Brna usnesení nepřijala.

Komise Smart City Rady města Brna doporučila Radě města Brna následující pořadí posuzovaných návrhů vizí:

1. Návrh vize – Zbyněk Sperat
2. Návrh vize – Daniel Seidenglanz
3. Návrh vize – Josef Kocourek
4. Návrh vize – Martin Hájek
5. Návrh vize – Petr Hofhansl

- Vize zpracované Odborem dopravy MMB a Kanceláří strategie města a vizi Mgr. Davida Bártý vzala Komise Smart City Rady města Brna na vědomí.

- Rada města Brna vzala 15. 12. 2015 na vědomí stanoviska společností Brněnské komunikace, a. s. (BKOM), Dopravní podnik města Brna, a. s. (DPMB), KORDIS JMK, a. s. (KORDIS JMK), a Odboru dopravy MMB a Kanceláře strategie města.

- **Rada města Brna vybrala na svém jednání dne 22. 12. 2015 vizi Zbyňka Sperata. Tato vize, doplněná návrhem dělby přepravní práce Brna na kole a Dejchej Brno, bude podkladem pro zpracování návrhové části Plánu mobility.**

2016

- Na začátku února 2016 (11. 2.) byl odevzdán koncept návrhové části Plánu mobility a bylo zahájeno jeho projednání. Uskutečnila se panelová diskuze s veřejností (25. 2.) a také jednání pracovních skupin Plánu mobility (7. 3.).

- **Rada města Brna na svém jednání dne 8. 3. 2016 schválila úpravu návrhu dělby přepravní práce ve vizi pro rok 2050.**

- Do konce května 2016, kdy byl stanoven termín pro zaslání připomínek, bylo získáno téměř 700 komentářů a podnětů veřejnosti i odborníků ke konceptu návrhové části Plánu mobility.

- Vypořádání získaných připomínek bylo projednáno 15. 6. 2016 na jednání Komise dopravy RMB.

- Projednání Vypořádání podnětů a připomínek ke konceptu návrhové části Plánu udržitelné městské mobility města Brna na jednání Komise dopravy RMB.

- **Rada města Brna na svém jednání dne 19. 7. 2016 vzala na vědomí Vypořádání podnětů a připomínek ke konceptu návrhové části Plánu udržitelné městské mobility města Brna a bylo zahájeno dopracování návrhové části Plánu mobility.**

- **Bylo zahájeno dopracování návrhové části Plánu mobility.**

2017

- V lednu 2017 byl odevzdán koncept návrhové části a bylo zahájeno její projednání s veřejností, odborníky či městskými částmi.

- V březnu 2017 se uskutečnila veřejná diskuze (7. 3.) a jednání pracovních skupin (9. 3.).

- Koncept návrhové části byl také prezentován městským částem a obcím Brněnské metropolitní oblasti (14. 3. a 22. 3.).

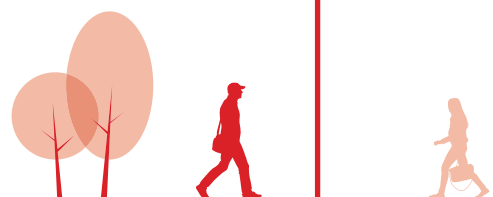
- V březnu 2017 bylo zahájeno zjišťovací řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů pro koncepci Plánu mobility.

- Krajský úřad Jihomoravského kraje jako věcně a místně příslušný správní úřad vydal 26. 4. 2017 závěr v tom smyslu, **že koncepcí „Plán udržitelné mobility města Brna“ bude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Tedy bude zpracována SEA.**

- Rada města Brna na svém jednání dne 27. 6. 2017 schválila výběr zpracovatele pro vyhodnocení koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“, kterým je sdružení společností EKOTOXA, s. r. o., a RADDIT consulting, s. r. o., vedoucím tohoto sdružení je společnost EKOTOXA, s. r. o., a bylo zahájeno zpracování posouzení vlivu koncepce Plánu mobility na životní prostředí – SEA.

- Rada města Brna na tomto jednání (dne 27. 6. 2017) také jmenovala Ing. Hanu Kašpáříkovou, členku Zastupitelstva města Brna, politickou garantkou pro proces přípravy a projednání „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“.

- **Dne 13. 12. 2017 bylo na úřední desce zveřejněn návrh koncepce „Plánu udržitelné mobility města Brna“ včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a byla také zve-**



2017

2018



řejněna informace o místě a termínu veřejného projednání.

2018

- Dne 11. 1. 2018 se uskutečnilo veřejné projednání návrhu koncepce „Plánu udržitelné mobility města Brna“ a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí.
- Do termínu 16. 1. 2018, tedy 5 dnů od veřejného projednání, kdy končil zákonem stanovený termín pro podání připomínek k návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, bylo obdrženo 10 vyjádření, které byly vyhodnoceny.
- Vyhodnocení obdržených připomínek a upravená koncepce byla zaslána dne 4. 4. 2018 na Krajský úřad Jihomoravského kraje.
- 16. 4. vydal Krajský úřad Jihomoravského kraje **souhlasné stanovisko** podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“.
- 19. 6. projednání stanoviska Krajského úřadu Jihomoravského kraje podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“, Zastupitelstvem města Brna.

BRNO

VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE PLÁNU MOBILITY



Vize a strategické cíle pro návrhové a výhledové období jsou schváleny Radou města Brna, jsou tedy závazným podkladem pro návrh opatření rozvoje udržitelné mobility města.

Jednotlivé strategické cíle jsou rozpracovány do větší podrobnosti – návrh specifických cílů.

BRNO JE MĚSTO, KDE SE SNADNO ŽIJE (I BEZ AUTOMOBILU)

Brno se v roce 2050 umísťuje na prvním místě žebříčku hodnotícím kvalitu života ve městech. Žije zde 480 tisíc spokojených obyvatel, kteří ani ve volných dnech nejsou nuceni odjíždět z města za čistým vzduchem. Brno je městem, kde se velmi snadno žije bez automobilu. Je to město krátkých cest s propojenými a navazujícími dopravními módy. Mobilita je jakožto stavební kámen kvality života ve městě hlavním politickým tématem, obyvatelé města se již 35 let aktivně zapojují do tématu městské mobility s tvůrčími podněty. Být seniorem nebo

hendikepovaným v Brně neznamena žádné omezení cestovních návyků.

Město dlouhodobě, koncepčně a koordinovaně řeší zefektivňování dopravního systému. Snadnost, možnost a rychlost cestování jsou hlavními cíli dopravního plánování. Zároveň je město na základě široké datové základny schopno v oblasti mobility pružně reagovat nejen na trendy v dopravě, ale i demografii, ekonomice a migraci obyvatel.

1.



PODÍL CEST UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY (VEŘEJNÁ DOPRAVA, CYKLO, PĚŠÍ)

STRATEGICKÉ CÍLE

- Zvýšit podíl cest (modal split) veřejné, cyklistické a pěší dopravy.
- Zvýšit integraci udržitelných druhů dopravy (podíl multimodálních cest) a zrychlit veřejnou dopravu (cestovní rychlost na referenčních cestách MHD o 15 % vyšší v roce 2030).
- Zvýšit počet domácností nevlastnících auto (o 20 % do roku 2050).

2.



KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA A KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTOR

STRATEGICKÉ CÍLE

- Nezvyšovat kapacity komunikační sítě pro IAD v centrální části uvnitř města po dobudování ochranného dopravního systému (zachování celkového počtu parkovacích míst v širším centru města na úrovni potřeby).
- Zvýšit dostupnost a atraktivitu udržitelných forem dopravy města a jeho zázemí, např. příměstské železnice (podíl příměstské železnice na referenčních cestách vzroste do roku 2030 o 20 % na úkor IAD).
- Zvýšit počet a kvalitu veřejných prostor (nárůst podílu spokojených obyvatel města s veřejnými prostory o 30 % do roku 2030).

3.



ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY A POPTÁVKY PO DOPRAVĚ

STRATEGICKÉ CÍLE

- Propojit dopravní a územní plánování, zavést principy integrovaného dopravního plánování včetně posílení významu telematických systémů.
- Zavést komplexní plánování dopravy zaměstnanců a návštěvníků velkých podniků a institucí včetně záměrů generujících dopravu, např. Plány mobility pro obchodní centra (firemní plány mobility povinné pro organizace s více než 100 zaměstnanci do roku 2020, 50 zaměstnanci do roku 2025).
- Zavést vzdělávání, školení, osvětu v oblasti městské mobility a informovanost účastníků dopravního provozu.

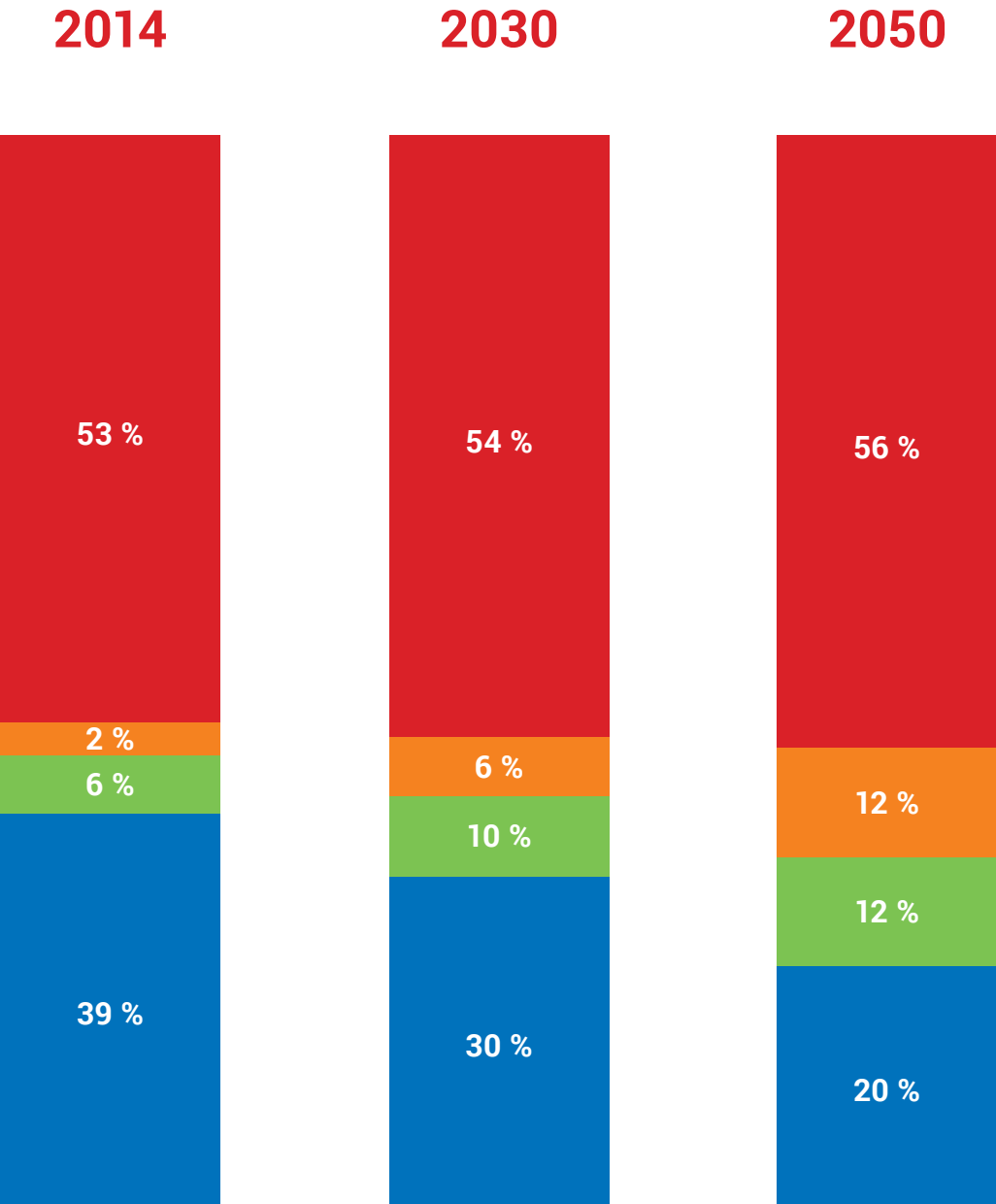
4.



OCHRANA OBYVATEL PŘED NEGATIVNÍMI VLIVY DOPRAVY, ENERGETICKÁ NÁROČNOST DOPRAVY

STRATEGICKÉ CÍLE

- Snížit počet dopravních nehod (plnit národní cíle, např. snížení počtu obětí dopravních nehod do roku 2025 na polovinu oproti roku 2015).
- Snížit počet obyvatel trpících nadlimítním hlukem z dopravy (do roku 2025 trpí nadlimítním hlukem z dopravy méně než 5 % obyvatel města).
- Snížit emise skleníkových plynů a snížit energetickou náročnost dopravy na cestujícího (čtyřnásobný pokles emisí skleníkových plynů do roku 2050 oproti roku 2010, nebo: 1 tuna ekv. CO₂ na osobu a rok do roku 2050); pokles celkové energetické spotřeby v dopravě na cestujícího o 20 % do roku 2050).
- Zajistit spolehlivost dopravního systému při mimořádných událostech.
- Minimalizovat negativní dopady citylogistiky.

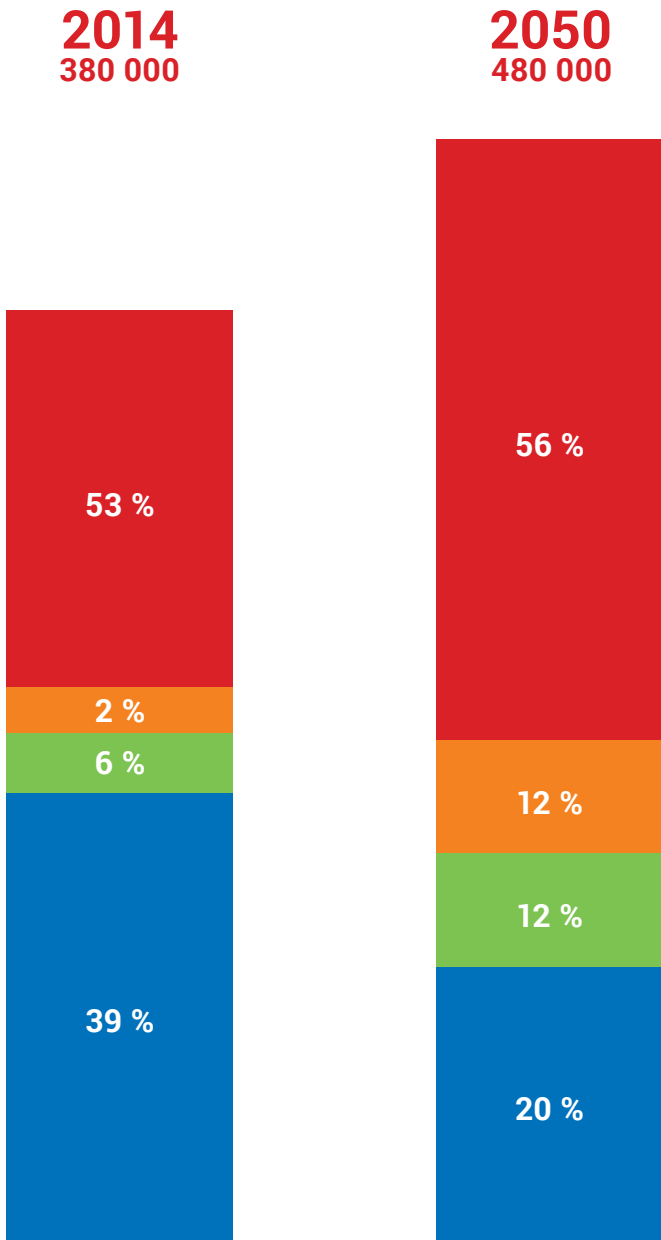



Veřejná
hromadná
doprava


Cyklistická
doprava


Pěší
zóna


Individuální
automobilová
doprava




Veřejná
hromadná
doprava


Cyklistická
doprava


Pěší
zóna


Individuální
automobilová
doprava

OBLAST ZMĚNY

1. PODÍL CEST UDRŽITELNÝCH
DRUHŮ DOPRAVY (VEŘEJNÁ
DOPRAVA, CYKLO, PĚŠÍ)





PŘEHLED STRATEGICKÝCH CÍLŮ

ZVÝŠIT PODÍL CEST (MODAL SPLIT) VEŘEJNÉ, CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Zvýšení podílu cest udržitelných druhů dopravy vyžaduje kombinaci mnoha opatření a investic. Cílem je jednak zastavit odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě a jednak zvýšit podíl jejího využívání do roku 2030 o 1 % oproti stávajícímu stavu (z 53 % na 54 %). Přestože se na první pohled nejedná o nereálný růst, je nutné provést řadu opatření v dopravním systému města, která atraktivitu VHD zvýší. V případě chůze a cyklistické dopravy jsou opatření zaměřena na podporu vyššího využití. K těmto účelům jsou navrženy následující specifické cíle:

1. ZLEPŠENÍ VNÍMÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY ZE STRANY VEŘEJNOSTI

- Spolupráce zainteresovaných orgánů na marketingových kampaních. Cílem těchto kampaní je zvýšit povědomí a informovanost nejen o městské hromadné dopravě, ale i příměstské veřejné dopravě. Důležité je jasné a viditelné sdělení, které bude působit motivačně a přesvědčivě na cestující. Sdělení je vhodné cílit na výhody MHD, tj. rychlost, čistota prostředí, ekologie, finanční zátěž (menší než u IAD – porovnat ceny PHM), zvýraznit výhody nových předplatních ročních jízdenek (i pro cestující, kteří již využívají) a možnost využití volného času při přepravě – četba, hudba apod.
- Vhodné je dále zvýhodnit i cestující s jednorázovými jízdenkami, případně pro uživatele P+R jízdenka na MHD zdarma.
- Společné projekty pro Brno i region. Jelikož podstatnou část cestujících v MHD tvoří obyvatelé regionu, kteří do města přijedou meziměstskou VHD, je nutné propagační kampaně rozšířit i za hranice města a zahrnout do nich i příměstský systém IDS JMK.
- Informační kampaně o výhodách cestování VHD musí být cíleny na všechny skupiny obyvatelstva.

