



Jak na chytřejší dopravu

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

kkrnov jede

© Město Krnov

Vydal: Městský úřad v Krnově, 2022

Texty: Petr GELNAR, Jitka VRTALOVÁ

Grafický návrh a sazba: Martina MONČEKOVÁ

Fotografie: Čeněk KOLLÁR, Igor VEČEŘA

Uzávěrka: 15. září 2022

Přebírání jakékoli části materiálu je možné
jen s výslovným souhlasem autorů.



OBSAH

5	ÚVOD
6-7	CO JE PUMM
8-9	JAK VZNIKAL PUMM
10-13	CO JSME ZJISTILI O DOPRAVĚ V KRNOVĚ
14-15	PRŮZKUMY V RÁMCI PUMM
16-17	ČTYŘI OBLASTI PRO ZMĚNY
18-19	JAK NÁM PLÁN MŮŽE POMOCI?



Milí Krnované,

tomu, kdo kdysi vymyslel „plán udržitelné městské mobility“, bych nejraději vzkázal, že složitěji už to snad nešlo. Nenechte se odradit názvem. Více než dva roky jsme se intenzivně věnovali tématu dopravy a mobility v Krnově. Do celého procesu jsme zapojili několik odborníků, dopravních expertů a stejně důležitým partnerem jste pro nás byli vy sami. Různými cestami jsme sbírali podněty od občanů města Krnova. Byly jich stovky.

Většina metropolí po celém světě sní o konceptu 15minutového města. Chtějí dosáhnout toho, aby místní občané dokázali pohodlně a bezpečně zvládnout většinu svých každodenních cest (do práce, do školy, na nákupy, k lékaři...) do čtvrt hodiny pěšky nebo na kole. Takto města fungovala tisíce let až do začátku druhé poloviny 20. století.

Krnov patnáctiminutovým městem odjakživa je a pro nás obyvatele to představuje obrovský benefit, byť si to možná úplně neuvědomujeme. To ale neznamená, že v oblasti mobility nemáme na čem pracovat. Tak jako ve všech českých městech, i nám každoročně prudce roste počet automobilů. Budovat nové silnice nebo parkoviště nelze do nekonečna. Jistě si vybavíte nedávnou bolestivou zkušenost, kdy obchvatu města ustoupily desítky zahrádek. Chtěli bychom pro další parkovací místa kácet stromy nebo rušit dětská hřiště?

