

Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky
na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice

Návrhová část a akční plán



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

11/2019

Obsah

1.	Úvod	4
1.1.	Management mobility	4
2.	Formulace vize.....	6
2.1.	Vize	6
2.2.	Strategické cíle.....	6
2.3.	Specifické cíle.....	7
2.1.	Scénáře vývoje.....	7
3.	Indikátory PUMM a monitoring	8
3.1.	Prognóza vývoje počtu obyvatel.....	11
4.	Prognóza dopravy.....	11
5.	Opatření a aktivity PUMM.....	13
5.1.	Opatření cíle Bezpečnost	14
5.2.	Opatření cíle inovace	16
5.3.	Opatření cíle Místo pro život	18
5.4.	Opatření cíle Management dopravy.....	24
6.	Návrh opatření pro zlepšování kvality ovzduší.....	26
7.	Návrh změn procesu plánování mobility na úrovni města.....	27
	Provádění opatření D1 - Budování pozitivní image udržitelné dopravy.....	27
	Provádění opatření D2 - Dopravní výchova a osvěta	27
	Provádění opatření D3 - Komunikace a informovanost účastníků dopravního provozu.....	33
	Provádění opatření D4 - Kvalitní dopravní dokumentace	33
	Provádění opatření D5 - Integrovaný dopravní systém.....	33
	Provádění opatření D6 - Manažer mobility	34
8.	Koncepce automobilové dopravy.....	34
	Provádění opatření A2 - Bezpečně na křižovatkách	36
	Provádění opatření A6 - Měření rychlosti	36
	Provádění opatření B6 - Inteligentní křižovatky a preference IZS.....	37
	Provádění opatření C2 - Tvorba zón 30	37
	Provádění opatření C3 - Odvedení tranzitu.....	39
	Provádění opatření C13 - Restrikce nákladní dopravy	39
	Provádění opatření C14 - Zřízení nízkoemisní zóny.....	39
	Provádění opatření C18 - Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení místa	39
	Provádění opatření C19 - Rekonstrukce komunikací a mostů.....	40

9.	Koncepce statické dopravy.....	40
	Provádění opatření B1 - Elektromobilita.....	41
	Provádění opatření B4 - Spolujízda a spolusdílení vozidla.....	42
	Provádění opatření B7 - Podpora výstavby parkovacích domů u bytového fondu.....	42
	Provádění opatření B8 - Městské elektromobily.....	42
	Provádění opatření C5 - Zajištění parkovacích kapacit rezidentů.....	43
	Provádění opatření C15 - Rozšíření zóny placeného stání.....	45
	Provádění opatření C16 - Placené stání rezidentů.....	46
	Provádění opatření C17 - Místo pro odstavování kamionů.....	46
	Provádění opatření C21 - K+R u škol.....	46
10.	Koncepce veřejné hromadné dopravy.....	48
	Provádění opatření A4 - Kamerový dohled.....	49
	Provádění opatření B2 - Alternativní palivo MHD.....	49
	Provádění opatření B3 - Preference BUS.....	50
	Provádění opatření B5 - Inteligentní zastávky MHD.....	50
	Provádění opatření C4 - Rekonstrukce přednádraží.....	50
	Provádění opatření C8 - Podpora a rozvoj MHD vč. zajištění nového trasování.....	51
	Provádění opatření C9 - Zlepšení zastávek VHD/MHD.....	51
	Provádění opatření C10 - Senior Taxi.....	51
	Provádění opatření C12 - Rekonstrukce žel. trati 331.....	51
11.	Koncepce pěší dopravy.....	52
	Provádění opatření A3 - Bezpečné přecházení.....	54
	Provádění opatření A5 - Bezpečně do škol.....	55
	Provádění opatření C1 - Podpora pěších zón a stezek pro chodce.....	56
	Provádění opatření C6 - Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků.....	56
12.	Koncepce cyklistické dopravy.....	57
	Provádění opatření A1 - Bezpečně na kole.....	58
	Provádění opatření C7 - Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách.....	60
	Provádění opatření C11 - Výstavba společných stezek.....	61
	Provádění opatření C20 - Bikesharing.....	62
	Návrh souboru opatření (priorit a aktivit) s možností synergického efektu.....	62
13.	Vytvoření „Akčního plánu udržitelné městské mobility Otrokovice“.....	63
	Seznam tabulek.....	66
	Seznam obrázků.....	66

1. Úvod

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice r. 2019, dále označován zkratkou PUMM, je strategickým dokumentem, který má za cíl uspokojit potřeby mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí. Cílem návrhové fáze je stanovit společnou vizi mobility, strategické a specifické cíle a navrhnout opatření, která přispějí k jejich naplnění. PUMM podporuje vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň cílí na postupný přesun k udržitelnější dopravě. Stanovení vize, cílů i opatření bylo intenzivně projednáváno v měsících červnu - listopadu roku 2019. Projednání probíhalo s veřejností, vedením města a v jednotlivých odborných skupinách.

PUMM Otrokovice se dělí na 5 částí

- přípravná fáze
- analytická fáze
- návrhová fáze
- akční plán
- SEA a Monitoring plánu

Dle projednání byly sloučeny části Návrhová fáze, Akční plán a Monitoring plánu do jedné části Návrhová část a akční plán. Monitoring je řešen v kapitole 3.

Návrh představuje ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních cílících na zlepšení výkonu dopravní sítě, organizace dopravy a mobility obyvatel a návštěvníků města. PUMM zároveň v rámci řešeného území zohledňuje regionální vazby u všech druhů doprav, přičemž je navržena i provázanost a vzájemná koordinaci u všech relevantních druhů doprav. V návrhové části bude orientačně vyčíslena investiční náročnost navrhovaných úprav jednotlivých dopravních staveb.

1.1. Management mobility

Managementem mobility se zpravidla zabývají samosprávy a jejich organizace, významné výrobní podniky a velcí zaměstnavatelé, logistické a obchodní řetězce, zajišťovatelé dopravních služeb, správci dopravní infrastruktury, organizátoři veřejných akcí a další skupiny osob.

Management mobility zahrnuje nejen přepravu osob v celém rozsahu populace (mladé rodiny, děti, školáci, ekonomicky aktivní, senioři či osoby se specifickými nároky), ale i dopravu nákladní.

Management mobility musí probíhat na třech úrovních, kdy role jednotlivých účastníků procesu a nástroje ovlivnění dopravní nabídky a poptávky se liší.

Na taktické úrovni se rozhoduje o zvládnutí nároků mobility na úrovni provozování dopravních systémů. Cílem plánování udržitelné dopravy na této úrovni, je zajistit preferenci udržitelných druhů dopravy i v podmínkách oprav či dočasných uzávěr dopravní infrastruktury.

Na operativní úrovni se jedná o řízení okamžité situace. Důležitou úlohu má spolupráce klíčových partnerů, kteří zajišťují dopravní nabídku a průjezdnost infrastruktury.

Management mobility má potenciál stát se významným nástrojem na cestě k zajištění udržitelné mobility. Management mobility vyžaduje komplexní přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji.

Odbor dopravně-správní je hlavním partnerem při zpracování plánu udržitelné městské mobility. Je odborem, který komplexně zajišťuje zpracování všech stupňů projektové dokumentace pro všechny jednotlivé akce nebo se k nim vyjadřuje.

Odbor zabezpečuje, případně koordinuje plnění samosprávných úkolů obce v oblasti silničního hospodářství a dopravy, zejména spolupracuje s odborem rozvoje města na přípravě (předprojektová, územní a projektová příprava) a realizaci dopravních staveb města a podílí se na koordinaci investiční

činnosti města a jiných investorů v oblasti dopravních staveb. Dále odbor spolupracuje s odborem majetko-právním na zajišťování správy komunikací v majetku města.

Mimo to odbor navrhuje z pohledu silničního hospodářství a dopravy vyjádření města k záměrům jiných osob, podílí se na zpracování strategických dokumentů města v oblasti silničního hospodářství a dopravy a zpracovává koncepční dokumenty v těchto oblastech, je garantem plnění a aktualizace cyklokoncepte města a zajišťuje úkoly města v oblasti dopravní prevence.

Odbor rozvoje města plní úkoly při přípravě strategických rozvojových dokumentů a připravuje podklady pro rozhodování orgánů města ve věcech územního plánování a ve věcech názvů částí města, ulic a jiných veřejných prostranství.

Odbor rozvoje zabezpečuje koncepci rozvoje a správu městské veřejné zeleně a zajišťuje administraci, řízení a publicitu realizovaných akcí stavebního a technického charakteru.

Odbor také navrhuje orgánům města řešení urbanistických a architektonických problémů města. Navrhuje, zpracovává či pořizuje strategický plán města a oborové koncepční dokumenty a materiály. Koordinuje koncepční práce ve všech oblastech rozvoje města v rámci působnosti samosprávných orgánů.

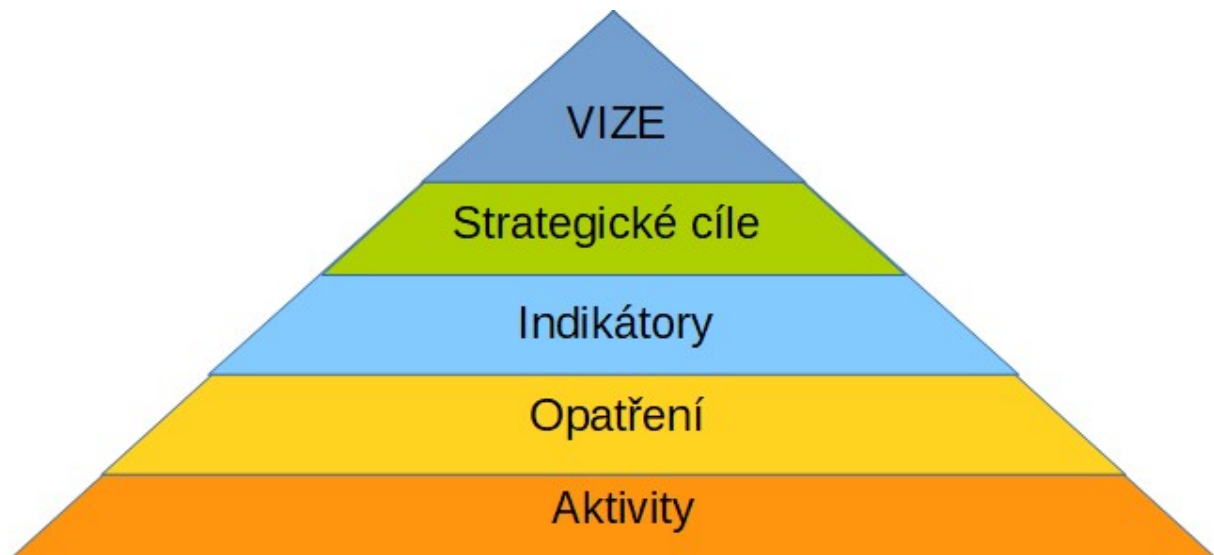
Vedením projektu, resp. Řídícího výboru je pověřeno vedení města v roli starostky. Vzniká tak dostatečně silný mandát pro budoucí realizační fázi PUMM.

Ke zpracování PUMM jsou přizváni také partneři dle komunikační strategie projektu.

Hlavními charakteristikami strategie PUMM jsou

- dlouhodobá vize a jasný implementační plán,
- zapojení všech partnerů, včetně širokého zapojení veřejnosti do všech fází rozhodovacího procesu,
- rovnoměrný a integrovaný rozvoj všech módů dopravy za souběžné propagace „měkkých“ dopravních módů,
- pravidelné monitorování definovaných ukazatelů, jejich analýza, vyhodnocení a publikování výsledků,
- zvážení externích nákladů pro všechny dopravní módy.

Zpracovaný dokument vznikl za účelem uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním PUMM je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).



Obrázek 1 Hierarchie strategie PUMM

2. Formulace vize

2.1. Vize

Vize PUMM vystihuje hlavní směr rozvoje a zajištění mobility ve městě. Vize se neomezuje pouze na dopravní oblast, ale přesahuje do běžného života obyvatel.

Otrokovice budou významným společenským a průmyslovým centrem s ekonomickou prosperitou a zvyšující se úrovní kvality života obyvatel ve vztahu ke zlepšování životního prostředí a občanské sounáležitosti s přispěním racionálně řízeného městského úřadu.

Vize byla převzata z Integrovaného strategického rozvojového plánu města Otrokovice. Ta je vyhovující pro potřeby PUMM. Toto bylo projednáno v řídicí skupině PUMM a prezentováno na veřejném projednání PUMM dne 27.6. Přípomínky k vizi bylo možné zasílat více než 3 měsíce. Vize byla znovu projednána s veřejností dne 4.11. 2019. Na vizi navazuje volba scénáře a opatření.

2.2. Strategické cíle

Vizi rozpracovávají 4 strategické cíle, ve kterých interagují uživatelé s dopravní infrastrukturou, trendy, vývojem vědy a názory udržitelné mobility.

Cíle byly zvoleny na základě analýzy provedené v Analytické části, kde jsou hlavní zjištění shrnuta ve SWOT analýze. Tyto problémy lze rozdělit dle možných řešení na řešení a zajištění bezpečnosti, tj. snížení počtu a následků dopravních nehod. Toto se odrazilo ve strategickém cíli A Bezpečnost. Slabé stránky zvyšující se počet dopravních nehod související se zvýšením intenzit dopravy jsou řešeny právě tímto cílem. Zvyšující se intenzity dopravy a tím zvýšení imisí z dopravy a kongescí brzdících veřejnou dopravu budou řešeny v rámci cíle Inovace, který je zaměřen na zajištění IT při řízení dopravy a změny skladby dopravního proudu ve smyslu zavádění alternativních paliv v individuální automobilové i veřejné hromadné dopravě. Problematika nevhodného řešení geometrie na dopravní síti, bezbariérovosti, cyklistická infrastruktura, zajištění odvedení tranzitní dopravy, multimodalita, estetika a další jsou řešeny v rámci strategického cíle Místo pro život, který má za cíl zlepšit dopravní dostupnost udržitelných druhů dopravy. V rámci cíle je řešena i nabídka veřejné hromadné dopravy. Problematika dojížděky a dělby přepravní práce bude řešena v rámci strategického cíle Management dopravy.

Zde je cíleno na zlepšení podílu udržitelné dopravy zejména měkkými opatřeními a zajištění efektivního fungování plánování udržitelné městské mobility.

Tyto 4 základní strategické cíle byly projednány v pracovních skupinách, představeny veřejnosti prostřednictvím webových stránek projektu a rozprava k nim byla provedena na veřejném projednání dne 27. 6. 2019. Následně bylo ponecháno adekvátní období pro připomínkování strategie. Následně byly schváleny řídicí skupinou. Dále byly znovu projednány s veřejností na veřejném projednání dne 4.11.2019 a schváleny v rámci schválení návrhové části Radou města Otrokovice a Zastupitelstvem města Otrokovice. Strategické cíle mají zejména snížit emise CO₂ a nastavit rámec pro podporu udržitelné dopravy.



2.3. Specifické cíle

Specifické cíle dále rozvádějí strategické cíle.

Specifický cíl strategického cíle Bezpečnost je Snížení smrtelných a těžkých zranění v dopravních nehodách města na 0.

Specifický cíl strategického cíle Inovace je Zvýšení podílu elektromobilů na 20% a zajištění VHD bez emisí CO₂.

Specifický cíl strategického cíle Místo pro život je Zajištění dostupnosti podmínek pro všechny druhy dopravy vč. dobudování cyklistické sítě.

Specifický cíl strategického cíle Management dopravy je Snížení podílu automobilové dopravy na 35% v dělbě přepravní práce.

Kontrola specifických cílů bude zajištěna monitoringem indikátorů. Horizont realizace je 2030. Pro dobudování cyklistické sítě se uvažuje dobudování etapy 1. a 2. Vzhledem k nutnosti zajištění základní dostupnosti VHD v případě výpadku el. energie je navrženo diverzifikovat paliva zaváděním také hybridních elektrobusů a v budoucnu vodíkových autobusů.

2.1. Scénáře vývoje

Scénáře dopravního vývoje jsou provedeny na základě analytické části a na základě stanovených strategických cílů a opatření v návrhové části. Scénáře jsou provedeny pro rok 2030.

Zatímco trendový scénář předpokládá zvyšování podílu automobilové dopravy zejména na úkor pěší dopravy a veřejné hromadné dopravy, tzv. aktivní scénáře předpokládají realizaci politiky podporující udržitelnou dopravu.

Scénáře byly navrženy s ohledem na stávající zjištěnou dělbou přepravní práce, která byla podkladem pro rozhodování v pracovních skupinách a řídicí skupině. Současně byly diskutovány s odborníky i širokou veřejností dle Komunikační strategie PUMM. Scénáře byly prezentovány na veřejném projednání dne 27. 06. 2019 a 4. 11. 2019. Tyto byly připomínkovány širokou veřejností. Široké veřejnosti byla prezentována myšlenka zakotvení podpory udržitelné dopravy do strategického plánování města také prostřednictvím webu projektu mobilita-

otrokovice.cz. Protože trend vývoje dělby přepravní práce směřuje neudržitelným směrem, byla dohodnuta široká shoda na nutnosti aktivního přístupu v plánování dopravy pro zajištění vize a stanovených cílů a jejich indikátorů. Podpora udržitelné dopravy může obsahovat množství rozdílných přístupů, ty byly shrnuty v jednotlivých scénářích, ze kterých bylo v rámci participačního přístupu vybíráno.

Tabulka 1 Navržené scénáře vývoje dělby přepravní práce

Scénář	Stav	Trend	Nemotorový	Hromadné dopravy	Kombinovaný
IAD	38%	42%	38%	36%	35%
VHD	31%	29%	29%	35%	32%
Kolo	6%	7%	9%	7%	8%
Pěšky	25%	22%	26%	22%	25%
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%

Nemotorový scénář předpokládá zejména podporu pěší a cyklistické dopravy. Výstavba cyklistických stezek by měla být akcentována. Připravovány by měly být zejména stezky denní dojížděky. Scénář má nižší nároky na finance hlavně díky snížení krytí prokazatelné ztráty VHD a zvýšení investic do cyklistické infrastruktury.

Scénář hromadné dopravy předpokládá akcentaci zvyšování krytí prokazatelné ztráty a navýšení výkonů. Vzhledem k dramatickému zvýšení nákladů na veřejnou hromadnou dopravu se předpokládá, že tento scénář nebude realizován.

Kombinovaný scénář předpokládá úpravu linek veřejné dopravy za současného mírného zvýšení prokazatelné ztráty. Efektivita VHD by měla růst. Je podporována změna vozového parku s vyšším využitím elektrické trakce. Současně jsou realizovány aktivity vedoucí k podpoře cyklistické a pěší dopravy. Tento scénář bude náročný na zajištění financování. V případě, že bude možné v dostatečné míře čerpat dotace na podporované aktivity, je možné jej realizovat.

Mimo problematiku změny dělby přepravní práce budou Otrokovice čelit výstavbě nových ploch bydlení za sídlištěm Trávníky. Tato lokalita se bude v budoucnu více než dnes potýkat s růstem intenzit dopravy. Proto je navrženo v rámci managementu mobility nerealizovat obchodní centra dle platného ÚP v dotyku se sídlištěm Trávníky. Scénář také akcentuje změnu pohonů automobilové dopravy. Předpokládá se zajištění možnosti nabíjení vozidel na veřejných prostranstvích resp. na volném stání na terénu. Předpokládá se rozvoj elektromobility, zejména ve formě plugin hybridů. Ve vzdálené budoucnosti bude možné pokrýt potřeby vodíkovým pohonem, který je dnes méně rozvinut než elektromobilita. Naopak ve vozovém parku MHD se předpokládá využití hybridních parciálních trolejbusů. Cíle stanovené v obnově vozového parku musí být do budoucna zajištěna dotacemi.

V dlouhodobém horizontu si město zvolilo na základě participativního přístupu kombinovaný scénář k naplňování. Budou podporovány aktivity pěších, cyklistů i veřejné hromadné dopravy. Tím bude dosaženo synergie pro snížení podílu IAD. V plánu jsme došli ke shodě na nezvyšování kapacity průtahu města, naopak kapacita by měla být snížena. Předpoklad dostavby modernizace a zdvojkolejnění trati Otrokovice - Vizovice, které předpokládá zrušení železniční zastávky Otrokovice - Trávníky, je nutné kompenzovat zvýšením nabídky MHD na Trávníkách.