2. ZVÝŠENÍ KVALITY INFRASTRUKTURY A VOZOVÉHO PARKU PRO HROMADNOU DOPRAVU

- Kvalita vozidel MHD – jedná se především o kvalitu prostředí ve vozidlech a také služby, které zlepší standard cestování (např. wifi).
- Technicko-provozní parametry – jedná se o parametry vozidel, které musí splňovat požadavky dostatečného komfortu pro cestující a zároveň musí splňovat požadavky na ekologizaci provozu.
- Inteligentní zastávky s informacemi pro cestující – jedná se o displeje s aktuálními informacemi o příjezdu spoje a informace o výlukách či mimořádných opatření, tyto displeje jsou již na převážné části označků zastávky.



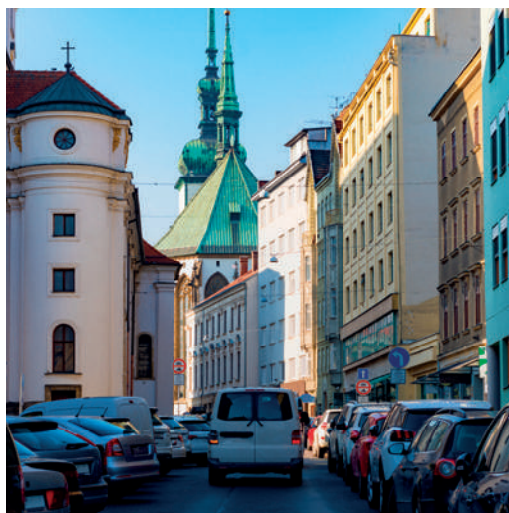
- Navýšení četnosti spojů (či optimalizace provozu) tak, aby veřejná doprava poskytovala konkurenceschopnou alternativu, samozřejmě v návaznosti na poptávku.
- Dodržování standardů kvality veřejné dopravy – formulace standardů od objednatele přepravní služby (např. případné požadavky města Brna na obsazenost vozidel MHD ve špičce).

3. ZLEPŠENÍ INFORMOVANOSTI CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

- Jednotné informování o veškeré dopravě v Brně a BMO – informace o dění na síti VHD v řešeném území musí být jednotné a aktuální. Cestující potřebuje pro rozhodnutí o způsobu cesty poměrně přesné informace. Neobdržení těchto informací znamená potencionální ztrátu cestujícího pro VHD.
- Informační centra – stacionární místa na místech s vysokým cestujících, například přestupní uzly, vytížené zastávky či objekty přeprave. Dále je možné provozovat mobilní informační centra, která je možno operativně umísťovat do lokalit dotčených změnou dopravy.
- Chytré zastávky – na zastávkách budou zobrazovány mimořádné události na síti hromadné dopravy, případně informace o výlukách.
- Podpora mobilních aplikací – rozvoj chytrých telefonů umožňuje rozvíjet aplikace, které mohou přenášet aktuální informace o dopravě pomocí datového přenosu do telefonu (např. systém IRIS).
- Rozvoj informačních systémů ve vozidlech – zobrazování aktuálních informací o stavu sítě VHD, zejména mimořádné události či plánované výluky.

4. DOSTAVBA PÁTEŘNÍCH KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY A ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH TRAS PRO CYKLISTY

- Rozvoj infrastruktury pro cyklistickou dopravu – jedná se o dostavbu páteřních tras, které jsou podél komunikací s vysokou intenzitou dopravy navrženy v samostatné trase.



- Rozvoj cyklopruhů na místních komunikacích, kde je nutno zohlednit stávající provoz, zejména MHD, a dále jsou to cyklopiktogramy v úsecích, kde není dostatečný uliční prostor. Vedení cyklistů v jednosměrných komunikacích je vhodné řešení, které cyklistům usnadní pohyb po městě.
- Rovněž musí být rozvíjeny rekreační trasy, které jsou vedeny převážně mimo zastavěné území města do okolní krajiny.
- Kvalitní povrch komunikací pro cyklisty – páteřní trasy a trasy využívané pro každodenní dojíždku, např. do zaměstnání či školy, musí mít kvalitní povrch, který bude eliminovat znečištění cyklisty a zároveň musí být pohodlný a bezpečný pro jízdu.
- Instalace doprovodné infrastruktury – doplnění cyklotras zejména v centrální části města je vhodné z hlediska umístění stojanů na kola (hlídané, nehlídané).

5. PROPOJENÍ CÍLŮ BEZPEČNÝMI A ATRAKTIVNÍMI TRASAMI PRO CYKLISTY A PĚŠÍ

- Realizace nových cyklistických tras – návrh tras musí respektovat princip propojení jednotlivých oblastí města a přilehlého okolí bezpečnou trasou.
- Výstavba a podpora pěších propojení v území – pěší propojení řeší zejména přístupnost zastavby mimo souvisle zastavěné území. V centrální části města je řešena především prostupnost územím, která je mnohde přerušena velkými areály (většinou bývalé výrobní), případně dopravní infrastrukturou.
- Návrhy nové zastavby území a nové dopravní infrastruktury musí respektovat prostupnost území pro pěší dopravu.
- Postupné odstraňování bariér ve veřejném prostoru i území města; budování bezbariérových tras také ve smyslu zvyšování přístupnosti pro osoby s omezenou možností pohybu.
- Zvyšování podílu bezpečných tras pro pěší a cyklistickou dopravu – trasy pro nemoto-

rovou dopravu musí být bezpečné, a to nejen z hlediska vlastního návrhu díla, ale i z hlediska obecné kriminality.

6. DOPLNĚNÍ PODPŮRNÝCH PRVKŮ PRO CYKLODOPRAVU

- Instalace nových parkovacích kapacit pro kola – instalace stojanů (zamykatelných, nezamykatelných) by měla být prováděna v rámci výstavby občanské vybavenosti, administrativních budov, veřejných budov, dopravních terminálů a dalších lokalit, které jsou zdrojem nebo cílem cest.
- Podpora budování zázemí pro cyklisty ve veřejných budovách – ve veřejných budovách by měla být úschovna pro kola či prostor pro odkládání kol. Pro zaměstnance v budově je vhodné zřídit i zázemí, například sprchu.

7. PODPORA DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ NA KOLE

- Motivace zaměstnavatelů k podpoře cyklistiky – zaměstnavatelé mohou vytvořit na pracovišti zázemí pro cyklisty, například zamykatelný prostor pro parkování kol, či sociální zařízení pro cyklisty.
- Podpora a spolupráce města na tvorbě firemních plánů mobility – je povinná pro firmy s více než 100 zaměstnanci do roku 2020 a s 50 zaměstnanci do roku 2025. Motivací pro firmy může být skutečnost, že mají zpracován dokument, který případně umožní čerpat dotační peníze na dovybavení zázemí pro zaměstnance. Součástí tohoto dokumentu bude podpora využití VHD či organizování spolujízdy pro zaměstnance (carpooling).

8. ZLEPŠENÍ PROSTUPNOSTI VYBRANÝCH ZÓN PRO NEMOTOROVOU DOPRAVU

- Zřizování nových bezpečných přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty – přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty a místa pro přecházení jsou zřizována tam, kde je to umožněno dle technických podmínek a ČSN. Návrhy musí

splňovat základní prvky pro bezpečné křížení s automobilovou dopravou, tj. dostatečné rozhledy a bezbariérové řešení i pro nevidomé. Nemělo by docházet k jejich rušení bez náhrady.

- Mimoúrovňová křížení jsou navrhována v místech, kde je to vhodné z hlediska terénu nebo kde intenzita dopravy je vysoká a je bezpečnější úplná separace automobilové a nemotorové dopravy.
- Vytváření sdílených prostorů – je podporováno v těch lokalitách, kde jsou k tomuto řešení vhodné podmínky. Neměla by být tímto prostorem vedena intenzivní automobilová doprava. Lokality jsou vhodné v centrální části města, lokálních centrech a případně v rezidentních čtvrtích.
- Rozšiřování Zón 30 a Obytných zón – rozšíření těchto zón je žádoucí z hlediska zvýšení bezpečnosti provozu, zejména v rezidentních čtvrtích jsou prostorové možnosti a rozhledové poměry omezeny a je nutno zde přizpůsobit rychlost jízdy vozidel.

9. DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉHO MOBILIÁŘE PRO PĚŠÍ

- Nové lavičky – doplnění dostatečného počtu a odpovídající kvality do klidových míst ve městě.
- Veřejné WC – mohou být stacionární a mobilní. Umístěny dle potřeby a dle možností území.
- Odpočinková místa pro pěší – jsou zřizována zejména v městské zeleni, stupeň vybavení závisí na jejich atraktivitě.

10. INFORMAČNÍ A OSVĚTOVÉ KAMPANĚ PRO PODPORU PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- Informační kampaň – zdůraznění důležitosti udržitelného způsobu dopravy po městě, v případě pěších na krátké vzdálenosti, a pozitivního dopadu na životní prostředí a zdraví obyvatel.

11. INFORMAČNÍ A OSVĚTOVÉ KAMPANĚ NA PODPORU VEŘEJNÉ DOPRAVY

- Informační kampaň – viz bod 1.

ZVÝŠIT INTEGRACI UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY (PODÍL ULTIMODÁLNÍCH CEST) A ZRYCHLIT VEŘEJNOU DOPRAVU (CESTOVNÍ RYCHLOST NA REFERENČNÍCH CESTÁCH MHD O 15 % VYŠŠÍ V ROCE 2030)

Omezení využití IAD pro každodenní dojížděku za prací z BMO 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 informačních kampaní přesvědčit cestující o výhodnosti cestování VHD do Brna. Dalšími opatřeními je také cenová politika parkování, omezení vjezdu do města. Jsou navrženy následující specifické cíle:

12. ZVÝŠENÍ POČTU NÁVAZNOSTÍ MEZI SPOJI, ZKRÁCENÍ ČEKACÍCH DOB PŘI PŘESTUPECH

- Navýšení počtu garantovaných návazností v Brně v mimošpičkové době – optimalizace jízdních řádů, vytipování přestupních bodů na území města, kde budou garantované přestupy mezi jednotlivými linkami. Preference přestupních vazeb mezi páteřními linkami.
- Minimalizace přestupních dob (opatření na úrovni jízdního řádu) – provedení optimalizace jízdních řádů na základě požadavků občanů a technologických možností tratí.
- Ověření navržených řešení a optimalizací modelem dopravy (mikrosimulací) – dopravní model prokáže, zda navržené řešení je účinné. Složitější uzly je vhodné prověřit mikrosimulací, kde je možné ověřit i pohyb cestujících mimo prostředky VHD na přestupech (kapacitní možnosti nástupních hran atd.).

13. ZLEPŠENÍ MOŽNOSTI PŘESTUPŮ, ZKRÁCENÍ PŘESTUPNÍCH VZDÁLENOSTÍ, ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ, BUDOVÁNÍ MULTIMODÁLNÍCH UZLŮ A NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK

- Budování nových a modernizace existujících přestupních uzlů – přestupní uzly musí kromě zkrácení přestupních vazeb zajistit i vybavenost pro cestující. Cílem modernizace je zabezpečení bezpečného místa pro přestup a případné vyčkávání na spoj.
- Rekonstrukce na multimodální uzly – přestupní uzly musí umožňovat i přestup mezi jednotlivými dopravními módy. Je vhodné doplnění o parkoviště P+R, B+R, K+R, úschovnu kol.
- Zlepšování kvality poskytování informací o navazujících spojích.
- Odstraňování bariér – přestupní uzly musí být bezbariérové, aby byl zajištěn pohyb imobilních občanů a nevidomých občanů.
- Zvyšování dostupnosti VHD budováním vlakových zastávek s přestupem na MHD – železniční tratě jsou historicky řešeny s nedostatečnou

obsluhou území. Na území města je možné na stávajících tratích doplnit zastávky a navázat je na stávající systém MHD i za cenu úpravy stávající trasy. Zřizování nových zastávek je podmíněno vhodnými parametry železniční trati.

- Zlepšování dostupnosti zastávek pro pěší – podpora budování pěších propojení se zdroji a cíli cest.

14. ZKRACOVÁNÍ DÉLKY CEST PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU

- Samostatné cyklistické stezky – jedná se zejména o oddělené stezky, kde cyklisté nejsou omezováni chodci a automobilovou dopravou. Toto řešení je v centrální části města problematické zajistit a je spíše vhodné pro přestavbová území či úseky podél městských radiál.
- Obnova průchodů ve městě – v zastavěném území města je řada průchodů, které jsou z různých důvodů nefunkční – stavební úpravy, zábory pozemků, majetkové poměry. Je vhodná tato propojení obnovit pro zkrácení docházkových vzdáleností. Stanovit zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu jako nutnou podmínku v přestavbových územích.
- Odstraňování bariér a zvyšování bezbariérovosti – pro imobilní a nevidomé občany, úpravy veřejných prostranství a přechodů pro chodce.

15. ZVÝŠENÍ CESTOVNÍ RYCHLOSTI PRO VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVU

- Segregace tras VHD – v úsecích, kde je to technicky a prostorově možné, považujeme za účelné pokračovat v segregaci zejména kolejové MHD. Segregace tras autobusových a trolejbusových linek je problematická, pro zřízení vyššího počtu vyhrazených jízdních pruhů je nutné snížit intenzitu dopravy v centrální části města.
- Podpora preference na řízených křižovatkách pro VHD – v rámci rekonstrukce světelných křižovatek budou navržena řešení umožňovat preferenci všech prostředků MHD, součástí tohoto opatření je také investice do vozidel veřejné dopravy.

- Stavební úpravy na komunikacích – vytipování vhodných úseků, kde bude účelné zřízení preferenčních pruhů pro autobusy a trolejbusy mimo stávající jízdní pruhy, úpravy dopravního řešení na křižovatkách pro preferenci všech trakcí MHD.

16. MODERNIZACE ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

- Odbavení cestujících v BMO v jednotném tarifu – optimalizace stávajícího řešení na základě zkušeností provozovatelů, KORDIS JMK a cestujících.
- Využití progresivních technologií pro odbavování – zavedení odbavení pomocí bankovních karet, zrychlení odbavení cestujících.

17. ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY (S-LINKY, REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA)

- Optimalizace a rozvoj systémů na základě dopravních průzkumů a požadavků – systém je v současném stavu funkční, je nutné ho dále optimalizovat na základě požadavků cestujících a na základě zkušeností organizátora KORDIS JMK.
- Navýšení počtu spojů – přidání dalších spojů na linkách, které jsou kapacitně přetíženy, optimalizace linkového vedení pro snížení přetížení spojů.
- Marketingová podpora využívání regionálních linek – nutná osvěta, která zvýší počet uživatelů VHD pro cesty do Brna. Potencionálním cestujícím musí být vysvětlena výhodnost cestování za prací VHD.

18. ATRAKTIVNÍ NABÍDKA SPOJŮ, BEZEŠVÉ TARIFNÍ A DOPRAVNÍ PROPOJENÍ BRNA A JEHO ZÁZEMÍ V BMO A ŠIRŠÍM OKOLÍ (MIMO STÁVAJÍCÍ SYSTÉM IDS JMK)

- Návrh tarifního systému – na základě průzkumu zájmu může být IDS JMK rozšiřován do dalších obcí a měst mimo území kraje.

- Zvýšení kvality přestupních terminálů – terminály musí být pro cestujícího přátelské, bezpečné a musí poskytnout dostatek informací a přiměřený komfort při čekání na navazující spoj.
- Propojení se železniční a regionální autobusovou dopravou – regionální autobusová doprava by v oblastech s kapacitní železniční dopravou měla sloužit jako napáječ železniční dopravy a neměla by zajiždět do města. V dopravních špičkách bude dojezdový čas do centra města kratší železniční dopravou než autobusem.

19. MARKETINGOVÁ A FINANČNÍ PODPORA VEŘEJNÉ, CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

- Informační kampaň zaměřená na veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu – informační akce o výhodnosti využití udržitelného druhu dopravy pro životní prostředí ve městě i zdraví obyvatel.

