

Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč 2019-2023

2019

MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ Třebíč



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost





PŘEDMLUVA

Dokument „Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 – 2023“, vznikl v rámci projektu „Třebíč na cestě ke Smart City“ za účelem zjištění současného stavu komplexního dopravního systému města Třebíče s ohledem na všechny významné dopravní subsystémy (IAD, MHD, doprava v klidu, cyklistická doprava, pěší doprava). Tento dokument je koncipován jako první krok v cestě za vytvořením Plánu udržitelné městské mobility (SUMP) a je tedy primárně orientován na důkladnou analýzu prostředí. Je tedy možné celý tento dokument kompletně použít jako podklad pro tvorbu plánu udržitelné mobility. Přičemž samotný dokument je však plnohodnotným dokumentem koncepce mobility a dopravní obslužnosti města. Stejně jako u ostatních třech dokumentů se očekává jeho průběžná aktualizace dle potřeb a požadavků města.

Vedle těchto subsystémů byl brán zřetel na bezpečnost silničního provozu a to z pohledu silniční dopravy, cyklistické dopravy a pěší dopravy.

Na základě zpracování analytických dat a průzkumů terénu byla vyhodnocena doprava města ve všech zmiňovaných ohledech, z čehož vychází několik opatření (doporučení) za účelem zkvalitnění dopravního systému města, který je tu především pro občany.

Big Data

Za účelem maximální analýzy prostředí byla rovněž zpracována analýza Big dat od mobilních operátorů, díky níž byly zjištěny určité trendy pohybu populace na území města. Tyto trendy vymezují chování residentů, ale i návštěvníků města a pomáhají při pochopení využití infrastruktury.

Spolupráce s občany

Nezanedbatelnou součástí celého projektu takového charakteru je také komunikace s občany (právě na občany je zkvalitnění města směřováno). V tomto ohledu proběhlo po dobu dvou měsíců (srpen, září) dotazníkové šetření, kde měli občané možnost vyjádřit se ke čtyřem dílčím oblastem celého projektu. Kromě uzavřených hodnotících otázek se zde nachází rovněž otevřené otázky, které respondenti hojně využívali a nabízeli skutečně relevantní pozorování, nápady a názory na současný stav celého systému a možné návrhy ke zlepšení současného stavu.

Spolupráce s městem

Po celou dobu shromažďování dat, průzkumů v terénu i online a po celou dobu tvorby dokumentů probíhala kontinuální spolupráce s administrativní a politickou složkou města. Pracovníci úřadu a odborníci ve městě byli neustále připraveni pomoci k maximální přesnosti a představitelé města v rámci schůzek s pracovními skupinami konzultovali a předávali své názory a připomínky.

ANALÝZA PROSTŘEDÍ

Důkladný sociodemografický a socioekonomický profil města je uveden v dokumentu „Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 - 2023“. Stěžejními výsledky analýzy prostředí jsou však nejzásadnější trendy objevené v každé z vymezených oblastí.

V rámci důkladné analýzy prostředí stěžejních oblastí v městské dopravě bylo odhaleno několik obecně definovatelných trendů, přičemž část z nich je pozorovatelná v rámci celé ČR.

Stejně jako ve zbytku státu, je i v Třebíči problém se vzrůstající automobilizací, která přichází do konfliktu s vysokým průměrným věkem vozového parku osobních a nákladních automobilů.

Ve městě Třebíči je poměrně přijatelná dělba přepravní práce. Primární činitel je v rámci dělby přepravní práce skutečnost, že se jedná o město středních vzdáleností a občané tak často chodí do práce i za kulturou či na nákupy pěšky.

V ohledu bezpečnosti je ve městě možné pozorovat snahu ze strany města o rekonstrukci některých úseků či uzlů a snaha o jejich modernizaci, což je zcela určitě vysokým přínosem. I přes to však byly v rámci bezpečnostní inspekce identifikovány lokality, kde je vnímána vysoká míra rizikovosti. Město by se mělo na tyto lokality zaměřit.

Na dopravní síti města je poměrně „zdravě“ rozprostřena intenzita provozu. Nicméně je při analýze dopravní sítě patrné, že dopady na omezení provozu některých důležitých dopravních tepen jsou skutečně vysoké. Město musí s tímto faktem pracovat i do budoucna, případně vytvořit alternativní trasy pro méně kapacitní směry.