Stanovená koncepce je reflektována v navržených opatřeních vč. přiděleného finančního rámce jednotlivých aktivit. Aktivní kombinovaný scénář podpory udržitelných druhů dopravy je přijat vedením města na základě široké shody pracovních skupin i veřejnosti dle komunikační strategie.

3. Indikátory PUMM a monitoring

Indikátory jsou navrženy pro kvantifikaci pokroku nastavených strategických cílů. Každý strategický cíl má stanoven jeden nebo více indikátorů. Indikátory jsou stanoveny s ohledem na předpokládaný pokrok v

segmentu dopravy. Zejména cíle dosažení nízkouhlíkové (či bezuhlíkové) dopravy budou potřebovat vysoké úsilí, jelikož na evropské úrovni jsou cíle stanoveny velmi přísně. Naopak dosažení těchto cílů by mělo vést ke zvýšení konkurenceschopnosti a významnému zlepšení životního prostředí a kvality života obyvatel ve městě.

Dělba přepravní práce bude sledována v rámci aktualizace PUMM. Bude proveden dotazníkový průzkum v domácnostech.

Počet nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení bude vyhodnocen v rámci aktualizace PUMM. Bude provedeno hodnocení souladu s ČSN 736110 a vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Délka cyklistických stezek bude vyhodnocena v rámci aktualizace PUMM. Bude hodnocena délka stezek pro cyklisty a délka stezek pro chodce a cyklisty. Do hodnoty bude přičtena délka cyklistických pruhů a piktogramových koridorů na obousměrných komunikacích. Piktogramy a pruhy budou započteny jako délka komunikace, ne délka za každou stranu komunikace.

Počet smrtelných nehod a počet nehod s těžkým zraněním bude vyhodnocen každý rok na základě statistiky Policie ČR. Na nová nehodová místa bude reagováno v rámci opatření.

Počet nabíjecích stanic elektromobilů bude hodnocen v rámci aktualizace PUMM. Započteny budou nabíjecí stanice rezidentního i veřejného nabíjení.

Podíl vozidel MHD na alternativní paliva bude hodnocen v rámci aktualizace PUMM. Do indikátoru budou započteny elektrobuses, hybridní elektrobuses, trolejbusy a jejich varianty a autobusy CNG.

Snížení nelegálního stání v sídlištích bude hodnoceno v rámci aktualizace. Jedná se o podíl vozidel v bytové zástavbě zaparkovaných nelegálně ku počtu vozidel zaparkovaných celkem. Průzkum bude proveden od 21:00 do 4:00 v běžný pracovní den.

PM₁₀ (REZZO 4) jsou emise z dopravy ve městě. Pro hodnocení je vhodné vyjmout dálnici D55. Na dálnici se předpokládá nárůst dopravy vlivem dostavby D1 u Přerova. Tento nárůst nemůže město ze své pozice nijak ovlivnit. Proto je vhodné indikátor sledovat dále bez dálnice D55. Hodnoty jsou vypočítány jako PM₁₀ z mobilních zdrojů bez resuspenze. Navrhujeme hodnotu sledovat v rámci aktualizace PUMM.

Aktualizace PUMM je naplánována za 5 let. Průběžný monitoring je v gesci navrženého Mobility manažera.

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

Indikátor	Rok	Stav	Rok	Cíl	Vazba/poznámka	Strategický cíl
Dělba přepravní práce udržitelnými druhy dopravy	2019	62%	2030	65%	Dle průzkumu dopravního chování	Marketing dopravy
Počet nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení ¹	2019	105	2030	72	Dle analýzy základních pěších tras	Místo pro život
Délka cyklistických stezek	2019	11,8 km	2030	17,1 km (8,5 km pruhů a piktogramů)	Dle základní cyklistické sítě	Místo pro život
Počet obyvatel města	2018	17878	2030	17185	Počet obyvatel dle ČSÚ	Místo pro život
Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním	2018	5/rok	2030	0/rok	Dle podkladů Policie ČR	Bezpečnost
Počet nabíjecích stanic elektromobilů nebo plnicích stanic	2019	0	2030	743 ² nabíjecích stanic	Bílá kniha (Snížit podíl konvenčně poháněných vozidel do roku 2030 na polovinu)	Inovace
Podíl přepravených osob MHD elektrickou trakcí	2019	81,7%	2030	100%	Dle podkladů DZSO	Inovace
Snížení podílu nelegálního odstavování vozidel	2019	22%	2030	15%	Dle průzkumů dopravy	Místo pro život
PM ₁₀ (REZZO4)	2011	3,32 t/rok	2020	1,53 t/rok ³	Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Střední Morava – CZ07	Inovace
PM ₁₀ (REZZO4)	2019	30,5 t/rok	2030	25,9 ⁴ t/rok	Emise PM ₁₀ s resuspenzí bez dálnice	Inovace
PM ₁₀ (REZZO4)	2019	6,2 t/rok	2030	5,3 t/rok	Emise PM ₁₀ bez resuspenze ⁵ bez dálnice	Inovace

¹ Nebezpečná místa či místa se zvýšenou obrubou.

² V případě dramatického rozvoje vozového parku elektromobilů (15% vozidel).

³ Konfrontovat s výpočty PUMM.

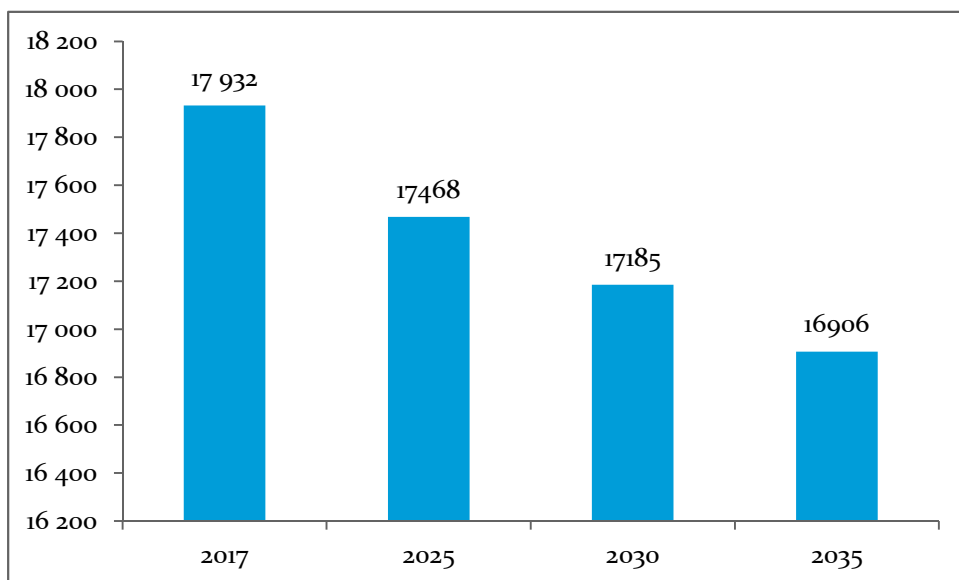
⁴ Je předpokládáno 15% snížení vlivem změny vozového parku a podporou udržitelných druhů dopravy

⁵ Vliv studených startů je započítán dle MEFA 13.

Dle Bílé knihy EU je nutné dosáhnout do roku 2050 městské logistiky bez emisí CO₂. To znamená přechod od autobusů na CNG na elektrickou trakci, tj. elektrobuses nebo vodíkové autobusy.

3.1. Prognóza vývoje počtu obyvatel

Prognóza vývoje počtu obyvatel vychází ze stávajícího trendu pomalého vylidňování města. Prognózu provedenou pro jednotlivé části města je vhodné provést v rámci aktualizace na základě dat SLDB 2021.



Obrázek 2 Prognóza vývoje počtu obyvatel města Otrokovice

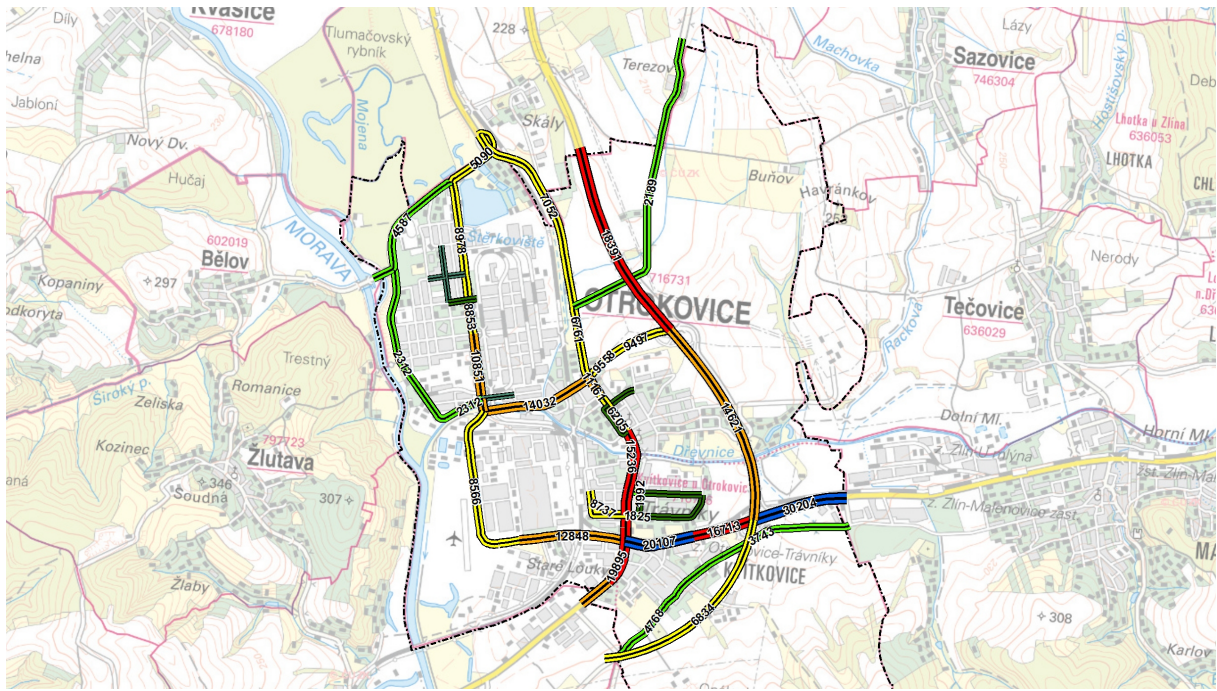
Počet obyvatel v zázemí města se předpokládá stagnující.

Dále bude docházet ke stárnutí obyvatel. Pro výhled je nutné počítat se zvýšením podílu obyvatel se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

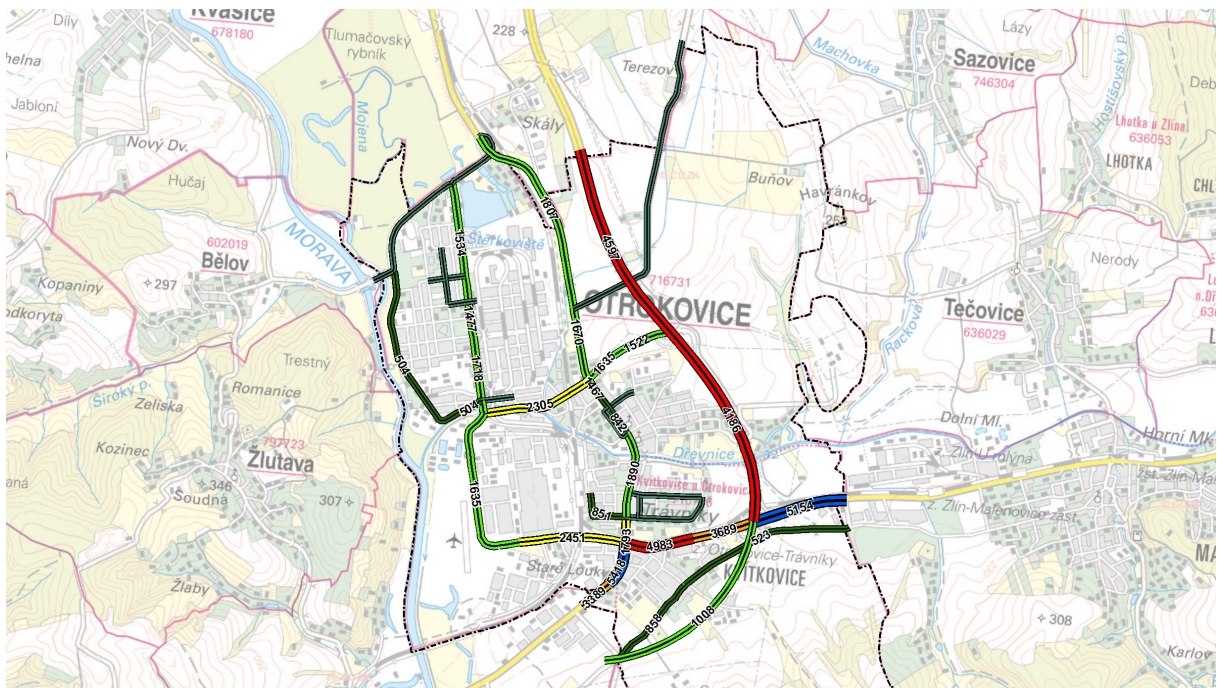
4. Prognóza dopravy

Prognóza automobilové dopravy je provedena modelem dopravy. Jedná se o třístupňový model automobilové dopravy pro potřeby posouzení dopadu scénářů do intenzit dopravy. Scénář trend předpokládá zvýšení intenzit dopravy. Aktivní kombinovaný scénář předpokládá snížení dopravy. Prognóza je provedena do roku 2030.

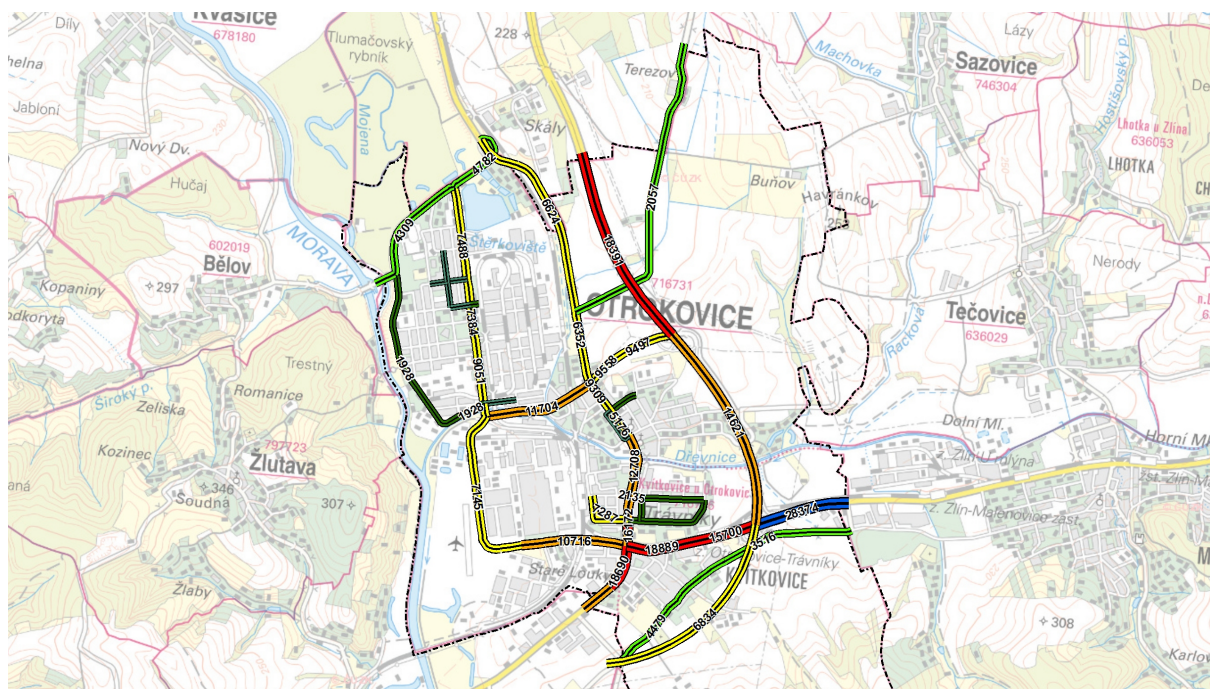
Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - návrhová část a akční plán



Obrázek 3 Model dopravy, vozidla celkem za 24 hodin rok 2030, scénář trend



Obrázek 4 Model dopravy, těžká vozidla za 24 hodin rok 2030, scénář trend



Obrázek 5 Model dopravy, vozidla celkem za 24 hodin rok 2030, kombinovaný scénář

Model dopravy prokázal snížení intenzit dopravy, které je cílem kombinovaného scénáře. Současně je model proveden pro výhledové uspořádání infrastruktury. Aktivní politika neovlivní tranzitní dopravu na dálnici.

5. Opatření a aktivity PUMM

Opatření jsou obecné nástroje, kterými chceme dosáhnout dlouhodobých strategických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke strategickému cíli, který naplňuje. Naplňování opatření, a tím i plnění cílů, je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Aktivity jsou rozpracovány v kartách opatření a detailněji pak v akčním plánu.

Opatření jsou logicky strukturována pro naplňování zvolených cílů. Jejich prioritizace byla provedena na základě návrhu zpracovatele, projednání v řídicí skupině, s veřejností a partnery dle komunikační strategie.

Návrhy opatření a jejich provádění je provedeno v samostatných kapitolách. Aktivity a provádění opatření jsou logicky strukturovány dle jednotlivých druhů dopravy, aby byla zajištěna synergie navrhovaného.

5.1. Opatření cíle Bezpečnost



OPATŘENÍ A1 BEZPEČNĚ NA KOLE

Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených a sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná.

Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stezkách bude revidováno.



OPATŘENÍ A2 BEZPEČNĚ NA KŘIŽOVATKÁCH

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou na okružní či světelně řízené.

Na všech ramenech křižovatky budou navrženy přechody pro chodce. Cyklistická doprava bude řešena v rámci přestavby.



OPATŘENÍ A3 BEZPEČNĚ PŘECHÁZENÍ

Zajistíme prostředky pro každoroční periodickou úpravu přechodů s cílem zajištění podmínek daných ČSN a vyhl. č. 398/2009 Sb. Bude nastolen režim projektové přípravy a navazující realizace. Upravovány budou prioritně přechody přes základní komunikační skelet.

OPATŘENÍ A4 KAMEROVÝ DOHLED

Zajistíme kamerový dohled na autobusovém nádraží, vybraných zastávkách a ve vozidlech MHD pro zvýšení bezpečí cestujících.



OPATŘENÍ A5
BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00



OPATŘENÍ A6
MĚŘENÍ RYCHLOSTI

Na vybraných úsecích pozemních komunikací zajistíme automatizovaným systémem měření rychlosti v místech zvýšené nehodovosti, nutnosti zajištění bezpečného přecházení nebo v místech častého překračování rychlosti v intravilánu.

5.2. Opatření cíle inovace



OPATŘENÍ B1 ELEKTROMOBILITA

Zajistíme možnost nabíjení více než 14% elektomobilů ve městě rozšířením nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO do roku 2030.

Umožníme výstavbu nabíjecích stanic soukromého sektoru na pozemcích města.



OPATŘENÍ B2 ALTERNATIVNÍ PALIVO MHD

Zajistíme 100 % autobusů MHD na alternativní paliva. Preferovány budou parciální trolejbusy, elektrobusy a hybridní elektrobusy.

Po roce 2030 se předpokládá také preference vodíkového pohonu.



OPATŘENÍ B3 PREFERENCE BUS

Zajistíme preferenci BUS na samostatných pruzích a nastavením semaforů, zejména bude dbáno na průjezdnost MHD a linkové dopravy křižovatkami.



OPATŘENÍ B4 SPOLUJÍZDA A SPOLUSDÍLENÍ VOZIDLA

Zajistíme podporu spolusdílení vozidla více rodinami.

Zajistíme podporu sdílení jízdy vozidel více uživateli.



**OPATŘENÍ B5
INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD**

Zajistíme elektronické informační panely a indukční smyčky u nádraží a na vybraných zastávkách MHD a veřejné linkové dopravy. Spoje MHD budou zasílat informace v dohodnutém formátu i pro potřeby informačních systémů IDS.