20. ROZVOJ MULTIMODÁLNÍCH TERMINÁLŮ P+R V BRNĚ A OKOLÍ

- Podpora výstavby parkovišť typu P+R v Brně – parkoviště musí navazovat na kapacitní veřejnou dopravu, nejlépe na kolejovou, musí být rozmístěny ve všech hlavních směrech příjezdu do města. Jejich výstavba je nutná také s postupným zaváděním systému takzvaného rezidentního parkování, kdy pro návštěvníka bude obtížné zaparkovat v centru města na celý den (snížení kapacity, placená stání).
- Podpora výstavby P+R v BMO v návaznosti na kapacitní VHD – podpora P+R je žádoucí z důvodu omezení denní dojížděky osobními vozidly do Brna. Preferujeme odstavení vozidla mimo Brno u zastávek železniční dopravy a pokračovat dále vlakem, který má mnohdy kratší dojezdové doby do centra města než IAD (zejména v dopravní špičce).

21. ROZVOJ SYSTÉMŮ B+G, B+R

- Zřizování nových stojanů a úschoven kol zejména v návaznosti na přestupní uzly VHD a cíle cest – zřizování kapacitních odstavů pro

kola i mimo Brno v návaznosti na železniční stanice a další využití železniční dopravy.

- Vhodná finanční politika hlídaných parkovišť (automatický provoz) – nastavení finanční politiky zohledňující odstavení kola po dobu jízdy do města a zpět. Tato zařízení nesmí sloužit k dlouhodobému odstavení kol.

22. ROZVOJ SYSTÉMU MĚSTSKÝCH KOL – BIKESHARING

- Zřízení systému bikesharing a jeho rozšiřování do vhodných lokalit na území města.

23. ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI HROMADNOU DOPRAVOU VE VŠECH ČÁSTECH MĚSTA

- Výstavba nových tras kolejové VHD (zvyšování rychlosti a komfortu) – nové trati VHD budou budovány s vyšším rychlostním standardem, aby bylo možné dosáhnout vyšších cestovních rychlostí. Toto je možné aplikovat zejména mimo intenzivně zastavěnou část města.
- Rekonstrukce stávajících tratí kolejové VHD – V uličním prostoru je možné aplikovat řešení pro zvýšení jízdního standardu – pohodlná jízda a zrychlení provozu na křižovatkách (výhybky umožňující průjezd vyšší rychlostí). Stávající trati mimo intenzivně zastavěné území je žádoucí rekonstruovat na možnost zvýšení cestovní rychlosti.
- Nové linky VHD, optimalizace stávajícího linkového vedení – optimalizace na základě podnětů občanů, dopravních průzkumů, změny zastavění území, případně zprovoznění nových tratí.
- Zvyšování dostupnosti VHD budováním zastávek – zastávky je účelné budovat v místech, kde je nedostatečná obsluha VHD, kde jsou nové rozvojové či přestavbové plochy. Musí být zajištěny základní dostupnosti, které jsou navrženy v rámci tohoto dokumentu.
- Modelové ověření navrženého linkového vedení – změny v linkovém vedení, počtu spojů atd.



je vhodné ověřit modelovým výpočtem, který odhalí možné nedostatky systému ještě před jeho uvedením do provozu. Navržené řešení bude optimalizováno a posouzeno.

ZVÝŠIT POČET DOMÁCNOSTÍ NEVLASTNÍCÍCH AUTO (O 20 % DO ROKU 2050)

Naplnění tohoto strategického cíle se na první pohled zdá být neřešitelné, neboť v současné době je vlastnictví osobního vozidla jistou formou zařazení člověka ve společnosti. Tento stav není možné měnit restriktivním opatřením, ale snažit se změnit dopravní chování lidí tak, aby bylo výhodnější si vozidlo účelově půjčovat než ho vlastnit. Je to otázka zejména podpory carsharingu či 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:

24. PODPORA PRO CARPOOLING (SPOLUJÍZDA)

- Podpora zřizovatelů carpoolingu – možné vyhrazení jízdních pruhů pro vozidla se dvěma a více osobami není v prostředí města reálné. Podpora tohoto systému je zejména ve firemních plánech mobility, kde se spolupracovníci stávají i spolucestujícími.
- Motivace zaměstnavatelů k podpoře carpoolingu – viz předchozí bod.

25. PODPORA PRO CARSHARING (SDÍLENÍ VOZIDEL)

- Podpora zřizovatelů carsharingu – vymezení parkovacích míst pro vozy zařazené do tohoto systému, zvýhodněné parkovací podmínky v oblastech rezidentního parkování.

OBLAST ZMĚNY /
1. PODÍL CEST UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY (VEŘEJNÁ DOPRAVA, CYKLO, PĚŠÍ) / SHRUTÍ

SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE

V rámci této oblasti změny jsou nastaveny 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. Snížení podílu IAD vytvoří tyto synergické efekty, které mají pozitivní vliv na dopravní situaci a život ve městě:

- Snížením podílů IAD na dělbě přepravní práce dojde k omezení v dopravních špičkách na pátečních komunikacích města, což sníží negativní vlivy na životní prostředí.
- Poklesem počtu cest IAD dojde ke snížení tlaku na parkovací místa v centru města.

- Snížením intenzit IAD dojde ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- Omezení kongescí v dopravních špičkách díky snížení intenzity IAD umožní plynulý provoz autobusové a trolejbusové dopravy, což má pozitivní vliv na spolehlivost systému VHD, a tím zvýšení atraktivity pro cestující.
- Navýšení počtu cestujících ve vozidlech VHD s sebou přinese zvýšení objemu finančních prostředků pro provozovatele a organizátora hromadné dopravy, a tím větší možnosti pro investice do zlepšení kvality přepravních prostředků a infrastruktury.



INDIKÁTORY HODNOCENÍ

OBLAST ZMĚNY	PODÍL CEST UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY (VEŘEJNÁ DOPRAVA, CYKLO, PĚŠÍ)
--------------	--

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
ZVÝŠIT PODÍL CEST (MODAL SPLIT) VEŘEJNÉ, CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY	1. ZLEPŠENÍ VNÍMÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY ZE STRANY VEŘEJNOSTI	• spolupráce zainteresovaných orgánů na marketingových kampaních • společné projekty pro Brno i region • informační kampaně
	2. ZVÝŠENÍ KVALITY INFRASTRUKTURY A VOZOVÉHO PARKU PRO HROMADNOU DOPRAVU	• kvalita vozidel MHD • inteligentní zastávky s informacemi pro cestující • četnost spojů • technicko-provozní parametry • hlídání standardů kvality veřejné hromadné dopravy
	3. ZLEPŠENÍ INFORMOVANOSTI CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ	• jednotné informování o veškeré dopravě v Brně a BMO • informační centra • chytré zastávky • mobilní aplikace • rozvoj informačních systémů ve vozidlech
	4. DOSTAVBA PÁTEŘNÍCH KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY A ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH TRAS PRO CYKLISTY	• rozvoj infrastruktury pro cyklistickou dopravu (cyklopiktokoridory, vyhrazené pruhy pro cyklisty, stezky) • kvalitní povrch komunikací pro cyklisty • instalace nového vybavení – doprovodné infrastruktury
	5. PROPOJENÍ CÍLŮ BEZPEČNÝMI A ATRAKTIVNÍMI TRASAMI PRO CYKLISTY A PĚŠÍ	• výstavba nových cyklistických tras • výstavba pěších propojení v území • odstraňování bariér • zvyšování podílu bezpečných tras pro pěší a cyklistickou dopravu

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• změna vnímání veřejné dopravy u veřejnosti • počet uživatelů VHD (dělba přepravní práce) • procento spokojených uživatelů	• opakované sociologické průzkumy vnímání veřejné dopravy veřejností v BMO • průzkum dělby přepravní práce	• zlepšení vnímání VHD veřejnosti > 70 % • nárůst využívání VHD – dosažená dělba přepravní práce > 54% • procento spokojených uživatelů > 90 %
• standardy kvality VHD stanovené v PUMM • počet inteligentních zastávek • cestovní rychlost	• technické parametry vozidel • průzkumy spokojenosti • analýza dat z provozu (např. cestovní rychlost)	• dosažení standardů kvality VHD > 95 % • počet inteligentních zastávek > 70 % (kolejová doprava > 98 %) • zvýšení cestovní rychlosti > 15 %
• počet zastávek vybavených inteligentním systémem • spokojenost cestujících s opatřeními • počet uživatelů webových aplikací a informačních portálů	• výroční zpráva DPMB, KORDIS a BKOM • průzkumy spokojenosti • statistiky a analýzy od správců webových aplikací	• počet zastávek vybavených inteligentním systémem > 70 % (kolejová doprava > 98 %) • počet spokojených cestujících z hlediska informovanosti >90 % • zvýšení počtu uživatelů webových aplikací a informačních portálů > 60 %
• délka tras pro cyklisty • dělba přepravní práce (podíl cyklistické dopravy) • podíl komunikací s kvalitním povrchem • spokojenost s doprovodnou infrastrukturou	• průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM	• zvýšení délky tras pro cyklistickou dopravu > 90 % z plánovaných záměrů • zvýšení podílu cyklistů na dělbě přepravní práce – 6 % dělby přepravní práce • zvýšení kvality cyklostezek na 90 % kvalitních povrchů z celkové délky • rostoucí spokojenost uživatelů > 80 % spokojených uživatelů cyklostezek
• délka tras pro cyklisty • délka tras pro pěší dopravu • dělba přepravní práce (podíl cyklistické a pěší dopravy– nemotoristické dopravy) • počet dopravních nehod • dostupnost cílů cest pro nemotoristickou dopravu	• průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM • statistika Policie ČR	• zvýšení délky tras pro cyklistickou dopravu > 90 % z plánovaných záměrů • zvýšení délky tras pro pěší dopravu > 90 % z plánovaných záměrů • zvýšení podílu nemotoristické dopravy na dělbě přepravní práce – 15 % modal splitu • snížení počtu dopravních nehod nemotoristické dopravy o 99 % • zvýšení dostupnosti cílů cest pro nemotoristickou dopravu o 80 %

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
ZVÝŠIT INTEGRACI UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY (PODÍL MULTIMODÁLNÍCH CEST) A ZRYCHLIT VEŘEJNOU DOPRAVU (CESTOVNÍ RYCHLOST NA REFERENČNÍCH CESTÁCH MHD O 15 % VYŠŠÍ V ROCE 2030)	6. DOPLNĚNÍ PODPŮRNÝCH PRVKŮ PRO CYKLODOPRAVU (STOJANY NA KOLA, SERVISNÍ MÍSTA ATD.)	• instalace nových stojanů na kola • zřízení servisních míst pro cyklisty • zázemí pro cyklisty ve veřejných budovách
	7. PODPORA DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ NA KOLE	• motivace zaměstnavatelů k podpoře cyklistiky • tvorba firemních plánů mobility
	8. ZLEPŠENÍ INFORMOVANOSTI CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ	• zřizování nových bezpečných přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty • mimoúrovňové křížení • vytváření sdílených prostorů • rozšiřování Zón 30 a obytných zón
	9. DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉHO MOBILIÁŘE PRO PĚŠÍ (LAVIČKY, VEŘEJNÉ WC ATD.)	• nové lavičky • veřejné WC • odpočinková místa pro pěší
	10. INFORMAČNÍ A OSVĚTOVÉ KAMPANĚ PRO PODPORU PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY	• informační kampaň
	11. INFORMAČNÍ A OSVĚTOVÉ KAMPANĚ PRO PODPORU VEŘEJNÉ DOPRAVY	• informační kampaň
	12. ZVÝŠENÍ POČTU NÁVAZNOSTÍ MEZI SPOJI, ZKRÁCENÍ ČEKACÍCH DOB PŘI PŘESTUPECH	• navýšení počtu garantovaných návazností v Brně v mimošpičkové době • minimalizace přestupních dob (opatření na úrovni jízdního řádu) • ověření navržených řešení a optimalizací modelem dopravy (mikrosimulací)
	13. ZLEPŠENÍ MOŽNOSTI PŘESTUPŮ, ZKRÁCENÍ PŘESTUPNÍCH VZDÁLENOSTÍ, ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ, BUDOVÁNÍ MULTIMODÁLNÍCH UZLŮ A NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK	• budování nových a modernizace existujících přestupních uzlů • rekonstrukce na multimodální uzly (vč. cyklodopravy) • odstraňování bariér • zvyšování dostupnosti VHD budováním vlakových zastávek s přestupem na MHD

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• počet prvků pro cyklisty k užití ve veřejném prostoru • dělba přepravní práce (podíl cyklistické dopravy)	• průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM	• zvýšení počtu podpůrných prvků: a. počet servisních míst – 60% pokrytí plochy města b. počet stojanů na kola – všechna obchodní centra, občanská vybavenost c. zázemí ve veřejných budovách – všechny budovy • zvýšení podílu cyklistů na dělbě přepravní práce – 6 % dělby přepravní práce
• počet zaměstnanců dojíždějících na kole • počet firemních plánů mobility	• statistika zaměstnavatelů (velké podniky) • průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení podílů cest do zaměstnání vykonaných cyklistickou dopravou > 6 % (dosažení dělby přepravní práce) • zvýšení počtu firemních plánů mobility o 100 %
• počet mimoúrovňových křížení • počet nově zřízených bezpečných přechodů a přejezdů • počet Zón 30, obytných zón a sdílených prostorů • počet dopravních nehod	• průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva BKOM • statistika Policie ČR	• realizace mimoúrovňových křížení > 80 % z navrženého počtu • zvýšení počtu bezpečných přechodů > 90 % • zvýšení rozsahu Zón 30 a obytných zón na 90 % vhodných oblastí • snížení počtu dopravních nehod s cyklisty a pěšími o 100 %
• počet prvků městského mobiliáře na území města • spokojenost obyvatel s vybavením veřejného prostoru	• statistika OD MMB • průzkum spokojenosti	• zvýšení počtu prvků městského mobiliáře (počet laviček, veřejné WC atd.) > 90 % vhodných lokalit • zvýšení komfortu pobytu obyvatel ve veřejném prostoru > 70 % spokojených občanů
• dělba přepravní práce (podíl cyklistické a pěší dopravy)	• průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení podílu cyklistů a pěších na dělbě přepravní práce > 16 %
• dělba přepravní práce (podíl veřejné dopravy)	• průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce > 54 %
• počet garantovaných návazností • minimalizace ztrátových časů pro cestujícího	• průzkumy spokojenosti • analýza dat z provozu/jízdních řádů • modelovací metody	• spokojenost cestujících s návazností spojů > 80 % • zkrácení čekacích dob na minimální možné hodnoty
• počet nových a rekonstruovaných přestupních uzlů • počet nových vlakových stanic • dělba přepravní práce (podíl veřejné dopravy) • dostupnost zastávek VHD	• výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM • průzkum dělby přepravní práce	• rekonstrukce přestupních uzlů > 90 % záměrů • zvýšení počtu vlakových zastávek > 95 % naplnění rozvoje • zvýšení podílu VHD > 54 % modal splitu • respektování vzdálenosti od zdroje/cíle cesty na nejbližší zastávku MHD (dle uvedených standardů v PUMM)

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
	14. ZKRACOVÁNÍ DÉLKY CEST PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU	• samostatné stezky • obnova průchodů ve městě • odstranění bariér
	15. ZVÝŠENÍ CESTOVNÍ RYCHLOSTI PRO VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVU	• segregace tras VHD • podpora preference na řízených křižovatkách pro VHD • stavební úpravy na komunikacích, kde je to možné
	16. MODERNIZACE ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH	• odbavení cestujících v BMO v jednotném tarifu • využití progresivních technologií pro odbavování
	17. ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY (S-LINKY, REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA)	• optimalizace a rozvoj systému na základě dopravních průzkumů a požadavků • navýšení počtu spojů • marketingová podpora využívání regionálních linek
	18. ATRAKTIVNÍ NABÍDKA SPOJŮ, BEZEŠVÉ TARIFNÍ A DOPRAVNÍ PROPOJENÍ BRNA A JEHO ZÁZEMÍ V BMO A ŠIRŠÍM OKOLÍ (MIMO STÁVAJÍCÍ SYSTÉM IDS JMK)	• návrh tarifního systému • zvýšení kvality přestupních terminálů • propojení se železniční a regionální autobusovou dopravou
	19. MARKETINGOVÁ A FINANČNÍ PODPORA VEŘEJNÉ, CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY	• informační kampaň zaměřená na veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu
	20. ROZVOJ MULTIMODÁLNÍCH TERMINÁLŮ P+R V BRNĚ A OKOLÍ	• výstavba parkovišť typu P+R v Brně • podpora výstavby P+R v BMO v návaznosti na kapacitní VHD
	21. ROZVOJ SYSTÉMŮ B+G, B+R	• zřízení nových stojanů a úschoven kol zejména v návaznosti na přestupní uzly VHD a cíle jízdy • vhodná finanční politika hlídanych parkovišť (automatický provoz)