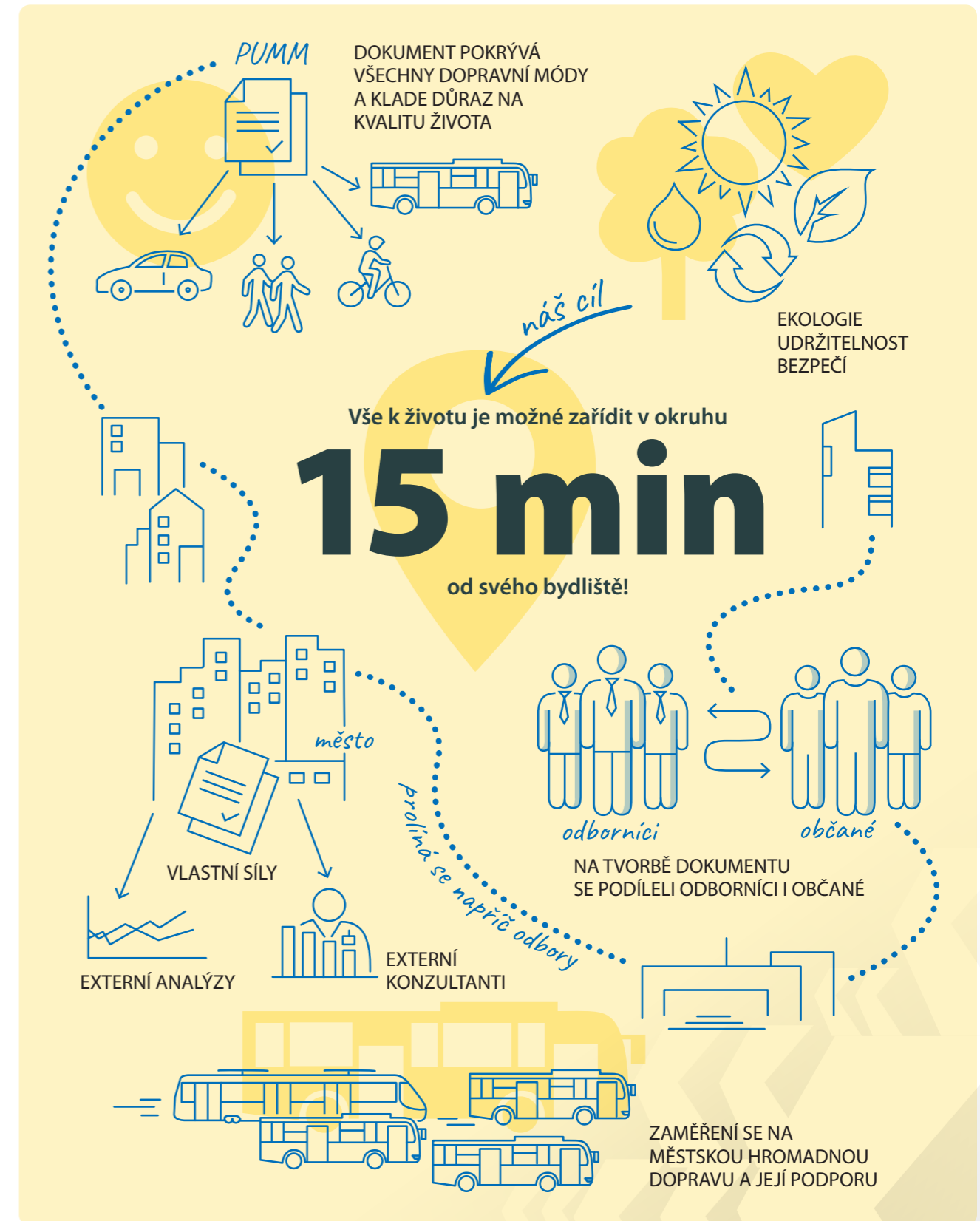
Naštěstí si stále více místních občanů uvědomuje, že zdravý životní styl nespočívá v přejíždění osobním automobilem z domova na sportoviště. Pro kratší vzdálenosti ve městě denně využívají chůzi nebo jízdu na kole. Svědčí o tom obrovský zájem Krnovanů o celorepublikovou akci 10 000 kroků nebo o službu sdílených kol.

Neznamená to, že bychom si měli pokaždé vyčítat, že nasedáme do automobilu. Pro řadu domácností představuje nenahraditelný dopravní prostředek. Město by se mělo snažit rovnoměrně rozvíjet potřeby řidičů, cyklistů, chodců, uživatelů vlakové, příměstské a městské hromadné dopravy. Nebude to jednoduché a musíme při tom myslet na budoucnost. Nástup elektromobility nebo dopravní změny vyvolané příchodem vysokorychlostní železnice bychom měli řešit s předstihem.

Věřím, že k tomu všemu nám Plán udržitelné městské mobility bude dobrým pomocníkem.

► **Tomáš Hradil**
starosta města Krnova

» Co všechno znamená, když se řekne PUMM...



PLÁN

BEZ PLÁNU NELZE ŘÍDIT A PLÁN BEZ VŮLE ŘÍDIT JE POUHOU LISTINOU BEZ UPLATNĚNÍ



UDRŽITELNÉ

ROZVOJ PRO GENERACE SOUČASNÉ I BUDOUCÍ



MĚSTSKÉ

HLAVNÍ MĚSTO JE TO, V NĚMŽ ŽIJEME



MOBILITY

POHYB JE ŽIVOT

PLÁN

Je plnohodnotný strategický dokument, který respektuje základní pravidla strategického plánování a slouží zejména pro koncepční naplňování dlouhodobých cílů. Je neopomenutelným podkladem pro strategické řízení.

UDRŽITELNÉ

Základním aspektem udržitelnosti je její trvalost, hovoříme tedy o trvalé udržitelnosti. Je to vlastnost jakéhokoli systému, který funguje v dlouhodobém horizontu, bez kolapsu nebo vyčerpání zdrojů, na kterých závisí.