**OPATŘENÍ B6
INTELIGENTNÍ KŘÍŽOVATKY A
PREFERENCE IZS**

Zajistíme rekonstrukci semaforů s dynamickým či koordinovaným řízením s nočním celočerveným režimem a s napojením na dispečink, aby mohla být uplatněna preference IZS. Zajistíme kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů.



**OPATŘENÍ B7
PODPORA VÝSTAVBY PARKOVACÍCH
DOMŮ U BYTOVÉHO FONDU OPATŘENÍ**

Připravíme plán rozvoje parkovacích domů s cílem pomoci soukromému sektoru dobudovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě. Předpokládá se vznik SVJ vlastníků hromadných garáží v sídlištích. Garáže nabídnou



**B8
MĚSTSKÉ ELEKTROMOBILY**

také možnost nabíjení.

elektromobilů.

Pro snížení emisí ve městě koupíme místo vozidel na fosilní paliva elektromobily nebo plug in hybridy.

5.3. Opatření cíle Místo pro život



OPATŘENÍ C1
PODPORA PĚŠÍCH ZÓN A STEZEK PRO CHODCE

Podpoříme realizaci pěší zóny a stezek pro chodce, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.



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

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



OPATŘENÍ C3
ODVEDENÍ TRANZITU

Zajistíme odvedení tranzitní dopravy výstavbou D55, JV obchvat. Zajistíme vymístění nákladní dopravy z lokalit bydlení.



REKONSTRUKCE PREDNADRAŽÍ

veřejnou linkovou dopravou, P+R, B+R a K+R.



OPATŘENÍ C5
ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT
REZIDENTŮ OPATŘENÍ C4

Zajistíme zlepšení podmínek a omezíme ilegální stání v obytných souborech.

Zajistíme dostatečné kapacity parkování a car sharingu. Zajistíme zlepšení standardu přestupních uzlů pro přestup mezi vlakem, MHD,



OPATŘENÍ C6
ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH
A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané chodníky budou řešeny jako společná stezka pro pěší a cyklisty. Zajistíme rozšíření či opravu nevyhovujících chodníků.



OPATŘENÍ C7
OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V
JEDNOSMĚRKÁCH

Zajistíme povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách od šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhé obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN 736110 a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017.



OPATŘENÍ C08
PODPORA A ROZVOJ MHD VČ.
ZAJIŠTĚNÍ NOVÉHO TRASOVÁNÍ

Budeme podporovat a rozvíjet stávající systém MHD vč. obměny vozového parku. Zajistíme rozšíření MHD do rozvojových lokalit dle ÚP a lokalit s horší obsluhou MHD.



OPATŘENÍ C09
ZLEPŠENÍ ZASTÁVEK VHD/MHD

Zajistíme rekonstrukci a výstavbu zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.



OPATŘENÍ C10
SENIOR TAXI

S ohledem na stárnutí populace budeme iniciovat službu Senior Taxi, jako doplněk k MHD.



OPATŘENÍ C11
VÝSTAVBA SPOLEČNÝCH STEZEK

Zajistíme propojení pro cyklisty na definované základní síti výstavbou stezek pro pěší a cyklisty. Budeme pokračovat v jejich výstavbě a propojíme novými stezkami okolní obce, které jsou nedostatečně napojeny.



OPATŘENÍ C12
REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATI

Budeme usilovat o rekonstrukci a modernizaci železniční trati Otrokovice - Zlín - Vizovice pro podporu udržitelné dopravy. Toto je v gesci SŽDC.



OPATŘENÍ C13
RESTRIKCE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Zajistíme restrikce průjezdu nákladní dopravy v oblastech v dotyku s bydlením všude tam, kde je možné využít alternativní trasu nadřazené dopravní sítě.



OPATŘENÍ C14
ZŘÍZENÍ NÍZKOEMISNÍ ZÓNY

Zajistíme posouzení nízkoemisní zóny ve vybraných částech města. Bude prověřeno omezení vozidel nesplňující limity EURO 3.



OPATŘENÍ C15
ROZŠÍŘENÍ ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ

Zajistíme zavedení zóny placeného stání nebo plochy s regulací parkovacích míst pro návštěvníky.



OPATŘENÍ C16
PLACENÉ STÁNÍ REZIDENTŮ

Zavedeme zónu placeného stání rezidentů pro snížení poptávky po vlastnictví osobních vozidel. Tím podpoříme udržitelnou dopravu.



OPATŘENÍ C17
MÍSTO PRO ODSTAVOVÁNÍ KAMIONŮ

Budeme usilovat o výstavbu dostatečných kapacit pro odstavení kamionů na odpočívkách D55 a v průmyslových areálech firem.



OPATŘENÍ C18
ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH PROFILŮ ULIC A PŘEROZDĚLENÍ MÍSTA

Zajistíme rekonstrukci vybraných uličních profilů a přerozdělení místa mezi druhy dopravy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Současně zvýšíme estetiku a funkčnost uličních profilů.



OPATŘENÍ C19
REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ A MOSTŮ

Zajistíme opravu komunikací ve špatném technickém stavu a opravu mostů. Budeme vyhodnocovat stav infrastruktury a tvořit plán oprav.



OPATŘENÍ 20
BIKESHARING

Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Zavedeme službu sdílených kol jako doplněk MHD.



OPATŘENÍ C21
K+R u škol


Pro zajištění většího bezpečí dětí při zajištění školní docházky budeme realizovat opatření pro bezpečné vysazování dětí u škol K+R a bezpečné prostory pro shromažďování dětí před školami. Kolem škol bude vymezena zóna bez aut.

5.4. Opatření cíle Management dopravy




OPATŘENÍ D1
BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE
UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Pomocí propagačních kampaní a aktivit ukážeme lidem, jaké jsou výhody a možnosti udržitelné dopravy s cílem vyvolat změny v jejich chování a přispět ke zlepšení zdraví a kvality života obyvatelů města.




OPATŘENÍ D2
DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA

Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, o povědomí dopravní bezpečnosti, udržitelné mobility a ohleduplnému pohybu osob na komunikacích.



OPATŘENÍ D3
KOMUNIKACE A INFORMOVANOST
ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

Budeme aktivně komunikovat s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšíme informovanost veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/aktivitách v dopravě.



OPATŘENÍ D4
KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE,
VČ. DOPRAVNÍHO MODELU

Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. konzultací s partnery dle komunikační strategie.



OPATŘENÍ D5
INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

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



OPATŘENÍ D6
MANAŽER MOBILITY

Pro zajištění realizační fáze zřídíme pozici manažera mobility, který bude koordinovat postup prací navržených plánem mobility a který bude prosazovat udržitelnou dopravu ve městě.

6. Návrh opatření pro zlepšování kvality ovzduší

Návrh opatření PUMM zohledňuje doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy v zóně CZ07 zóna Střední Morava. Následující tabulka znázorňuje výběr z doporučených opatření programem zlepšování kvality ovzduší, které jsou akceptovány v rámci opatření PUMM.

Tabulka 3 Vazba doporučených opatření v rámci Programu na zlepšování ovzduší aglomerace CZ07 a navržených opatření v rámci PUMM

Kód opatření ⁶	Název opatření	Kód opatření dle PUMM	Název dle PUMM
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	C8	Podpora a rozvoj MHD vč. zajištění nového trasování
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	C3	Odvedení tranzitu
AB6	Odstavná parkoviště, systémy P+R a K+R	C12	Rekonstrukce žel. trati
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	D5	Integrovaný dopravní systém
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	C9	Zlepšení zastávek MHD/VHD
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	B3	Preference BUS
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	B2	Alternativní palivo MHD
AB13	Podpora cyklistické dopravy	C7	Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách
		C11	Výstavba společných stezek
		A1	Bezpečně na kole
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	B1	Elektromobilita
AC1	Podpora carsharingu	B4	Spolujízda a spolusdílení vozidla

Navržený soubor opatření povede ke zlepšení kvality ovzduší ve městě Otrokovice. Pro kvantifikaci konkrétních dopadů je nutné provést emisní či imisní posouzení na základě podkladu modelování dopravy.

Doprava je identifikována jako mobilní zdroj zařazený do skupiny REZZO4. Pro Otrokovice byly stanoveny emisní stropy do r. 2020 jako 46% emisí roku 2011. Mělo by dojít ke snížení PM_{10} ze 3,32 t/rok na 1,53 t/rok na území města. Vlivem změny metodiky výpočtu jsou identifikovány emise REZZO4 roku 2019 30,5 t za rok vč. resuspenze a 6,2 t za rok bez resuspenze. Do hodnocení roku 2019 nebyla započtena dálnice D55, kde se předpokládá zvýšení intenzit dopravy její dostavbou a převedením části dopravy z D1 na D55. Plnění indikátoru stanoveného v rámci Programu zlepšování ovzduší zóny Střední Morava - C07 je vzhledem ke změně metodiky výpočtu nereálné.

⁶ Kód doporučeného opatření dle Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava - CZ07

7. Návrh změn procesu plánování mobility na úrovni města

Odbor dopravně-správní je vedoucím partnerem při zpracování PUMM. Tento odbor má v gesci většinu činností navržených v PUMM. Odbor úzce spolupracuje s vedením města a Odborem rozvoje. Pro posílení realizovatelnosti činností navržených v PUMM je předpokládáno zajištění činnosti Manažera mobility viz. opatření D6. Dnes tyto činnosti zastřešuje vedoucí odboru dopravně-správního.

Návrh změn procesu plánování mobility na úrovni města je proveden s cílem sjednocení izolovaných jednotlivých koncepcí a aktivit vykonávaných v rámci města. Plánování mobility v Otrokovicích, zajišťované Odborem dopravně-správním, bylo již před provedením PUMM dobrou praxí pro mnohá města. Přínos PUMMu je v nalezení synergií v řešení jednotlivých částí plánování, provedení hlubších analýz s cílem určení konkrétních problémů a prioritizace jejich řešení.

Provádění opatření D1 - Budování pozitivní image udržitelné dopravy

Budování pozitivní image udržitelné dopravy je komplexní dlouhodobý proces. Cílem je zajistit povědomí výhod nízkouhlíkové dopravy a udržitelné dopravy analogicky např. k třídění odpadu.

Fosilní zdroje jsou vyčerpatelné a každá cesta provedená vozidlem na fosilní paliva bude v blízké budoucnosti považována za zbytečnou.

Ústřední postavou v rozhodovacím procesu je člověk. Okamžikem volby cíle cesty a volby dopravního prostředku ovlivňujeme realizaci cesty a její vlivy vč. negativních vlivů na životní prostředí.

Náplní opatření je realizovat aktivity zajišťující informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest.

Jednou z aktivit budování image udržitelné dopravy je jednotné barevné schéma vozidel MHD. Reklama na vozidlech a zastávkách je přípustná pro potřeby zajištění dalších příjmů. Nebude připuštěna neetická či nevkusná reklama snižující úroveň vnímání MHD na veřejnosti.

Dále je vhodné zajišťovat semináře na téma udržitelné dopravy. Prezentovat nové možnosti využívání udržitelné dopravy ve městě, jít příkladem. Používat kolo při cestě do práce zaměstnanci úřadu a vedením města.

Podporováno je také setkávání občanů s vedením města na akcích pro podporu udržitelné dopravy.



Obrázek 6 Dobrá praxe podporovaných aktivit, reklama na MHD, zdroj: www.dszo.cz

Provádění opatření D2 - Dopravní výchova a osvěta

Dopravní výchova a osvěta je dlouhodobý proces, který začíná v mateřských školách a končí prací se seniory. Osvětové akce budou dále pokračovat v gesci Odboru dopravně-správního. Budou zaměřeny zejména na

bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a osvětu udržitelné dopravy. V hodné je zmínit rizika spojená s přecházením vozovky, jízdou dopravních vozidel vč. jízdních kol, užíváním nedovolených látek apod. Vhodné je také aktivně pracovat s bezpečností na autobusových zastávkách a informovat cestující o vhodném chování ke snížení rizika krádeže nebo napadení.

V rámci opatření je podporováno množství aktivit například:

Bezpečně na silnicích, dětská výtvarná soutěž žáků základních škol.

Dětská policie, praktická ukázka práce městské policie v terénu.

Motobesip - společná akce motorkářů a policie zaměřená na bezpečnou jízdu na motorce.

Do práce na kole - soutěž v jízdě do práce na kole s odměnami.

Besedy pro seniory - Diskusní fóra mezi Městskou policií Otrokovice a seniory.

Evropský týden mobility - Akce pro podporu udržitelné dopravy zahrnující besedy, cyklojízdu, snídani pro cestující MHD zdarma, sportovní odpoledne a výtvarnou soutěž.

S dětmi na pozemních komunikacích - besedy a praktická ukázka chování v dopravním provozu.



Obrázek 7 Měkké aktivity prováděné Odborem dopravně-správním, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

Dětská výtvarná soutěž BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH!

3 VĚKOVÉ KATEGORIE, POUZE JEDNOTLIVCI

<p>2009 Bezpečně na silnicích!</p>	<p>2010 MOTOBESIP (Motocykly na silnicích!)</p>	<p>2011 – Dopravní prostředky v našem městě</p>	<p>2012 – Které dopravní značky Vám chybí</p>
<p>2013 – Bezpečně na kole</p>	<p>2014 – Zvířátka v dopravě (Jak bezpečně přepravovat naše domácí mazlíčky)</p>	<p>2015 – Doprava budoucnosti</p>	<p>2016 – Přes hory a přes pole jedou všichni na kole</p>

město OTROKOVICE 22. listopadu 2019

Obrázek 8 Dětská výtvarná soutěž, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

DĚTSKÁ POLICIE



město Otrokovice
město Napajedla
obec Halenkovice
obec Žlutava
obec Spytihněv
obec Tlumačov
obec Pohořelice

2 x ročně
jaro, podzim



Obrázek 9 Dětská policie, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

MOTOBESIP



Obrázek 10 MOTOBESIP, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

DO PRÁCE NA KOLE



Obrázek 11 Do práce na kole, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

BESEDY SE SENIORY



Obrázek 12 Besedy se seniory, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

JAK S DĚTMI NA POZEMNÍCH KOM.



Obrázek 13 S dětmi na pozemních komunikacích, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY



22. listopadu 2019

Obrázek 14 S dětmi na pozemních komunikacích, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní

Provádění opatření D3 - Komunikace a informovanost účastníků dopravního provozu

Obsahuje aktivity zajišťující aktivní komunikaci s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšení informovanost veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/aktivitách v dopravě. Vhodným médiem jsou Otrokovické noviny nebo webové stránky města.

V rámci prezentace dat veřejnosti navrhujeme městu využít také systém ArcGIS, který je široce používaný k prezentaci mapových podkladů a strategický map.

Příklad prezentace strategického dokumentu na GIS serveru je např. <http://mobilita-opava.cz/dokumenty/>.

V rámci aktivit jsou vyhodnocovány a realizovány také podněty obyvatel k vedení MHD vč. školních spojů.

V rámci opatření je zajištěna agenda vypořádávání připomínek, která je v gesci odboru dopravně-správního.

Provádění opatření D4 - Kvalitní dopravní dokumentace

Obsahuje aktivity zajišťující adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. vazby na územní plánování.

Vybrané stavby navrhované v rámci plánu mobility je nutné dále prověřit studií proveditelnosti dříve než bude přikročeno k jejich projektové přípravě. Studie proveditelnosti se zpravidla zpracovává ve variantním řešení a obsahuje posouzení EIA, které je součástí výběru nejvhodnější varianty.

Zejména přechod na nízkouhlikovou dopravu si vyžádá další strategické změny v energetice. Většina stanovených cílů snižování emisí je realizována změnou paliva osobních automobilů přechodem na elektrickou energii⁷. Dlouhodobě je většina (57,4%) elektrické energie je vyráběna z fosilních paliv. Pro dosažení snížení emisí CO₂ je nutná změna energetického mixu. Toto je v gesci státu. V rámci města je vhodné zajistit zvýšení podílu udržitelných zdrojů při zajištění funkce MěÚ. Toto téma je vhodné koordinovat s energetickou koncepcí města.

V rámci IDS byla dohodnuta výška nástupní hrany příměstské autobusové dopravy a MHD 20 cm. Je doporučeno tuto výšku držet v dalších stupních projektové dokumentace.

V rámci posouzení dopadu výstavby na stávající dopravní skelet byly identifikovány problémy, které mohou nastat po realizaci Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, která bude bariérou přístupu na silnici I/49 ze sídliště Trávníky. Mezi sídlištěm Trávníky a tratí je v ÚP plánována plocha komerce. Předpokládá se, že tato plocha neúměrně zvýší dopravní zátěž na sídlišti Trávníky, které je obsluženo ulicemi Hlavní a SNP. Dnešní intenzita dopravy je zde 1500 vozidel za 24 hodin. Plánovanou bytovou výstavbou na konci sídliště bude zvýšena na 2500 vozidel. Komerční výstavba by intenzity dále zvýšila o 2 - 3 tis. vozidel za 24 hodin na neúměrných 4,5 - 5,5 tis. vozidel. Navrhujeme v rámci opatření revidovat plánované plochy komerce OK 40 a OK 45 dle ÚP.

V rámci opatření jsou realizovány dopravní studie, sčítání dopravy, zajištění BESIP - Strategie BESIP města Otrokovice.

Provádění opatření D5 - Integrovaný dopravní systém

Zlínská integrovaná doprava se řadí mezi druhý nejstarší integrovaný dopravní systém v České republice. Vznikl v roce 1992 dvoustrannou dohodou mezi ČD a DSZO (MHD Zlín - Otrokovice). Otrokovice jsou integrovány do IDS linkami příměstské dopravy dopravců KRODOS BUS a.s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., HOUSACAR s.r.o. ČSAD Vsetín a.s. Mimo systém IDS jsou provozovány linky dopravci BORS BUS s.r.o. Železniční doprava je integrována. Koordinaci IDS zajišťuje společnost KOVED - Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje.

⁷ vodíkový pohon je v podstatě elektromobilem, který k ukládání energie nevyužívá lithium ale vodík, který je vyráběn za spotřeby elektrické energie.

V rámci opatření navrhujeme sledovat zajištění jednotného odbavovacího systému v rámci IDS založeného v dlouhodobém horizontu na platbě platební kartou a zajištění vysoké kvality dopravní obslužnosti vč. zajištění koordinace jízdních řádů mezi jednotlivými dopravci.

V rámci rozvoje preference MHD doporučuje využívat systémy, které zajistí kompatibilitu napříč regionem, tj. takové, které komunikují na otevřeném popsaném protokolu, a to v odbavovacích systémech i v rámci systémů preference VHD.

V rámci tohoto opatření se předpokládá jednotný marketing IDS zaměřený na cestujícího. Současně doporučujeme koordinátorovi zaměřit se více na potřeby cestujících, které by měly být nadřazeny potřebám jednotlivých provozovatelů integrované dopravy. Jako problémové vidíme zejména přestupy a vybavení zastávek příměstské autobusové dopravy, dále také PAD. V rámci Otrokovic je vhodné integrovat MHD a PAD na zastávce Otrokovice, autobusové stanoviště. V rámci příměstské dopravy je vhodné zlepšit obsluhu v relaci Otrokovice - Machová.

Zajištěním jednotného odbavovacího systému by mělo být dosaženo také uznávání jízdních dokladů mezi dopravci.

Je podporován také projekt SMART placení jízdného, tj. následné a zastropované jízdné. V rámci aplikace je alternativní možnost vygenerovat si jízdenku ve formě QR kódu, které jsou schopna vozidla načíst.

Kompatibilita platebního média by měla být kompatibilní s IN kartou a systémem lítačka v Praze. Tarifní systém MHD zůstává v gesci města.

Zajištění IDS je v gesci KOVED.

Provádění opatření D6 - Manažer mobility

Pro potřeby přechodu plánu mobility do realizační fáze je navrženo zřízení pozice manažer mobility, který bude koordinovat činnosti a postup prací navržených plánem. Ten bude také prosazovat udržitelnou dopravu ve městě. Pozice se předpokládá na odboru dopravně-správním. Pozici je možné sloučit se stávající pozicí nebo řešit novým pracovníkem nebo externím pracovníkem na částečný úvazek.

8. Koncepce automobilové dopravy

Koncepce navazuje na analytickou část, kde byla prezentována hlavní zjištění a na strategickou část, kde byly vybrány základní opatření pro tvorbu rámce návrhů.