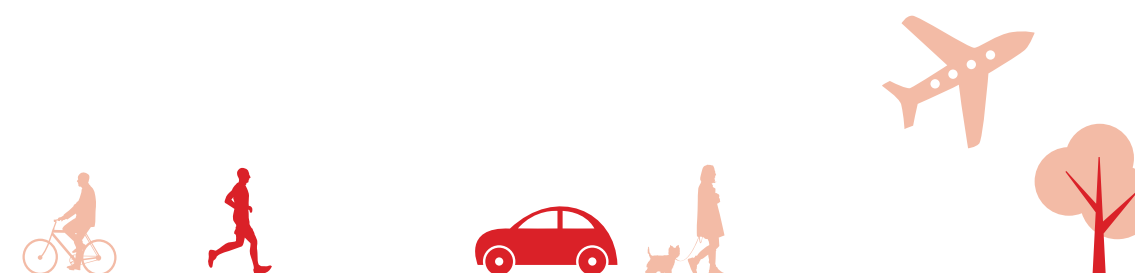
INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• délka tras pro cyklisty • počet odstraněných bariér na dopravní infrastruktuře	• výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM	• zvýšení délky tras pro cyklistickou dopravu > 90 % z plánovaných záměrů • odstranění bariér ve městě pro nemotoristickou dopravu > 95% nevhodných řešení
• počet km segregovaných tras veřejné dopravy • dělba přepravní práce (podíl veřejné hromadné dopravy) • počet řízených křižovatek s preferencí VHD • průměrná cestovní rychlost	• analýza dat z provozu/jízdních řádů • průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM	• délka segregovaných tras VHD > 95 % tras VHD (kde je to technicky a prostorově možné) • zvýšení podílu VHD > 54 % modal splitu • zvýšení preference na křižovatkách pro VHD > 98 % křižovatek s preferencí • zvýšení cestovní rychlosti o 15 %
• podíl cest veřejnou hromadnou dopravou • spokojenost cestujících	• průzkum dělby přepravní práce • průzkum spokojenosti	• zvýšení podílu cestujících veřejnou dopravou > 54 % modal splitu • zvýšení spokojenosti cestujících na 70 %
• počet cestujících přepravených železniční dopravou po městě Brně • počet cestujících přepravených autobusovou regionální dopravou po městě Brně • nárůst počtu cestujících VHD mezi BMO a Brnem • spokojenost cestujících	• průzkum dělby přepravní práce • průzkum spokojenosti	• navýšení počtu cestujících po Brně železniční dopravou o 20 % oproti stávajícímu stavu • navýšení počtu cestujících po Brně mezi-městskou autobusovou dopravou o 15 % oproti stávajícímu stavu • nárůst počtu cestujících mezi BMO a Brnem VHD > 54 % modal splitu • zvýšení spokojenosti cestujících na 70 %
• podíl cest veřejnou hromadnou dopravou • počet obcí/měst nově integrovaných do systému IDS	• průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva DPMB, KORDIS a BKOM	• zvýšení podílu cestujících VHD > 54 % modal splitu • navýšení počtu obcí zapojených do IDS > 80 % zájmových lokalit
• podíl cestujících udržitelnými druhy dopravy	• průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy na 70 %
• podíl cestujících veřejnou dopravou • kapacitní využití P+R • intenzita provozu (zejména na městských radiálách) • kvalita ovzduší ve městě	• výroční zpráva DPMB, KORDIS a BKOM • monitoring ovzduší • analýza dopravních zátěží • statistická data provozovatele P+R • průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení podílu cestujících VHD > 54 % modal splitu • zvýšení využití P+R na 98 % kapacity (pracovní dny) • snížení intenzit dopravy na městské síti obslužných komunikací individuální dopravou o 10 % • zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 %
• počet stání a zařízení • zvýšení podílu multimodálních cest	• průzkum dělby přepravní práce	• vybudování zařízení pro B+G, B+R > 90 % z plánovaných zařízení • zvýšení podílu multimodálních cest (kombinace kolo × VHD, pěší × kolo) > 15 %

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
ZVÝŠIT POČET DOMÁCNOSTÍ NEVLASTNÍCÍCH AUTO (O 20 % DO ROKU 2050)	22. ROZVOJ SYSTÉMU MĚSTSKÝ KOL – BIKESHARING	• zřízení systému bikesharing a jeho rozšiřování
	23. ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI HROMADNOU DOPRAVOU VE VŠECH ČÁSTECH MĚSTA	• výstavba nových tras kolejové VHD (zvyšování rychlosti a komfortu) • rekonstrukce stávajících tratí kolejové VHD • nové linky VHD, optimalizace stávajícího linkového vedení • zvyšování dostupnosti VHD budováním zastávek • modelové ověření navrženého linkového vedení
	24. PODPORA PRO CARPOOLING (SPOLUJÍZDA)	• podpora zřizovatelů carpoolingu, • motivace zaměstnavatelů k podpoře carpoolingu
	25. PODPORA PRO CARSHARING (SDÍLENÍ VOZIDEL)	• podpora zřizovatelů carsharingu

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• podíl cest cyklistickou dopravou • využití systému bikesharingu	• průzkum dělby přepravní práce • statistická data provozovatele bikesharingu	• zvýšení podílu cyklistů na dělbě přepravní práce > 6 % dělby přepravní práce • využití systému bikesharingu > 95 % kapacity
• délka stavebně upravených úseků s navýšením rychlosti a komfortu • dopravní dostupnost (časová a prostorová) • cestovní rychlost • zvýšení podílu cest VHD	• průzkum dělby přepravní práce • výroční zpráva DPMB, KORDIS a BKOM • analýza cestovních dob • výsledky z ověření dopravním modelem	• trati s navýšenou rychlostí > 30 % z celkové délky • snížení vzdálenosti na nejbližší zastávku MHD (dle uvedených standardů v PUMM) • zvýšení cestovní rychlosti o 15 % • zvýšení podílu cestujících VHD > 54 % modal splitu
• počet uživatelů carpoolingu • počet domácností vlastních auto	• průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení počtu uživatelů carpoolingu o 40 % • snížení počtu domácností vlastních auto o 20 %
• počet uživatelů carsharingu • počet domácností vlastních auto	• průzkum dělby přepravní práce • informace od provozovatelů carsharingu	• zvýšení počtu uživatelů carsharingu o 50 % • snížení počtu domácností vlastních auto o 20 %

OBLAST ZMĚNY

2. KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA A KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTOR





PŘEHLED STRATEGICKÝCH CÍLŮ

**NEZVYŠOVAT
KAPACITY
KOMUNIKAČNÍ
SÍŤE PRO IAD
V CENTRÁLNÍ
ČÁSTI UVNITŘ
MĚSTA PO
DOBUDOVÁNÍ
OCHRANNÉHO
DOPRAVNÍHO
SYSTÉMU
(ZACHOVÁNÍ CELKOVÉHO**

**POČTU PARKOVACÍCH MÍST
V ŠIRŠÍM CENTRU MĚSTA
NA ÚROVNI POTŘEBNOSTI)**

Současný stav dopravní infrastruktury města je pouze částečně vyhovující, neboť není zcela dobudován, což má negativní vliv na intenzitu dopravy v centru města. Každodenní kongesce znamenají časové a tedy i ekonomické ztráty a také zatěžování životního prostředí. Cílem je tedy vymístění této pro centrum města zbytné dopravy na bezpečné a kapacitní komunikace. Komunikace v centru města bude využívat pouze zdrojová/cílová IAD a VHD – odstranění čekání v kolonách vozidel. K omezení dopravy v centru města přispěje i zavedení rezidentního parkování. Pro návštěvníky je nutné zajistit dostatečné kapacity na parkovištích P+R v návaznosti na MHD. Jsou navrženy následující specifické cíle:

1. DOBUDOVÁNÍ SÍŤE SBĚRNÝCH KOMUNIKACÍ A VAZEB NA NADREGIONÁLNÍ SÍŤ

- Výstavba nových páteřních komunikací – plynulost zbytné dopravy je možné zajistit zejména dobudováním páteřních komunikací, které zajistí v maximální možné míře plynulý průjezd městem, což má pozitivní vliv na životní prostředí a snížení počtu dopravních nehod. Zároveň bude možné v centrální části města navrhnout opatření pro omezení IAD a tím podpořit využití MHD, chůze a cyklistické dopravy.
- Dobudování VMO a návazných radiál a tangent – jedná se o dopravně nejvýznamnější stavby silniční infrastruktury na území města. I přes navrhovaný relativní pokles podílu IAS na dělbě přepravní práce je nutné dobudovat tento systém, aby bylo možné snížit intenzity dopravy v centru města a v obytných oblastech, a umožnit tak rozvoj a podporu udržitelných druhů dopravy.

2. ZLEPŠENÍ PLYNULOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY NA OCHRANNÉM DOPRAVNÍM SYSTÉMU MĚSTA

- Usměrnění dopravního proudu pomocí telematických systémů – moderní městský dopravní systém se v současné a budoucí době již neobejde bez dostatečně sofistikovaného telematického řízení provozu. Řízení provozu může reagovat na mimořádné situace, může provádět regulaci dopravy podle aktuální situace.
- Odstranění kapacitně problematických míst – vybudováním VMO a radiál nedojde zcela k odstranění všech problematických míst z hlediska kapacity. Tato místa je nutné identifikovat a navrhnout řešení, které bude uspokojivé pro všechny druhy dopravy (pokud to bude prostrově možné).

3. ELIMINACE ZBYTNÉ DOPRAVY V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA A MIMO REZIDENTNÍ ÚZEMÍ

- Omezení vjezdu pro zbytnou dopravu je základním předpokladem pro zlepšení životního prostředí v centrální části města, pro zrychlení MHD, zvýšení využití pěší a cyklistické dopravy a pro možné úpravy veřejných prostor. Ke



splnění tohoto cíle je nutné dobudovat VMO a systém záchytných parkovišť P+R mimo centrum města.

- Zpoplatnění vjezdu – je možnou formou regulace dopravy v určité oblasti města. Řidičům musí být ovšem nabídnuta náhradní varianta průjezdu městem bez poplatku.
- Zavedení citylogistiky – jedná se o systém zásobování zejména v centrální části města, který sníží počet vozidel zásobujících komerční aktivity. Tento systém vyžaduje zázemí mimo centrum města (logistický areál), zásobovací vozidla a hlavně motivaci pro jednotlivé podnikatele se do tohoto systému připojit.
- Organizace dopravy v klidu – v centrální části dojde k významné změně v systému parkování – zavedení rezidentních zón a placeného parkování. Cílem tohoto opatření je preference parkování pro rezidenty a omezení každodenních cest návštěvníků do centra města za využití IAD.



4. ROZVOJ SYSTÉMŮ P+R, K+R, P+G

- Výstavba nových parkovišť a multimodálních terminálů v Brně – omezením parkování v centrální části města dojde k poklesu parkovacích míst využitelných pro návštěvníky města. Z tohoto důvodu je navržen systém P+R na území města, kde návštěvníci za výhodný poplatek zanechají vozidlo a budou pokračovat do centra kapacitní VHD.
- Doporučení na výstavbu těchto zařízení v BMO – pro omezení jízd IAD do Brna je nutné zejména na železničních stanicích a zastávkách vybudovat dostatečné kapacity pro parkování vozidel a nabídnout pohodlnou, rychlou a finančně výhodnou alternativu cestování.
- Modelové ověření navržených řešení – zavedení výše uvedených opatření doporučujeme ověřit dopravním modelem, neboť vazba kapacitních parkovišť a navazující VHD musí být plně funkční a dostatečně kapacitní, jinak občané o tento způsob dopravy do města mohou ztratit zájem a budou dále využívat IAD. Modelové ověření pomůže v teoretické rovině



odhalit případné slabiny systému a navrhnout jiná řešení. Do praxe potom bude uvedeno řešení bez vad a slabin.

5. REGULACE PARKOVACÍCH MÍST PRO DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH, SYSTÉM REZIDENTNÍHO PARKOVÁNÍ

- Vyznačení parkovacích zón pro krátkodobé a dlouhodobé parkování – opatření vhodné pro centrální oblast města a pro rezidentní čtvrti. Restrikce musí být nahrazena nabídkou parkovacích kapacit v blízkosti těchto zón.
- Cenová politika parkování – je významným nástrojem pro ovlivnění parkování. Její nastavení je poměrně citlivá záležitost, neboť příliš levné parkování neodradí řadu řidičů od cesty a příliš drahé parkování může mít negativní vliv na občanskou vybavenost v těchto lokalitách a celkovou atraktivitu území s placeným parkováním.
- Nabídka parkovacích míst v kapacitních parkovacích domech – opatření vhodné do centrální části města pro krátkodobé parkování, která může nahradit parkovací místa v uličním prostoru. Parkovací domy v rezidentních čtvrtích – zejména na sídlištích umožní snížení deficitu parkovacích míst a tím nižší tlak na uliční prostor, který je přeplněn parkujícími vozidly i v rozporu s dopravními předpisy.

6. PODPORA NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ

- Podpora telematických navigačních systémů je jednou z podmínek pro efektivní řízení dopravy na území města. Navigační systémy musí předávat včasné a pravdivé informace řidičům pro jejich další rozhodování, pro volbu trasy. Zároveň je možné těmito systémy řešit mimořádné situace na komunikační síti města – snížení tvorby kongescí.
- Aplikace pro mobilní telefony – v současné době je většina řidičů vybavena chytrým mobilním telefonem, který je schopen přijímat dopravní informace on-line, což umožní včasné informování řidičů o stavu dopravy. Zobrazení dopravní situace v mapě je vhodné doplnit textovou či hlasovou informací.

• Sdílení informací se systémy i mimo Brno (příjezdy do města) – na příjezdu do města má řidič volbu cesty do cíle. V případě dostatečných a včasných informací je řidič schopen (popřípadě navigace) zvolit alternativní trasu mimo oblast s dopravním problémem.

• Aktuální informace o obsazenosti parkovišť – řidič mající informace o stavu volných míst na parkovištích upřednostní rychlé zaparkování před zdlouhavým hledáním volného parkovacího místa v uličním prostoru. Dojde k úspoře času a ke snížení vypouštěných emisí.

7. ZVÝHODNĚNÉ PARKOVÁNÍ PRO VOZIDLA S EKOLOGICKÝM POHONEM, CARSHARING

- Vyznačení parkovacích zón pro krátkodobé a dlouhodobé parkování ekologických vozidel – je vhodná pobídka pro pořízení ekologických vozidel. Jedná se zejména o vozidla, která mají zvýšený pohyb po městě – zásobování, doručovací služby atd.
- Cenová politika parkování pro ekologická vozidla – jedná se o podporu provozu ekologických vozidel, kdy zvolením vhodné cenové politiky parkování je možné preferovat využití těchto vozidel k jízdám po městě.
- Vymezení parkovacích míst pro carsharing, zvýhodněné parkovací podmínky v oblastech rezidentního parkování.

ZVÝŠIT DOSTUPNOST A ATRAKTIVITU UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY MĚSTA A JEHO ZÁZEMÍ, NAPŘ. PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE (PODÍL PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE NA REFERENČNÍCH CESTÁCH VZROSTE DO ROKU 2030 O 20 % NA ÚKOR IAD)

Omezení využití IAD pro každodenní dojížděku za prací z BMO 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 informačních kampaní přesvědčit cestující o výhodnosti cestování VHD do Brna. Dalšími opatřeními je také cenová politika parkování, omezení vjezdu do města. Jsou navrženy následující specifické cíle:

8. ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY (S-LINKY, REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA)

- Optimalizace a rozvoj systémů na základě dopravních průzkumů a požadavků – systém je v současném stavu funkční, je nutné ho dále optimalizovat na základě požadavků cestujících a na základě zkušeností organizátora KORDIS JMK.
- Navýšení počtu spojů – přidání dalších spojů na linkách, které jsou kapacitně přetíženy, optimalizace linkového vedení pro snížení přetížení spojů.
- Marketingová podpora využívání regionálních linek – nutná osvěta, která zvýší počet uživatelů VHD pro cesty do Brna. Potenciálním cestujícím musí být vysvětlena výhodnost cestování za prací VHD.

9. PODPORA TAKTOVÉ DOPRAVY/ZAJIŠTĚNÍ ADEKVÁTNÍ FREKVENCE SPOJŮ NA S-LINKÁCH

- Taktové jízdní řády – jsou v jízdních řádech již zavedeny. Tento systém je potřeba udržet a aplikovat dále v případných optimalizacích a rozšiřování systému IDS JMK.
- Návaznost spojů – je záležitostí optimalizace systému. Návaznost musí být zajištěna zejména ve významných přestupních uzlech. V případě zpoždění spojů musí mít cestující dostatek informací o vzniklé situaci.
- Zkrácení intervalu mezi spoji – je vhodné na vytížených linkách, kde stávající kapacita spojů je již nedostatečná a může tak odradit část cestujících. Toto opatření je sice finančně náročné, nicméně pro zvýšení atraktivity VHD je toto opatření nutné.