V rámci dopravy v klidu má město vysoký potenciál pro adekvátní využití parkovacích ploch v kompetenci města. Správným nasměrováním řidičů je možné značně omezit zbytnou dopravu v oblasti centra.

OBECNÁ ZJIŠTĚNÍ

Třebíč je město středních vzdáleností, což přispívá k využívání chůze jako častý způsob dopravy, který podporuje zdravý životní styl. Třebíč funguje jako hlavní spádová oblast celého obvodu ORP a dalších přilehlých oblastí. Umístění města v rámci kraje vytváří specifickou poptávku po mobilitě (Brno, Jihlava, Jaderná elektrárna Dukovany). Hlavními klady města jsou zejména napojení na železnici (kvalitní spoje s městem Brno), nízkopodlažní a ekonomická vozidla a nízké stáří vozového parku MAD. Výhodou je rovněž rozmístění parkovacích ploch v rámci centra a možnost zakoupení parkovacích lístků přes SMS.

Mezi problematičtější oblasti, na které by se mělo město v budoucnu nejvíce zaměřit, patří preference veřejné hromadné dopravy v rámci dopravního systému. A současně je nezbytné podpořit zkapacitnění dopravních koridorů pro směry západ - jih, sever - jih.

Je dále nezbytné, aby se město kvalitně připravilo na rok 2024, kdy končí současná smlouva s dopravcem MAD, aby bylo možné učinit nezbytné kroky pro optimalizaci VHD.

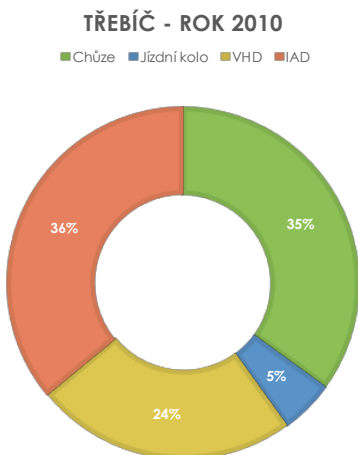
Bezpečnostní inspekce:

20

lokalit s vysokou zjištěnou mírou rizika



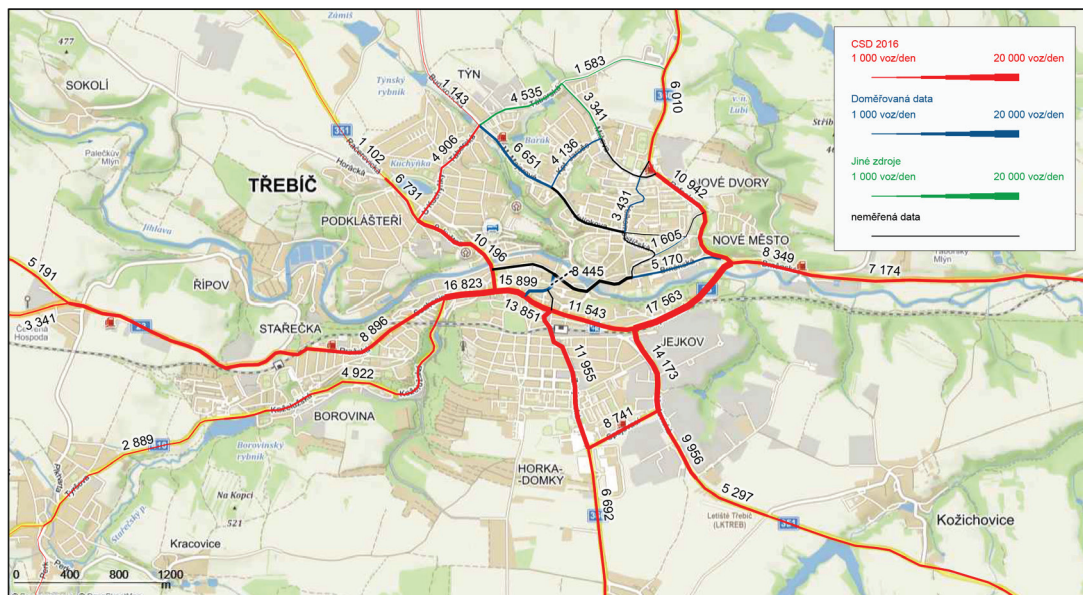
Dělna přepravní práce pro město Třebíč:



Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel Třebíče roky 2014, 2016, 2018:

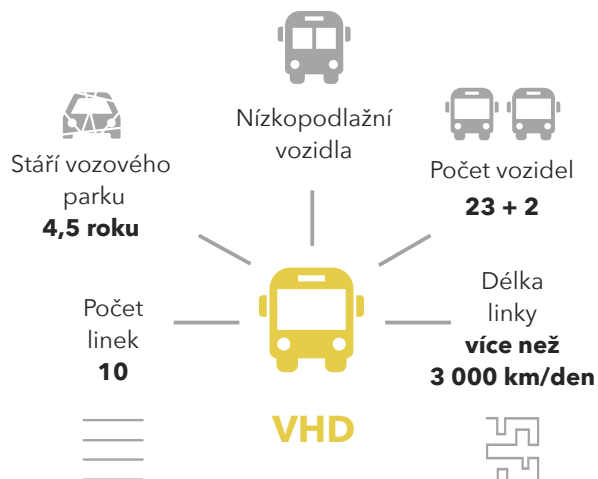
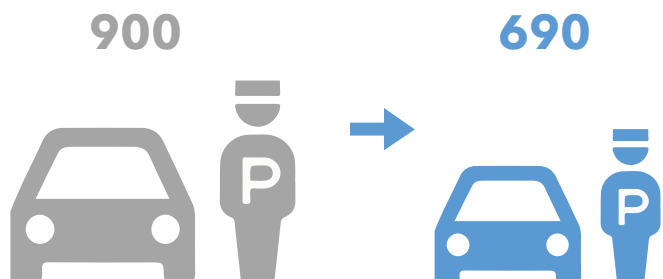


Intenzita dopravy



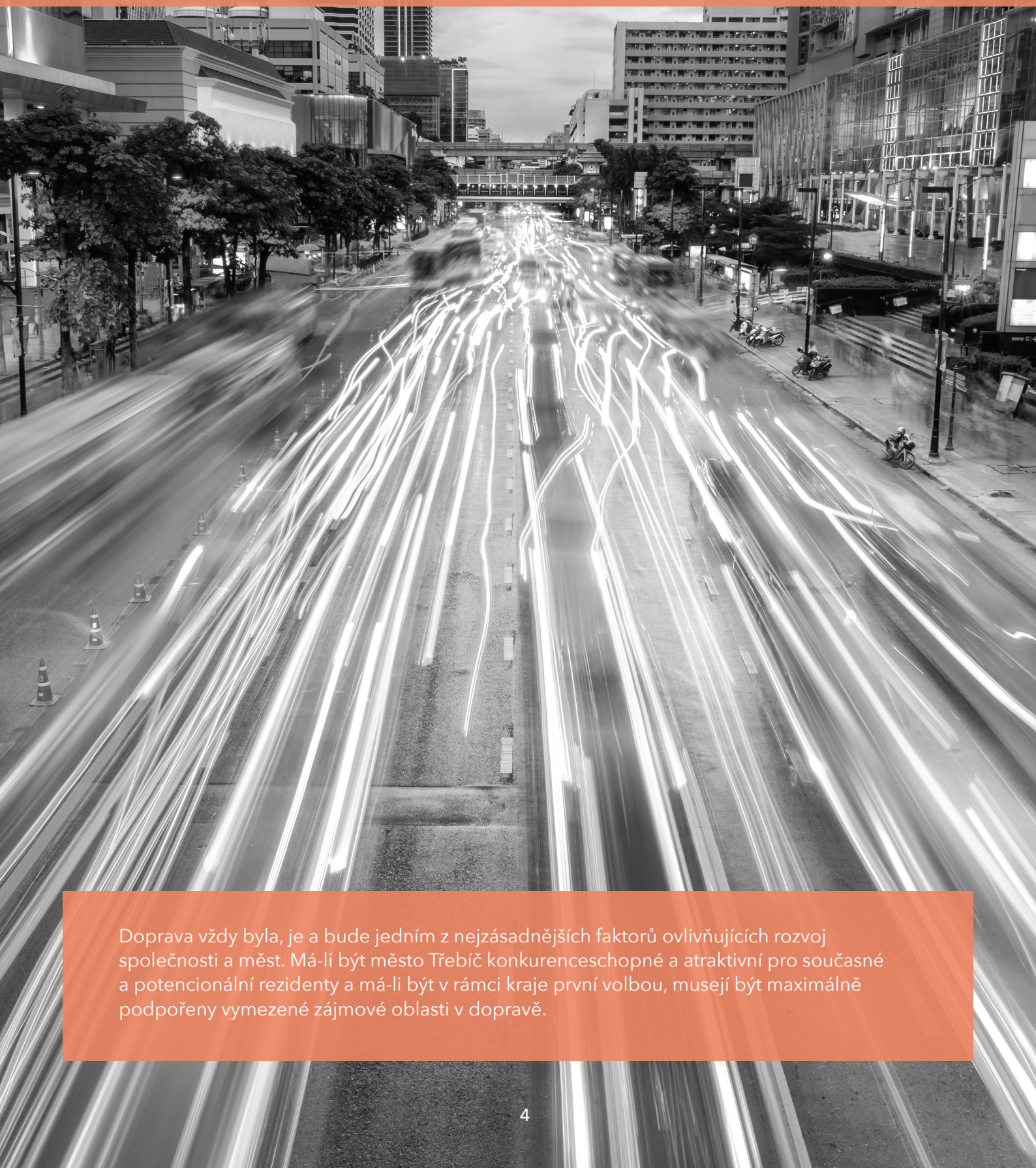
Doprava v klidu:

Poblíž centra cca 900 parkovacích míst na parkovištích, z toho téměř 700 lze využít jako hromadná garáž



VIZE

„Třebíč – bezpečné a dostupné město s kvalitní veřejnou dopravou“



Doprava vždy byla, je a bude jedním z nejzásadnějších faktorů ovlivňujících rozvoj společnosti a měst. Má-li být město Třebíč konkurenceschopné a atraktivní pro současné a potenciální rezidenty a má-li být v rámci kraje první volbou, musejí být maximálně podpořeny vymezené zájmové oblasti v dopravě.

STRATEGICKÉ CÍLE

Návrhová část dokumentu „Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 – 2023“ se s přihlédnutím na všechny zpracovávané oblasti dopravy zaměřuje na základní čtyři pilíře. Tyto pilíře lze považovat za základní směry, kterými by se mělo město v blízké budoucnosti zabývat, a na které by mělo klást největší důraz.

Pro podrobnější popis řešení těchto stěžejních vymezených směrů je naprosto nezbytné, aby si město zpracovalo důkladný strategický dokument Plán udržitelné městské mobility (SUMP), pro nějž je tento dokument adekvátním analytickým podkladem.

Z uvedených zjištění vycházejí v oblasti dopravy tyto strategické cíle:

INTEGRACE PARKOVACÍCH PLOCH	SANACE LOKALIT S VYSOKOU MÍROU RIZIKOVOSTI V OHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	OPTIMALIZACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	ADEKVÁTNÍ ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, BEZPEČNÉ KORIDORY PRO CYKLISTY A PRO PĚŠÍ
Podpora dopravy v klidu a situace související s parkovacími plochami využitím moderních technologií pro vytvoření souhrnného virtuálního parkoviště. Město bude mít neustálý přehled o stavu volných parkovacích míst a bude možné nasměrovat přijíždějící řidiče na volná parkovací místa	Sanace bezpečnostních deficitů silniční a pěší infrastruktury v souvislosti se silničním provozem, které byly nalezeny a definovány v rámci bezpečnostní inspekce. Postupovat dle priority určené v rámci BI.	Strategickým cílem projektu je efektivní veřejná doprava. Efektivní znamená rychlá, bezpečná a spolehlivá doprava za přiměřené finanční náklady. Adekvátní podpora veřejné dopravy.	Zajištění kvalitní, propojené a především bezpečné infrastruktury pro cyklisty (současně i pro pěší) za účelem podpory zdravého životního stylu a zvýšení podílu cyklistické dopravy.