Koncepce automobilové dopravy pro nadcházející období vychází z navržených opatření. Základním stávajícím nedostatkem sítě je absence odvedení tranzitní dopravy. Dopravní síť je rozdělena na základní - ZÁKOS a ostatní. Základní síť plní dopravní funkci. Slouží tedy tranzitní a průjezdní dopravě, kdy obsluha okolních nemovitostí může být omezena. Ostatní síť plní obslužnou funkci. Slouží tedy cílové dopravě, kdy tranzitní doprava by měla být omezena.

Návrh koncepce automobilové dopravy vychází z ideje zastropování kapacit automobilové dopravy v intravilánu města a odvedení tranzitu. Na průtahu silnice I/55 ulice Komenského a tř. Osvobození je navrženo snížení kapacit automobilové dopravy, jejíž část byla odvedena na D55. Je zde plánováno snížení počtu pruhů ve prospěch cyklistické dopravy, která zde je navržena stezkou. V případě nedostatku finančních prostředků je možné tento úsek řešit cyklopruhy. Dále je uvažovaná restrikce na ZÁKOS na průtahu silnice III/4973, kde je navrženo snížení rychlosti na 30 km/hod. Z hlediska efektivity provozování automobilové sítě a současně snížení negativních vlivů je vhodné sběrnou síť provozovat s intenzitami 10 - 20 tis. vozidel za 24 hodin. Tyto intenzity jsou akceptovatelné z hlediska emisí z dopravy. Dovolují také řešení kolmých vazeb cyklistické a pěší dopravy a zároveň nedochází ke zdržování veřejné dopravy v dopravním proudu. Naopak nevhodné je řešení dopravy v intravilánu města resp. v blízkosti obytných souborů ve čtyřpruhovém vedení s intenzitou dopravy

nad 25 tis. vozidel za 24 hodin. Toto uspořádání tvoří bariéru ve městě a současně produkuje množství znečišťujících látek.

Návrh zatřídění komunikací vychází u nových staveb ze stávajícího územního plánu. Předpokládá se změna zatřídění silnic po dostavbě stavby D55 JV obchvat, Otrokovice.

Návrh etapizace dostavby silniční sítě je proveden s ohledem na projektovou připravenost záměrů. Obchvat je v realizační fázi s předpokládaným dokončením v r. 2021. Po dostavbě je vhodné zajistit vyjmutí D55 v úseku 30 - 34 km ze zpoplatnění. Po dostavbě je vhodné vyhodnotit dopad na silnici III/4973 v Kvítkovicích a případně přistoupit k uslepení této silnice, jelikož její alternativa je vedena po dnešní silnici I/55 a I/49, které budou mít po dostavbě D55 v úseku 34 - 32 km dostatečnou kapacitu. Do té doby je v ulici Bří Mrštíků navrženo snížení rychlosti na 30 km/hod. Úpravy křižovatek jsou navrženy pro střednědobý horizont mimo okružní křižovatku Nadjezd x Komenského a okružní křižovatku v Kvítkovicích u hřbitova, která je nutná pro novou výstavbu bydlení a zklidnění stávající silnice III/4973. Také je v plánu rekonstrukce SSZ, která jsou starší 15 let.

V krátkodobém horizontu jsou plánovány také vyvolané úpravy ZÁKOS vlivem dostavby D55 JV obchvat, Otrokovice.

Návrh kategorizace funkčních tříd komunikací je provedeno ve výkresové části. Návrhy jsou rozděleny na sběrné komunikace, obslužné komunikace a komunikace s návrhem změny zatřídění funkce.

O zařazení jednotlivé pozemní komunikace do určité kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Jedná se o samostatné správní řízení vedené na základě § 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V řízení silniční správní úřad rozhoduje podle konkrétních podmínek v době zařazování komunikace (typicky uvedení komunikace do provozu) a je mimo jiné vázán i z vlastnictvím komunikací (v daném případě se bude jednat o dohody schvalované zastupitelstvem města a kraje). V případě dostavby obchvatů se předpokládá, že průtah města tj. silnice I/55 bude převedena do silnic II. tříd a silnice III/4973 bude převedena do místních komunikací.

Varietní návrhy silniční sítě nejsou navrženy. Varianty byly projednány v pracovních skupinách a výsledný návrh byl upraven dle těchto jednání. Zatřídění komunikací by mělo být projednáno také v rámci Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje, která aktuálně probíhá.

Varietní návrhy organizačních a stavebních opatření s využitím vyspělých telematických prostředků jsou navrženy v rámci opatření měření rychlosti. Telematické prostředky jsou v Otrokovicích využívány pro řízení dopravy na SSZ. V tomto ohledu je doporučena obměna technologií starších 15 let. V rámci podpory průjezdu MHD je navrženo osazení SSZ prioritizací vozidel MHD.

Varietní návrhy úprav křižovatek pro zlepšení plynulosti nejsou navrženy. Úprava křižovatek sleduje zejména cíl zvýšení bezpečnosti dopravy. V tomto ohledu je navržena úprava křižovatek na vjezdu do zastavěného území na okružní (Nadjezd a Kvítkovice).

V rezidentních oblastech se návrh opírá o zřízení zón 30 s postupnou realizací zklidněných prvků. Prioritní zklidnění by mělo být provedeno v zóně 30 v Baťově⁸.

Zajištění kvalitní dostupnosti území je již pro automobilovou dopravu ve stavu dosaženo. Rozvojové plochy budou obslouženy dle návrhu.

⁸ Baťovem je pro potřeby této dokumentace myšleno území ohraničené ulicemi třída Tomáše Bati, Moravní, K. Čapka, Wolkerova. Na tuto oblast pro potřeby této dokumentace navazuje území Bahňák ohraničeno ulicemi Wolkerova, tř. Tomáše Bati, silnice III/36745.

Provádění opatření A2 - Bezpečně na křižovatkách

Pro zajištění bezpečné dopravy je nutné zajistit dostatečný výhled na křižovatkách, přehlednost a dostatečné geometrické uspořádání. Pro zajištění těchto cílů jsou nevhodnější v městském prostředí okružní křižovatky. Bohužel pro jejich realizaci je většinou zapotřebí většího záboru než u křižovatek stykových nebo průsečných. Prioritně se předpokládá úprava křižovatek Nadjezd x Komenského z hlediska bezpečnosti a zklidnění dopravy na vjezdu do zastavěného území. Dále je prioritizována okružní křižovatka na silnici III/4973 v Kvítkovicích u hřbitova z hlediska bezpečnosti a zklidnění dopravy na vjezdu do zastavěného území a pro zajištění obsluhy plánované výstavby.

Tabulka 4 Návrh úprav křižovatek na stávající síti

Číslo	Název	Důvod úpravy	Preferovaná úprava	Realizační cena/ Investor
K1	Úprava křižovatky Nadjezd x Komenského	Bezpečnost	Okružní	10 mil. + ŘSZK
K2	Úprava křižovatky silnice III/4973 u hřbitova	Bezpečnost	Okružní	8 mil. + ŘSZK
K3	Přidání zařazovacího pruhu křižovatky silnic III/36745 x I/55	Bezpečnost	Změna řazení	ŘSZK
K4	Nová styková křižovatka severní přívaděč D55 x Smetanova	Bezpečnost	Styková křižovatka	10 mil.

Úprava křižovatky Nadjezd x Komenského je plánována ve fázi záměru. Jedná se o úpravu stávající průsečné křižovatky na okružní. Návrh sleduje snížení kolizních bodů a redukci rychlosti vozidel při vjezdu do zastavěné části města. Realizace se předpokládá v akčním plánu do roku 2024. Rizikem investice je nevyořádní silnice I/55, která přejde po dostavbě dálnice do silnic II. tříd. Toto může realizaci záměru oddálit.

Úprava křižovatky silnice III/4973 u hřbitova na okružní. Jedná se o návrh nové okružní křižovatky pro potřeby nové zástavby a redukce rychlostí na vjezdu do Kvítkovic. Realizace se předpokládá v akčním plánu do roku 2024. Rizikem investice je nevyořádní silnice III/4973, která může po dostavbě dálnice přejít do místních komunikací. Toto může realizaci záměru oddálit.

Úprava křižovatky III/36745 x I/55 je v gesci ŘSZK a ŘSD ČR. Tato úprava není připravována. V rámci akčního plánu je nutné zařadit stavbu do plánu ŘSZK a ŘSD ČR. Dnešní stav neodpovídá ČSN 736102. Realizace se předpokládá ve střednědobém horizontu (2030).

Úprava křižovatky severní přívaděč D55 x Smetanova sleduje zajištění obsluhy nákladní dopravy přilehlých ploch logistické firmy mimo zástavbu rodinných domů a sídliště Újezdy. Vyloučení nákladní dopravy zvýší bezpečnost v lokalitě bydlení. Realizace se předpokládá ve střednědobém horizontu (2030).

Další křižovatky navržené k úpravě dle výkresové přílohy jsou návrhem ve vazbě na výstavbu obchvatu.

Provádění opatření A6 - Měření rychlosti

Na vybraných úsecích pozemních komunikací zajistíme automatizovaným systémem měření rychlosti v místech zvýšené nehodovosti, nutnosti zajištění bezpečného přecházení nebo v místech častého překračování dovolené rychlosti.

Měření rychlosti je vhodné zavést v intravilánu Kvítkovic na silnici III/4973.

Cena za zařízení k měření rychlosti (radar) vč. softwaru a servisu se předpokládá nejvýše 2500 tis. Kč. V rámci opatření je realizována správa a servis stávajících ukazatelů rychlosti v objemu 50 tis. Kč ročně.

Provádění opatření B6 - Inteligentní křižovatky a preference IZS

Navržena je rekonstrukce semaforů a obměna řadičů s rozšířením možností řízení. Budou zavedeny řadiče s dynamickým či koordinovaným řízením s nočním celočerveným režimem.

Zajistíme kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů pro potřeby řešení nehod.

Je navrženo nahrazení nevyhovujících technologií SSZ. Součástí návrhu je plán postupné rekonstrukce křižovatek se světelným signalizačním zařízením. Řadiče starší 15 let by měly být nahrazeny. Toto je v gesci TSO⁹.

Návrh prováděné a připravované rekonstrukce křižovatek se světelným signalizačním zařízením kromě vlastní rekonstrukce stávajícího zařízení zahrnují také následujících aktivity

- videodetekce cyklistů a motocyklistů,
- dynamické řízení,
- celočervený režim,
- detekce průjezdu na červenou,
- sledování intenzity provozu na dané křižovatce,
- umožnění plynulého průjezdu městem vozidlům IZS,
- zvýraznění upozornění na pohyb chodci.
- Prioritizace MHD

K modernizaci jsou navrženy tyto křižovatky:

Tabulka 5 Návrh rekonstrukce SSZ

Název křižovatky	Stáří v letech	Stáří kabelů	Realizační cena
Komenského x Jana Žižky (Sokolovna)	24	31	4 mil.
Tř. Osvobození x Havlíčkova	24	31	3 mil.
Hložkova x Svobodova	22	22	4 mil.
Tř. Osvobození x Zlínská x Napajedelská (Kvítkovice)	19	31	6 mil.

Před provedením rekonstrukce je možné zvážit přestavbu křižovatek na okružní. Stávající zpevněné plochy nejsou dostatečné pro případnou úpravu na okružní všech křižovatek průtahu. Tato přestavba je z hlediska kapacit možná u křižovatek Havlíčkova a Jana Žižky. Předpokládá se nutnost záboru dalších ploch, které by bylo nutné prověřit v synergii s opatřením D4 - Kvalitní dopravní dokumentace.

Provádění opatření C2 - Tvorba zón 30

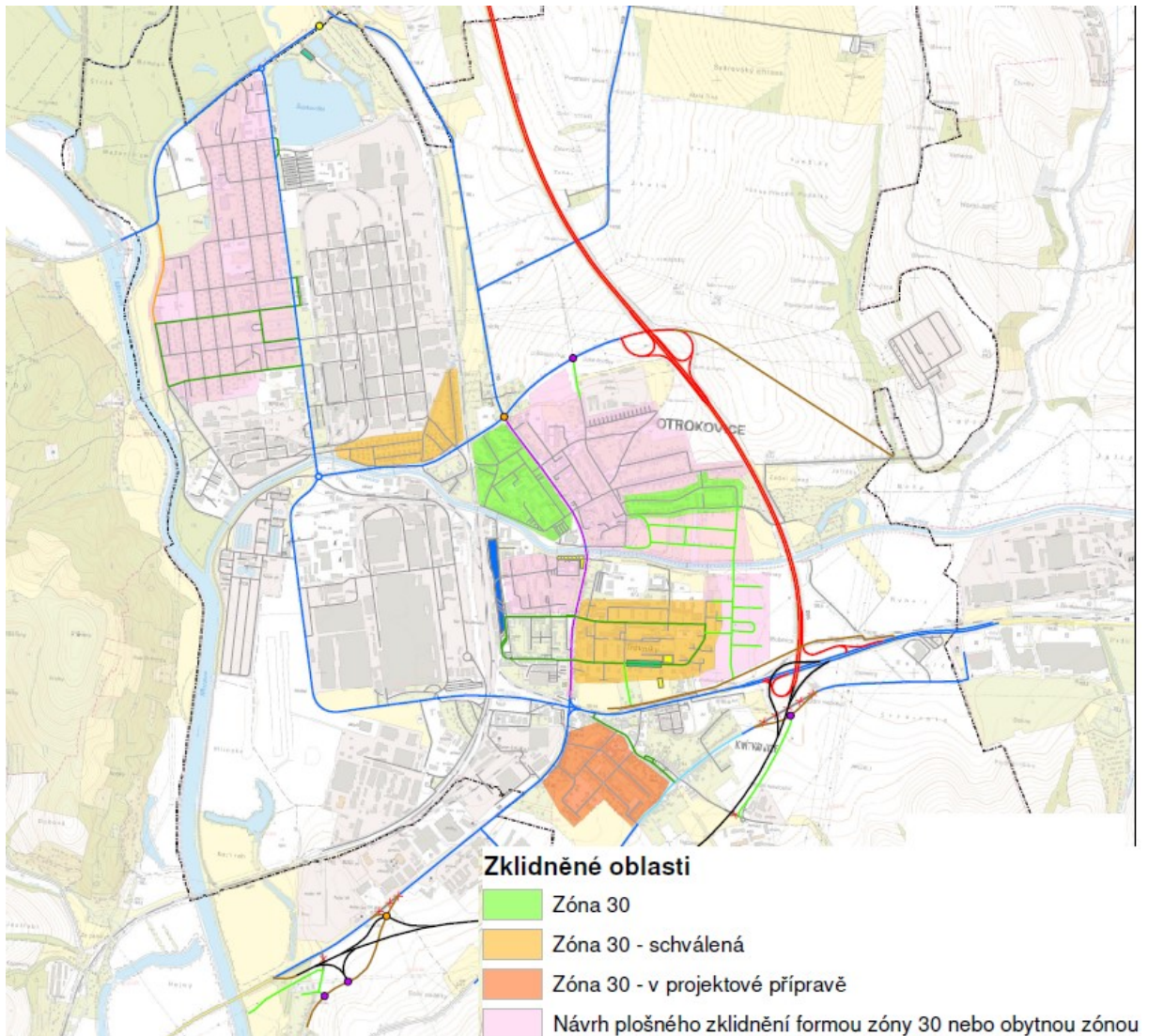
Je navrženo zřizování zón 30 s omezením rychlosti na 30 km/hod všude v rezidentních oblastech mimo základní komunikační skelet. V místech bez chodníků budou realizovány obytné ulice. V případě nutnosti navazování zón či tvorby zóny v zóně je vhodné jednotně stanovit v lokalitě jednu místní úpravu pro celou lokalitu.

Obslužné ulice mají plnit funkci pobytovou, jelikož se z velké části jedná o ulice v obytné zástavbě. Snížení pocitu nebezpečí, omezování automobily a snížení hluku ve venkovním prostoru v obytných souborech je nejlépe dosažitelné snížením dovolené rychlosti na 30 km/hod. Snížená rychlost zejména chrání děti, seniory, cyklisty a pěší. Mimo jiné dovolí lepší využívání území a výstavbu většího počtu legálních parkovacích stání. Její dodržování by mělo být celospolečenským dogmatem.

⁹ Technické služby Otrokovice

Proto je navrhováno plošné zavedení zón 30 a obytných zón mimo základní komunikační skelet města. Zóny 30 budou budovány tam, kde jsou v uličním profilu k dispozici chodníky. V případě využití smíšeného provozu pěších a vozidel jsou navrhovány obytné ulice. Snížením rychlosti je sledováno snížení hlukové zátěže v obydlených lokalitách. Je předpokládáno snížení následků dopravních nehod mezi vozidly a zranitelnými účastníky silničního provozu, kterými jsou chodci a cyklisté.

Nově navrhované zóny pro zklidnění dopravy v režimu zóny 30 nebo obytné ulice jsou zobrazeny ve výkresové části.



Obrázek 15 Návrh zón 30 nebo obytných ulic v rezidenčních oblastech

Prioritně bude zavedena zóna 30 v lokalitě Bařov - Bahňák. Zřízení se předpokládá úpravou organizace dopravy a v tomto případě i stavební úpravy pro snížení rychlosti vozidel. Tyto aktivity jsou součástí Akčního plánu do r. 2024. Cílem je snížit vysokou nehodovost v lokalitě. Dle měření intenzit dopravy lze komunikace zde provozovat jako jednopruhové obousměrné s intenzitou vozidel do 500 vozidel za 24 hodin dle ČSN 73 6110. Proto v synergii se zavedením zóny 30 doporučujeme legalizaci odstavování vozidel zde vodorovným značením. Dle Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, CDV lze provést vodorovné značení na vozovce bez svislého dopravního značení č. IP11a Parkoviště. Toto omezí počet svislých značek v lokalitě zklidnění dopravy. Stání je vhodné umístit tak, aby plnila funkci zklidnění dopravy.

Provádění opatření C3 - Odvedení tranzitu

Odvedení tranzitu souvisí s aktivitou snížení kapacity průtahu silnice I/55. V rámci participace PUMM bylo rozhodnuto o přestavbě průtahu silnice I/55 ve prospěch cyklistické dopravy. Vzhledem k silné tranzitní dopravě na silnicích I/49(D55/Zlín) - I55(Napajedla) je realizována stavba D55 JV obchvat, Otrokovice v gesci ŘSD. Tato stavba odvede tranzitní dopravu I/49, I/55 i III/4973.

Pro odvedení dopravy z části Kvítkovice na silnici III/4973 je plánováno snížení rychlosti na 30 km/hod.

Tabulka 6 Obchvaty navržené na ZÁKOS

Číslo	Název	Předpokládaná realizace/ příprava	Cena/investor
1	D55 JV obchvat, Otrokovice	2021/ v realizaci	ŘSD
2	Propoj severního přivaděče D55 a ulice Smetanova	2030/záměr	13 mil.
3	Pravobřežní komunikace (MÚK D55 30km)	2030+/záměr	ŘSZK

Propoj ulice Smetanova odvede tranzitní nákladní dopravu z lokality sídliště Újezdy mimo oblast rodinných a bytových domů zóny 30.

Pravobřežní komunikace je plánována jako regionální dvoupruhová komunikace mezi Zlínem a D55. Horizont realizace je zřejmě po roce 2030. Současně je vhodné znovu posoudit nutnost komunikace v Aktualizaci generelu dopravy Zlínského kraje. Vliv této stavby na dopravu v Otrokovicích se předpokládá (po dostavbě D55) minimální.

Provádění opatření C13 - Restrikce nákladní dopravy

Restrikce nákladní dopravy je navržena v ulici Smetanova, kde bude zaveden zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t bez výjimek po dostavbě propoje na severní přivaděč D55 v synergii s aktivitami opatření C3 - Odvedení tranzitu.

Provádění opatření C14 - Zřízení nízkoemisní zóny

V současné době nebylo rozhodnuto o zavedení nízkoemisní zóny, dále také NEZ v Otrokovicích. V rámci aktualizace PUMM se předpokládá nové posouzení proveditelnosti NEZ a regulačního řádu pro posouzení případného navýšení emisí z dopravy vlivem indukce dopravy dostavbou D55 a jejím vlivem na oblasti bydlení. V případě, že se prokáže významný vliv, bude nutné přijmout patřičná opatření. Dle platné metodiky výpočtu je možné snížit emise PM₁₀ zejména výměnou krytu D55.