10. KVALITA VOZOVÉHO PARKU PŘÍMĚSTSKÉ A REGIONÁLNÍ DOPRAVY

- Zkvalitnění vozového parku – pro zvýšení využití VHD je nutné zajistit i odpovídající kvalitu přepravních prostředků – zavedení klimatizace, wifi atd.

- Bezbariérovost vozidel – je důležitá z hlediska cestování občanů s omezeným pohybem, ale i z hlediska zrychlení výměny cestujících na zastávkách. Odstranění stupňů a zvýšení nástupních hran je standardem pro návrh nových zastávek a pořízení nových prostředků MHD.
- Dostatečná kapacita spojů – je dalším předpokladem pro převedení části cestujících z IAD do VHD.

11. BEZBARIÉROVOST V HROMADNÉ DOPRAVĚ

- Pořízení nízkopodlažních vozidel MHD – je dnes již standardem pro většinu nově pořizovaných vozidel. Vozidla s vysokou podlahou – zejména tramvaje budou ještě dále provozovány, ale budou postupně nahrazovány nízkopodlažními vozidly (byť třeba jenom částečně nízkopodlažními). Náhrada vozidel je finančně náročná a řešením je i rekonstrukce stávajících vozidel.
- Bezbariérová nástupiště a terminály – všechna rekonstruovaná nástupiště a zastávky jsou řešena jako bezbariérové. Stavební úprava společně s bezbariérovými vozidly má mimo jiné i vliv na dobu výstupu/nástupu, což má pozitivní efekt na zkrácení doby pobytu vozidla v zastávce a tím i na celkovou dobu jízdy.

12. ZLEPŠENÍ MOŽNOSTI PŘESTUPŮ, ZKRÁCENÍ PŘESTUPNÍCH VZDÁLENOSTÍ, ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ, BUDOVÁNÍ MULTIMODÁLNÍCH UZLŮ A NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK

- Budování nových a modernizace existujících přestupních uzlů – přestupní uzly musí kromě zkrácení přestupních vazeb zajistit i vybavenost pro cestující. Cílem modernizace je zabezpečení bezpečného místa pro přestup a případné vyčkávání na spoj.
- Rekonstrukce na multimodální uzly – přestupní uzly musí umožňovat i přestup mezi jednotlivými dopravními módy. Je vhodné doplnění o parkoviště P+R, K+R, B+R, úschovnu kol. Rovněž zde cestující musí najít dostatek informací o navazujících spojech.

- Odstraňování bariér – přestupní uzly musí být bezbariérové, aby byl zajištěn pohyb imobilních občanů a nevidomých občanů.
- Podpora budování vlakových zastávek s přestupem na MHD – území města je možné na stávajících železničních tratích doplnit zastávkami a navázat je na stávající systém MHD i za cenu úpravy stávající trasy – zřizování nových zastávek je podmíněno vhodnými parametry železniční trati.

ZVÝŠIT POČET A KVALITU VEŘEJNÝCH PROSTOR (NÁRŮST PODÍLU SPOKO- JENÝCH OBYVATEL MĚSTA S VEŘEJNÝMI PROSTORY O 30 % DO ROKU 2030)

Kvalita veřejných prostor města je důležitá nejen z hlediska mobility (např. podpory chůze), ale i z hlediska celkové prezentace města před jeho obyvateli a návštěvníky. 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:

13. ROZVOJ BEZBARIÉROVOSTI VE VEŘEJNÉM PROSTORU A VEŘEJNÝCH BUDOVÁCH

- Přestavba veřejných budov na bezbariérové – zajištění přístupu pro imobilní občany ve veřejných budovách by mělo být samozřejmostí. Rovněž je nutné tato opatření zajistit i na přístupových cestách do těchto budov.
- Bezbariérové řešení veřejného prostoru, zastávek MHD atd. – již uvedeno u předchozího specifického cíle v bodě 11.

14. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI VE VEŘEJNÉM PROSTORU A PROPOJOVÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTOR MĚSTA

- Osvětlení veřejného prostoru – musí splňovat normové požadavky, zároveň je vhodné v exponovaných místech zvážit intenzivnější osvětlení (opatření pro snížení kriminality). Atraktivitu města umocní alternativní nasvícení uličního prostoru a významných objektů.

- Zvyšování bezpečnosti ve veřejném prostoru odstraňováním nevhodných technických řešení povede ke zvýšení atraktivity a tím podpoře pěší prostupnosti území.
- Odstraňování bariér (fyzických i v oblasti plánování) pro pěší dopravu ve městě.

15. ZVYŠOVÁNÍ ROZSAHU KLIDOVÝCH ZÓN

- Budování klidových zón ve městě (parks, náměstí, turistické cíle v okolí apod.) – klidové zóny zvyšují kvalitu života ve městě a zvyšují také atraktivitu chůze.

16. PODPORA VÝSADBY ZELENĚ VE MĚSTĚ A PODÉL KOMUNIKACÍ, REVITALIZACE ÚZEMÍ

- Podpora výsadby zeleně ve městě zvyšuje kvalitu života a také vytváří přátelštější prostředí pro pěší pohyb ve městě.
- Revitalizace parkových ploch – přináší zcela novou kvalitu do městského prostoru a pozitivně působí na obyvatele a návštěvníky města.
- Revitalizace sídlišť – je nutným procesem, který do sídlištního prostoru přináší nové moderní prvky parteru a zároveň napravuje nedostatky, které jsou přžitkem z dob výstavby těchto obytných celků. Jedná se zejména o podporu pěších propojení a zlepšování kvalit veřejného prostoru, např. také budováním objektů pro odstavování vozidel.



SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE

Dobudování páteřní komunikační sítě v řešeném území umožní omezení a snížení intenzit 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 prostor tak, aby upřednostňoval udržitelné druhy dopravy a zvýšil kvalitu 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:

- Občané pravidelně využívající kombinovaný způsob dojíždění do práce si většinou zakoupí dlouhodobé jízdenky na VHD – příjem finančních prostředků pro DPMB, ČD. Tento princip platí zejména pro příměstskou každodenní dojížděku do města.
- Po odvedení tranzitní dopravy bude možné využít dopravní prostor v centrální části města pro udržitelné druhy dopravy (vyhrazené pruhy pro MHD, rozšíření zastávek MHD, cyklopruhy, široké chodníky).
- Poklesem intenzit a zvýšením plynulosti dopravy dojde ke zlepšení životního prostředí a bezpečnosti v rezidentních čtvrtích a v centrální části města.
- Nové trasy pro zbytnou dopravu představují zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, neboť splňují požadavky na bezpečnou komunikaci.
- Zkvalitnění příměstské VHD a tím i navýšení přepravených osob má za následek pokles intenzit IAD na vjezdech do centra. Pro podporu této pozitivní změny musí mít zajištěno vybavení zázemí u vlakových stanic a zastávek v regionu – zařízení P+R, B+R. Podporou je rovněž dostatečně atraktivní navazující autobusová doprava.

- Aplikací bezbariérových řešení veřejného prostoru nebudou imobilní občané odkázáni pouze na osobní automobil, což povede k dalšímu snižování intenzit IAD.
- Bezbariérové a dostatečně široké veřejné prostory umožní bezpečnější pohyb – zejména u přechodů pro chodce dojde ke snížení rizika dopravních nehod a jejich následků.
- Využívání bezbariérových vozidel VHD (možno pouze částečně bezbariérových) dojde ke zvýšení atraktivity VHD a její zpřístupnění nejen pro občany s omezeným pohybem, ale i pro matky s kočárkem. Toto řešení podpoří pokles na využití IAD pro každodenní cesty ve městě.
- Zachování a rozšíření ploch klidových a relaxačních zón má příznivý vliv na životní prostředí ve městě, má kladný vliv na celkovou spokojenost lidí a kvalitu života ve městě.
- Výstavba a využití parkovacích domů zejména na sídlištích pro dlouhodobý odstav má pozitivní efekt na zlepšení kvality prostředí a zvýšení také bezpečnosti, protože dojde k odstranění části vozidel zaparkovaných v rozporu s normovým uspořádáním a dopravními předpisy. Odstranění těchto vozidel má

pozitivní vliv na bezpečnost dopravy, neboť tato vozidla jsou často parkována v rozhledových trojúhelnících křižovatek a přechodů.

- Výstavba parkovacích domů v centrální části města – krátkodobé parkování umožní zrušit kapacitu původních pozemních parkovišť a přestavět je na prostory využitelné pro pěší a cyklisty, případně jako odpočinkovou zónu s doplněním zeleně.
- Snížení počtu zbytečných cest při hledání parkovacích míst má pozitivní vliv na zlepšení životního prostředí – odstraní se pomalá jízda vozidel a čekání v kolonách při hledání parkovacího místa.

OBLAST
ZMĚNY

KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA A KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTOR

STRATEGICKÝ CÍL

SPECIFICKÝ CÍL

OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI

NEZVYŠOVAT KAPACITY
KOMUNIKAČNÍ SÍŤE PRO IAD
V CENTRÁLNÍ ČÁSTI UVNITŘ
MĚSTA PO DOBUDOVÁNÍ
OCHRANNÉHO DOPRAVNÍHO
SYSTÉMU (ZACHOVÁNÍ
CELKOVÉHO POČTU
PARKOVACÍCH MÍST V ŠIRŠÍM
CENTRU MĚSTA NA ÚROVNI
POTŘEBNOSTI)

1. DOBUDOVÁNÍ SÍŤE SBĚRNÝCH
KOMUNIKACÍ A VAZEB NA
NADREGIONÁLNÍ SÍŤ

- výstavba nových páteřních komunikací
- dobudování VMO a návazných radiál a tangent

2. ZLEPŠENÍ PLYNULOSTI SILNIČNÍ
DOPRAVY NA OCHRANNÉM
DOPRAVNÍM SYSTÉMU MĚSTA

- usměrnění dopravního proudu pomocí telematických systémů
- odstranění kapacitně problematických míst

3. ELIMINACE ZBYTNÉ DOPRAVY
V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA A MIMO
REZIDENTNÍ ÚZEMÍ

- omezení vjezdu pro zbytnou dopravu
- zpoplatnění vjezdu
- zavedení citylogistiky
- organizace dopravy v klidu
- ověření navržených řešení modelem dopravy

4. ROZVOJ SYSTÉMŮ P+R, K+R, P+G

- výstavba nových parkovišť a multimodálních terminálů v Brně
- doporučení na výstavbu těchto zařízení v BMO
- modelové ověření navržených řešení

5. REGULACE PARKOVACÍCH MÍST
PRO DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ VE
VYBRANÝCH LOKALITÁCH, SYSTÉM
REZIDENTNÍHO PARKOVÁNÍ

- vyznačení parkovacích zón pro krátkodobé a dlouhodobé parkování
- cenová politika parkování
- nabídka parkovacích míst v kapacitních parkovacích domech

6. PODPORA NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ

- zřízení telematických navigačních systémů
- aplikace pro mobilní telefony
- sdílení informací se systémy i mimo Brno (příjezdy do města)
- aktuální informace od informačních systémů parkovišť

INDIKÁTOR

ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ

CÍLOVÁ HODNOTA (2030)

- naplnění plánovaného rozvoje dopravní infrastruktury
- snížení intenzit dopravy v centru města

- plán investic kraje/města
- analýza intenzity dopravy

- naplnění plánu investic dle zásobníku projektů na 95 %
- snížení intenzit dopravy v centru města – 10 %

- plynulost dopravy (prům. rychlost, úroveň kvality dopravy)
- kvalita životního prostředí

- výstup dopravního modelu/BKOM
- měření dopravy stacionárními radary
- monitoring ovzduší

- omezení kongescí na 50 % oproti stávajícímu stavu
- zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 %

- podíl tranzitní dopravy v centrální části města
- podíl tranzitní dopravy v rezidentních čtvrtích
- kvalita životního prostředí
- počet obyvatel zasažených hlukem

- dopravní průzkum
- analýza intenzity dopravy
- monitoring ovzduší
- měření hluku

- snížení tranzitní dopravy v centru města o 10 %
- snížení tranzitní dopravy v rezidentních zónách o 10 %
- snížení počtu obyvatel zasažených hlukem a emisemi na 5 %

- podíl cestujících veřejnou dopravou
- využití P+R, K+R, P+G
- intenzita IAD v centrální části města
- kvalita ovzduší

- výroční zpráva DPMB, KORDIS a BKOM
- monitoring ovzduší
- analýza intenzit dopravy IAD
- statistická data od provozovatele P+R, K+R, P+G
- průzkum dělby přepravní práce pro centrální část města

- zvýšení podílu VHD > 54 % modal splitu
- zvýšení využití P+R, P+G na 98 % kapacity (pracovní dny)
- snížení intenzit IAD v centru > 10 %
- zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 %

- počet porušení pravidel parkování
- % využití parkovacích míst
- % využití kapacity parkovacích domů
- kvalita ovzduší

- statistiky Policie ČR a městské policie
- výroční zpráva DPMB, KORDIS a BKOM
- monitoring ovzduší

- respektovanost systému – snížení počtu pokut
- využití vyznačených parkovacích míst > 90 %
- naplněnost parkovacích domů na 95 %
- zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 %

- doba hledání cíle
- počet uživatelů aplikací
- zvýšení plynulosti dopravy

- měření délky cestovních dob – průzkum dopravy
- analýza intenzity dopravy
- kontrola aktuálnosti zveřejňovaných informací
- aktuálnost řízení dopravy

- zkrácení doby hledání parkování o 20 %
- zkrácení délky cestovní doby
- zvýšení počtu uživatelů aplikací o 30 %
- omezení kongescí na 50 % oproti stávajícímu stavu

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
ZVÝŠIT DOSTUPNOST A ATRAKTIVITU UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY MĚSTA A JEHO ZÁZEMÍ, NAPŘ. PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE (PODÍL PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE NA REFERENČNÍCH CESTÁCH VZROSTE DO ROKU 2030 O 20 % NA ÚKOR IAD)	7. ZVÝHODNĚNÉ PARKOVÁNÍ PRO VOZIDLA S EKOLOGICKÝM POHONEM, CARSHARING	• vyznačení parkovacích zón pro krátkodobé a dlouhodobé parkování ekologických vozidel • cenová politika parkování pro ekologická vozidla
	8. ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY (S-LINKY, REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA)	• optimalizace a rozvoj systému na základě dopravních průzkumů a požadavků • navýšení počtu spojů • marketingová podpora využívání regionálních linek
	9. PODPORA TAKTOVÉ DOPRAVY/ ZAJIŠTĚNÍ ADEKVÁTNÍ FREKVENCE SPOJŮ NA S-LINKÁCH	• taktové jízdní řády • návaznost spojů • zkrácení intervalu mezi spoji
	10. KVALITA VOZOVÉHO PARKU PŘÍMĚSTSKÉ A REGIONÁLNÍ DOPRAVY	• zkvalitnění vozového parku • bezbariérovost vozidel • dostatečná kapacita spojů
	11. BEZBARIÉROVOST V HROMADNÉ DOPRAVĚ	• pořízení nízkopodlažních vozidel MHD • bezbariérová nástupiště a terminály
ZVÝŠIT POČET A KVALITU VEŘEJNÝCH PROSTOR (NÁRŮST PODÍLU SPOKOJENÝCH OBYVATEL MĚSTA S VEŘEJNÝMI PROSTORY O 30 % DO ROKU 2030)	12. ZLEPŠENÍ MOŽNOSTI PŘESTUPŮ, ZKRÁCENÍ PŘESTUPNÍCH VZDÁLENOSTÍ, ZVÝŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ, BUDOVÁNÍ MULTIMODÁLNÍCH UZLŮ A NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK	• budování nových a modernizace existujících přestupních uzlů • rekonstrukce na multimodální uzly (vč. cyklo dopravy) • odstraňování bariér • zvyšování dostupnosti VHD budováním vlakových zastávek s přestupem na MHD
	13. ROZVOJ BEZBARIÉROVOSTI VE VEŘEJNÉM PROSTORU A VEŘEJNÝCH BUDOVÁCH	• přestavba veřejných budov na bezbariérové • bezbariérové řešení veřejného prostoru, zastávek MHD atd.
	14. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI VE VEŘEJNÉM PROSTORU A PROPOJOVÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTOR MĚSTA	• osvětlení veřejného prostoru • zvyšování bezpečnosti ve veřejném prostoru • odstraňování bariér pro pěší dopravu ve městě