V závislosti na dotazníkovém šetření byla rovněž odhalena potřeba obyvatelstva maximálně podpořit stavbu obchvatu města. Tento cíl je však již městem podporován a není proto nutné jej zvláště uvádět. Na základě analýzy dat mobilních operátorů necháváme na zvážení, zda stavbu města obchvatu města Třebíče by bylo vhodné spojit se záměrem výstavby obchvatu městyse Vladislav.

INTEGRACE PARKOVACÍCH PLOCH

Cílem navrhovaného opatření je přesunout vozidla z ulic, kdy při nekoordinovaném hledání volného parkovacího místa způsobují zbytečnou dopravu, kterou je možné eliminovat implementací chytrého parkoviště. Bližší popis celého strategického cíle je uveden v dokumentu Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 – 2023, kde jsou v mapě přesně zvýrazněny parkovací plochy v evidenci města, které jsou vhodné zařadit do pilotního projektu „velké hromadné garáže“ (princip tohoto projektu je rovněž popsán ve výše zmíněném dokumentu).

Implementace

Jádrem naplňování tohoto opatření, resp. strategického cíle je postupné zařazování významných parkovacích ploch do této tzv. hromadné garáže.

V prvním roce plnění:

Určení zodpovědných osob a kompetencí.

Rozpracování projektového záměru a vymezení rozpočtu na všechny kroky, vytvoření studie proveditelnosti k řešení dopravy v klidu.

Příprava výběrových řízení.

V každém následujícím roce plnění:

Integrace tří parkovacích ploch do tzv. hromadné garáže.

Pořadí	Lokalita	Počet parkovacích míst
1	Komenského náměstí – již proveden první krok	103
2	Karlovo náměstí	112
3	Vítězslava Nezvala	90
4	Parkoviště Nádražní	71
5	Přestupní terminál Nádražní P+R	59
6	Siroťčí	40
7	Soukopova	36
8	Martinské náměstí	21
9	Kateřiny z Valdštejna	72
10	Smila Osovského	20
11	Žerotínovo náměstí	21
12	Masarykovo náměstí	31

Indikátory

Indikátory pro naplňování strategického cíle budou dvojího typu. V první řadě musí být splněna přípravná fáze celého projektového záměru tzv. hromadné garáže (administrativní část, příprava). Dále se bude jednat o záležitosti spojené se skutečnou implementací. Tím se má na mysli celkový počet integrovaných parkovacích míst.

Rok plnění	Indikátor
I.	Splnění přípravné fáze.
II.	Alespoň 300 parkovacích míst celkem.
III.	Alespoň 450 parkovacích míst celkem.
IV.	Alespoň 600 parkovacích míst celkem.
V.	Všechna vymezená parkovací stání.

SANACE LOKALIT S VYSOKOU MÍROU RIZIKOVOSTI V OHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Z bezpečnostní inspekce vyplynulo celkem dvacet lokalit s vysokou mírou rizikovosti. Jedná se o místa, která by měla být v rámci investice do městské dopravní sítě upřednostněna. Podrobnější popis celé záležitosti v kontextu je popsán v dokumentu Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 - 2023.

Není možné napravit všechny bezpečnostní deficity naráz či dokonce v jednom roce, proto byla za účelem vhodného postupu sanace vytvořena dílčí prioritizace v rámci těchto deficitů s vysokou mírou rizikovosti.

Implementace

Jádrem naplňování tohoto opatření, resp. strategického cíle je postupná náprava lokalit, které byly v rámci bezpečnostní inspekce vyhodnoceny jako vysoce rizikové. Tabulka s prioritizací deficitů a podrobnějším popisem je v dokumentu Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 - 2023.

V prvním roce plnění:

- Určení zodpovědných osob a kompetencí.
- Rozpracování studií proveditelnosti pro dílčí nehodové lokality.
- Koordinace s dotčenými orgány (PČR).

V každém následujícím roce plnění:

- Sanace pěti lokalit s pozorovanými deficity s vysokou rizikovostí.

Indikátory

Indikátory pro naplňování strategického cíle budou dvojího typu. V první řadě musí být splněna přípravná fáze celého projektového záměru, tj. sanace lokalit s pozorovaným vysokým stupněm rizikovosti. Dále se bude jednat o záležitosti spojené se skutečnou nápravou rizikových lokalit. V tabulce vpravo jsou uvedeny kroky včetně číselného označení předmětných bezpečnostních deficitů.