Regulační řád není doporučen k realizaci.

Proti trendu zvýšení emisí vlivem zvýšení intenzit dopravy jde obměna vozového parku a přechod na elektromobilitu.

Provádění opatření C18 - Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení místa

Úprava nevyhovujících ulic reaguje na široký hlavní dopravní prostor ulice Komenského, nám. 3. května a tř. Osvobození. V současné době je nám. 3. května čtyřpruhovou komunikací. Tř. Osvobození je dvoupruhovou komunikací se šířkou jízdních pruhů 3,75 m. Řešení úpravy uličního profilu zde je odvislé od konkrétního návrhu řešení organizace dopravy, které lze posoudit pouze na základě studie. Navržená dopravní studie by měla být provedena s cílem zajistit bezpečný pohyb cyklistů podél komunikace s intenzitou 10 - 20 tis. vozidel a zajistit kolmé vazby pěších v dostatečné kvalitě. Přechody pro chodce mimo SSZ by měly být provedeny se středním dělicím ostrovem. Zúžení hlavního dopravního prostoru je plánováno ve prospěch rozšíření přidruženého prostoru a zřízením stezky pro pěší a cyklisty. Dle prostorových možností je také vhodné uvažovat

pás zeleně mezi hlavním a přidruženým prostorem. Návrh úpravy uličního profilu by měl být proveden v souladu s ČSN 736110 Projektování místních komunikací.

Zúžení hlavního dopravního prostoru je vhodnější provést rozšířením přidruženého prostoru místo tvorby dopravních stínů nebo středního ostrova mezi pruhy (mimo přechody pro chodce).

Úpravy jsou předpokládány v objemu 14 mil. Kč. Ty jsou alokovány v rámci opatření A1 v aktivitě Cyklostezka podél průtahu.

Provádění opatření C19 - Rekonstrukce komunikací a mostů

V rámci opatření je zajišťována oprava komunikací ve špatném technickém stavu a opravy mostů.

Město Otrokovice má dlouhodobě platný systém plánování a provádění oprav místních komunikací.

Každý rok jsou v rozpočtu města vyčleněny finanční prostředky na provádění neplánovaných oprav místních komunikací, tj. zejména na odstraňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti místních komunikací vzniklých v zimním období. Na naplánované opravy se v rozpočtu města každoročně vyčleňují finanční prostředky ve výši 3 mil. Kč. Zimní údržba a čištění komunikací je prováděno v objemu 7 mil. Kč ročně.

Plánované opravy místních komunikací se provádějí na základě plánu oprav, zpracovaného Technickými službami Otrokovice. TSO zpracuje návrh plánu oprav místních komunikací, který vychází z pravidelného monitorování stavu místních komunikací, ze zpracovaných diagnostik vozovek a z vedeného pasportu místních komunikací. Tento plán oprav je následně podkladem pro zpracování rozpočtu města.

Mimo tento rámec jsou plánovány rozsáhlé opravy mostů a lávek, které překonávají bariéry řeky nebo tratě.

Např. v roce 2019 byla realizována plánovaná rekonstrukce části místní komunikace Nadjezd vč. mostu přes železniční trať 330 Přerov - Břeclav za 125 mil. Kč.

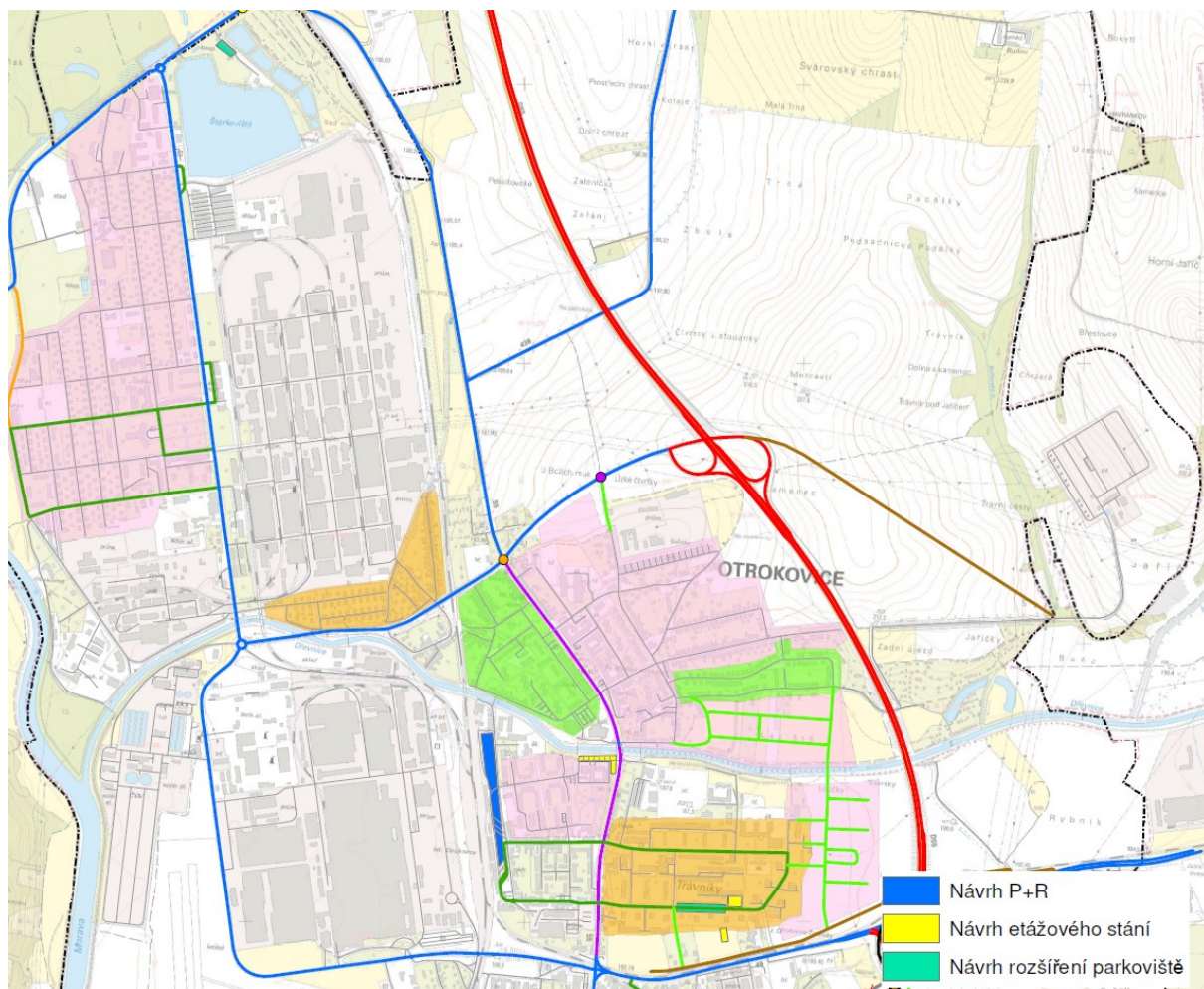
9. Koncepce statické dopravy

Koncepce statické dopravy je založena na snížení podílu nelegálního stání v bytové zástavbě. Dále je uvažováno se zajištěním kapacit pro zákazníky polikliniky a Štěrkoviště. Koncepce byla přijata po projednání s veřejností. V centru města je v současné době zajištěno parkování časovým omezením. V budoucnu je vhodné uvažovat o zpoplatnění. V krátkodobém horizontu se s tím nepočítá.

Návrh na zavedení plošných rezidentních zón byl navržen, projednán a nepodpořen.

V rámci podpory veřejné dopravy je vhodné ve střednědobém horizontu realizovat zvýšení počtu míst P+R u železniční stanice Otrokovice, která zajišťuje dálkové spojení koridorovou tratí.

Návrh počítá s přechodem k elektromobilitě. Pro zajištění hladkého přechodu na elektrická vozidla je nutností akcelarovat výstavbu nabíjecích stanic. V současné době je státní politikou podporován rozvoj soukromým sektorem. Což není optimální.



Obrázek 16 Návrh úprav parkovacího systému

Provádění opatření B1 - Elektromobilita

Je navrženo rozšíření možnosti nabíjení elektromobilů ve městě rozšířením nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO. Dále je nutné umožnit výstavbu nabíjecích stanic soukromého sektoru na pozemcích města. Pro zajištění této aktivity je nutné zpracovat Koncepti nabíjecích stanic města v synergii s opatřením D4.

Pro podporu výstavby nabíjecích stanic nejsou v ČR vhodné podmínky. Dotace na výstavbu jsou alokovány soukromému sektoru, který postupuje velmi pomalu. Municipality nejsou v tomto ohledu zvýhodňovány. Město vlastní pozemky i síť veřejného osvětlení, která je vhodná pro zajištění nabíjení. Nabíjení rezidentů v bytové zástavbě musí být provedeno pod záštitou města. V současné době není možné nabíjet elektromobily přímo ze sítě VO. To neumožňuje energetický zákon.

Vhodnou možností zajištění nabíjení rezidentních vozidel v sídlištích je zajištění samostatné fáze z rozvaděče VO do jednotlivých sloupů VO při parkovištích, ty je možné osadit modulem se zásuvkou. Vhodná dimenze pro zajištění nabíjení elektromobilů v sídlištích je výkon 7,4 kW (1 fáze) nebo 11 kW (3 fáze).

Nejvhodnější je proto při rekonstrukci VO a přechodu na LED svítidla položit zároveň i vedení samostatné fáze pro nabíjení. Na trhu je již množství výrobců nabíjecích stožárů VO s možností vložení modulu pro nabíjení vozidel. Pro obnovu VO jsou vypsány dotační tituly.

Současně je vhodné podporovat investory kapacitních nabíjecích stanic a rychlonabíjecích stanic s výkonem 22 kW a více. Tyto stanice by nemělo budovat město, ale v rámci města by měly být nastaveny procesy pro rychlé dosažení dohody mezi případným investorem nabíjecí stanice a městem. Toto je vhodné detailněji řešit v rámci Koncepti nabíjecích stanic.

V Otrokovicích je možné uvažovat zajištění nabíjení z trolejového vedení trolejbusové tratě.

Vhodné místo pro zřízení kapacitní nabíjecí stanice je u úřadu a v přednádraží stanice Otrokovice. V místech může být realizováno i více stojanů pro nabíjení.

Další rozvoj nabíjecích stanic musí zajistit soukromý sektor v místě obchodních domů. Zde se jedná o stanice na pozemku soukromého subjektu. V tomto případě není navržena investiční iniciativa města.

Opatření je navrženo s cílem snížení emisí CO₂ z dopravy.

Provádění opatření B4 - Spolujízda a spolusdílení vozidla

V současné době je opatření navrženo pro dlouhodobý horizont. Město v blízké době neplánuje provozování systému sdílených vozidel. V případě vstupu soukromého investora, který by službu v Otrokovicích provozoval, bude tento podpořen v rámci parkovací politiky, např. sníženou sazbou za parkování nebo vyhrazením parkovacích míst.

Spolujízda je řešena v rámci malého plánu mobility firmy Continental Barum. Firma si tuto aktivitu zajišťuje vlastními silami.

Provádění opatření B7 - Podpora výstavby parkovacích domů u bytového fondu

Podpora výstavby malých parkovacích domů s kapacitou cca 2 x 30 míst na sídlišti Trávníky nebo v docházkové vzdálenosti 300 m je jednou z možností řešení parkování v původních sídlištích. Cílem je pomoci soukromému sektoru dobudovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě. Předpokládá se vznik SVJ vlastníků hromadných garáží¹⁰ v sídlištích. Garáže nabídnou také možnost nabíjení.

V rámci této aktivity budou vytipovány vhodné konkrétní lokality pro realizaci parkovacích domů v lokalitách bytové zástavby. Výstavba parkovacích domů je kontroverzním tématem, kdy i záměr ve vhodné lokalitě může být zmařen nevolí místních obyvatel. V rámci celoměstské koncepce není možné projednat konkrétní jednotlivé lokality a konkrétní záměry do potřebné podrobnosti. Je tvořen rámec pro realizaci záměrů.

Vhodnými lokalitami s velkým převisem nelegálních stání je sídliště Trávníky. Obecně lze tvrdit, že koupi etážového stání akceptuje 5% obyvatel za cenu 250 tis. Kč. Stání musí být provedeny bez stěn jako parkovací stání s možností uložení drobností (kola atd.) v kumbálech stavby mimo samotné stání. Nejsou podporovány řadové garáže ani jiné objekty zajišťující nemožnost vstupu k zaparkovanému vozidlu cizí osobou. Takové objekty neslouží k odstavení vozidla, ale jako sklad. Docházková vzdálenost se uvažuje 200 - 350 m.

Vhodná lokalita pro výstavbu parkovacího domu je např. za domy SNP 1173.

V rámci koncepce je preferována úprava uličního profilu SNP na oboustranné kolmé stání. Oboustranné kolmé stání je nejefektivnějším způsobem zajištění odstavování vozidel.

Parkovací objekty musí zajistit možnost nabíjení elektromobilů.

Provádění opatření B8 - Městské elektromobily

Pro snížení emisí ve městě je navrženo využití elektromobilů nebo plug-in hybridů místo vozidel na fosilní paliva.

Město v současné době využívá levnější vozidla na konvenční paliva. V současné době nevlastní žádné hybridní vozidlo ani elektromobil. Město pro svou potřebu vlastní vozidla nižší třídy, jejichž cena se pohybuje pod 300 tis. Kč. V této cenové hladině aktuálně není alternativa elektromobilu.

¹⁰ podporovány jsou otevřené garáže resp. etážová stání. Nejsou podporovány řadové garáže.

V případě dotace 250 tis. Kč je vhodné v rámci obměny vozového parku uvažovat o městském elektromobilu, kterým je např. Škoda Citygoe IV s aktuální cenou od 479 900 Kč.

Wall box je možné pořídit v rámci investice cca 50 tis. Kč.

Provádění opatření C5 - Zajištění parkovacích kapacit rezidentů

Zajistíme zlepšení podmínek a omezíme nelegální stání v obytných souborech.

Naproti problematice parkování v centru města, která je řešena časovým omezením v docházkové vzdálenosti, odstavování vozidel v obytných oblastech se potýká s vyčerpáním kapacity stání. Tento problém je nejvyšší na sídlišti Trávníky, ale i na Baťově.

Celkový počet vozidel ve městě roste v průměru jen o 1,5% ročně. V reálných číslech je to nárůst o 66 vozidel ročně v bytové zástavbě. Proti tomuto trendu jde úbytek obyvatel - 62 obyvatel za rok. V případě naplnění prognózy do r. 2030 přibude počet vozidel ve vysokopodlažní zástavbě o 529 vozidel. Prognózovaný stupeň automobilizace v bytové zástavbě je velmi nízký, tj. 319 vozidel/ 1000 tis. obyvatel. Územní plán počítá s celkovým výhledovým stupněm automobilizace ve městě 500 vozidel / 1000 obyvatel.

Současný stav v oblasti parkování je charakterizován nedostatkem parkovacích míst s velkým množstvím nelegálních stání na komunikacích v objemu 1000 vozidel denně. Průměrný stupeň automobilizace je v bytové zástavbě průměrný v porovnání se stupněm automobilizace v bytové zástavbě moravských měst. Dosahuje pouze 274 vozidel/1000 obyvatel. Stupeň automobilizace v bytové zástavbě srovnatelných měst v Čechách dosahuje 300 vozidel/1000 obyvatel. Je nutno podotknout, že ve vybraných lokalitách stupeň automobilizace dosahuje již dnes 600 vozidel na 1000 obyvatel a více. To je dáno metodikou výpočtu, kdy dochází v těchto lokalitách k P+G¹¹ tedy parkování mimo lokalitu samotného bydlení. Hodnota 300 vozidel na 1000 obyvatel je průměrná pro města v Čechách a pro Uherské Hradiště, zatímco na Moravě to je okolo 268 vozidel na 1000 obyvatel.

Vzhledem k trendům vývoje počtu vozidel rezidentů ve městě, kdy počet vozidel stoupá a počet obyvatel jen mírně klesá, je třeba diskutovat o cílovém počtu parkovišť ve městě a o nutnosti a dopadech omezení vlastnictví osobního vozidla. Tyto trendy jsou v Otrokovicích velmi mírné v porovnání např. s Uherským Hradištěm, kde roste počet vozidel tempem 2,2% za rok, tj. skoro dvojnásobným.

Řešení parkování v situaci velmi pozvolného růstu je navrženo výstavbou parkovacích ploch na terénu, které lze v sídlištní zástavbě zón 30 realizovat. Zejména sídliště Trávníky má velké rezervy. V ulici SNP je dostatek prostoru pro rozšíření kapacit míst. Dobrou praxí je řešení ulice Luční. V ulici SNP je navrženo realizovat oboustranné kolmé stání k vozovce tam, kde to je možné s ohledem na zachování stromů v uličním profilu. Kolmé stání je z hlediska odstavování vozidel nejefektivnější. Lze také využít realizaci zatravněvacími rohožemi, které nezvyšují podíl zpevněných ploch. Kolmé stání je z estetického hlediska nutné proložit zelení resp. stromořadím.

Při plánování kolmého stání je nutné brát v potaz průjezd MHD.

Dobrým příkladem z jiného města je např. ulice Korunní v Ostravě.

¹¹ park and go, parkování ve větší docházkové vzdálenosti.



Obrázek 17 Příklad řešení parkování plastovými zatravnovacími rohožemi



Obrázek 18 Příklad uličního profilu s oboustranným kolným stáním a stromořadím ulice Korunní Ostrava

Tabulka 7 Prognóza růstu počtu vozidel v bytové zástavbě města

Rok	Obyvatel / automobilizace	274	296	319	343	370
2019	16138	4429	4771	5140	5537	5965
2025	15824	4343	4678	5040	5430	5849
2030	15567	4272	4602	4958	5341	5754
2035	15314	4203	4528	4878	5255	5661
2040	14250	3911	4213	4539	4889	5267

V tabulce je zobrazen stávající stupeň automobilizace a resp. počet vozidel v bytové zástavbě vlevo nahoře. V případě, že bude vývoj odpovídat trendu, bude se počet vozidel zvyšovat dle hodnot v oranžových polích. Červené pole s hodnotami hodnoty ukazují zrychlení vývoje. Zelené pole ukazují zpomalení.

Návrh konkrétního parkování by měl být proveden tak, aby bylo možné před jednotlivými domy zastavit, vyložit náklad či cestující a následně zaparkovat ve vzdálenosti do 300 m od bydliště. Toto může být zajištěno svislým či vodorovným dopravním značením.

Priority při řešení parkování v obytných souborech jsou následující:

1. Zajištění kvalitní pěší dopravy.
2. Zajištění kvalitní cyklistické dopravy.
3. Legalizace stávajícího nelegálního stání, kde to je možné.
4. Zjištění senzitivity obyvatel k redukci zeleně a optimalizaci návrhů s cílem snížit dopad do zeleně.
5. Zajištění informací a možností zastupitelnosti s dostatečnou rezervou.
6. Zajištění kapacit parkování rezidentů vč. nové výstavby a kapacit pro carsharing
7. Zajištění kapacit parkování krátkodobých návštěvníků vč. nové výstavby.
8. Zajištění kapacit parkování dlouhodobých návštěvníků vč. nové výstavby.
9. Zajištění kapacit parkování zaměstnanců vč. nové výstavby.
10. Realizace zpoplatnění a regulace stání pro jednotlivé skupiny uživatelů.
11. Návrh formy a nákladnosti dohledu.

Provádění opatření C15 - Rozšíření zóny placeného stání

Koncepce statické dopravy je založena na rozvoji zóny regulace dopravy v okolí polikliniky a rekreační oblasti Štěrkořiště. V rámci opatření se předpokládá realizace etážového parkoviště u polikliniky s realizační cenou 40 mil. Kč. Dále je uvažováno s úpravou parkovací plochy u Štěrkořiště (rekreační oblast).

V rámci projednání návrhů bylo navrženo zpoplatnění centra a okolí. Toto zpoplatnění je navrženo ke sledování v dlouhodobém horizontu. V krátkodobém horizontu je navrženo v centru ponechání regulace časovým omezením. Toto omezení bude realizováno i na nových parkovacích plochách u rekreační oblasti Štěrkořiště a u polikliniky.