MĚSTSKÉ

Město a jeho vazby s okolím jsou geografickým vymezením plánu. Je nutné vnímat také roli města v hierarchickém systému samosprávných celků. Důležitými partnery pro rozvoj tak stále zůstávají obce v rámci správního obvodu obce s rozšířenou působností, kraj a stát.

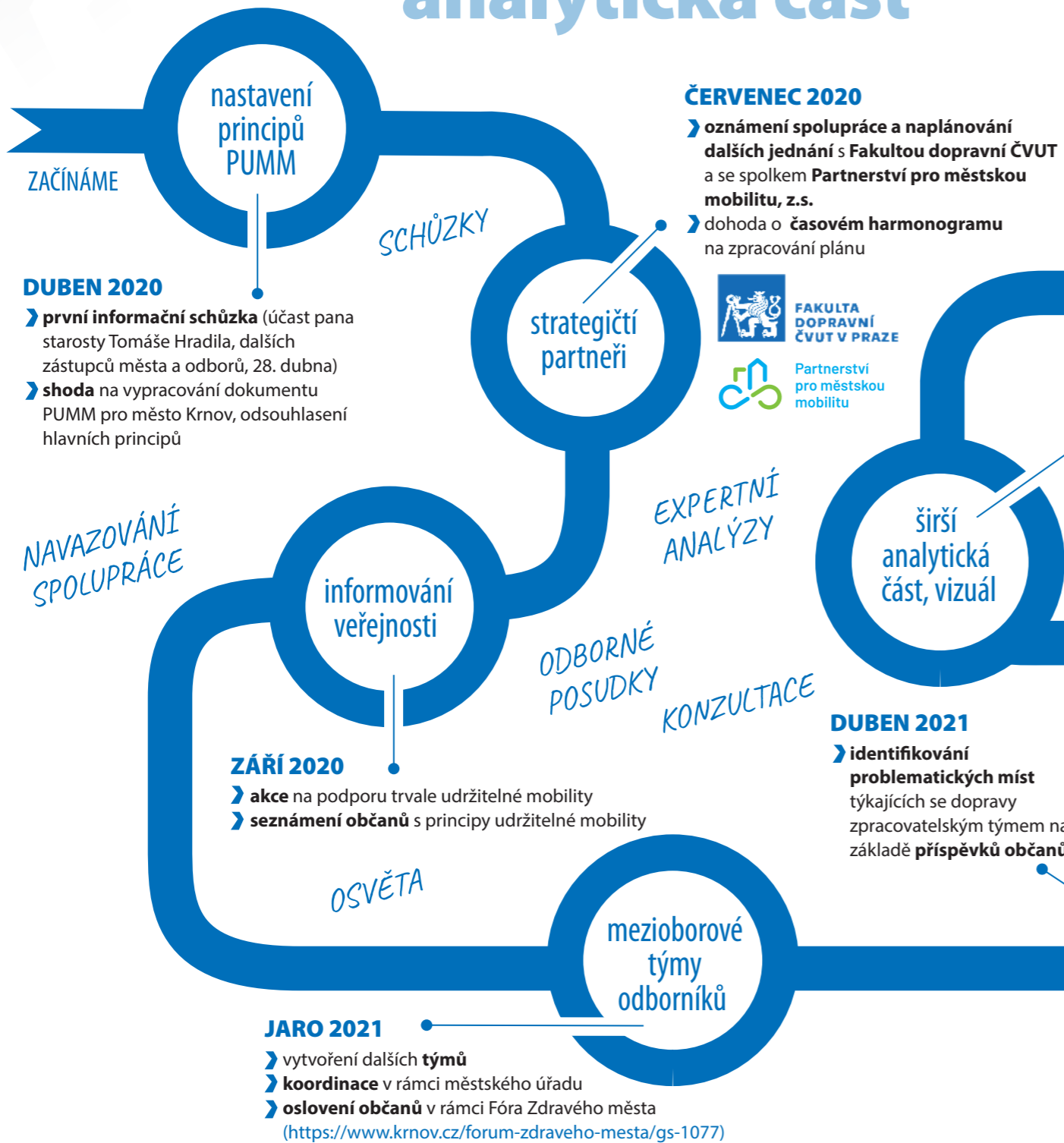
MOBILITY

Doprava, pohyb, mobilita. Ať už se jedná o cestu na nákup, do zaměstnání, do školy nebo jen tak v rámci rekreace. Ve středu zájmu o úpravu podmínek pro pohyb musí stát všechny druhy pohybu a nelze z něj určitý druh pohybu či dopravy vyloučit.