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• % využití parkovacích míst pro ekologická vozidla • počet ekologických vozidel	• statistika počtu parkovacích míst • analýza údajů z registru vozidel • monitoring ovzduší	• nárůst počtu vyhrazených parkovacích míst pro vozidla s ekologickým pohonem o 10 % • zvýšení počtu ekologických vozidel o 30 %
• počet cestujících přepravených železniční dopravou po městě Brně • počet cestujících přepravených autobusovou regionální dopravou po městě Brně • nárůst počtu cestujících VHD mezi BMO a Brnem • spokojenost cestujících	• průzkum dělby přepravní práce • průzkum spokojenosti	• navýšení počtu cestujících po Brně železniční dopravou o 20 % oproti stávajícímu stavu • navýšení počtu cestujících po Brně meziměstskou autobusovou dopravou o 15 % oproti stávajícímu stavu • nárůst počtu cestujících mezi BMO a Brnem VHD > 54 % modal splitu • zvýšení spokojenosti cestujících na 70 %
• dopravní dostupnost (časová a prostorová dostupnost) • počet cestujících železniční dopravou	• průzkum dělby přepravní práce • analýza cestovních dob	• zvýšení počtu cestujících železniční dopravou o 20% • zvýšení dostupnosti Brna VHD o 15 %
• podíl bezbariérových vozidel • spokojenost cestujících • podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	• průzkum dělby přepravní práce • analýza cestovních dob • průzkum spokojenosti • výroční zpráva DPMB, KORDIS	• podíl bezbariérových vozidel > 90 % • spokojenost cestujících > 80 % • nárůst počtu cestujících VHD mezi BMO a Brnem VHD > 54 % modal splitu
• podíl nízkopodlažních spojů • podíl bezbariérových nástupišť • podíl VHD na dělbě přepravní práce	• analýza složení vozového parku VHD a zastávek VHD • výroční zpráva DPMB, KORDIS • průzkum dělby přepravní práce	• počet bezbariérových vozidel v MHD > 85 % • zvýšení počtu bezbariérových nástupišť na 97 % • zvýšení podílu cestujících VHD > 54 % modal splitu
• počet nových a rekonstruovaných přestupních uzlů • počet nových vlakových stanic • dělba přepravní práce (podíl veřejné dopravy) • dostupnost zastávek VHD	• výroční zpráva DPMB, KORDIS, BKOM • průzkum dělby přepravní práce	• rekonstrukce přestupních uzlů > 90 % záměrů • zvýšení počtu vlakových zastávek > 95 % naplnění rozvoje • zvýšení podílu VHD > 54 % modal splitu • respektování vzdálenosti od zdroje/cíle cesty na nejbližší zastávku MHD (dle uvedených standardů v PUMM)
• podíl bezbariérových prostor a budov • podíl pěších tras s bezbariérovým řešením • podíl zastávek VHD s bezbariérovým řešením	• pasportizace veřejných budov • průzkum pěších tras • průzkum bezbariérovosti	• bezbariérové veřejné budovy > 100 % • bezbariérové pěší trasy > 95 % délky pěších tras • zvýšení počtu bezbariérových zastávek > 97 %
• podíl pěší dopravy na dělbě přepravní práce • spokojenost obyvatel s veřejným prostorem • pocit bezpečí obyvatel na veřejných prostorech • počet trestných činů	• průzkum spokojenosti • průzkum dělby přepravní práce • statistika Policie ČR	• zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce > 10 % modal splitu • nárůst spokojenosti obyvatel s veřejným prostorem o 30 % • nárůst pocitu bezpečí ve veřejném prostoru o 95 % • snížení počtu trestných činů o 90 %

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
	15. ZVYŠOVÁNÍ ROZSAHU KLIDOVÝCH ZÓN	• budování klidových zón ve městě (parky, náměstí, turistické cíle v okolí apod.)
	16. PODPORA VÝSADBY ZELENĚ VE MĚSTĚ A PODÉL KOMUNIKACÍ, REVITALIZACE ÚZEMÍ	• výsadba zeleně podél komunikací • revitalizace sídlišť • revitalizace parkových ploch

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• podíl relaxačních ploch ve městě • spokojenost obyvatel	• využití ploch ve městě • výroční zpráva BKOM statistika OŽP MMB • průzkum spokojenosti	• zvýšení podílu relaxačních ploch – naplnění územního plánu na 80 % • nárůst spokojenosti obyvatel s relaxačními plochami o 30 %
• podíl zeleně ve městě	• statistika OŽP MMB	• naplnění plánu nárůstu zeleně > 90 %

OBLAST ZMĚNY

3. ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY A POPTÁVKY PO DOPRAVĚ





PŘEHLED STRATEGICKÝCH CÍLŮ

PROPOJIT DOPRAVNÍ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, ZAVÉST PRINCIPY 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, a 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 je oblíbené individuální bydlení v okolních sídlech, která leží mimo město, v zájmu města musí být preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou, dále je také nutné zabránit vyliďňování 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 (VHD, pěší a cyklistické dopravy). Jsou navrženy následující specifické cíle:

1. ROZŠÍŘENÍ DYNAMICKÉHO ŘÍZENÍ A INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

- Usměrnění dopravního proudu pomocí telematických systémů – moderní městský dopravní systém se v současné a budoucí době již neobejde bez dostatečně sofistikovaného telematického řízení provozu. Řízení provozu může reagovat na mimořádné situace, může provádět regulaci dopravy podle aktuální situace.
- Odstranění kapacitně problematických míst – dobudováním VMO a radiál nedojde zcela k odstranění všech problematických míst z hlediska kapacity. Tato místa je nutné identifikovat a navrhnout řešení, které bude uspokojivé pro všechny druhy dopravy (pokud to bude prostorově možné).
- Dynamické řízení křižovatek je nedílnou součástí inteligentního systému řízení dopravy ve městě. Přestože i dynamické řízení má své kapacitní limity, umožní do jisté míry zajistit preferenci vozidel MHD, snižuje délky kolon a ztrátových časů na průjezdu světelnými křižovatkami. V rámci dynamického řízení je možné řídit i nemotoristickou dopravu.
- Informace pro řidiče i na příjezdech do města – na příjezdu do města má řidič volbu cesty do cíle. V případě dostatečných a včasných informací je řidič schopen (popřípadě navigace) zvolit alternativní trasu mimo oblast s dopravním problémem.

2. PODPORA NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ

- Podpora telematických navigačních systémů je jednou z podmínek pro efektivní řízení dopravy na území města. Navigační systémy musí předávat včasné a pravdivé informace řidičům pro jejich další rozhodování, pro volbu trasy. Zároveň je možné těmito systémy řešit mimořádné situace na komunikační síti města – snížení tvorby kongescí.
- Aplikace pro mobilní telefony – v současné době je většina řidičů vybavena chytrým mobilním telefonem, který je schopen přijímat dopravní informace on-line, což umožní včasné informování řidičů o stavu dopravy. Zobrazení



dopravní situace v mapě je vhodné doplnit textovou či hlasovou informací.

3. PODPORA UDRŽITELNÉHO ROZVOJE MĚSTA, ZEJMÉNA UDRŽITELNÉ VÝSTAVBY

- Podpora dostavby ploch v zastavěném území je vhodnější z hlediska zajištění dopravní obslužnosti MHD, umožňuje také kratší propojení cílů a zdrojů cest a podporuje využití pěší a cyklistické dopravy, snižuje nároky na komunikační síť města z hlediska IAD.
- Vazba na územní plán a urbanistické studie – územní plán a urbanistické studie by měly respektovat požadavky na zajištění udržitelné mobility ve městě. Jedná se zejména o zajištění prostupnosti pro pěší a cyklistickou dopravu, obsluhu území VHD a kvalitní dopravní napojení pro IAD se zajištěním dostatečných kapacit pro dopravu v klidu v rámci řešené lokality.
- Provázanost výstavby obytných ploch s rozvojem systému pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu – napojení musí být co nejkratší, pohodlné a bezpečné. Nové lokality musí umožňovat vedení tras pro pěší a cyklistickou dopravu bez zbytečných prodloužení trasy.
- Zvyšování dostupnosti cílů cest udržitelnými druhy dopravy – cíle a zdroje musí být napojeny na trasy pěší a cyklistické dopravy a zároveň musí být doplněn systém obsluhy VHD. Cílem je zatraktivnit VHD a další druhy udržitelné dopravy pro každodenní cesty.



4. PREFERENCE KONCENTROVANÉ ZÁSTAVBY S MOŽNOSTÍ OBSLUHY HROMADNOU DOPRAVOU

- Provázanost výstavby obytných ploch s rozvojem systému pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu – viz bod 3.
- Zvyšování dostupnosti a provázanosti cílů a zdrojů cest udržitelnými druhy dopravy – viz bod 3.

ZAVÉST KOMPLEXNÍ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY ZAMĚSTNANCŮ A NÁVŠTĚVNÍKŮ VELKÝCH PODNIKŮ A INSTITUCÍ VČETNĚ ZÁMĚRŮ GENERUJÍCÍCH DOPRAVU (NAPŘ. PLÁNY MOBILITY PRO OBCHODNÍ CENTRA, FIREMNÍ PLÁNY MOBILITY POVINNÉ PRO ORGANIZACE S VÍCE NEŽ 100 ZAMĚSTNANCÍ DO ROKU 2020, 50 ZAMĚSTNANCÍ DO ROKU 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.

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

- Motivace zaměstnavatelů k tvorbě firemních plánů mobility – pro firmy s více než 100 zaměstnanci do roku 2020 a s 50 zaměstnanci do roku 2025. Motivací pro firmy může být nabídka ze strany města na realizaci některých opatření (např. realizace cyklostezek či motivačních kampaní) či nabídka dostatečné kapacity VHD.
- Podpora rozvoje carpoolingu ve firmách.

ZAVÉST VZDĚLÁVÁNÍ, ŠKOLENÍ, OSVĚTU V OBLASTI MĚSTSKÉ MOBILITY A IN- FORMOVANOST 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.

6. PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ JE DŮLEŽITOU SOUČÁSTÍ VZDĚLÁNÍ, KTERÁ MÁ POZITIVNÍ VLIV NA CHOVÁNÍ DĚTÍ V PROVOZU (SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD) A ZÁROVEŇ V PŘÍSTUPU K PROBLEMATICE UDRŽITELNÉ MOBILITY JAKO CELKU. DOPRAVNÍ VÝCHOVA OVLIVNÍ I NÁZOR NA VOLBU DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU A NA DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ V DOSPĚLOSTI.

7. INFORMAČNÍ PODPORA PRO ÚČASTNÍKY PROVOZU JE DŮLEŽITÁ Z HLEDISKA NOVÝCH PŘEDPISŮ A ZÁKONŮ, PRAVIDEL BEZPEČNÉ JÍZDY A TAKÉ K OVLIVŇOVÁNÍ VOLBY DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU.

8. PROPAGACE MĚSTSKÉ MOBILITY MUSÍ BÝT PROVÁDĚNA KONTINUÁLNĚ, NESMÍ SKONČIT S UKONČENÍM TOHOTO PROJEKTU. OSVĚTA OBYVATEL NEJEN V BRNĚ, ALE I V BMO JE DŮLEŽITÁ, NEBOŤ PŘÍSPÍVÁ KE ZMĚNĚ DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ A POMŮŽE ZVÝŠIT VYUŽITÍ PROSTŘEDKŮ UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO KAŽDODENNÍ CESTY V RÁMCÍ BRNA I BMO.



SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE

Vhodnými řešeními navrženými územním plánem lze eliminovat řadu každodenních cest, které občan musí vykonat. Vhodně nastavený rozvoj města z hlediska udržitelné mobility vyžaduje úzkou spolupráci s územním plánováním a také nastavení spolupráce mezi městem a developery. I přes rozvoj města respektující zásady udržitelné mobility je nutné řídit dopravu na území města telematickými systémy, neboť je v zájmu všech účastníků 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, jejichž cílem je vytvořit podmínky pro udržitelné druhy dopravy při cestě z/do zaměstnání. Nezanedbatelný vliv na volbu dopravního prostředku a průběh cesty samotné má vzdělávání obyvatel města v oblasti bezpečnosti provozu i udržitelné mobility, které začíná už v předškolním věku. Navržená opatření pro zajištění těchto požadavků generují následující synergické efekty:

- Vhodným propojením územního plánování a plánování mobility dojde ke snížení počtu cest z rozvojových nových lokalit IAD, což má kladný efekt nejen na snížení požadavků na parkování v centrální části města a v administrativních oblastech, ale také na životní prostředí a zdraví obyvatel.
- Vhodným řešením veřejných prostranství v rozvojových lokalitách se zvyšuje kvalita života v místě bydliště a občan nepotřebuje cestovat za relaxací mimo bydliště a pracoviště – může přinést snížení poptávky po přepravě.
- Pro nové rozvojové oblasti je efektivně plánována obsluha VHD a napojení na trasy nemo-torové dopravy, což přispěje ke zvýšení modal splitu pro udržitelné druhy dopravy.
- Preference na světelných signalizacích umožní větší plynulost provozu a sníží náklady na provoz a má pozitivní vliv na životní prostředí – hluk, emise.
- Zvýšení rychlosti a přesnosti spojů při průjezdu světelně řízenými křižovatkami zvýší atraktivitu MHD, která nebude na křižovatkách nabírat zpoždění a nebude prodlužována doba jízdy.

- Plynulost provozu na křižovatkách pro vozidla MHD sníží negativní vlivy na životní prostředí – hluk při brzdění, rozjíždění, snížení spotřeby vozidel.
- Dynamické řízení dopravy a včasné informace pro řidiče o dopravní situaci ve městě zajistí větší plynulost dopravního proudu. Snížení délek kolon vozidel a zkrácení zdržení v křižovatkách má pozitivní vliv na životní prostředí, neboť dojde ke snížení imisního zatížení okolí (hluk, emise ze stojících vozidel).
- Zkrácením doby průjezdu městem bez rozdílů použitého dopravního prostředku má pozitivní ekonomické dopady na jednotlivé účastníky provozu a tím i na celou společnost.
- Telematické aplikace navádějící na volné kapacity parkovišť – včasná informace pro řidiče sníží počet zbytečných jízd při hledání parkovacích míst, a tím méně zatíží okolní obyvatele emisemi z automobilové dopravy.
- Včasné informace z informačních tabulí či mobilních aplikací o dopravní situaci umožní řidiči výběr alternativní trasy – ekonomické přínosy pro řidiče, snížení časové náročnosti cesty, snížení negativních účinků na životní prostředí.

- Firemní plány mobility mohou při vhodné aplikaci do praxe snížit počet zaměstnanců dojíždějících IAD a převést je na udržitelné formy přepravy, což bude mít kladný dopad na životní prostředí. Při využití VHD si zaměstnanci ve většině případů koupí síťovou předplacenou jízdenku a budou mít motivaci k vyššímu využívání VHD i pro další druhy cest. Pro dopravce se jedná o další příjem, který mohou investovat např. do modernizace vozového parku.
- Osvěta o trvale udržitelné formě dopravy po městě (od předškolního věku) má nejen obyvatele vzdělávat z hlediska volby dopravního prostředku, ale zároveň je vychovávat z hlediska bezpečného pohybu na komunikacích a zároveň k šetrnému chování k životnímu prostředí.

OBLAST ZMĚNY	ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY A POPTÁVKY PO DOPRAVĚ	
STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
PROPOJIT DOPRAVNÍ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, ZAVÉST PRINCIPY INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ VČETNĚ POSÍLENÍ VÝZNAMU TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ	1. ROZŠÍŘENÍ DYNAMICKÉHO ŘÍZENÍ A INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ	• usměrnění dopravního proudu pomocí telematických systémů • odstranění kapacitně problematických míst • dynamické řízení křižovatek • informace pro řidiče i na příjezdech do města
	2. PODPORA NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ	• zřízení telematických navigačních systémů • aplikace pro mobilní telefony
	3. PODPORA UDRŽITELNÉHO ROZVOJE MĚSTA, ZEJMÉNA UDRŽITELNÉ VÝSTAVBY	• podpora dostavby ploch v zastavěném území • vazba na územní plán a urbanistické studie • provázanost výstavby obytných ploch s rozvojem systému pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu • zvyšování dostupnosti cílů cest udržitelnými druhy dopravy
	4. PREFERENCE KONCENTROVANÉ ZÁSTAVBY S MOŽNOSTÍ OBSLUHY HROMADNOU DOPRAVOU	• provázanost výstavby obytných ploch s rozvojem systému pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu • zvyšování dostupnosti cílů cest udržitelnými druhy dopravy

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• plynulost dopravy – snížení zdržení na světelně řízených křižovatkách • kvalita životního prostředí	• výstup dopravního modelu/BKOM • měření dopravy stacionárními radary • monitoring ovzduší	• omezení kongescí na > 50% oproti stávajícímu stavu • zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z > 95%
• doba hledání cíle • omezení kongescí v centru • počet uživatelů aplikací • zvýšení plynulosti dopravy	• měření délky cestovních dob – průzkum dopravy • analýza intenzity dopravy	• zkrácení doby hledání cíle o > 20% • zkrácení délky cestovních dob o >10% • zvýšení počtu uživatelů aplikací o > 30% • omezení kongescí na > 50% oproti stávajícímu stavu
• počet obyvatel • podíl dělby přepravní práce udržitelnými druhy dopravy • dostupnost cílů cest pro pěší a cyklistickou dopravu • zlepšení kvality životního prostředí	• průzkum dělby přepravní práce • analýza dat ČSÚ • počet obyvatel • monitorig ovzduší	• zvýšení počtu obyvatel města o >5% • zvýšení podílu cestu udržitelnými druhy dopravy na 70% • zvýšení dostupnosti cílů cest pro pěší a cyklistickou dopravu o 80% • zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z > 95%
• podíl dělby přepravní práce udržitelnými druhy dopravy • snížení podílu cest IAD	• průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení počtu cest vykonaných udržitelnými druhy dopravy na 70% • snížení počtu cest vykonaných IAD na 30%