V současné době není v centru města převis poptávky nad nabídkou. Z tohoto pohledu by bylo zavádění zpoplatnění předčasné.

Dle veřejného projednání je vhodné zavést zpoplatnění na parkovišti u Otrokovické Besedy. Tato parkovací plocha není v majetku města Otrokovice.

V rámci opatření je navrženo sledovat nabídku a poptávku v centru města a vyhodnocovat potřebu zavedení zóny zpoplatnění alespoň jednou za 3 roky.

Provádění opatření C16 - Placené stání rezidentů

Zastupitelstvo bere na vědomí možnosti řešení odstavování vozidel v rezidenčních oblastech. Ty jsou jmenovány níže a obsahují 3 možnosti řešení z hlediska zpoplatnění a 6 možností stání z hlediska kapacity.

Řešení odstavování vozidel z hlediska zpoplatnění stání na komunikacích:

- A. Bez zavedení rezidentních zón, tj. zpoplatněná zóna s parkováním povoleným parkovací kartou vydanou městem. Tlak na změnu dopravního chování je dán kapacitou.
- B. Postupné snižování volné kapacity ve prospěch zpoplatněných vyhrazených stání v zóně rezidentního stání. Tlak na změnu dopravního chování cenou a kapacitou.
- C. Plošné zavedení rezidentních zón a tvorba nabídky pro rezidenty, návštěvníky a zaměstnance. Tlak na změnu dopravního chování je dán cenou. (Celkem lze postihnout až 16 tis. obyvatel).

Řešení odstavování vozidel z hlediska kapacity:

1. Snižování počtu stání na komunikacích o 984 nelegálních stání fyzickým zamezením stání na nich či vymáháním práva. Snižování počtu míst na 215 na 1000 obyvatel v bytové zástavbě.
2. Ponechání stávajícího stavu cca 215 míst na 1000 obyvatel a tolerování nelegálního stání v podobě 24% parkování na komunikacích.
3. Ponechání stávajícího stavu cca 274 míst na 1000 obyvatel, zamezení nelegálního parkování stavebními úpravami a zvýšení počtu odstavných stání v docházkové vzdálenosti do 300 m pro pokrytí zrušených stání.
4. Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit vlastněných městem. Zvýšení počtu parkovacích míst v bytové zástavbě ke 319 vozidel na 1000 obyvatel. Město je garantem výstavby a parkovací politiky.
5. Zajištění podmínek pro výstavbu parkovacích míst občany bydlícími v lokalitách. Podpora města je pouze nastavením formálních pravidel a prostorového vymezení možných ploch. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 319 vozidel na 1000 obyvatel. Nové kapacity realizuje soukromý sektor.
6. Výstavba nových parkovacích ploch a objektů městem a následný prodej či pronájem občanům. Město doplňuje roli developera v investičně nezajímavém prostředí. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 319 vozidel na 1000 obyvatel.

Aktuálně je doporučeno vzhledem k vysokému stupni nelegálního stání v rezidentních zónách a pomalému trendu růstu počtu vozidel, zajistit legalizaci míst přestavbou na oboustranné kolmé stání, kde je to možné. Z hlediska doporučených řešení se jedná o A3. Současně je vhodné vyznačit v zástavbě rodinných domů lokality Bařov parkovací místa vodorovným značením a zavedení obousměrných jednopruhových komunikací s výhybnami v synergii se zaváděním zóny 30.

Provádění opatření C17 - Místo pro odstavování kamionů

S výstavbou D55 a zvýšením intenzity nákladních vozidel je nutné na dálnici vybudovat dostatečné množství odpočívek. Parkování kamionů není v územním plánu ve stavu řešeno.

Parkování nákladních vozidel se předpokládá v průmyslových zónách mimo ZÁKOS. Soukromá plocha pro odstavení nákladních vozidel na ulici Smetanově bude nově obsloužena od severního přivaděče D55 v souvislosti s odvedením tranzitu zóny bydlení Újezd, resp. z ulic Smetanova a Jana Žižky.

Provádění opatření C21 - K+R u škol

Parkoviště typu K+R u škol se stává zásadním problémem v řešení bezpečnosti dětí a také výuky podpory udržitelné dopravy. Zajištění učitelů pro parkování na školních pozemcích nebo v nejbližším okolí školy spolu s

vysazováním dětí přímo před budovou školy je špatným příkladem pro mládež. Současně čím jsou vozidla puštěny blíže škole, tím více ohrožují děti docházející pěšky.

Pro úplnou ochranu dětí je navrženo doplnění zábran před školou T. G. Masaryka, aby bylo vyloučeno najíždění vozidel před školu od přechodu. Současně je navrženo uplatňování stávající organizace dopravy "za školou", kde je zakázán vjezd vozidlům mimo dopravní obsluhu. Parkoviště zde jsou využívána zaměstnanci školy. Zaměstnanci školy nejsou dopravní obsluhou a využívají vjezd ke škole nelegálně.

U gymnázia je navrženo vymístit parkování z příchodu ke škole. Je navrženo ponechat přístup pouze pro pěší.

Toto opatření je v synergii návrhů pěší dopravy Bezpečně do škol. V rámci nějž jsou navrženy další bezpečnostní opatření.



Obrázek 19 Možnost najíždění vozidel před ZŠ T. G. Masaryka (přes přechod), ulice J. Žižky



Obrázek 20 Špatný příklad řešení parkování vozidel u Gymnázia Otrokovice, tř. Spojenců.

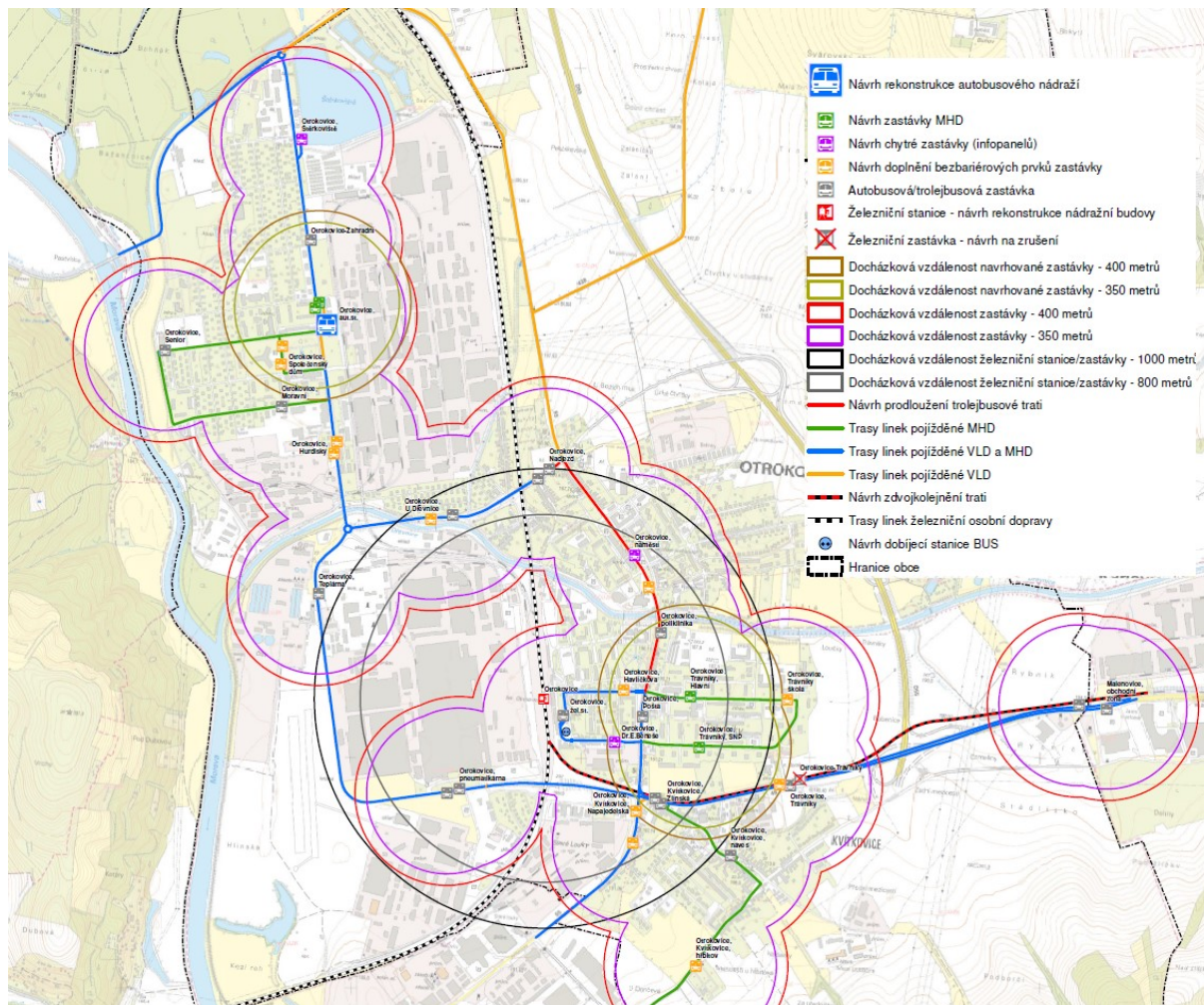
10. Koncepce veřejné hromadné dopravy

Koncepce veřejné dopravy vychází z návrhu kombinovaného scénáře, který prohlubuje podporu veřejné dopravy a MHD. Současně je využíváno synergie s cyklistickou a pěší dopravou. Základní kameny návrhu jsou rozšíření nabídky MHD a úprava linkového vedení vč. zajištění nové infrastruktury pro vedení nových linek.

Linky MHD budou posíleny v lokalitě Trávníky pro kompenzaci výpadku železniční zastávky Otrokovice - Trávníky. Dále je kladen velký důraz na rozvoj drážní trolejbusové dopravy a parciálních trolejbusů. Pro zlepšení dojezdu elektrické traktice na Štěrkořišče je navrženo prodloužení trolejového vedení po zastávku Otrokovice, Nadjezd. Odtud jsou uvažovány parciální trolejbusy.

Pro zlepšení vazeb mezi příměstskou linkovou dopravou a MHD je navrženo s uvažováním zastávky MHD na Autobusovém stanovišti, dále také autobusové nádraží. Zastávka je uvažována na autobusovém nádraží samotném nebo na třídě Tomáše Bati se zajištěním pěší vazby ze zastávky na nádraží. Toto bude dále studijně prověřeno a zpřesněno v rámci synergií s opatřením D4 Kvalitní dopravní dokumentace, vč. dopravního modelu.

V rámci dotace do tarifu MHD je navrženo zvýšení krytí na 18 mil. ročně.



Obrázek 21 Návrh úpravy koncepce veřejné dopravy

Provádění opatření A4 - Kamerový dohled

Navržen je kamerový dohled na vybraných zastávkách a ve vozidlech MHD pro zvýšení bezpečí cestujících. V nových vozidlech je podmínka pro vybavení kamerami pro zajištění bezpečnosti. Aktivita je prováděna v rámci obměny vozového parku.

Kamerové systémy na zastávkách budou realizovány dle potřeb Městské policie Otrokovice.

Provádění opatření B2 - Alternativní palivo MHD

Cílem Evropské unie je do roku 2030 zajistit city logistiku bez emisí CO₂. Proto je nutné dále prohloubit vedení elektrické trakce nahrazením trolejbusy, parciálními trolejbusy nebo elektrobusey. V dlouhodobém horizontu je počítáno s vodíkovými autobusy.

Pro zajištění diverzifikace pohonů a zajištění dopravní obslužnosti v případě blackoutu je vhodné s ohledem na krizové řízení zahrnout do plánování vozového parku také diesellové autobusy nebo lépe hybridní elektrobusey.

Princip hybridu spočívá v rekuperaci brzděné energie. Při správném způsobu jízdy lze dle údajů výrobce docílit až 30% úspory paliva ve srovnání s klasickým autobusem s naftovým motorem.

Hybridní autobus přispívá ke zlepšení životního prostředí úsporou paliva, s tím související nižší emise a významným prvkem je snížení hlučnosti zejména při rozjezdu, kdy je aktivován tichý elektropohon. Hybridní autobus v této konfiguraci nemá žádné limity denního dojezdu, nepotřebuje nabíjecí infrastrukturu, a tudíž může být logickým mezičlánkem mezi klasickými autobusy s naftovými motory a elektrobusem nebo bateriovými trolejbusy, o nichž se dnes hovoří jako o autobusové dopravě budoucnosti.

Podpora CNG se pro střednědobý výhled nepředpokládá.

V rámci MHD jsou diesellové autobusy provozovány ve stavu pouze na linkách 55 a 70. Linka 70 je účelovým spojem. Na lince 55 je uvažováno nasazení parciálních trolejbusů. Pro zkrácení dojezdové vzdálenosti mimo trolejovou trakci je navrženo prodloužení trolejbusové trati v délce 1,2 km po zastávku Otrokovice, Nadjezd v obou směrech. Realizace se předpokládá v akčním plánu v r. 2022. Vzdálenost 2,7 km mezi zastávkami Nadjezd a Štěrkořiště bude obsluhována na bateriový provoz. V případě obsluhy Bělova parciálním trolejbusem, musí být tento dimenzován pro dojezd min. 11 km, tj. cesta tam a zpět.

Vozový park bude obnovován v synergii aktivit opatření C8 - Podpora a rozvoj MHD.

Provádění opatření B3 - Preference BUS

Preference autobusů a trolejbusů je možná nastavením SSZ nebo zbudováním bus pruhů. V rámci tohoto opatření je navržena obměna řadičů SSZ v křižovatkách Komenského x J. Žižky, Komenského x Nadjezd a Hložkova x Svobodova, které budou nastaveny na preferenci veřejné hromadní dopravy. SSZ může být aktivováno pro preferenci všech vozidel nebo zpožděných spojů. Stávající preference veřejné hromadné dopravy je zavedena v křižovatkách tř. Osvobození x Havlíčkova a tř. Osvobození x Zlínská x Napajedelská. Po rekonstrukci SSZ bude preference ponechána.

Další aktivitou je možnost zvážení BUS pruhů na ulici Komenského v rámci studijního prověření úpravy uličního profilu v synergii s opatřením C18 Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení místa.

Provádění opatření B5 - Inteligentní zastávky MHD

Zvýšení kvality MHD a veřejné linkové dopravy je plánováno také rozšířením elektronických informačních panelů a indukčních smyček na zastávkách Otrokovice náměstí, Otrokovice Štěrkořiště a Otrokovice Dr. E. Beneše, kde jsou největší objemy nastupujících osob. Mimo to je uvažováno s osazením informačních panelů na autobusovém nádraží a zastávce Napajedelská u Lidlu. Tyto jsou aktivitou KOVED. Spoje MHD budou zasílat informace o zpoždění do centrální databáze pro následné zobrazení na zařízeních online. Inteligentní zastávky zvýší komfort cestujících a zajistí lepší orientaci v odjezdových časech i přestupech. Cílovou skupinou jsou zejména osoby se sníženou schopností orientace a senioři, proto je v návrhu zařazena také zastávka Dr. E. Beneše.

Provádění opatření C4 - Rekonstrukce přednádraží

Rekonstrukce přednádraží a nádražní budovy je plánováno v rámci Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. V rámci akce by mělo dojít ke zvýšení kapacit P+R a B+R. V přednádražním prostoru je plánováno zřízení nabíjecí stanice pro elektrobusem. Bude zkrácena docházková vzdálenost mezi výstupní a nástupní zastávkou MHD pro potřeby přestupu. Bude zkrácena přestupní vzdálenost mezi MHD a vlakem.

V rámci rozšíření systému B+R je plánována cyklověž. Toto je akcí SŽDC.

Realizace se předpokládá ve střednědobém horizontu roku 2027.

Dále je navržena rekonstrukce samotného autobusového nádraží na Baťově. Nádraží je předdimenzováno. Jeho úprava počítá se zvýšením komfortu cestujících a snížením docházkové vzdálenosti mezi jednotlivými nástupními

hranami. Zlepšení orientačního systému a zvýšení kapacity P+R . V rámci akce je vhodné zajistit nabíjení elektromobilů na P+R. Realizační cena je odhadnuta na 30 mil. Kč.

Provádění opatření C8 - Podpora a rozvoj MHD vč. zajištění nového trasování

Jedná se o nejdůležitější opatření v rámci kterého je realizována dotace do tarifu MHD a zajištění jeho provozu Dopravní společností Zlín - Otrokovice, s. r.o. V rámci návrhů je navrženo posílení spojů na sídlišti Trávníky ve vazbě na předpokládané zrušení železniční zastávky Otrokovice Trávníky. Železniční zastávka bude zrušena v rámci modernizace trati Otrokovice - Zlín v horizontu roku 2027.

V rámci opatření je navrženo zvýšení dotace do tarifu MHD na 18 mil. Kč ročně. Toto navýšení obsahuje zhruba zejména zvýšení nákladů na provoz MHD. Pro obsluhu sídliště Trávníky jsou plánovány 2 nové zastávky. Dále je plánováno zavedení přestupů mezi MHD a příměstskou dopravou v rámci úpravy autobusového nádraží nebo zřízením nových zastávek na tř. Tomáše Bati při autobusovém nádraží. Nové trasy musí mít dostatečné šířkové parametry pro průjezd vozidel. Toto bude zajištěno v synergii s opatřením D4 Kvalitní dopravní dokumentace vč. dopravního modelu.

V rámci opatření je podporována také obnova vozového parku a zvýšení kvality služeb MHD, tj. podpora wifi a klimatizace ve vozidlech.

Pro obsluhu zázemí města je v souvislosti s nasazením parciálních trolejbusů v synergii s opatřením B2 Alternativní palivo MHD vhodné uvažovat o budoucím prodloužení linek MHD do spádových obcí Otrokovic (např. Napajedla). Změna trasy musí respektovat dojezd parciálních trolejbusů ve vztahu k dobíjení v synergii s opatřením B2 Alternativní palivo MHD.

Provádění opatření C9 - Zlepšení zastávek VHD/MHD

V rámci opatření je nutné realizovat nové zastávky pro zajištění obsluhy nově navržených linek. Navrženy jsou 2 nové zastávky na sídlišti Trávníky a zastávky MHD při autobusovém nádraží Baťov.

V krátkodobém horizontu do roku 2024 jsou naplánovány opravy zastávek za 14 mil. Kč.

Návrh úprav bezbariérových prvků na zastávkách je zobrazen ve výkresové příloze. U 12 zastávek je navržena úprava bezbariérových prvků.

Provádění opatření C10 - Senior Taxi

V rámci podpory udržitelné dopravy a mobility seniorů je navrženo zřízení služby Senior taxi. Náklady na provoz jsou odhadnuty na 300 - 500 tis. Kč za rok. Služba by měla sloužit pro zajištění dosažitelnosti základních institucí a lékařské péče pro osoby starší 70 let věku. Dále je možné uvažovat rozšíření Senior Taxi pro další skupiny obyvatel, např. děti, kde není efektivní zajištění MHD. Může se jednat o dojíždku do kroužků, školy apod. v místech s nižší poptávkou.

V rámci participace nebyla aktivita zavedení Senior taxi prosazena do akčního plánu. Její zavedení doporučujeme zvážit při aktualizaci PUMM. Opatření je platné pro horizont roku 2030.

Provádění opatření C12 - Rekonstrukce žel. trati 331

Stavba "Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice" navazuje na již modernizovaný úsek Přerov – Břeclav. Předmětná trať je vedena z Otrokovic, kde je její počátek, do Vizovic a měří 24,738 km. V současné době lze stav trati Otrokovice – Vizovice označit za technicky a morálně zastaralý. Poslední rozsáhlá rekonstrukce svršku a spodku byla provedena v letech 1962 -1963 i s výměnnou některých mostních objektů, zároveň byla traťová rychlost zvýšena na 60 km/h.

Cílem projektu je zlepšit parametry a rychlost pro regionální dopravu, která umožní železniční dopravě hrát roli páteřního módu v regionální dopravě a zajistí konkurenceschopné spojení s nejvýznamnějšími regionálními

centry. V oblasti nákladní dopravy je cílem projektu zvýšení kapacity trati a délky užitečných délek kolejí v souvislosti s předpokládaným dalším rozvojem překladiště v žst. Lípa nad Dřevnicí.