Jak vznikal PUMM

K tomu, aby došlo k reálným změnám v dopravě a veřejném prostoru, vede dlouhá cesta a na jejím počátku stojí právě plán udržitelné městské mobility (PUMM). Už jen jeho příprava obnáší mnoho práce, která je pro většinu veřejnosti „neviditelná“. Obnáší mnoho jednání a setkání s nejrůznějšími experty na dopravu, diskuzí, průzkumů, schvalovacích procesů atp. Časová osa znázorňuje proces krnovského PUMM, jenž **začal vznikat na jaře 2020**. Dvě základní části – analytická a návrhová – jsou pro větší přehlednost barevně odlišeny.

analytická část



akční plán

KONKRÉTNÍ ŘEŠENÍ A REALIZACE ZMĚN V DOPRAVĚ



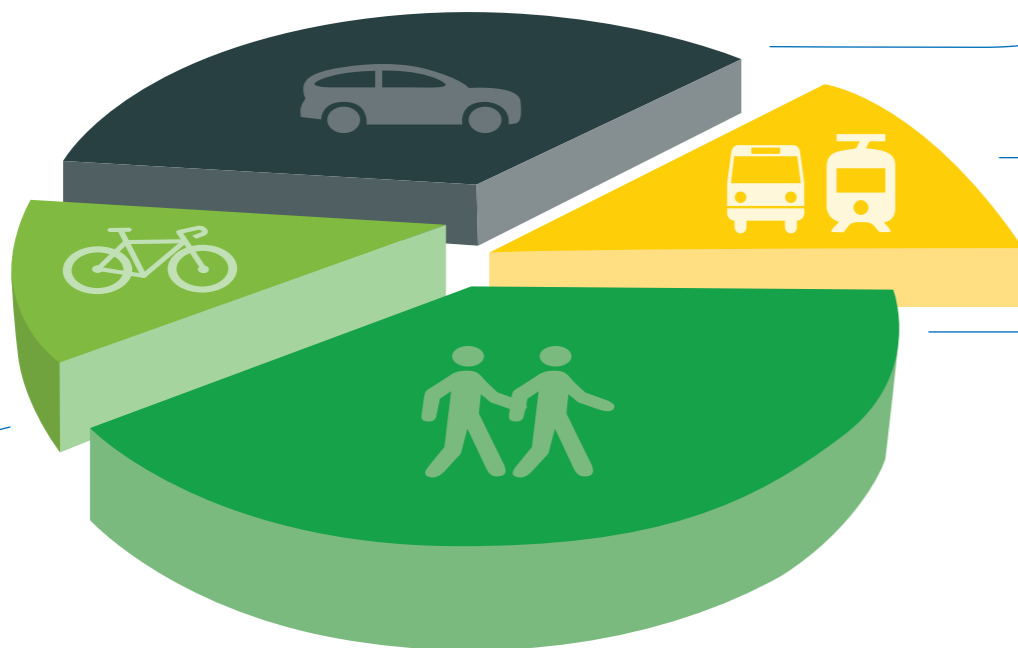
Co jsme zjistili o dopravě v Krnově

Vyhodnocení výstupů analytické části

Dopravní síť

- Krnov má **vše, co potřebuje** – dobrou silniční síť, pěší zónu v centru, rekreační zóny v okolí.
- Nově byl **dokončen severovýchodní obchvat města** (dostavba přeložky silnice I/57, od podzimu 2021), připravuje se západní část obchvatu.
- Výstavba obchvatu umožní **zklidnit dopravu** uvnitř města, vytvořit příjemnější prostředí pro život.

Podíl cest vykonaných respondenty podle druhu dopravy po Krnově a do nebo z Krnova



V Krnově automobilem 36 %

- V Krnově **parkuje** téměř **73 % obyvatel** své **auto** na **veřejné komunikaci** či vyhrazeném **parkovišti**. Zbýlých **27 %** pak **parkuje** na **soukromém pozemku** či v soukromé **garáži**.
- Automobil je zaparkovaný průměrně **95 % dne**.
- Téma parkování pálí Krnovany už dnes, řešením může být lepší **systém parkování**.
- **Placené parkování** je pouze v oblasti historického centra města a nemocnice, ale **není rozšířeno** do **sídlíšť**, kde je velký problém s kapacitou parkovacích míst.
- Krnovem projíždí denně po Jesenické ulici **více než 10 000 vozidel**, po Říčním okruhu dokonce téměř **14 000 vozidel**.

Veřejnou dopravou v Krnově 12 %

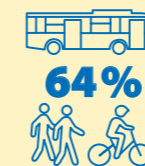
- Integrace v ODIS.
- Frekvence spojů není dostačující, stejně jako návaznost linek MHD.
- Železnice slouží hlavně pro **napojení města na dálkovou přepravu**, ve městě je třeba napojit autobusovou dopravu na železniční stanice a také zvýšit frekvenci spojů, umožnit úschovu kol v přestupních uzlech (parkování pro kola).
- Je třeba zlepšit koordinaci městské i regionální autobusové dopravy a železniční přepravy (VHD).

Krnovem pěšky 40 %

- Ideální podmínky pro chůzi.
- Na cestách pro pěší je řada **bariér**, v rámci projektů a rekonstrukcí se pěší řeší jako poslední.
- Přesto Krnované chodí pěšky a město je už dnes městem krátkých vzdáleností.

Krnovem na kole 12 %

- Jízda na kole a chůze jsou tradiční formy dopravy, jejich oblíbenost je v Krnově podstatně **vyšší v porovnání s českým průměrem**.
- **Chybí infrastruktura pro bezpečnou přepravu**. Samostatné stezky jsou pouze podél hlavních komunikací.
- Město má svého **cyklokoordinátora**.
- Velký zájem je o **sdílená kola** (systém funguje od r. 2021).
- Je potřeba vybudovat promyšlenou **síť bezpečných a komfortních cest pro cestování na kole** a u hlavních cílů i doprovodnou infrastrukturu (stojany, odpočívadla, nabíječky na elektrokola a další).



64%

Krnované mají příkladné dopravní chování – 64 % se pohybuje udržitelným způsobem, to znamená pěšky, na kole či v kombinaci s městskou hromadnou dopravou. Jízda na kole i chůze jsou zde velmi populární v porovnání s ostatními českými městy.



Automobilová doprava je rovněž silně využívána. V souladu s globálním trendem i trendem v ČR roste dlouhodobě počet automobilů také v Krnově (v přepočtu na počet obyvatel).

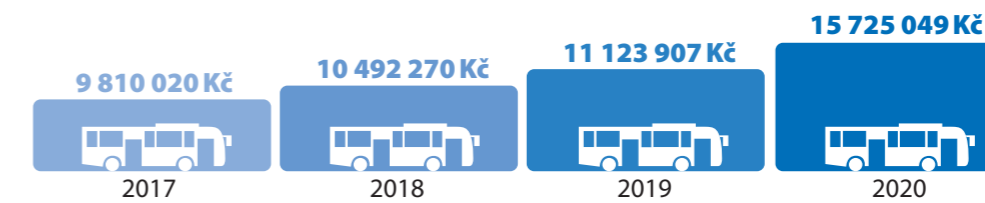
Problémová místa Krnova

V rámci pocitové mapy dostali Krnované příležitost **zaznamenat pozitivní i negativní emoce u míst**, kudy chodí **pěšky**, jezdí **na kole** nebo **autem**, a mohli **přidat** jakýkoli další **komentář** týkající se dopravy. Dotazníku se zúčastnilo přes 200 občanů a bylo zaznamenán téměř 770 podnětů s doplňujícím komentářem. Nejvíce se jich týkalo pěší dopravy.



- 1. Křižovatka u Sokolovny
- 2. Křižovatka Obchvat x Petrovická
- 3. Křižovatka Obchvat x Hlubčická
- 4. Křižovatka Říční okruh x Šmeralova x Svatováclavská
- 5. Chybějící lávka z ulice Tyršova
- 6. Špatně řešené vazby pro pěší a cyklisty v okolí marketu Kaufland
- 7. Chybí cyklostezka do průmyslové zóny
- 8. Chybí cyklostezka a široký chodník pod mostem na Albrechtické

Výdaje na městskou hromadnou dopravu rostou

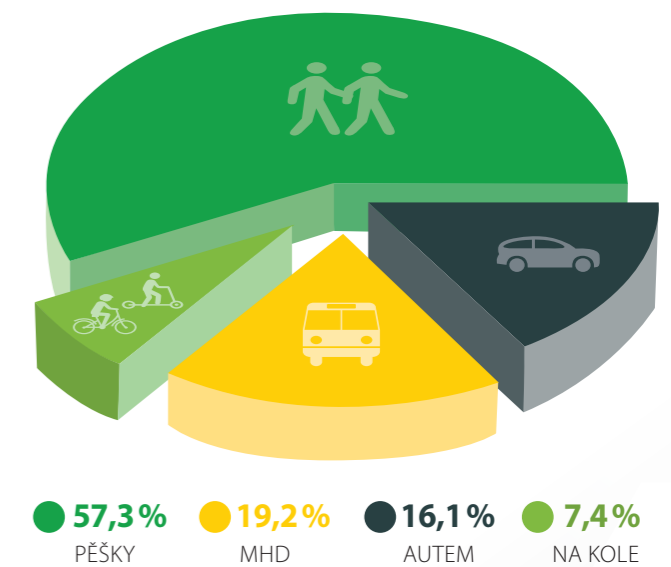


Výdaje města na provoz MHD (Závěrečný účet města Krnova 2017–2020)

Z průzkumu akce „Do školy po svých“

72% dětí pozoruje **zvýšený pohyb aut** v okolí školy.
1/5 dětí hodnotí **cestu do školy** známkou **4 nebo 5** (podle kritérií: bezpečnost, příjemnost, délka).

Jak se děti dopravují do školy?



„Baví mě povídat si s kamarádkou, protože během cesty probereme spoustu věcí, jsme samostatné a na čistém vzduchu.“

„Bojím se, že mě něco srazí. Chtěl bych semafor na přechodu a uklizený chodník, ať nemusíme chodit po silnici.“

„Rád bych, aby autobus jezdil dříve, abych nemusel jezdit autem.“

odpovědi dětí

Průzkumy v rámci PUMM

V rámci strategických dokumentů je třeba vypracovat řadu průzkumů, analýz, zpracovat objemné množství dat.





Vnitřní organizace

Oblast je zaměřena na **vnitřní fungování městského úřadu** a jeho koordinaci s ostatními organizacemi na krajské nebo národní úrovni. Základem je **vytvoření koordinačního centra**, které bude komunikovat s existujícími komisemi, poradními orgány i obyvateli města. **Podklady v digitální podobě** usnadní všem aktérům práci, stejně jako přesné vyčíslení nákladů na dopravu ve struktuře městského rozpočtu. **Rozvoj území** bude založen na **výsledcích průzkumů** a dále na **vyhledávacích či technických dopravních studiích**. Jednotlivá opatření PUMM budou evidována a postupně připravena pro kofinancování z národních a evropských zdrojů, včetně včasného majetkoprávního vypořádání. Cílem je také **efektivnější komunikace**, s využitím všech stávajících kanálů a městských akcí.



Hromadná doprava

Celá oblast veřejné dopravy se opírá o návrhy Fakulty dopravní ČVUT a podle situace může být dále upravena. Jedním ze zásadních opatření je **vznik nového multimodálního uzlu** u železničního nádraží s návazností na veřejnou dopravu regionální i městskou, cyklistickou i pěší. Linky **městské dopravy** by měly být napřímeny, obohaceny o nové přestupní uzly, zastávky lépe vybaveny a v několika případech by na nich měly být posunuty či doplněny informační panely. Pro oblast **regionální veřejné dopravy** se počítá nově s posílením lidských kapacit pro vzájemnou koordinaci s ostatními systémy dopravy. Komfortní veřejná doprava na území Krnova by měla fungovat v návaznosti na železniční spoje.



Aktivní doprava

Podle průzkumů už dnes obyvatelé Krnova chodí pěšky i jezdí na kole podstatně více v porovnání s národním průměrem. Tomu by měla odpovídat pozornost věnovaná těmto druhům dopravy. Krnov má ideální podmínky být městem krátkých vzdáleností. **Odstranění bariér pro pěší**, které představují především vodní toky, hlavní silniční a železniční tahy, ale i nevyužitá území, je první **podmínkou pro podporu pěší dopravy**. Město se chce **cíleně věnovat i dětem, osobám se sníženou možností pohybu, seniorům** a dalším rizikovým skupinám. Krnov by se měl stát **brzy přátelštějším** i pro **jízdní kola**. Základem je bezpečná a komfortní **infrastruktura**, doplněná ve vytipovaných místech o stojany, servisní stanice, nabíječky pro elektrokola nebo bikeboxy. V plánu je i další **podpora sdílených kol**, která si mezi obyvateli Krnova získala velkou oblibu.



Bezpečná doprava

Plán opatření sleduje dvě cesty, jak přispět k bezpečnější dopravě. První z nich jsou **změny infrastruktury a vytváření bezpečnějších ulic a křižovatek**, a to nejen pro řidiče, ale také pro pěší nebo uživatele jízdních kol. Opatření směřují v první řadě na místa, která se ukázala být nebezpečná nebo nepříjemná v analýze nehodovosti, pocitových map a dalších průzkumů. **Dopravní zklidnění** bude probíhat v souladu se zákonnými normami a především na místech, která jsou určena k životu a bydlení. **Parkování** je palčivým problémem pro velkou část obyvatel Krnova, návrhy se proto zaměřují na **zlepšení využití stávajících kapacit** a možnosti pro **vybudování nových**. Druhou cestou ke zvýšení bezpečnosti je **dopravní výchova, osvěta** a **preventivní činnost**. Posílena by měla být hlavně u cílové skupiny dětí a seniorů.

Jak nám plán může pomoci?

Výhody

- Přímější linky autobusů**
Lepší informace pro cestující veřejnou dopravou pomocí elektronických tabulí
- Parkovací koncepce**
Vybavenost chodníků
- Zlepšení spolupráce/koordinace s krajem**
Dostavba obchvatu
- Zklidnění ulic v centru**
Ucelená síť lavičkostezeček
- Bezpečnější křižovatky**
Nové stezky a pruhy pro cyklisty
- Město přátelské k rodinám**
Méně strachu o děti
- Pracovní skupina pro cyklistickou dopravu**
Veřejná projednání
- Dostavba obchvatu**
Zlepšení spolupráce/koordinace se státem
- Dostupné a prostupné město**
Posílení sousedských vztahů
- Mapa podnětů od občanů**
Optimalizace systému VHD
- Evidence chodníků**
Optimalizace parkování
- Posílení výchovy u dětí**
Odstranění bariér pro pěší
- Provozák realizace PUMM**
Snížení počtu nehodových míst
- Provozák realizace PUMM**
Snížení počtu nehodových míst
- Příjemný veřejný prostor**
Komfort při cestování
- Vyšší kvalita života**
Klidnější život
- Město pro život**
Pohodlná veřejná doprava
- Více kaváren**
Bezpečnější křižovatky
- Prostor k pohybu**
Snížení a úspora výdajů na dopravu
- Čistší vzduch**
Rychlejší pohyb městem
- Dostupné a prostupné město**
Lepší komunikace s městem
- Prostor k pohybu**
Snížení a úspora výdajů na dopravu
- Čistší vzduch**
Rychlejší pohyb městem
- Dostupné a prostupné město**
Lepší komunikace s městem

► Pomozte nám realizovat změny a sledujte aktuální informace na webu. Potřebujeme vaši pomoc!



Odkaz na plnou verzi PUMM



www.krnovjede.cz