Rok plnění	Indikátor
I.	Splnění přípravné fáze.
II.	Lokality 1-5 * Lokality s dopadem na nejzranitelnější účastníky silničního provozu.
III.	Lokality 6-10 * Lokality s dopadem na nejzranitelnější účastníky silničního provozu.
IV.	Lokality 11-15 * Lokality s problematickými stavebně-technickými poměry v křižovatce.
V.	Lokality 16-20 * Lokality s problematickými stavebně-technickými poměry v křižovatce.

* Tabulka uvedena v dokumentu Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 - 2023

OPTIMALIZACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Veřejnou dopravu na území města zajišťují vlaky, regionální linkové autobusy a městská autobusová doprava. Jednotlivé subsystémy nejsou vzájemně koordinovány, chybí multimodální přestupní uzel i krajský integrovaný dopravní systém. MAD nepokrývá rovnoměrně celé souvisle zastavěné území města, jednotlivé linky mají nevhodný poměr délky trasy ke svým provozním parametrům, vyskytují se i linky bez pravidelných intervalů. Ve městě je velmi slabá úroveň přímé preference veřejné dopravy. Výhodou je plně nízkopodlažní vozový park MAD.

Město by se mělo zaměřit zejména na koordinaci a integraci MAD s ostatními dopravními subsystémy, vytvoření závazných standardů kvality dopravní obsluhy a jejich následnou implementaci, na úpravu linkového vedení a provozních parametrů MAD tak, aby více vyhovovaly rozloze města a velikosti poptávky po přepravě. Dalším potřebným krokem je postupné zavádění přímé bodové preference veřejné dopravy.

Implementace

Proces implementace spočívá především ve zpracování konkrétních koncepčních materiálů a v jejich následném uvádění do provozu. Během tohoto procesu je nutné respektovat podmínky stávajícího kontraktu s dopravcem MAD, který vyprší v roce 2024 a celý postup koordinovat s organizátorem vznikajícího krajského IDS. Nedílnou součástí procesu implementace by měla být diskuse s občany města a podrobné vysvětlování přínosů jednotlivých zaváděných opatření.

V prvním roce plnění:

Určení zodpovědných osob a kompetencí.

Synchronizace postupu s koordinátorem vznikajícího krajského IDS.

Zpracování standardů kvality dopravní obsluhy města.

Zpracování dokumentu rozvoje preference veřejné dopravy v závislosti na harmonogramu rekonstrukcí pozemních komunikací a SSZ na křižovatkách.

V každém následujícím roce plnění:

Postupné zavádění jednotlivých opatření do praxe.

Preferenční opatření průběžně realizovaná dle harmonogramu rekonstrukcí pozemních komunikací a SSZ.

Indikátory

Indikátorem pro naplňování strategického cíle bude jednak vznik příslušných dokumentů a jejich schválení a jednak zavedení jednotlivých opatření do praxe. Rámcový harmonogram uvedený v tabulce vpravo může být upraven v závislosti na postupu integrace veřejné dopravy v rámci vznikajícího IDS, jehož garantem je kraj.

Rok plnění	Indikátor
I.	Splnění přípravné fáze.
II.	Integrace všech subsystémů veřejné dopravy. Stanovení harmonogramu postupné úpravy systému veřejné dopravy v souladu se schválenými standardy kvality s cílem jejich kompletního naplnění k 1.1.2025.
III.	Další rozvoj v rámci multimodálního přestupního uzlu u železniční stanice Třebíč.
IV.	Návrh změn linkového vedení a provozních parametrů linek s realizací k 1.1.2025.
V.	Příprava parametrů nové smlouvy s dopravcem MAD po roce 2024.

ADEKVÁTNÍ ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, BEZPEČNÉ KORIDORY PRO CYKLISTY A PRO PĚŠÍ

Cyklistika jako taková má významný dopad na podporu zdravého životního stylu, a proto pro tento alternativní způsob dopravy je nezbytné vytvořit pro obyvatele, návštěvníky či jen projíždějící skutečně bezpečnou cyklistickou infrastrukturu. Taková infrastruktura v sobě zahrnuje především koridory pro cyklisty, ale v druhé řadě rovněž například strategicky rozmístěné stojany pro kola a možnosti si kolo vypůjčit, dále pak například dobíjecí stojany pro elektrokola.