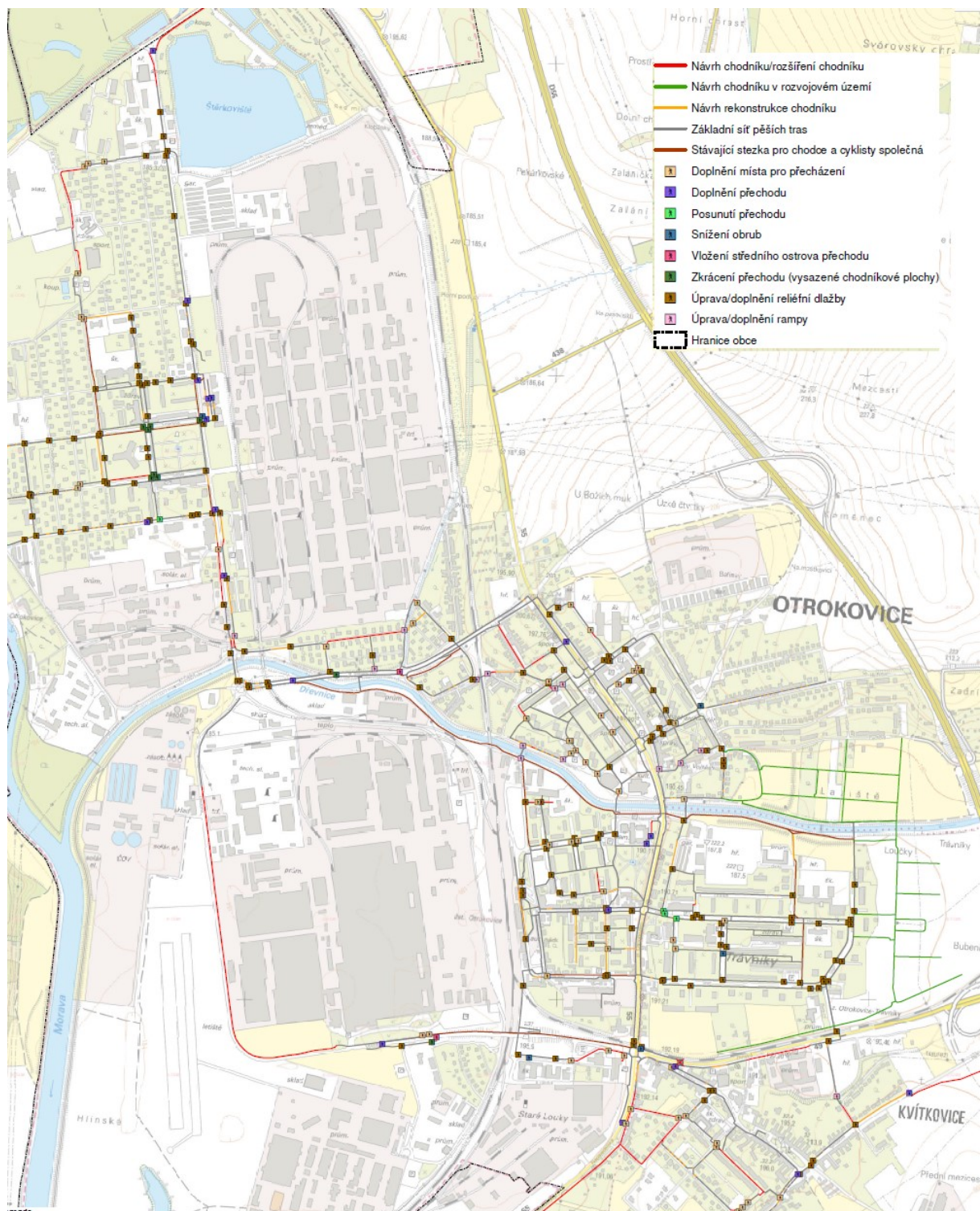
Křížení kolejí tratě 331 a silnice I/55 tř. Osvobození je uvažováno mimoúrovňově tunelovou variantou.

Tunelová varianta umožňuje ponechání komunikace ve stávající úrovni a je velmi příznivá i z pohledu sklonových poměrů (klesání od Otrokovic 9 ‰, stoupání dále do Zlína 11 ‰). Rovněž zde dochází ke zkrácení délky zárubní zdi. Městem je tato varianta akceptovatelná. V ekonomickém posouzení byly posuzovány obě dvě možnosti řešení této křižovatky, ale technicky byla jednoznačně doporučena varianta tunelová.

11. Koncepce pěší dopravy

Koncepce pěší dopravy řeší bezpečnost a kvalitu pěší sítě, a to v rámci dostupnosti území i průchodnosti přes bariéry tvořené automobilovou dopravou nebo dalšími infrastrukturními či přírodními bariérami. Ve stávajícím stavu jsou nejnebezpečnější přechody pro chodce na tř. Tomáše Bati. Proto je nutné přechody upravit a nasvětlit. Chybí také chodníky ve vybraných pěších vazbách. Ty jsou ve výkresové příloze navrženy k realizaci či rozšíření. Rekonstrukce chodníku je navržena v místech nevyhovujícího krytu. Bodové závady jsou řešeny návrhem doplnění míst pro přecházení, doplnění přechodu, posunutí přechodu, snížení obrub, vložení středního ostrova přechodu, zkrácením přechodu, návrhem úprav reliéfní dlažby nebo doplněním rampy.

Návrh je proveden s cílem zajistit kvalitní a ucelenou síť pro pěší dopravu.



Obrázek 22 Koncepte úprav pěší dopravy

Provádění opatření A3 - Bezpečné přecházení

Návrh úpravy přechodů počítá s rámcovou položkou pro řešení bezpečného přecházení s cílem zajištění podmínek daných ČSN a vyhl. č. 398/2009 Sb. Bude pokračováno v projektové přípravě a navazující realizaci. V rámci synergie s opatřením D4 budou prováděny bezpečnostní audity a inspekce. Upravovány budou prioritně přechody přes základní komunikační skelet. Jedná se o přechody křižovatek Erbenova x tř. Tomáše Bati, Tylova x tř. Tomáše Bati.

Pěší doprava je nejpřirozenějším lidským pohybem. Do centra se přitom dostanete z Kvítkovic za 30 minut. Tato cesta představuje cca 2500 kroků. Lidé se sedavým zaměstnáním udělají v průměru pouze 5000 kroků za den. Počet kroků do 7500 kroků za den spadá do kategorie nízké pohybové aktivity.

Vnímání při chůzi je v současné době mnohde při pohybu po městě znehodnocováno pocitem nebezpečí nebo zvýšenou hladinou hluku při chůzi podél páteřních komunikací. Zatímco je řidič vozidla před tímto hlukem částečně chráněn, chodci jsou mu vystaveni zcela.

Proto je vhodné přijmout opatření pro snížení hlukové zátěže obyvatel. Hluk z dopravy se snižuje se snižující se intenzitou vozidel i s jejich rychlostí. Další problémy přinášejí chodcům bariéry v území. Ty jsou nejčastěji tvořeny automobilovou dopravou. Jedná se o bariéry při překonání vozovky.

Cílem plánu mobility je tyto nedostatky cíleně odstraňovat a vytvořit podmínky pro příjemnou chůzi městským prostředím. Pro ochranu chodců je navrženo k přestavbě množství přechodů pro chodce i míst pro přecházení pro zajištění bezpečnosti. Je navrženo zkrácení přechodů, zajištění bezbariérové úpravy a zajištění rozhledu nejen pro děti a matky s kočárky. Přechody vedení přes více než jeden jízdní pruh v každém směru jízdy mimo řazení v křižovatce je nutné navrhnout jako řízené světelnou signalizací s preferencí chodců.

Rušení přechodů z důvodu omezování automobilového provozu chodci je nevhodné. Všude v místech poptávky po přecházení je nutné toto přecházení zajistit v dostatečné kvalitě pro pěší.

Návrh úprav pěší sítě je zobrazen ve výkresové příloze. Návrh vychází z analýzy a projednání. Návrh přispěje ke zvýšení bezpečnosti a dostupnosti pěší dopravy.

Opatření cílí na bezpečnost přecházení, jelikož ve městě se stanou ročně 2 nehody s těžkým nebo smrtelným zraněním chodce. Cílem je snížit toto číslo alespoň na polovinu, lépe na nulu.

Z analýzy vyplývá, že problémovými místy jsou zejména přechody pro chodce na tř. Tomáše Bati. Problematický je také řízený přechod na Trávníkách a přechod pro chodce u zastávky Kvítkovice Zlínská. Ten je navržen ke zrušení v rámci Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice.

Vhodnou úpravou tř. Tomáše Bati by bylo rozšíření vozovky a vložení středních ostrovů přechodů pro chodce. Bezpečnost také zhoršuje stávající topolová alej. V rámci zajištění bezpečnosti je vhodné provést náhradní výsadbu dále od vozovky.

Výše jmenované problémy by měly být řešeny prioritně. Současně v rámci opatření A2 Bezpečně na křižovatkách mohou být v synergii řešeny také pěší.

Návrh aktivit je proveden ve výkresové příloze v podobě úprav a doplnění přechodů pro chodce a míst pro přecházení.

Celkem jsou v rámci tohoto opatření navrženy úpravy za 46,6 mil. Kč.

Tabulka 8 Návrh úprav pěší sítě v rámci opatření Bezpečné přecházení

Hodnocení	Počet	Náklady
Návrh místa pro přecházení	63 ks	15,8 mil.
Návrh přechodu	20 ks	10 mil.
Posunutí přechodu	4 ks	2 mil.
Snížení obrub	6 ks	0,6 mil.
Vložení středního ostrova	2 ks	0,5 mil.
Zkrácení přechodu	9 ks	2,3 mil.
Úprava reliéfní dlažby	165 ks	8,3 mil.
Vložení rampy	14 ks	7 mil.
Zrušení přechodu	1 ks	0,1 mil.
Celkem		66,6 mil.

Návrhy úpravy pěší dopravy jsou provedeny s přihlédnutím k intenzitám automobilové dopravy. Kolizní místa, která je vhodné řešit v synergii s úpravou uličních profilů tj. ulice Komenského navrženy k přestavbě vč. přechodů pro chodce. Na síti, kde je intenzita dopravy vyšší jsou navrhovány střední dělicí ostrovy pro zajištění bezpečného přecházení. Návrhy míst pro přecházení a přechodů pro chodce se soustřeďují také na zajištění dostupnosti zastávek veřejné dopravy.

Provádění opatření A5 - Bezpečně do škol

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00. Vhodné je zajistit bezpečnost. Bezpečná cesta do školy by měla být kontinuální činností ve spolupráci se školami.

Dostupnost spádových škol je nutné řešit zejména z lokality Kvítkovice, kde je spádová škola na sídlišti Trávníky.

V rámci synergie s řešením zón 30 je nutné realizovat prahy a polštáře před vstupy do škol. Na ulicích Jana Žižky, Hlavní a Školní byly v minulosti realizovány příčné prahy. V rámci realizace těchto přechodů pro chodce je vhodné zajistit také dostatečný rozhled, tj. zamezit parkování vozidel před přechodem a odstranit keře vyšší než 50 cm.

Příklad z Nového Jičína ukazuje kombinaci řešení od speciálního nasvětlení přes zkrácení přechodu, vysazení chodníkové plochy, instalaci zábradlí, zákaz stání před přechodem, jízdní pruh pro cyklisty, retardéry v podobě plastových polštářů, zařazení do zóny 30 po realizaci hmatné dlažby signálních a varovných pásů.



Obrázek 23 Dobrá praxe řešení bezpečného přecházení před školou, Nový Jičín, ulice Komenského



Obrázek 24 Stávající částečně vyhovující stav řešení před ZŠ Trávníky, Otrokovice, ulice Hlavní

Provádění opatření C1 - Podpora pěších zón a stezek pro chodce

V rámci podpory pěší zóny je navrženo ponechání její velikosti. Pěší zóna je zřízena centru města na náměstí 3. května. Jedna strana náměstí je sběrnou komunikací jejíž průjezdnost je stěžejní pro zajištění dostupnosti města. Záchytné parkoviště je při pěší zóně. V rámci projednání nebyl vznesen požadavek na rozšíření pěší zóny.

Provádění opatření C6 - Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků

Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané chodníky budou řešeny jako společná stezka pro pěší a cyklisty. Zajistíme rozšíření či opravu nevyhovujících chodníků.

Úpravou a doplněním chodníků v místech dnešního nevyhovujícího stavu dojde k propojení bezpečné sítě pro pěší tak, aby se pěší mohli bezpečně a volně pohybovat městským prostorem. Úpravy jsou navrženy s cílem zvýšení bezpečnosti a kvality pěší dopravy ve městě.

Návrh úprav chodníků je zobrazen ve výkresové příloze. K úpravě je navrženo 29,6% pěší sítě. Vysoký podíl úprav pěší sítě je dán uvažovanou úpravou v rozvojovém území, které bude hrazeno soukromým investorem. Návrh chodníku či jeho rozšíření je navrženo také v rámci řešení stezek pro chodce a cyklisty.

Tabulka 9 Návrh aktivit v rámci opatření Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků

Návrh	Délka v metrech	% sítě	Náklady
Návrh chodníku/rozšíření chodníku	8798	15,7%	44 mil.
Návrh chodníku v rozvojovém území	4872	8,7%	Soukromý investor
Návrh rekonstrukce chodníku	2912	5,2%	11 mil.
Základní síť pěších tras	33803	60,5%	--- mil.
Stávající stezka pro chodce a cyklisty společná	5530	9,9%	---
Celkem	65669	100%	55 mil.

Rekonstrukce jsou navrženy v rámci vybraných ulic nebo jejich částí. Jedná se například o třídu Tomáše Bati, Přístavní, Mánesovu, Bezručovu a Olbrachtovu. Návrh vychází z analýzy a posouzení stavu.

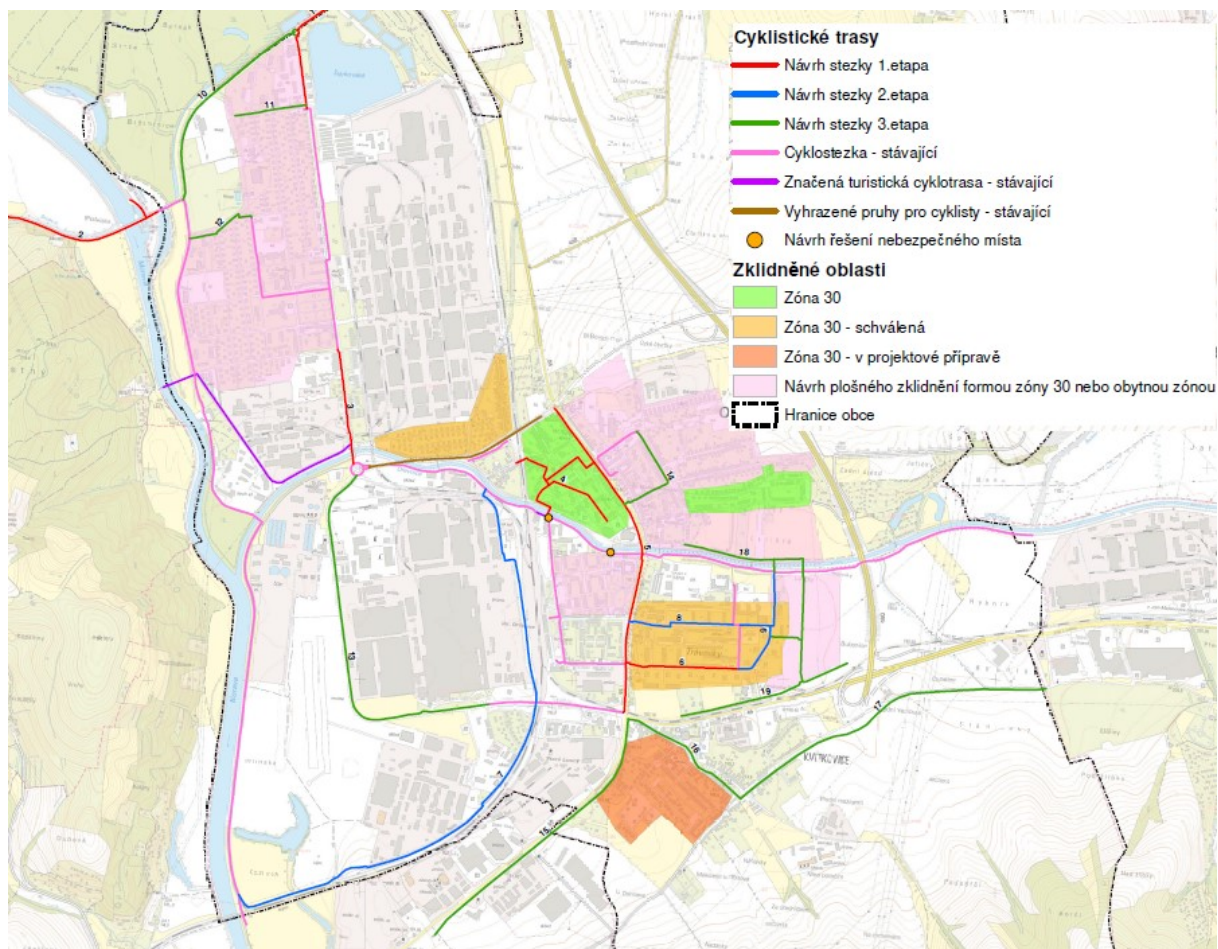
12. Koncepce cyklistické dopravy

Základní síť cyklistické dopravy je zobrazena ve výkresové příloze Návrh základní sítě cyklistických tras. Cílem stanovení základní sítě je zajištění rychlého, přímého a bezpečného spojení mezi částmi města. Návrh je rozdělen na stezky, u kterých se předpokládá vyznačení změnou organizace, a na stezky s předpokládanou stavební úpravou. Návrh vychází z koncepce Otrokovice - řešení cyklodopravy aktualizované v r. 2018.

Mimoměstská základní síť a síť mimo zastavěné území je plánována zejména v podobě společných stezek pro pěší a cyklisty pro zvýšení efektivity vynaložených prostředků a s ohledem na nízké předpokládané intenzity chodců. To je navrhováno v opatření C11 Výstavba společných stezek.

Na základní cyklistické síti vedené po stezkách jsou vyžadovány při křížení obslužných komunikací cyklopřejezdy.

Ostatní cyklistickou sítí je myšleno zpřístupnění vybraných chodníků mimo základní cyklistickou síť nebo vedením cyklistů v rámci zón 30 s vozidly. Zpřístupnění pojiždění chodníku může být provedeno zavedením společného provozu cyklistů a chodců všude tam, kde to šířka chodníku a intenzity chodců a cyklistů dovolí.



Obrázek 25 Koncepce úprav cyklistické dopravy

Provádění opatření A1 - Bezpečně na kole

Návrh cílí na zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná. Podporovány jsou také cyklopruhy a cyklopiktogramy.

Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stezkách bude revidováno. Svislé značení je vhodné osadit pouze na začátek a konec stezky. Průběh stezky bude řešen vodorovným značením.

V rámci aktivity je navrženo řešení dvou nejproblematičtějších míst stávajících stezek, které jsou v místech průjezdu protipovodňovou stěnou. Ve 2 místech je navrženo doplnění veřejného osvětlení a dopravních zrcadel. Cílem je zajistit interakci mezi cyklisty z jedné strany protipovodňové bariéry na druhou. Místa je vhodné osadit také informativním svislým a vodorovným značením. Toto bude řešeno v navazující projektové přípravě v rámci opatření D4 Kvalitní dopravní dokumentace vč. dopravního modelu.

Návrh je rozdělen do 3 etap výstavby. Část základní sítě, která je uvažována jako společná stezka pro pěší a cyklisty, bude realizována v rámci opatření C11 - Výstavba společných stezek pro pěší a cyklisty.

Při návrzích je vhodné postupovat dle TP 171 z roku 2017. Cyklistické pruhy mají mít šířku 1,5 m. V případě vedení cyklistů podél řady stojících vozidel je vhodné osadit odrazné prvky pro zamezení přejíždění parkujících vozidel do cyklopruhu. Současně je vhodné cyklopruh rozšířit, aby nemohlo dojít ke střetu cyklisty s otevřenými dveřmi vozidla.

Cyklopiktogramy jsou navrženy tam, kde není možné vést cyklisty v cyklopruzích a vedení v přidruženém prostoru není vhodné nebo možné.

Nejvhodnějším vedením cyklistů jsou cyklostezky a dělené stezky pro pěší a cyklisty.

Otrokovice historicky preferují vedení cyklistů v přidruženém prostoru. Je to nejbezpečnější forma vedení cyklistů. Z této idee bylo vycházeno i v rámci návrhů PUMM. Proto je návrh vedení cyklistů v pruzích omezen. Možný návrh vedení cyklistů v pruzích lze připustit podél ulice Komenského, nám. 3. května a tř. Osvobození jako variantní. V rámci předložených návrhů se počítá s vedením cyklostezkou v přidruženém prostoru a současném zúžení hlavního dopravního prostoru (vozovky).

V případě, že je možné uvažovat o vedení cyklistů po stávající infrastruktuře je v návrhu úpravy zmíněn návrh vyznačením. To znamená, že aktivitu lze realizovat změnou organizace dopravy. Pak se jedná o nízkonákladové opatření.

Tabulka 10 Návrh úprav základní sítě cyklistických tras

Číslo ¹²	Délka [m]	Název	Úprava	Cena [mil.]
4	1132	Dělené stezky Střed	Dělená stezka stavební úpravou	11,6
5	1575	Stezka podél průtahu silnice I/55	Návrh společné nebo dělené stezky stavební úpravou	14,2
6	539	Dělená stezka Trávníky	Dělená stezka stavební úpravou	6,4
8	659	Dělená stezka Hlavní	Dělená stezka stavební úpravou	7,9
9	556	Dělená stezka SNP II (Trávníky vzadu)	Dělená stezka stavební úpravou	6,7
11	341	Cyklopiktogramy Ml. Stavbařů	Návrh piktogramů	0,1
14	519	Dělená stezka Újezdy	Dělená stezka stavební úpravou	6,2
16	670	Stezka Kvítkovice	Nová dělená stezka	8,0
18	628	Dělená stezka Laziště	Nová dělená stezka v lokalitě nové výstavby	7,5
19	1573	Společná stezka Trávníky nová zástavba	Nová dělená stezka v lokalitě nové výstavby	14,1
		Celkem		82,7

¹² dle výkresu



Obrázek 26 Vhodná úprava cyklopřejezdu a přechodu pro chodce na zvýšeném prahu s dopravním značením na výložnicích, příklad z jiného města Kopřivnice, ulice Husova

V rámci opatření jsou také podporovány aktivity ve smyslu úprav a doplnění mobiliáře pro cyklisty tj. cyklostojany, pumpičky, cykloboxy apod.

Provádění opatření C7 - Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách

Zajistíme povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách od šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhé obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017.

Cyklistický provoz je pomalejší než automobilový a současně má nižší dostupnost než pěší síť. Pro kompenzaci tohoto hendikepu navrhujeme zajistit obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrných ulicích, kde je to možné.

Městu byl navržen cíl povolení vjezdu cyklistů do stávajících a nově navrhovaných jednosměrek dopravním značením všude tam, kde je šíře vozovky větší než 3,0 m.

Na území města jsou možné tyto varianty vymezení jízdního pruhu pro cyklisty v jednosměrných komunikacích:

1. pro šířky vozovky větší než 4 m včetně¹³ bude použito dopravní značení: č. IP4b, E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen po celé délce úseku nebo bude použito cyklopiktogramu.
2. pro šířky vozovky menší než 4 m a větší než 3,75 m včetně⁴ bude použito dopravní značení: č. IP4b + E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen na začátku ulice pro potřeby levého odbočení vozidel, zbytek cyklopiktogramem; parkování bude regulováno svislým značením. Části cyklistických pruhů lze vypustit dle místních poměrů.
3. pro šířky vozovky⁴ mezi 3,0 a 3,75 m bude při intenzitě do 500 vozů za 24 hodin a vhodných rozhledových poměrech využito obousměrné jednopruhé komunikace v zónách 30 se zákazem

¹³ Do šířky vozovky pro účely návrhu cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace se nezapočítává parkovací stání. Šířkou vozovky se myslí stávající jízdní pruhy vč. vodorovných proužků a odvodnění.

vjezdu nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, za předpokladu výhyben a dobré přehlednosti. Dopravní značení bude provedeno svislým značením č. IP4b + E12a a B2+E12b.

4. v případě intenzity dopravy nad 500 vozidel za 24 hodin, vozovce šíře 3,0 m⁴ či nižší či nevhodných rozhledových poměrech je nutné přistoupit k restrikci parkování či přestavbě uličního profilu.

Nové jednosměrné komunikace se nebudou navrhovat bez vedení cyklistů v obou směrech.

Problematika řešení cyklistické dopravy byla předjednána v pracovních skupinách.



Obrázek 27 Dobrou praxí je zavedení obousměrného pohybu cyklistů, příklad z jiného města, Kroměříž, ulice Nábělkova

Provádění opatření C11 - Výstavba společných stezek

Opatření navazuje na opatření A3 - Bezpečně na kole. Tyto spolu vytváří základní síť cyklistických tras.

Výstavba společných stezek má význam všude, kde je nízký pohyb osob a cyklistů. Jedná se zejména o extravilánové úseky či úseky na okraji města. Výjimky mohou být zejména v místech se stísněným uličním profilem nebo tam, kde je jiné řešení technicky či finančně komplikované a jeho realizace je v nedohlednu.

Společné stezky pro pěší a cyklisty jsou podmíněčně vhodné pro místa s vyšším provozem pěších a cyklistů. Při návrhu by mělo být vycházeno z TP171/2017. V případě, že je řešení dle TP z finančních či technických možností v nedohlednu, je vhodné zvážit bezpečnost a plynulost vedení společné stezky a stávajícího stavu vedení cyklistů s přihlédnutím k intenzitám a rychlostem automobilové dopravy.

Opatření je navrhováno v synergii s opatřením A1 Bezpečně na kole, kde jsou podporovány jiné druhy vedení cyklistů než společné stezky.

Tabulka 11 Návrh úprav cyklistické sítě společnou stezkou pro chodce a cyklisty

Číslo ¹⁴	Délka [m]	Název	Úprava	Cena [mil.]
1	995	Společná stezka pěší a cyklisty kolem Štěrkovického	Nová společná stezka	9,0

¹⁴ dle výkresu

2	1105	Společná stezka Bělov	Nová společná stezka	8,2
3	550	Dělená stezka tř. Tomáše Bati (lávka 150 m)	Nová stezka s přemostěním	5,0
7	2979	Stezka Morava - Dřevnice podél trati	Vyznačení společné stezky v úseku Kučovaniny - Letiště, dále oprava krytu a nová stezka 620 m	7,7
10	1095	Společná stezka podél silnice III/36745	Nová společná stezka	9,9
12	353	Rozšíření chodníku u lanáčku a povolení cyklistů	Rozšíření chodníku na společnou stezku	1,0
13	1819	Stezka podél silnice III/36746 (Continental)	Návrh nové společné stezky	16,3
15	1417	Stezka Napajedla (Délka 681 v Otrokovicích)	Nová společná stezka	6,1
17	1596	Stezka Kvítkovice - Malenovice	Nová společná stezka	14,4
		Celkem		77,6

Provádění opatření C20 - Bikesharing

Návrhem je podporováno zavedení bikesharingu zejména mezi jednotlivými částmi města, ale i pro zajištění obsluhy spárových obcí, kde je nízká nabídka příměstské dopravy (Machová). Bikesharing je alternativou pro zajištění obsluhy zejména v době pěkného počasí. Je doplňkem městské hromadné dopravy. Zavedení bikesharingu poskytuje informaci o reálném využívání cyklistických tras z GPS.

Zavedení bikesharingu je vhodné v lokalitách Bahňák, Baťov, Otrokovická Beseda, úřad (ul. Obchodní), Smetanova (Újezdy), poliklinika, nádraží Otrokovice, Trávníky, Kvítkovice, Continental, Toma.

Celkem bylo vytipováno 11 stanovišť po 8 kolech. Celkem je navržen bikesharing v objemu cca 90 kol.

Tarif je navržen s prvními 15 minutami zdarma a dalších 45 minut do 25 Kč.

Roční náklady na bikesharing se předpokládají 1,4 mil. Kč ročně.

Zavedení bikesharingu v rámci akčního plánu se po projednání nepředpokládá. Opatření navrhujeme dále prověřit v rámci aktualizace PUMM.

Návrh souboru opatření (priorit a aktivit) s možností synergického efektu

Návrhy opatření obsahují aktivity investičního charakteru v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy. U návrhů automobilové dopravy je cíleno na odvedení tranzitní dopravy na D55. U veřejné hromadné dopravy jsou navrženy nové zastávky MHD, které zlepšují dostupnost. V rámci cyklistické dopravy jsou navrženy cyklostezky a stezky pro pěší a chodce, které budou provedeny stavebně. U pěší dopravy je navržena úprava množství míst pro přecházení a přechodů pro chodce k úpravě.

Návrh neinvestičních a finančně méně náročných opatření (dopravně-inženýrského a organizačního charakteru) je navržen zejména v cyklistické dopravě, kde se předpokládá v určitých úsecích úprava režimu dopravním

značením ve formě cyklopiktogramů, cyklopruhů nebo stezek pro pěší a cyklisty na stávající infrastruktuře (propojení Kučovaniny - Letiště). V rámci automobilové dopravy jsou navrženy rozsáhlé zóny zklidnění dopravy (zóny 30) v rezidentních oblastech. Ty umožní bezpečnější koexistenci cyklistů a vozidel v rámci hlavního dopravního prostoru. Změna dopravního chování bude dosažena také realizací měkkých opatření v rámci strategického cíle Management dopravy k prosazení udržitelných forem dopravy v jednotlivých oblastech života ve městě. Návrhy také obsahují množství předlážďení a úprav povrchů, ať v pěší nebo veřejné hromadné dopravě. Toto může být zařazeno do neinvestičních akcí.

Návrhy opatření vedoucích ke snižování emisí z dopravy na území města jsou navrženy v rámci opatření cíle Inovace. Je navržena obnova vozového parku MHD, je podporován carsharing, jsou navrženy kroky k budování nabíjecích stanic elektromobilů. Bylo zvažováno zavedení nízkoemisní zóny, toto opatření nebylo nakonec v rámci participace podpořeno.

Prezentace navrženého dopravního řešení pro vybraný scénář byla provedena na veřejném projednání návrhové části dne 4.11.2019 od 17. hodin.

Projednání konceptu návrhu opatření – v odborných skupinách byl proveden dle komunikační strategie. Zápisy z jednání jsou součástí komunikační strategie.

13. Vytvoření „Akčního plánu udržitelné městské mobility Otrokovice“

Akční plán obsahuje vybrané aktivity, které jsou ve finančních možnostech města v horizontu 5 let. Město si zvolilo naplňování kombinovaného scénáře, který podporuje pěší, cyklisty i veřejnou hromadnou dopravu. Tím je dosaženo vysoké synergie pro snížení podílu automobilové dopravy ve městě. Současně strategie počítá s navyšováním počtu parkovacích stání v bytové zástavbě, což přispěje ke snížení úbytku obyvatel. Dopravní chování obyvatel v bytových domech v rámci města je udržitelnější než dopravní chování obyvatel dojíždějících do města bydlících v rodinných domech. Stupeň automobilizace v bytové zástavbě je velmi nízký. Akční plán představuje reálný scénář z hlediska finanční náročnosti za předpokladu využití externího financování. Akční plán byl vybrán řídicím výborem na základě projednaných návrhů v pracovních skupinách a s veřejností. Tento postup participace zajišťuje vysokou míru podpory u vedení města i obyvatel.

Dohodnutý akční plán obsahuje investice v objemu 248,4 mil. Kč. Z toho je plánováno 108 mil. do automobilové dopravy, 43 mil. je na investice veřejné dopravy, 43 mil. je na investice cyklistické dopravy, 39 mil. je na investice do pěší dopravy. Měkká opatření a management dopravy (vč. BESIP) je plánován v objemu 15 mil. Kč za 5 let. Největší část akčního plánu je věnována výstavbě parkovacího domu za 40 mil. Kč, rekonstrukci autobusového nádraží za 30 mil. Kč a rekonstrukce řadičů SSZ za 17 mil. Kč.

Krytí dotace do tarifu MHD je předpokládáno s navýšením 90 mil. za 5 let. Provoz veřejné linkové dopravy je naplánován v objemu 10 mil. Kč za 5 let.

V rámci managementu a řízení mobility je navrženo zřídit pozici mobility manažera. Náklady na toto se odhadují na 1 mil. Kč za 5 let.

Čištění komunikací a chodníků a zimní údržba jsou plánovány v objemu 35 mil. za 5 let. Vybrané komplexní opravy infrastruktury jsou přesunuty do investičních akcí dle zvyklostí.

Tabulka 12 Akční plán na 5 let, tj. do roku 2024 - souhrn investic a gesce

Opatření	Investiční projekt	Finance v mil. (za 5 let)	Gesční příslušnost
D2	Dětská výtvarná soutěž	5,0 mil.	DOP ¹⁵
D2	Dětská policie		DOP
D2	Motobesip		DOP
D2	Do práce na kole		DOP
D2	Besedy pro seniory		DOP
D2	Jak s dětmi na pozemních komunikacích		DOP
D2	Evropský týden mobility		DOP
D4	Bezpečnostní audity a inspekce	2,5 mil.	DOP
A2	Okružní křižovatka Nadjezd x Komenského	10 mil. (spolufinancování)	ORM ¹⁶
C2	Návrh zón 30	1,0 mil.	DOP
C15	Zajištění parkovacích míst u polikliniky, etážové stání	40,0 mil.	ORM
B6	Rekonstrukce SSZ starších 15 let	17,0 mil.	ORM
C2	Prahy Bařov 2 ks	0,6 mil.	ORM
C15	Parkoviště Štěrkořiště	1,7 mil.	ORM
C9	Zastávky oprava	12,8 mil.	ORM
C5	Parkoviště Na uličce	2,0 mil.	ORM
A3	Nasvětlení a úprava přechodů tř. Tomáše Bati	1,5 mil.	DOP
C11	Společná stezka pro pěší a cyklisty kolem Štěrkořiště	9,0 mil.	ORM
C11	Společná stezka Bělov	8,3 mil.	ORM
C11	Společná stezka tř. Tomáše Bati (lávka 150 m)	16 mil.	ORM
A1	Dělené stezky Střed	11,6 mil.	ORM
A1	Stezka podél průtahu	14,1 mil.	ORM
A1	Dělená stezka Trávníky	6,4 mil.	ORM
C6	Rozšíření ulice Čechova (chodník + komunikace)	18,2 mil.	ORM

¹⁵ Odbor dopravně-správní¹⁶ Odbor rozvoje města

D4	Rozšíření ulice Hálkova s chodníkem	0,5 mil.	ORM
A3+C5	Úprava ulice Bří Mrštíků (parkovací místa a místo pro přecházení)	1,5 mil.	ORM
D4	Projektová příprava	5 mil.	ORM
C9+C8	Úprava Autobusového stanoviště (Bašov)	30 mil.	ORM
B5	Inteligentní zastávky - Autobusové stanoviště (Bašov)	KOVED	KOVED
C19	Ulice Na Uličce, rekonstrukce	7 mil.	ORM
A2	Zklidnění Kvítkovice + okružní křižovatka u hřbitova	8 mil. + ŘSZK	ORM
C5	Parkovací stání Trávníky	1,3 mil.	ORM
C19	Oprava lávky přes Dřevnici u polikliniky	1,6 mil.	ORM
C3	Obslužná komunikace podél D55	6 mil.	ORM
A1	Lávky přes Dřevnici	3,3 mil.	ORM
C3	Nadchod D55, vyvolaná stavba	3 mil.	ORM
A1	VO a zrcadla na nehodových místech stezky podél Dřevnice v místech křížení s protipovodňovou stěnou	1 mil.	TS ¹⁷
B5	Inteligentní zastávky, Štěrkovišně, náměstí, Dr. E. Beneše.	DSZO	DZSO ¹⁸
A6	Pořízení zařízení na měření rychlosti	2,5	ODS
	Celkem	248,4 mil.	

Celkové náklady na realizaci akčního plánu PUMM jsou plánovány na 384 mil. Kč za 5 let. Opravy jsou plánovány v objemu 100 mil. Kč za 5 let. Finanční možnosti města v horizontu 5 let do sektoru dopravy jsou 250 mil. Kč. Akční plán je z hlediska finančního rámce splnitelný pouze za předpokladu získání externího financování v objemu 60% investičních nákladů.

V případě problémů s přípravou aktivit v akčním plánu může být k nahrazení aktivity akčního plánu za aktivity z návrhové části v rámci navržených opatření.

¹⁷ Technické služby Otrokovice s. r. o.

¹⁸ Dopravní společnost Zlín Otrokovice a.s.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Navržené scénáře vývoje dělby přepravní práce	8
Tabulka 2 Navržené indikátory pro sledování stanovených cílů a jejich vazba na další strategické dokumenty..	10
Tabulka 3 Vazba doporučených opatření v rámci Programu na zlepšování ovzduší aglomerace CZ07 a navržených opatření v rámci PUMM.....	26
Tabulka 4 Návrh úprav křižovatek na stávající síti	36
Tabulka 5 Návrh rekonstrukce SSZ.....	37
Tabulka 5 Obchvaty navržené na ZÁKOS.....	39
Tabulka 6 Prognóza růstu počtu vozidel v bytové zástavbě města.....	45
Tabulka 7 Návrh úprav pěší sítě v rámci opatření Bezpečné přecházení.....	55
Tabulka 8 Návrh aktivit v rámci opatření Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků.....	57
Tabulka 9 Návrh úprav základní sítě cyklistických tras	59
Tabulka 10 Návrh úprav cyklistické sítě společnou stezkou pro chodce a cyklisty	61
Tabulka 12 Akční plán na 5 let, tj. do roku 2024 - souhrn investic a gesce	64

Seznam obrázků

Obrázek 1 Hierarchie strategie PUMM	6
Obrázek 2 Prognóza vývoje počtu obyvatel města Otrokovice.....	11
Obrázek 3 Model dopravy, vozidla celkem za 24 hodin rok 2030, scénář trend	12
Obrázek 4 Model dopravy, těžká vozidla za 24 hodin rok 2030, scénář trend	12
Obrázek 5 Model dopravy, vozidla celkem za 24 hodin rok 2030, kombinovaný scénář	13
Obrázek 5 Dobrá praxe podporovaných aktivit, reklama na MHD, zdroj: www.dszo.cz	27
Obrázek 6 Měkké aktivity prováděné Odborem dopravně-správním, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní.....	29
Obrázek 7 Dětská výtvarná soutěž, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní.....	29
Obrázek 8 Dětská policie, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní.....	30
Obrázek 9 MOTOBESIP, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní.....	30
Obrázek 10 Do práce na kole, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní	31
Obrázek 11 Besedy se seniory, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní	31
Obrázek 12 S dětmi na pozemních komunikacích, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní	32
Obrázek 13 S dětmi na pozemních komunikacích, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní	32
Obrázek 14 Návrh zón 30 nebo obytných ulic v rezidenčních oblastech	38
Obrázek 15 Návrh úprav parkovacího systému	41
Obrázek 16 Příklad řešení parkování plastovými zatravněvacími rohožemi.....	44
Obrázek 17 Příklad uličního profilu s oboustranným kolmým stáním a stromořadím ulice Korunní Ostrava	44
Obrázek 18 Možnost najíždění vozidel před ZŠ T. G. Masaryka (přes přechod), ulice J. Žižky.....	48

Obrázek 19 Špatný příklad řešení parkování vozidel u Gymnázia Otrokovice, tř. Spojenců.....	48
Obrázek 20 Návrh úpravy koncepce veřejné dopravy	49
Obrázek 21 Koncepce úprav pěší dopravy	53
Obrázek 22 Dobrá praxe řešení bezpečného přecházení před školou, Nový Jičín, ulice Komenského.....	56
Obrázek 23 Stávající částečně vyhovující stav řešení před ZŠ Trávníky, Otrokovice, ulice Hlavní	56
Obrázek 24 Koncepce úprav cyklistické dopravy	58
Obrázek 25 Vhodná úprava cyklopřejezdu a přechodu pro chodce na zvýšeném prahu s dopravním značením na výložnicích, příklad z jiného města Kopřivnice, ulice Husova.....	60
Obrázek 26 Dobrou praxí je zavedení obousměrného pohybu cyklistů, příklad z jiného města, Kroměříž, ulice Nábělkova	61