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
ZAVÉST KOMPLEXNÍ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY ZAMĚSTNANCŮ A NÁVŠTĚVNÍKŮ VELKÝCH PODNIKŮ A INSTITUCÍ VČETNĚ ZÁMĚRŮ GENERUJÍCÍCH DOPRAVU (NAPŘ. PLÁNY MOBILITY PRO OBCHODNÍ CENTRA, FIREMNÍ PLÁNY MOBILITY POVINNÉ PRO ORGANIZACE S VÍCE NEŽ 100 ZAMĚSTNANCI DO R. 2020, 50 ZAMĚSTNANCI DO R. 2025)	5. PODPORA FIREMNÍCH PLÁNŮ MOBILITY (BONUSY, ZÁZEMÍ PRO CYKLISTY ATD.)	• motivace zaměstnavatelů k tvorbě firemních plánů mobility plánů mobility
	6. PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ	• dopravní výchova na MŠ, ZŠ a SŠ, přednášky, kurzy
	7. OSVĚTOVÁ KAMPAŇ PRO ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	• informační kampaň, školení, kurzy
ZAVÉST VZDĚLÁVÁNÍ, ŠKOLENÍ, OSVĚTU V OBLASTI MĚSTSKÉ MOBILITY A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU	8. PROPAGACE MĚSTSKÉ MOBILITY	• informační a osvětové kampaně

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• počet firemních plánů mobility • dělba přepravní práce	• statistika zaměstnavatelů (velké podniky) • průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení počtu firemních plánů mobility o 100 % • zvýšení podílů cest do zaměstnání vykonaných udržitelnými druhy dopravy na 70%
• počet dopravních nehod dětí • počet škol zapojených do systému dopravních výchovy	• statistiky Policie ČR a městské policie	• snížení počtu dopravních nehod dětí o 100% • zvýšení počtu škol zapojených do dopravní výchovy o > 60%
• počet dopravních nehod	• statistiky Policie ČR a městské policie	• snížení počtu dopravních nehod o 100%
• podíl dělby přepravní práce udržitelnými druhy dopravy • snížení podílu cest IAD	• průzkum dělby přepravní práce	• zvýšení počtu cest vykonaných udržitelnými druhy dopravy na 70% • snížení počtu cest vykonaných IAD na 30%

OBLAST ZMĚNY

4. OCHRANA OBYVATEL PŘED NEGATIVNÍMI VLIVY DOPRAVY, ENERGETICKÁ NÁROČNOST DOPRAVY





PŘEHLED STRATEGICKÝCH CÍLŮ

SNÍŽIT POČET DOPRAVNÍCH NEHOD

(PLNIT NÁRODNÍ CÍLE,
NAPŘ. SNÍŽENÍ POČTU
OBĚTÍ DOPRAVNÍCH
NEHOD DO ROKU 2025
NA POLOVINU OPROTI
ROKU 2015)

Úmrtí nebo vznik těžkých zranění v důsledku dopravních nehod je v současné společnosti podle evropských trendů již neakceptovatelné (není již na ně nahlíženo pouze jako selhání jednotlivce, ale jako selhání společnosti). Specifikovaný cíl je v souladu s evropskými cíli. Chodci a cyklisti jsou nejzranitelnější účastníci dopravního provozu.

1. BEZPEČNÉ PŘECHODY PRO CHODCE

- Výstavba bezpečných přechodů pro chodce je základní podmínkou všech nových rekonstrukcí prováděných na komunikační síti města. Přechody musí splňovat normové požadavky na délku, osvětlení, rozhledové poměry, bezbariérové řešení a požadavky pro nevidomé.
- Výstavba bezpečných míst pro přecházení – platí stejné zásady jako pro zřizování bezpečných přechodů
- Rekonstrukce stávajících přechodů (osvětlení, značení apod.) – stávající nevyhovující přechody pro chodce musí být rekonstruovány dle zásad zřizování nových přechodů.

2. BEZPEČNÉ CYKLOTRASY A JEJICH KŘÍŽENÍ S OSTATNÍMI DRUHY DOPRAVY

- Výstavba nových cyklistických tras musí splňovat normové požadavky z hlediska návrhových parametrů a zároveň musí splňovat i podmínky pro bezpečný provoz z hlediska ostatních účastníků provozu.
- Mimoúrovňová křižení jsou navrhována v místech, kde je to vhodné z hlediska terénu nebo kde intenzita dopravy je vysoká a je bezpečnější úplná separace automobilové a nemotorové dopravy.
- Zvyšování bezpečnosti stávajících tras na standardy odpovídající normovým požadavkům pro nové trasy. Zejména musí být odstraněny identifikované dopravní závady, které jsou zdrojem nehod.

3. SEGREGACE MOTOROVÉ A NEMOTOROVÉ DOPRAVY U PÁTEŘNÍCH KOMUNIKACÍ

- Výstavba paralelních komunikací pro cyklistickou a pěší dopravu je vhodná podél komunikací s vysokou intenzitou dopravy a intenzivním provozem VHD. Pěší a cyklisté jsou na těchto trasách bezpečně chráněni od negativních vlivů automobilové dopravy, což má pozitivní vliv na jejich bezpečnost.



- Návrh segregace dle prostorových možností uličního profilu – uliční profily v zastavěném území města jsou pevně definovány zástavbou. Rozhodnutí o skladbě uličního profilu závisí na dopravním významu rekonstruované komunikace. Přednostně musí být řešena hromadná doprava a pěší, následně ostatní přepravní módy (cyklistická, automobilová, doprava v klidu).

4. PŘESTAVBA KŘÍŽOVATEK A ÚSEKŮ S NEJVYŠŠÍ NEHODOVOSTÍ

- Provedení bezpečnostních inspekcí křižovatek – dokument, který vyhodnotí nejvíce nevhodné křižovatky, ale i mezikřižovatkové úseky a odhalí příčiny dopravních nehod či nebezpečných situací, které je nutné minimalizovat. Na základě doporučení z těchto dokumentů bude navržena rekonstrukce daného křižovatkového uzlu či úseku komunikace.
- Přestavba nevyhovujících křižovatek a úseků s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu – může se jednat o další stupeň bezpečnostních inspekcí či může být vyvolána nutností rekonstrukce. Pokud se jedná o nápravu nevyhovujícího stavu z hlediska bezpečnosti, měla by projektová dokumentace před realizací projít bezpečnostním auditem, který potvrdí odstranění nedostatků původního řešení.

5. ZŘÍZOVÁNÍ ZKLIDNĚNÝCH ZÓN V OBYTNÝCH ČTVRTÍCH

- Návrh Zón 30 v rezidentních čtvrtích města je vhodným řešením v rezidenčních čtvrtích, kde je žádoucí zpomalit dopravu na rychlost 30 km/h. Jedná se zejména o sídlištní celky, velké obytné soubory, kde jsou kvůli parkování vozidel všechny rozhledové poměry omezeny na minimum (či nejsou respektovány vůbec). V těchto oblastech je zvýšený pohyb dětí a většina křižovatek je bez rozlišení dopravním značením (přednost zprava). Do zón je vhodné zahrnout obslužné komunikace, kde není vedena VHD. Tímto řešením dochází ke zvyšování bezpečnosti.
- Návrh obytných zón v oblastech s vhodnou zástavbou – tyto zóny je vhodné navrhovat v ob-

lastech, kde není velký tlak na parkovací místa ve veřejném prostoru, uliční prostor je přehledný a bezpečný. Většinou se jedná o oblasti se zástavbou rodinnými domy. Takovéto řešení také zvyšuje bezpečnost obyvatel.

- Vytváření sdílených prostorů je podporováno v těch lokalitách, kde jsou k tomuto řešení vhodné podmínky. Neměla by být tímto prostorem vedena intenzivní automobilová doprava. Lokality jsou vhodné v centrální části města, lokálních centrech a případně v rezidentních čtvrtích.

SNÍŽIT POČET OBYVATEL TRPÍCÍCH NADLIMITNÍM HLUKEM Z DOPRAVY (DO ROKU 2025 TRPÍ NADLIMITNÍM HLUKEM Z DOPRAVY MÉNĚ NEŽ 5 % OBYVATEL MĚSTA)

Hluk je obtěžujícím faktorem dopravy s negativním dopadem na zdraví obyvatel. K jeho redukování je potřeba výrazné redukce intenzit (např. zklidnění, obchvaty), snížení rychlosti nebo zavádění vhodných technických prvků (tičné povrchy, protihlukové bariéry atd.).

6. SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE ÚZEMÍ OD DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

- Rekonstrukce povrchů vozovek – použití „tičných“ asfaltů, které pohlcují zvuk, náhrada dlažby, pokud komunikace není vedena v památkové zóně. Návrh technického řešení povrchu ulice s minimálním dopadem na hluk vyžaduje technologickou kázeň a vhodné provedení (zejména uliční vpusti, nekvalitní povrchy).
- Omezení rychlosti jízdy na komunikacích v obytných čtvrtích – viz Zóny 30 a obytné zóny.
- Protihluková opatření – jsou aplikována podél komunikací, které jsou intenzivně využívány, a je pro tato opatření dostatečný prostor. Jedná se zejména o nově navrhované páteřní komunikace, které je možno hlukově odclonit od zástavby – tato řešení musí být součástí projektové dokumentace.
- Převedení zbytné dopravy mimo obytné čtvrti je jedním z cílů mobility. Lze toho docílit nabídkou kvalitních komunikací mimo tuto zástavbu, které poté umožní realizaci opatření omezujících průjezd tranzitní dopravy mimo obytné oblasti – např. zavedení Zón 30.

7. PODPORA VOZIDEL SE SNÍŽENÝMI HLUKOVÝMI EMISEMI

- Podpora zavádění a užívání vozidel MHD se sníženými hlukovými emisemi – tento trend je DPMB již nastoupen a bude dále rozvíjen. Tlak na pořízení ekologických autobusů musí být veden i na provozovatele příměstské VHD, neboť některé linky jsou vedeny až do centra města.
- Obměna a ekologizace ostatních vozidel, které se nacházejí ve správě města (např. vozidel komunálních služeb apod.) – výměna vozidel, které jsou denně v terénu a jejichž převážný pohyb se odehrává na území města.

8. ODHLUČNĚNÍ KOLEJOVÉ MHD A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

- Rekonstrukce stávajících tramvajových tratí probíhají postupně, nový stav je řešen s ohle-

dem na snížení hlukové zátěže okolí, včetně snížení vlivu vibrací. Možnou úpravou je i výměna krytu kolejového lože – mezi kolejnice je uložen travnatý pás, který pohlcuje hluk (samostatná tělesa). Rovněž nesmí být podceněna údržba kolejových tratí.

- Výstavba nových tramvajových tratí s protihlukovými prvky – u všech nových projektů v zástavbě musí být aplikovány moderní prvky pro snížení hluku (protihluková vana, izolační gumové prvky, travnaté pásy, protihlukové stěny). Aplikace těchto prvků je závislá na konkrétní situaci, kde se tramvajová trať nachází.
- Nová vozidla MHD jsou vyráběna s ohledem na snížení hluku od motorů a podvozků. Vzhledem k finanční náročnosti na koupi nových tramvají je řešením rekonstrukce starších vozů s aplikací protihlukových opatření.
- Rekonstrukce železničních tratí, protihluková opatření – železniční trati jsou velkým zdrojem hluku ve městě. Jejich rekonstrukcí se hladina vyvolaného hluku snižuje, rovněž je možné aplikovat protihlukové stěny.
- Příměstské vlaky se sníženou hladinou hluku – nově pořizované elektrické příměstské jednotky jsou vyhovující z hlediska hlukové zátěže okolí. Snížení hluku musí být aplikováno na rychlíkové soupravy, které jsou zdrojem hluku, zejména při brzdění.

SNÍŽIT EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ A SNÍŽIT ENERGETICKOU NÁROČNOST DOPRAVY NA CESTUJÍCÍHO (ČTYŘNÁSOBNÝ POKLES EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ DO ROKU 2050 OPROTI ROKU 2010, NEBO: 1 TUNA EKV. CO₂ NA OSOBU A ROK DO ROKU 2050; POKLES CELKOVÉ ENERGETICKÉ SPOTŘEBY V DOPRAVĚ NA CESTUJÍCÍHO O 20 % DO ROKU 2050)

Ekologizace hromadné dopravy znamená stimulaci zavádění moderních úsporných a ekologických paliv a pohonů, rozvoj moderních elektrických vozidel s rekuperací, ale také např. trénink „ekologické jízdy“ za účelem minimalizace emisí. U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie). Významný podíl na znečišťování má prašnost z dopravy následkem nedostatečné čistoty komunikací. Podpora vyššího využití udržitelných druhů dopravy (VHD, chůze a cyklistická doprava) k tomuto cíli také přispívají.

9. ZAVÁDĚNÍ NEBO ROZŠÍŘOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH PALIV A POHONŮ VOZIDEL HROMADNÉ DOPRAVY (VOZIDLA S REKUPERACÍ)

- Nákup nových vozidel MHD s ekologickým pohonem – viz bod 7.

10. ZAVÁDĚNÍ MOTIVAČNÍCH OPATŘENÍ PRO EKOLOGIČTĚJŠÍ VOZIDLA

- Zvýhodněné poplatky za parkování – jedná se o podporu provozu ekologických vozidel (nebo také vozidla carsharingu), kdy zvolením vhodné cenové politiky parkování je možné preferovat využití těchto vozidel k jízdám po městě.
- Zřízení nízkoemisní zóny ve městě je vhodným opatřením v centrální části města, které omezí vjezd vozidel s motory nesplňujícími ekologické požadavky. Podmínkou zřízení této zóny je nabídka alternativní trasy pro průjezd městem.
- Budování dobíjecích stanic pro elektromobily – postupně se síť dobíjecích stanic rozšiřuje. Stávající stav cca 15 stanic je nutné rozšířit, pokud tento systém má být konkurenceschopný. Zřizování nabíjecích stanic je v rukou soukromých investorů.

11. ZLEPŠENÍ PLYNULOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY NA OCHRANNÉM DOPRAVNÍM SYSTÉMU MĚSTA

- Usměrnění dopravního proudu pomocí telematických systémů – moderní městský dopravní systém se v současné a budoucí době již neobejde bez dostatečně sofistikovaného telematického řízení provozu. Řízení provozu může reagovat na mimořádné situace, může provádět regulaci dopravy podle aktuální situace.
- Odstranění kapacitně problematických míst – vybudováním VMO a radiál nedojde zcela k odstranění všech problematických míst z hlediska kapacity. Tato místa je nutné identifikovat a navrhnout řešení, které bude uspokojivé pro všechny druhy dopravy (pokud to bude prostorově možné).

12. ELIMINACE ZBYTNÉ DOPRAVY V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA A MIMO REZIDENTNÍ ÚZEMÍ

- Omezení vjezdu pro zbytnou dopravu je základním předpokladem pro zlepšení životního prostředí v centrální části města, pro zrychlení MHD a pro možné úpravy veřejných prostor. Ke splnění tohoto cíle přispěje dobudování VMO a systém zachytných parkovišť mimo centrum města.
- Zpoplatnění vjezdu je možnou formou regulace dopravy v určité oblasti. Je to varianta, jak omezit vjezd do centra. Řidičům musí být ovšem nabídnuta náhradní varianta pro průjezd městem bez poplatku.
- Zavedení citylogistiky – zejména pro centrální část města se jedná o systém zásobování, který sníží počet nákladních a dodávkových vozidel zásobujících komerční aktivity. Tento systém vyžaduje zázemí mimo centrum města (logistický areál), zásobovací vozidla a hlavně motivaci pro jednotlivé podnikatele se do tohoto systému připojit.
- Organizace dopravy v klidu – v centrální části dojde k významné změně v systému parkování, například zavedení rezidentních zón a placeného parkování. Jedním z cílů tohoto opatření je také zkrácení doby hledání parkovacího místa a tím snížení negativních vlivů dopravy na prostředí města a také omezení každodenních cest návštěvníků do centra města za využití IAD.

ZAJISTIT SPOLEHLIVOST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH

Mimořádné události v dopravě nastávají vlivem dopravních nehod, přírodních katastrof či dalších okolností. Účastníci přepravy by měli mít dostatek informací o doprovodných dopravních opatřeních, které souvisejí s těmito mimořádnými událostmi. Přenos informací pro řidiče vozidel je možno zajistit pomocí telematických systémů, včetně aplikací v mobilních telefonech. Tento systém je již popsán v předchozích specifických cílech. Informace cestujícím ve VHD je nutné předat prostřednictvím provozovatele či organizátora IDS. Systém VHD je na mimořádné události více náchylný, a to zejména kolejová doprava. Specifický cíl je tedy zaměřen více na VHD.

13. VYPRACOVÁNÍ RÁMCOVÝCH KRIZOVÝCH PLÁNŮ PRO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (ZEJMÉNA MHD)

- Zajištění náhradní dopravy při mimořádné události – organizátor VHD a jednotliví provozovatelé musí mít připravené varianty pro mimořádné události. Problém je v tramvajové a železniční dopravě, neboť událost na trati může vyřadit poměrně dlouhou kolejovou větev. Náhradou musí být autobusová doprava.
- Rychlost informování cestujících – cestující musí být při mimořádných situacích včas a přesně informováni o dalším postupu. Tyto informace jsou rozhodující pro další rozhodování cestujícího, jak dále pokračovat.
- Využití telematických systémů a mobilních aplikací pro okamžité informování o mimořádných situacích a doprovodných opatřeních.

MINIMALIZOVAT NEGATIVNÍ DOPADY CITYLOGISTIKY

Provoz citylogistiky s sebou přináší také negativní jevy, citylogistika však zajišťuje všemi pozitivně přijímaný jev – vysokou úroveň komerční vybavenosti centra města. Všechny komerční aktivity vyžadují zásobování, které mnohdy neprobíhá centralizovaně, ale do jednoho obchodu přijede několik dodavatelů, každý svým vozidlem. Příjezd vozidel je omezen časovým hlediskem, nicméně je snaha eliminovat počet vozidel v centru na nejnižší možnou úroveň. Z tohoto důvodu je nutné zavést systém citylogistiky, který vytvoří centrální zásobování provozované např. ekologickými vozidly a stanoví přesné danou dobu pro rozvoz zboží.

14. REGULACE VJEZDU ZÁSOBOVACÍCH VOZIDEL DO CENTRA MĚSTA

- Omezení vjezdu zásobovacích vozidel do centra (zákaz, zpoplatnění, časové omezení) – omezení v centru je nutné z hlediska snahy o ochranu pěší zóny, která je určena především pro chodce, cyklisty a tramvajovou dopravu. Zásobování musí být omezeno časově, a dodržování tohoto omezení musí být sledováno.
- Zavedení systému městské citylogistiky – viz bod 15.

15. PROGRAM CITYLOGISTIKA

- Zavedení citylogistiky – zejména pro oblast centra města se jedná o systém zásobování, který sníží počet nákladních a dodávkových vozidel zásobujících komerční aktivity. Tento systém vyžaduje zázemí mimo centrum města (logistický areál), zásobovací vozidla (ekologický pohon) a hlavně motivaci pro jednotlivé podnikatele se do tohoto systému připojit.



SYNERGICKÉ EFEKTY VIZE

Omezení negativního vlivu dopravy na lidské zdraví je jedním z hlavních cílů všech strategií v oblasti dopravy. Nejedná se jenom o následky dopravních nehod, ale i zhoršení životního prostředí vlivem emisí z dopravy. Omezit dopravní nehodovost je možné se současnou technikou a vybavením pouze částečně. V rámci rozvoje území jsou navrhována bezpečná řešení, která umožní bezpečný provoz bez závad komunikační sítě. Vozidla jsou navrhována a vyvíjena stále bezpečnější, ale jejich řízení je stále na člověku. Lze předpokládat, že budoucí „chytré silnice“ a „chytrá vozidla“ s automatickým řízením dokážou eliminovat počet dopravních nehod na minimum. Lze očekávat, že negativní vliv dopravy na celkový stav životního prostředí bude stále snižován, neboť jsou používána ekologičtější vozidla a lidé pro své cesty volí udržitelné formy dopravy. Tento trend je nutné podporovat a dále rozvíjet, aby bylo možno dosáhnout cíle v rámci vize. Pro snížení negativního vlivu na životní prostředí, zejména zásobovací dopravy v centrech měst, je nutné zavést systém citylogistiky, který je schopen minimalizovat počet jízd nákladních či dodávkových vozidel do centra města. Funkčnost dopravního systému je vždy prověřena při mimořádných událostech, jako jsou např. povodně, dopravní nehody. Je zřejmé, že krizové scénáře jsou připraveny a město je schopné i v

omezeném režimu částečně fungovat. Všechna výše uvedená opatření a principy rozvoje udržitelné městské mobility vytváří následující synergické efekty:

- Požadované snížení rychlosti vozidel v obytných čtvrtích má kladný vliv nejen z hlediska bezpečnosti, ale také z hlediska životního prostředí v okolí komunikace.
- Snížení nehodovosti vozidel vyžaduje nižší náklady na systém IZS.
- Rekonstrukce přechodů na normové parametry sníží počet dopravních nehod mnohdy s nejdůležitějšími následky a zároveň zpřístupní prostor pro imobilní osoby – zkvalitnění veřejného prostoru.
- Snížení počtu dopravních nehod a jejich následků má ekonomické přínosy pro celou společnost.
- Zkvalitnění veřejného prostoru mnohdy řeší i dopravní plochy, a to nejen z hlediska architektonického, ale zejména z hlediska dopravní funkčnosti a bezpečnosti dopravy. Navržená řešení ponechávají pro automobily pouze nejnужnější možný prostor a zbylý prostor je věnován dalším účastníkům provozu. Navržená opatření ctí zásady bezpečného provozu (zejména sni-

žení rychlosti vozidel) a zároveň zvyšují kvalitu veřejného prostoru.

- Zvyšující se počet cyklistů vyžaduje návrh opatření pro snížení nehodovosti cyklistů a zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.
- Zvýšením bezpečnosti tras pro cyklisty se zvýší počet jejich účastníků, což má např. pozitivní vliv na životní prostředí, je snížen např. tlak na počet parkovacích míst pro IAD v cílech cesty.
- Včasné vzdělávání dětí o zásadách bezpečnosti provozu má za cíl snížení počtu dopravních nehod a také zvýšit povědomí o zásadách bezpečnosti silničního provozu.
- Správně nastavený systém citylogistiky méně zatěžuje komunikace v centru, což má vliv nejen na ochranu životního prostředí, ale i na zvýšení bezpečnosti provozu. Navíc vykládka a nakládka by vzhledem k sofistikovanému třídění nákladu v centrálním skladu měla na místě probíhat poměrně rychle, nákladní vozidlo netvoří překážku chodcům zbytečně dlouhý čas. Tento systém tak zlepší i prostředí a vzhled města.
- Podpora udržitelných druhů dopravy, jako je VHD, chůze či cyklistická doprava, sdílení aut

apod., pomáhají snižovat nejen negativní vlivy dopravy na životní prostředí, ale pomáhá také snížit využití osobních automobilů, čímž uvolní veřejné prostory a vytvoří tak prostor pro přátelštější prostředí města.

INDIKÁTORY HODNOCENÍ

OBLAST ZMĚNY	OCHRANA OBYVATEL PŘED NEGATIVNÍMI VLIVY DOPRAVY, ENERGETICKÁ NÁROČNOST DOPRAVY	
STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
SNÍŽIT POČET DOPRAVNÍCH NEHOD (PLNIT NÁRODNÍ CÍLE, NAPŘ. SNÍŽENÍ POČTU OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD DO ROKU 2025 NA POLOVINU OPROTI ROKU 2015)	1. BEZPEČNÉ PŘECHODY PRO CHODCE	- výstavba bezpečných přechodů pro chodce - výstavba bezpečných míst pro přecházení - rekonstrukce stávajících (osvětlení, značení apod.)
	2. BEZPEČNÉ CYKLOTRASY A JEJICH KŘÍŽENÍ S OSTATNÍMI DRUHY DOPRAVY	- výstavba nových cyklistických tras - mimoúrovňová křížení - zvyšování bezpečnosti
	3. SEGREGACE MOTOROVÉ A NEMOTOROVÉ DOPRAVY U PÁTEŘNÍCH KOMUNIKACÍ	- výstavba paralelních komunikací pro nemotorovou dopravu - návrh segregace dle prostorových možností uličního profilu
	4. PŘESTAVBA KŘÍŽOVATEK A ÚSEKŮ S NEJVYŠŠÍ NEHODOVOSTÍ	- provedení bezpečnostních inspekcí křižovatek - přestavba nevyhovujících křižovatek a úseků s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu
	5. ZŘIZOVÁNÍ ZKLIDNĚNÝCH ZÓN V OBYTNÝCH ČTVRTÍCH	- návrh Zón 30 v rezidentních čtvrtích města - návrh obytných zón v oblastech s vhodnou zástavbou

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
- relativní nehodovost cyklistů a chodců - počet usmrcených a těžce zraněných - počet přechodů a míst pro přecházení odpovídají zásadám bezpečného pohybu chodců	statistika Policie ČR	- snížení počtu dopravních nehod s cyklisty a pěšími o 100 % - snížení počtu smrtelných a těžkých zranění o 100 % - zvýšení počtu bezpečných přechodů a míst pro přecházení na 95 %
- relativní nehodovost cyklistů - počet usmrcených a těžce zraněných	statistika Policie ČR	- snížení počtu dopravních nehod s cyklisty o 100 % - snížení počtu smrtelných a těžkých zranění o 100 %
- délka segregovaných tras nemotorové dopravy - podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce - relativní nehodovost cyklistů a chodců - počet usmrcených a těžce zraněných	- výroční zpráva BKOM, OD MMB - statistika Policie ČR - průzkum dělby přepravní práce	- zvýšení počtu segregovaných tras na 95 % plánovaného rozsahu - zvýšení podílu nemotoristické dopravy na dělbě přepravní práce > 15 % modal splitu - snížení počtu dopravních nehod s cyklisty a pěšími o 100 % - snížení počtu smrtelných a těžkých zranění o 100 %
- relativní nehodovost na komunikační síti - počet usmrcených a těžce zraněných	statistika Policie ČR	- snížení počtu dopravních nehod o 100 % - snížení počtu smrtelných a těžkých zranění o 100 %
- rozsah Zón 30 - rozsah obytných zón - počet dopravních nehod v těchto zónách	- výroční zpráva BKOM - statistika Policie ČR	- zvýšení rozsahu Zón 30 na 90 % vhodných oblastí - zvýšení rozsahu obytných zón na 90 % vhodných oblastí - snížení počtu smrtelných a těžkých zranění o 100 % v těchto zónách

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
SNÍŽIT POČET OBYVATEL TRPÍCÍCH NADLIMITNÍM HLUKEM Z DOPRAVY (DO ROKU 2025 TRPÍ NADLIMITNÍM HLUKEM Z DOPRAVY MÉNĚ NEŽ 5 % OBYVATEL MĚSTA)	6. SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE ÚZEMÍ OD DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	• rekonstrukce povrchů vozovek • omezení rychlosti jízdy na komunikacích v obytných čtvrtích • protihluková opatření • převedení zbytné dopravy mimo obytné čtvrti
	7. PODPORA VOZIDEL SE SNÍŽENÝMI HLUKOVÝMI EMISEMI	• podpora zavádění a užívání vozidel MHD se sníženými hlukovými emisemi • obměna a ekologizace jiných vozidel, které se nacházejí ve správě města (např. vozidel komunálních služeb apod.)
	8. ODHLUČNĚNÍ KOLEJOVÉ MHD A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	• rekonstrukce stávajících tramvajových tratí • výstavba nových tramvajových tratí s protihlukovými prvky • nová vozidla MHD • rekonstrukce železničních tratí, protihluková opatření • příměstské vlaky se sníženou hladinou hluku
SNÍŽIT EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ A SNÍŽIT ENERGETICKOU NÁROČNOST DOPRAVY NA CESTUJÍCÍHO (ČTYŘNÁSOBNÝ POKLES EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ DO ROKU 2050 OPROTI ROKU 2010, NEBO: 1 TUNA EKV. CO₂ NA OSOBU A ROK DO ROKU 2050; POKLES CELKOVÉ ENERGETICKÉ SPOTŘEBY V DOPRAVĚ NA CESTUJÍCÍHO O 20 % DO ROKU 2050)	9. ZAVÁDĚNÍ NEBO ROZŠÍŘOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH PALIV A POHONŮ VOZIDEL MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	• nákup nových vozidel MHD s ekologickým pohonem
	10. ZAVÁDĚNÍ MOTIVAČNÍCH OPATŘENÍ PRO EKOLOGIČTĚJŠÍ VOZIDLA	• zvýhodněné poplatky za parkování • zřízení nízkoemisní zóny ve městě • budování dobíjecích stanic pro elektromobily
	11. ZLEPŠENÍ PLYNULOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY NA OCHRANNÉM DOPRAVNÍM SYSTÉMU MĚSTA	• usměrnění dopravního proudu pomocí telematických systémů • odstranění kapacitně problematických míst
	12. ELIMINACE ZBYTNÉ DOPRAVY V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA A MIMO REZIDENTNÍ ÚZEMÍ	• omezení vjezdu do centra pro zbytnou dopravu • zpoplatnění vjezdu do centra města • zavedení citylogistiky

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy • délka rekonstruovaných úseků z hlediska eliminace hluku • pokles intenzit dopravy v obytných čtvrtích	• hluková studie • dopravní průzkumy • výroční zpráva BKOM, OD MMB	• snížení počtu obyvatel zasažených hlukem na méně než 5 % • délka rekonstruovaných úseku komunikací > 95 % plánovaného rozsahu • pokles intenzit dopravy v obytných čtvrtích o 20 % – nezbytná doprava • pokles intenzit dopravy v obytných čtvrtích o 80 % – zbytná doprava
• počet ekologických vozidel • počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy	• analýza dat z registru vozidel • hluková studie	• počet registrovaných ekologických vozidel > 10 % • snížení počtu obyvatel zasažených hlukem na méně než 5 %
• počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy • tramvajové tratě s protihlukovým opatřením • vozy MHD se sníženou hlučností	• hluková studie, měření • výroční zprávy BKOM, OD MMB	• snížení počtu obyvatel zasažených hlukem na méně než 5 % • odhlučněné tramvajové trati v blízkosti obytné zástavby > 80 % délky • podíl vozidel MHD s nízkým hlukovým zatížením okolí > 95 % z počtu vozidel
• podíl autobusů MHD s alternativním pohonem nebo palivem • kvalita ovzduší	• výroční zpráva DPMB, KORDIS • monitoring ovzduší	• zvyšování podílu vozidel DPMB s ekologickým pohonem na 70 % z celkového počtu vozů • zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 %
• počet ekologických vozidel • počet dobíjecích stanic • počet plnicích stanic LPG, CNG • rozsah nízkoemisní zóny	• analýza dat z registru vozidel • zveřejněné firemní bilance (změny vozového parku) • statistika BKOM, OD MMB	• počet registrovaných ekologických vozidel > 10 % • zvýšení počtu dobíjecích stanic o 50 % oproti stavu • zvýšení počtu plnicích zařízení o 50 % oproti stavu • rozsah nízkoemisní zóny – 100 % dle záměru
• plynulost dopravy (prům. rychlost, úroveň kvality dopravy) • kvalita životního prostředí	• analýza intenzity dopravy • monitoring ovzduší	• minimalizace časových ztrát, snížení spotřeby času > 5 % • omezení kongescí na 50 % oproti stávajícímu stavu • zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 %
• podíl tranzitní dopravy v centrální části města • kvalita životního prostředí • využití systému citylogistiky pro zásobování	• dopravní průzkum • analýza intenzity dopravy • monitoring ovzduší	• snížení objemu tranzitní dopravy v centru města na 5 % • zlepšení kvality ovzduší – naplnění příslušné strategie z 95 % • do systému citylogistiky bude zapojeno > 95 % komerčních aktivit v centru

STRATEGICKÝ CÍL	SPECIFICKÝ CÍL	OPATŘENÍ A VHODNÉ ČINNOSTI
ZAJISTIT SPOLEHLIVOST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH	13. VYPRACOVÁNÍ RÁMCOVÝCH KRIZOVÝCH PLÁNŮ PRO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (ZEJMÉNA MHD)	• zajištění náhradní dopravy při mimořádné události • rychlost informování cestujících
	14. REGULACE VJEZDU ZÁSOBOVACÍCH VOZIDEL DO CENTRA MĚSTA	• omezení vjezdu zásobovacích vozidel do centra (zákaz, zpoplatnění, časové omezení) • zavedení systému citylogistiky
	15. PROGRAM CITYLOGISTIKA	• zavedení systému městské citylogistiky

INDIKÁTOR	ZPŮSOB ZJIŠŤOVÁNÍ/ZDROJ	CÍLOVÁ HODNOTA (2030)
• míra spokojenosti cestujících • rychlost reakce systému na krizovou situaci	• průzkum • směrnice MMB, DPMB	• spokojenost cestujících > 60 % • informace cestujících do 100 % časového limitu dle směrnice
• intenzita dopravy zásobovacích vozidel v čase • počet komerčních aktivit zapojených do systému citylogistiky	• analýza intenzity dopravy • využití systému citylogistiky	• snížení intenzity dopravy zásobovacích vozidel mimo systém citylogistiky na 20 % oproti stavu • zapojení do systému citylogistiky > 80 % komerčních aktivit v centru
• spokojenost provozovatelů komerčních aktivit se systémem • počet provozovatelů komerčních aktivit zapojených do systému	• průzkum spokojenosti • analýza dat ekonomických subjektů	• provozovatelé komerčních aktivit jsou spokojeni s fungováním > 90 % • počet provozovatelů komerčních aktivit zapojených do systému > 80 %

WWW.MOBILITABRNO.CZ
MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
ODBOR DOPRAVY
2018



NIC