Město by se mělo v první fázi zaměřit především na rozvoj bezpečných koridorů pro cyklisty, a kromě toho rovněž bezpečných koridorů pro pěší. V rámci průzkumu stavu cyklistické infrastruktury byl mimo jiné navržen cílový stav, aby byla doplněna místa, kde adekvátní koridory pro cyklisty chybí. Město si v prvním kroku musí rozvrhnout etapizaci realizace této páteřní sítě cyklistických komunikací.

Implementace

Jádrem naplňování tohoto opatření, resp. strategického cíle je doplnění cyklistických koridorů za účelem dokončení páteřní sítě cyklistických komunikací. Podrobnější popis strategického cíle je v dokumentu Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 – 2023.

V prvním roce plnění:

Rozpracování studie způsobu vedení cyklistické dopravy na navržené páteřní síti cyklistických komunikací a vymezení rozpočtu na všechny kroky.

Koordinace realizace s dotčenými orgány

V každém následujícím roce plnění:

Realizace souboru cyklistických komunikací ve vymezené oblasti města

Indikátory

Indikátorem pro naplňování strategického cíle bude míra dokončení. V první řadě musí být splněna přípravná fáze celého projektového záměru, dále bude indikací míry naplnění rozvoj páteřní sítě cyklistických komunikací v určených oblastech města vymezených dle světových stran od centra. Pořadí těchto oblastí bylo určeno v závislosti na očekávané poptávce po dopravě dle analýzy dat mobilních operátorů.

Rok plnění	Indikátor
I.	Splnění přípravné fáze.
II.	Rozvoj sítě cyklistických komunikací v oblastech situovaných: východ a jihovýchod.
III.	Rozvoj sítě cyklistických komunikací v oblastech situovaných: jih a jihozápad
IV.	Rozvoj sítě cyklistických komunikací v oblastech situovaných: západ a severozápad
V.	Rozvoj sítě cyklistických komunikací v oblastech situovaných: sever a severovýchod

FOLLOW UP

Po schválení musí následovat:

- Sestavení implementační struktury.
- Nastavení řídicích procesů implementace.
- Rozpracování projektových záměrů minimálně do podoby karet projektů.
- Realizace nových projektových záměrů a integrace již existujících ad-hoc projektů.
- Pravidelný monitoring naplňování koncepce.

Implementační struktura:

1	ŘÍDICÍ AUTORITA:	Řídicí výbor koncepce mobility
2	VÝKONNÁ AUTORITA:	Realizační tým koncepce mobility
3	SVRCHOVANÁ AUTORITA:	Zastupitelstvo města Třebíče





Dokument „Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města pro roky 2019 - 2023“, vznikl v rámci projektu „Třebíč na cestě ke Smart City“ za účelem zjištění současného stavu komplexního dopravního systému města Třebíče s ohledem na všechny významné dopravní subsystémy (IAD, MHD, doprava v klidu, cyklistická doprava, pěší doprava) a vytýčení stěžejních směrů, kterým by se mělo město Třebíč v nadcházejících letech věnovat.

Zpracovatelský tým

prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.

Ing. Tomáš Janča, MBA

doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.

Ing. Vladimír Pušman, Ph.D.

Bc. Martin Havlík

Bc. Roman Dostál

a kolektiv

Zpracovatelský tým by tímto chtěl vyjádřit poděkování všem zaměstnancům Městského úřadu Třebíč a všem lidem, kteří se vždy ochotně podíleli na tvorbě tohoto dokumentu a tím na zlepšení svého města. Speciální poděkování patří panu Bc. Alešovi Kratinovi za kontinuální poskytování cenných rad a podnětů pro tento dokument, dále paní Bc. Dagmar Pacalové, paní Ing. Bc. Šárce Filipkové a paní Bc. Karolíně Marešové za profesionální spolupráci při organizaci projektu a dále současnému i minulému vedení města, které si na nás vždy udělalo čas a ochotně s námi probíralo celý dokument.

Externí zdroje:

