

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

*Příloha 2: Významné strategické
cíle a podporované aktivity*

31. 8. 2022

Financování:

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Operačního programu Zaměstnanost.

Název projektu: Třebíč na cestě k Smart City II.

Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

1 Úvod

Z výše uvedených a analyzovaných strategických dokumentů lze za ty momentálně nejvýznamnější ve smyslu strategického rozvoje dopravní infrastruktury a udržitelného rozvoje městské mobility považovat níže uvedené dokumenty:

- 1. Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050;
- 2. Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050;
- 3. Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023;
- 4. Plán dopravní obslužnosti města Třebíče na období 2021-2025;
- 5. Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023;
- 6. Akční plán zlepšování kvality ovzduší;
- 7. Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020;
- 8. Optimalizace cyklotras, městský cyklookruh, integrační opatření pro cyklisty v Třebíči.

Neznamená to, že ostatní dokumenty nejsou významné. Níže popsané aktivity mají pouze největší dopad na krátko-, středně- a dlouhodobé plánování v rámci města Třebíč.

2 Výčet strategických cílů

Výčet strategických cílů podporovaných aktivit, opatření aj. je uveden v tabulce níže (tabulka 2.1). Tyto položky (pro zjednodušení označení) budou považovány za základní vstupy při tvorbě a popisu strategických cílů a opatření v rámci tohoto dokumentu. Bude mimo jiné prověřeno, na které položky je možno navázat.

Tabulka 2.1: Seznam významných strategických cílů, podporovaných aktivit, opatření aj.

kód opatření	Název opatření
A) Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050	
O 1.1.1.1	Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě.
O 1.1.2.1	V souladu s evropskými trendy internalizovat externality.
O 1.1.2.2	Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky.
O 1.1.2.3	Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období.
O 1.2.1.1	Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou (snížení významu hmotnostních kategorií vlaku při výpočtu ceny za dopravní cestu) a prověřením postupného zavedení koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné hromadné dopravy a/nebo zavádění modelu TTR.
O 1.2.1.2	Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti na úrovni 3 nebo 4 dle Dopravní politiky, ve výjimečných případech alespoň na úrovni 2, zajištění aktivní metodické pomoci krajským objednatelům k dosažení takové úrovně.
O 1.2.1.3	Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou.
O 1.2.1.4	Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný i pro další druhy osobní dopravy s tím, že zapojení spojů, které nejsou objednávané v rámci veřejných služeb, bude dobrovolné.
O 1.2.1.5	Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti.
O 1.2.1.6	Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.
O 1.2.1.7	Provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu.
O 1.2.1.8	Provázat proces obnovy vozidel železniční veřejné hromadné dopravy se záměry rozvoje železniční infrastruktury a s ohledem na prognózované přepravní výkony.
O 1.2.1.9	Prověřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující platbu za podporované zdroje energie (POZE).
O 1.2.1.10	Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující

kód opatření	Název opatření
	příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku a z finančních zdrojů státu nepřispívat krajům, ani dopravcům, na úhradu veřejné dopravy, pokud je na elektrifikovaných tratích zajišťována vozidla poháněnými spalovacími motory, ani na nákup či modernizaci takových vozidel.
O 1.2.1.11	Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu.
O 1.2.1.12	Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy, souběžně se zajištěním dostatečné návazné veřejné hromadné dopravy z těchto lokalit.
O 1.2.1.13	Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávky veřejných regionálních služeb železniční dopravy.
O 1.2.1.14	Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojených do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou.
O 1.2.1.15	Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb.
O 1.2.2.1	Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy, a to krátkodobě podporou optimálního vzájemného přizpůsobení účastníků železničního provozu a střednědobě až dlouhodobě investičním odstraňováním úzkých hrdel. Připravit podmínky pro zavedení režimu TTR při přidělování tras vlaků na dopravní infrastrukturu.
O 1.2.2.2	Prověřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující platbu za podporované zdroje energie (POZE) a cenu za emisní povolenky.
O 1.2.2.3	Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované a multimodální dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované dopravy, na podporu překladišť a nákladišť na železniční síti a na podporu rozvoje a zachování železničních vleček.
O 1.2.2.4	Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku.
O 1.2.2.5	Po vzoru Podpůrného a garančního rolnického a lesnického fondu, který odškodňuje zemědělce při jimi nezaviněných přírodních pohromách, prověřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě vůči náhradě škod nárokovaných přepravci při jejich penalizaci za pozdní dodání zboží v případě nefunkčnosti železnice na území i mimo území ČR. Součástí opatření bude prověření finanční náročnosti tohoto kroku.
O 1.2.3.1	Zajistit napojení všech typů regionů na dopravní infrastrukturu odpovídající významu konkrétního regionu.
O 1.2.3.2	Aktualizovat Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury.

kód opatření	Název opatření
O 1.2.3.3	Optimalizovat proces přípravy projektů dopravní infrastruktury (včetně infrastruktury MHD v elektrické trakci) s ohledem na zkrácení času přípravy a zvýšení kvality.
O 1.2.3.4	Zavádět digitalizaci procesů s využitím BIM a digitálních prostorových dat.
O 1.2.3.5	Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku, včetně odpadového hospodářství.
O 1.2.3.6	Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin (například dle Zelené dohody pro Evropu).
O 1.2.3.7	Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh (včetně koordinace souběhu uzavírek a výluk železnice / silnice, využití sedlových období a nočního období).
O 1.2.3.8	Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.
O 1.2.3.9	Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk).
O 1.2.4.1	Postupně internalizovat externí náklady v souvislosti s celoevropským vývojem a na základě závěrů studie Analýza zdanění a zpoplatnění vozidel.
O 1.2.4.2	V návaznosti na aktuálně projednávanou novelu tzv. směrnice Euroviněta zavést diferenciaci sazeb mýtného podle emisí CO ₂ .
O 1.2.5.1	Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.
O 1.2.5.2	Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci.
O 1.2.5.3	Zlepšovat energetickou bilanci výpravních a dalších provozních budov na železnici.
O 1.3.1.1	Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobýjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.
O 1.3.1.2	Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva).
O 1.3.1.3	Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizace železničních tratí s ohledem na snížení externalit a dosažení dalších energetických úspor a urychlit elektrizaci páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi tak, aby bylo i v těchto regionech možné využít akutrolejová (nebo přechodně bimodální) vozidla a aby tak bylo možné postupně nahrazovat vozidla v diesellové trakci vozidly elektrickými i akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány.
O 1.3.1.4	Urychlit realizaci projektů konverze trakčního napájecího systému z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v návaznosti na výsledky studií proveditelnosti jednotlivých oblastí.
O 1.3.1.5	Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové

kód opatření	Název opatření
	elektrifikace, a to budováním napájecích bodů jak pro přenocování vozidel (temperace), tak i pro nabíjení vozidel v obrátových stanicích.
O 1.3.1.6	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány dopravců na rozvoj parku vozidel, aby nedošlo ke zmaření investic. To v praxi znamená již nenakupovat vozidla poháněná spalovacími motory a finanční zdroje soustředit výhradně jen na nákup elektrických vozidel (trolejových či akumulátorových).
O 1.3.1.7	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Cílem je, aby tratě dosud neelektrifikované tratě byly při jejich vybavování jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS též souběžně elektrifikovány. Tím lze předejít neefektivní investici do vybavování neperspektivních naftou poháněných vozidel mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS, neboť ta budou v dohledném horizontu rušena.
O 1.3.1.8	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy na řešení linkového vedení a požadavků na vozidla. Nepřipustit, aby byla na elektrifikovaných tratích objednáвана doprava zajišťovaná naftou poháněnými vozidly a nepřipustit, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) požadovali na dopravcích k zajištění vozby nová naftou poháněná vozidla.
O 1.3.1.9	Zavádět alternativní paliva ve vnitrozemské plavbě (např. podpora zavádění plnicích a dobíjecích stanic).
O 1.3.1.10	Podpořit modernizaci plavidel příslušným programem.
O 1.3.1.11	Dobudovat síť cyklostezek.
O 1.3.1.12	Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky, případně za jakých podmínek a pro jaká vozítka je možné povolit vjezd na chodníky.
O 1.3.1.13	Rozšířit bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek.
O 1.3.1.14	Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy.
O 1.3.1.15	Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility.
O 1.3.1.16	Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu.
O 1.3.1.17	Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek a způsob jejich kontroly v provozu.
O 1.3.1.18	V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
O 1.3.1.19	Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel jako podklad pro orgány územního plánování.
O 1.3.1.20	Stanovit pravidla užívání vozítek pro občany se sníženou schopností pohybu.
O 1.3.1.21	Pro období 2021 - 2027 zajistit dotační program pro podporu infrastruktury MHD v elektrické trakci a dotační program pro podporu vozidel MHD v elektrické trakci.

kód opatření	Název opatření
O 1.3.2.1	Zajistit dostatečné kapacity pro provádění kontroly vozidel se spalovacími motory z hlediska emisí škodlivých látek přímo v provozu.
O 1.3.3.1	V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).
O 1.3.3.2	V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.
O 1.3.3.3	V maximální možné míře využívat pozemkové úpravy při přípravě a budování nových dálnic a železnic a při rušení železničních přejezdů.
O 1.3.3.4	Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.
O 1.3.3.5	Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
O 1.3.3.6	Naplnovat závazky v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy dle směrnice 2002/49 EC - 3. kolo.
O 1.3.3.7	Implementovat nařízení Komise (EU) 2019/774 týkající se technických specifikací pro interoperabilitu systému „kolejová vozidla - hluk“ a jeho aplikace.
O 1.3.3.8	Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných.
O 1.3.3.9	Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn včetně zajištění jejich účinnosti.
O 1.3.3.10	Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik.
O 1.3.3.11	Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel.
O 1.3.3.12	Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku.
O 1.3.4.1	Dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely, pro které budou navrženy samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).
O 1.3.4.2	Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030.
O 1.3.4.3	Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050.
O 1.3.4.4	Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách do Prahy, na Moravě do Prahy a do Brna) do roku 2040.
O 1.3.4.5	Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030.
O 1.3.4.6	Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou

kód opatření	Název opatření
	dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu v Dopravních sektorových strategiích).
O 1.3.4.7	Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu.
O 1.3.4.8	Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů.
O 1.3.4.9	Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie.
O 1.3.4.10	Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie), postupně realizovat konverzi trakční soustavy. Připravovat se na situaci, kdy postupně přestanou být vyráběna vozidla na dieselový pohon.
O 1.3.4.11	Elektrizace dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů tak, aby bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové trakci vozidly elektrickými a vozidly akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány, zvláštní pozornost v tomto směru věnovat regionům, kde doposud elektrizace není ani na páteřních tratích (zejména severovýchodní Čechy).
O 1.3.4.12	Konverze trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz a zvýšení výkonnosti stávajících pevných zařízení.
O 1.3.4.13	S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu (např. prodloužení nástupišť, instalace kolejových spojek a zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních hnacích kolejových vozidel).
O 1.3.4.14	Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy a budování, resp. zachování potřebné odstavné kolejové kapacity pro odstavování souprav při odstávkách provozu u přepravců, pro odstavování vlaků při střídání nebo odpočinku strojvedoucích.
O 1.3.4.15	Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční síť a vozidla systémem ETCS.
O 1.3.4.16	Na hlavní síti TEN-T postupně do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků délky 740m.
O 1.3.4.17	V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení

kód opatření	Název opatření
	zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu.
O 1.3.4.18	Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích v návaznosti na závaznou objednávku dopravy krajů, aniž by došlo k omezení dostupnosti daných lokalit veřejnou dopravou, která by měla negativní dopad na jejich sociální a demografický vývoj.
O 1.3.4.19	Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy (dálkové a regionální).
O 1.3.4.20	Železniční síť rozvíjet a udržovat v souladu s TSI.
O 1.3.4.21	Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů a na základě posouzení významu pro nákladní dopravu). Nepotřebné tratě nabídnout k odprodeji bez nároku na budoucí dotace státu. V případě rušených tratí nebude odebírána dopravní funkce - budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu (průběžně).
O 1.3.4.22	Redukovat železniční přejezdy, které lze zrušit bez náhrady, případně v ekonomicky odůvodněných případech s náhradou řešenou pomocí kompenzačního opatření (např. pomocí lesních a polních cest, ve větším území vytvořených pomocí pozemkových úprav). Při řešení zohlednit možný negativní vliv zrušeného přejezdu v důsledku zvýšeného provozu těžké zemědělské a lesní techniky přes obce.
O 1.3.4.23	Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy.
O 1.3.4.24	Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury v souladu s TSI.
O 1.3.4.25	Provádění a kontrola systému cyklických oprav.
O 1.3.4.26	Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu.
O 1.3.4.27	V oblastech mimo liniovou elektrifikaci systematicky budovat napájecí místa pro akumulátorová vozidla.
O 1.3.4.28	Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
O 1.3.4.29	Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
O 1.3.4.30	Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030.
O 1.3.4.31	Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční

kód opatření	Název opatření
	infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.
O 1.3.4.32	Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.
O 1.3.4.33	Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivity dopravy a pro zajištění infomobility (aplikace ITS umožní mj. lepší využití kapacity silniční infrastruktury) a zvýšení bezpečí uživatelů dopravy. Při dalším posilování kapacity investiční výstavbou je nutné zohlednit možnosti lepšího využití stávajících kapacit pomocí aplikací ITS a C-ITS.
O 1.3.4.34	Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu tak, aby řidiči mohli plnit požadavky na bezpečnostní přestávky vyplývající z platných zákonů. Je nutné vybudovat informační systém, který upozorní na volné kapacity v okolí vozidla, což umožní optimalizovat využití kapacity odpočívek. V rámci koncepce odpočívek je nutné budovat systém bezpečnosti z hlediska předcházení kriminálním činům. Odpočívky postupně uzpůsobovat pro autonomní vozidla jedoucí v režimu „vlaků“.
O 1.3.4.35	Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie.
O 1.3.4.36	Využívat nízkorychlostního vážení vozidel a zvýšit počet vysokorychlostního vážení vozidel na místech vytipovaných Policií ČR k eliminaci jízd přetížených nákladních vozidel, která neúměrně poškozují silniční infrastrukturu.
O 1.3.4.37	Zavádění systému cyklických oprav.
O 1.3.4.38	Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
O 1.3.4.39	Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu.
O 1.3.4.40	Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb.
O 1.3.4.41	Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
O 1.3.4.42	Dokončit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany.
O 1.3.4.43	Řešit kapacitní problémy na vodní cestě v Praze.
O 1.3.4.44	V návaznosti na dokončenou Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe zajistit vyhodnocení proveditelnosti projektu Dunaj – Odra – Labe z hlediska životního prostředí do roku 2023. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu) a Slovenskem.

kód opatření	Název opatření
O 1.3.4.45	Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.
O 1.3.4.46	Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.
O 1.3.4.47	Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v Konceptci letecké dopravy).
O 1.3.4.48	Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS).
O 1.3.4.49	S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha. Spolu s pokračováním přípravy výstavby paralelní dráhy dále realizovat rozvojový plán letiště (především posílení terminálových kapacit) s cílem uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě v souladu s dlouhodobými prognózami vývoje poptávky po letecké dopravě. V případě nerealizace rozvojových plánů by rostoucí poptávka po letecké dopravě ze spádové oblasti musela být obsluhována s využitím letišť v okolních státech (dále bude rozpracováno v aktualizaci Konceptce letecké dopravy).
O 1.3.4.50	Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, zejména pro přímé napojení centra Prahy, do budoucna však neznemožnit ani přímé napojení dálkové dopravy či přímé spojení s Kladnem. V rámci Studie proveditelnosti ŽUP včetně Rychlých spojení posoudit efektivnost napojení Letiště Václava Havla na VRT Praha - Drážďany.
O 1.3.4.51	Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR.
O 1.3.4.52	V rámci provozních řádů veřejných letišť řešit problematiku bezbariérovosti.
O 1.3.4.53	Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
O 1.3.4.54	Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklistyve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.
O 1.3.4.55	V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskusi o možném u vlastnictví kraji.
O 1.3.4.56	Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a s kočárky, osvětlení zastávek a podchodů, svítidla s účinnými optickými prvky, správné osvětlení přechodů atd.) i opatřeními pro zrychlení pěší dopravy zkrácením doby čekání chodců na světly řízených křižovatkách.

kód opatření	Název opatření
O 1.3.4.57	Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků s ohledem na chodce (děti v dopravním provozu, humanizace uličního prostoru).
O 1.3.4.58	Úprava zastávek VHD pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících, se zlepšením podmínek pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.
O 1.3.4.59	Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové přístupy pro osoby se zdravotním omezením, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let, těhotné ženy a seniory).
O 1.3.4.60	Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Terminály s veřejným přístupem si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh.
O 1.3.4.61	Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť linek KD v Evropě.
O 1.3.4.62	Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury.
O 1.3.4.63	Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.
O 1.3.4.64	Na vysokorychlostních železnicích uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i s rychlou dopravou věcí (balíčky, EU palety, atd.) ve smyslu systému Euro Carex. K tomuto účelu řešit multimodální terminály na vysokorychlostních tratích nejen pro účely přepravy osob, ale i pro účely přepravy věcí (logistický řetězec).
O 1.3.4.65	Podpořit rozvoj infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu v elektrické trakti prostřednictvím evropského spolufinancování prostřednictvím Operačního programu doprava.
O 1.3.5.1	Zavádět aplikace ITS a C-ITS jakožto prvku předcházení nehodám.
O 1.3.5.2	Vytvářet cílené kampaně na chování řidičů v blízkosti kolejových drah - na železničních přejezdech, ale rovněž v případě tramvajových tratí, neboť nehod s fatálními následky neubývá a zavádění ITS a C-ITS a investice do železničních přejezdů probíhají s ohledem na dostupnost technologií a investičních prostředků.
O 1.3.5.3	Postupně snižovat počet železničních přejezdů na frekventovaných tratích a v nepřehledných úsecích, zvyšovat úroveň zabezpečení stávajících přejezdů.
O 1.3.5.4	Předložit legislativní návrh upravující závazné stanovisko Policie ČR ke stanovení dopravního značení silničními správními úřady vládě ČR.
O 1.3.5.5	a) Zvýšit viditelný dohled policie, zejména nad dodržováním rychlostních limitů. b) Zvýšit počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřízení závažných porušení pravidel silničního provozu na dálnicích a silnicích I. tříd mimo obec.

kód opatření	Název opatření
O 1.3.5.6	Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky.
O 1.3.5.7	Revize objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, včetně zvýšení vymahatelnosti určené částky.
O 1.3.5.8	Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel; vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě.
O 1.3.5.9	V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců (dobře značené a přehledné dopravní prostředí) – zejména pro nejvíce ohrožené skupiny obyvatel, kterými jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.
O 1.3.5.10	Zvyšovat bezpečí cestujících, v nočních hodinách také s ohledem na prevenci sexuálního obtěžování a bezpečí cestujících ve vlacích (např. personál dopravců) a ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, v podchodech apod.).
O 1.3.5.11	V případě železniční dopravy realizovat projekty na zavádění ETCS jakožto prvku interoperability a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.
O 1.3.5.12	Zavést systém pro identifikaci a evidenci nehodových lokalit a zajistit financování jejich systémového odstraňování.
O 1.3.6.1	Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu).
O 1.3.6.2	Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.
O 2.1.1.1	Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury.
O 2.2.1.1	V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy.
O 2.2.1.2	Řešit meziregionální vztahy (provazba dopravní obslužnosti mezi kraji a do sousedních regionů v zahraničí, propustnost hranic dobudováním dopravní infrastruktury).
O 2.3.1.1	Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život.
O 2.3.1.2	Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.
O 2.3.1.3	Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě (včetně zohlednění specifických potřeb jednotlivých skupin obyvatel jako jsou např. děti, senioři, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace).

kód opatření	Název opatření
O 2.4.1.1	Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život ve středně velkých a menších městech.
O 2.4.1.2	Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.
O 2.4.1.3	Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.
O 2.5.1.1	Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí.
O 2.6.1.1	Hledat alternativní způsob řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech.
O 2.7.1.1	Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014.
O 2.7.1.2	Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními.
O 2.7.1.3	Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.
O 2.7.1.4	Zpřístupňovat budovy zajišťující dopravní služby.
O 2.7.1.5	Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.
O 2.7.1.6	Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat.
O 2.8.1.1	Spolupráce s MŠMT na inovaci oborové soustavy středního odborného vzdělávání a reorganizaci vysokého technického školství: <ul style="list-style-type: none"> • Zapojení soukromých podniků ze sdružení ACRI, železničních dopravců, soukromých rejdařů a dalších subjektů podnikajících v odpovídajících dopravních oborech do systému vzdělávání formou praktického vyučování, případně vznikem vlastních středních škol s obory vzdělání s výučním listem a spolupracovat na revizích Rámcových vzdělávacích programů příslušných oborů vzdělání. • Vznik nebo případná úprava jednotlivých vzdělávacích/učebních plánů zaměřených na jednotlivé profese dopravy a dopravního průmyslu a zatraktivňování těchto studijních oborů pro ženy. • Podpora moderních vzdělávacích center - simulátory strojvedoucího, řízení provozu, plavby, apod., které zohlední pravidlo rovných příležitostí mužů a žen a výhody sociálně diverzifikovaných týmů.

kód opatření	Název opatření
O 2.8.1.2	V souladu s návrhem znění Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy České republiky 2019-2023 iniciovat systémové zapojení věcně příslušných resortů do podpory příslušně zaměřených škol nebo oborů a zapojit zaměstnavatelské svazy do přímé a nepřímé podpory škol.
O 2.8.1.3	Více propagovat Národní soustavu kvalifikací (NSK), registr profesních kvalifikací existujících na pracovním trhu v ČR. NSK umožňuje zájemcům získat celostátně uznávané osvědčení o jejich profesní kvalifikaci i na základě uznání výsledků neformálního vzdělávání a informálního učení.
O 2.8.1.4	Dokončit v oblasti dopravy implementaci Strategie digitálního vzdělávání na roky 2014 - 2020 a nastavit nové strategické cíle v oblasti digitálního vzdělávání.
O 2.8.1.5	Vytvořit program pro větší propojení škol s dopravními obory (účast externích učitelů z praxe na výuce, zadávání studentských projektů odborníky z praxe, exkurze, brigády, stáže, víkendové semináře, atd.).
O 3.2.1.1	Aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy v silniční, železniční, městské hromadné dopravě a vnitrozemské vodní dopravě.
O 3.3.1.1	Posilovat stabilní systém podpory a rozvoje dopravního VaVal, který je předpokladem k rozvoji efektivní, udržitelné, bezpečné a inkluzivní dopravy založené na inovativních přístupech a nových řešeních.
O 3.3.1.2	Realizovat resortní program zaměřený na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě a zajistit jeho dlouhodobé finanční zabezpečení.
O 3.3.1.3	Podporovat mezinárodní spolupráce v oblasti VaVal.
O 3.3.1.4	Zohlednit nediskriminační přístup při tvorbě politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací v oblasti dopravy, které budou založeny mj. na principech rovných příležitostí a diverzity.
O 3.4.1.1	Aplikovat družicová data v dopravě tam, kde přinášejí přidanou hodnotu uživatelům dopravy, provozovatelům dopravy i správcům dopravních infrastruktur (např. logistice, nákladní dálkové dopravy atp.) nebo vyšší bezpečnost.
O 3.4.1.2	Standardizovat využití družicových systémů v dopravě a zajistit jejich další integraci do dispečerských a řídicích systémů dopravních prostředků všech druhů dopravy, vývoj služeb pro řidiče (např. meteodata).
O 3.4.1.3	Využívat data z dálkového pozorování Země pro sledování stability a bezpečnosti dopravní infrastruktury a vyhodnocování stavu dopravní infrastruktury.
O 3.5.1.1	Zrobustnění stávajících a výstavba nových sad prostorových dat, systémů, které s daty nakládají (GIS) a služeb založených na prostorových datech.
O 3.5.1.2	Implementovat prostorová data a služby do celého životního cyklu dopravní infrastruktury a do organizace a řízení dopravy.
O 3.5.1.3	Stanovení nároků autonomní mobility na HD mapové podklady, vč. pilotního ověření sběru a aktualizace těchto dat a ověření jejich nasazení v simulovaném prostředí a vč. výzkumu alternativních metod určení polohy.

kód opatření	Název opatření
B) Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023	
SC 3.2.1	Vytvářet vhodné podmínky pro bytovou výstavbu
SC 3.2.2	Zajišťovat kvalitní veřejnou službu v oblasti školství, zdravotnictví a sociální oblasti
SC 3.2.3	Vytvářet vhodné podmínky občanům pro aktivní trávení volného času
SC 3.2.4	Zlepšovat stav veřejných prostranství a životního prostředí
SC 3.2.5	Vytvářet podmínky pro zajištění bezpečnosti občanů
SC 3.2.6	Zlepšovat podmínky pro rozvoj podnikání a vznik nových parkovacích míst
SC 3.2.7	Podporovat udržitelnou turistickou návštěvnost
SC 3.2.8	Zajišťovat efektivní péči o majetek města a rozvoj technické infrastruktury (sítě)
SC 3.2.9	Rozvíjet dopravní infrastrukturu
SC 3.2.10	Posilovat principy moderního řízení, zapojení občanů do správy (Good Governance)
SC 3.2.11	Rozvíjet marketing a PR města

kód opatření	Název opatření
C) Plán dopravní obslužnosti města Třebíče na období 2021-2025	
SC 5.2.1	Zlepšení návazností na železniční dopravu ve stanici Třebíč.
SC 5.2.2	Vyšší využití autobusového terminálu u železniční stanice.
SC 5.2.3	Zvýšení atraktivity MAD zaváděním preferenčních opatření v síti, zejména využitím modernizovaných SSZ, včetně úpravy jízdních řádů zkrácením jízdních dob.
SC 5.2.4	Zajištění obsluhy nových lokalit, určených pro individuální i hromadnou bytovou výstavbu.
SC 5.2.5	Zajištění dopravní obsluhy nově zřizovaných a připravovaných komerčních zón s cílem přivést investory a zajistit nové pracovní příležitosti obyvatelstva.

kód opatření	Název opatření
D) Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023	
SC 1	Integrace parkovacích ploch - podpora dopravy v klidu, integrace parkovacích ploch do systému tzv. hromadné garáže, postupná integrace parkovacích ploch v oblasti centra města, Monitoring obsazenosti, navigování řidičů.
SC 2	Sanace lokalit s vysokou mírou rizikovosti v ohledu na bezpečnost silničního provozu - zvýšení bezpečnosti dopravního provozu sanací a eliminací rizikovosti lokalit, které byly v rámci bezpečnostní inspekce určeny jako vysoce rizikové.
SC 3	Optimalizace veřejné hromadné dopravy - zajištění rychlé, bezpečné a spolehlivé veřejné dopravy, kterou obyvatelé chtějí využívat, příprava na zajištění takové dopravy v souvislosti s koncem smlouvy s dopravcem.
SC 4	Adekvátní rozvoj cyklistické infrastruktury, bezpečné koridory pro cyklisty a pro pěší - Kompletizace páteřní sítě koridorů pro cyklisty, vybudování adekvátní infrastruktury v rámci komunikačního systému celého města, odstranění bezpečnostní nedostatků.

kód opatření	Název opatření
E) Akční plán zlepšování kvality ovzduší	
AA1.1	Parkovací politika - legislativní opatření (zlepšení kvality ovzduší v Třebíči s nasazením moderních technologií pro regulaci automobilové dopravy).
AA1.2	Parkoviště Spinwire - zavedení technologie Spinwire na parkoviště "Komenského náměstí" má snížit emisní zatížení přilehlé lokality, protože eliminuje zbytečné pojiždění motorových vozidel.
AA2.1	Provoz MAD Třebíč - provozováním MAD Třebíč dochází k omezení používání individuální automobilové dopravy na ulicích města. Roční počet cestujících se pohybuje nad hranicí 3 mil. osob.
AB2.1	Obchvat města - dokumentace pro ÚR (výstavbou obchvatu města dojde k odlehčení páteřní sítě komunikací ve vnitřním území města, která je v současnosti již přetížená a kapacitně neodpovídá poptávce. Odstraněním mnoha světelně řízených křižovatek pro významnou část vnitřní frekvence dojde ke snížení emisní zátěže.
AB3.1	Koncepce dopravy - provizorní okružní křižovatka na ulicích Velkomeziříčská - Cyrilometodějská - Brněnská se ve frekventovaném provozu osvědčila a v roce 2019 bylo nahrazeno provizorium novou okružní křižovatkou s předepsanými parametry. Na další problematice křižovatky ul. Hrotovická x ul. Spojovací budou instalovány SSZ pro zajištění plynulosti provozu. V gesci kraje je plánovaná výstavba okružní křižovatky na ul. 9 května, která byla alternativně doplněna o SSZ v gesci města.
AB6.1	Záchytné parkoviště Hrotovická- výstavbou první etapy záchytného parkoviště ul. Hrotovická dojde k omezení zajiždění osobních vozidel do širšího území centra,

kód opatření	Název opatření
	především oblasti Bráfovy ulice.
AB7.1	Studie proveditelnosti NEZ Židy - zpracování studie proveditelnosti nízkoemisní zóny na vhodné části území města Třebíče za metodické a finanční podpory MŽP, která stanoví možnou podobu realizace nízkoemisní zóny a odborně prověří očekávatelné náklady a přínosy.
AB8.1	Selektivní nebo úplně zákazy vjezdu na vybrané pozemní komunikace ve městě - omezení vjezdů automobilové dopravy na pozemní komunikace vede k výraznému poklesu emisí v dotčených lokalitách.
AB9.1	Podpora zavedení projektu Veřejná doprava Vysočiny - zatraktivnění veřejné hromadné dopravy pomocí zavedení jednotného tarifu, takového jízdního řádu, řízených přestupů, zvýšení kvality vozového parku a vzniku dopravně-dispečerského pracoviště.
AB10.1	Zvyšování kvality v systému veřejné dopravy - zatraktivnění veřejné hromadné dopravy ve městě (MAD) pomocí průběžného monitorování dílčích měřitelných kritérií, reakce na ně a zatraktivnění pomocí moderních technologií.
AB11.1	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy - zatraktivnění veřejné hromadné dopravy ve městě (MAD) zrychlením a zajištěním stability jízdních řádů na klíčových křižovatkách.
AB12.1	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě.
AB13.1	Zavádění cykloopatření - rámcová cykloopatření na ulicích města budou obyvatelé a návštěvníky města motivovat k vyššímu využívání kol pro každodenní dopravu.
AB13.2	Podchod ul. Sucheniova - podchod pod průtahem silnice I/23 zatraktivní cyklo dopravu ve městě a tím přispěje k nárůstu tohoto druhu dopravy v Modal-splitu (dělbě přepravní práce).
AB14.1	Podpora pěší dopravy - zatraktivnění a zrovnoprávnění pěší dopravy vůči individuální automobilové dopravě.
AB15.1	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu - snížení škodlivých emisí emitovaných z rozdílné dynamiky pohybu dopravních prostředků.
AB16.1	Optimalizace údržby a úklidu pozemních komunikací - snížení koncentrací suspendovaných částic PM ₁₀ v ovzduší omezením prašnosti na komunikacích prostřednictvím zvýšení efektivity, optimalizace rozsahu, četnosti čištění a změny technologie čištění.
AB17.1	Optimalizace sečení travníků - eliminace výskytu pylových alergenů, procházejících z travnatých ploch.
AB17.2	Výsadba vegetačních prvků - využití vhodných ploch v zastavěném území města pro osázení zelení.
AB17.3	Zajištění odpovídajícího prostoru pro kořenový bal stromů - vytváření podmínek pro růst a existenci kvalitních a perspektivních stromů v rámci nové výsadby či obnovy stromořadí a solitérních stromů v zastavěném území města.

kód opatření	Název opatření
AB18.1	Testovací provoz elektromobilu - účelem je vyzkoušet tuto moderní ezemisní technologii a působit na občany a ostatní organizace ve městě ve smyslu propagace elektromobility.
AB18.2	Sdílení elektromobilů na MěÚ - cílem opatření je v rámci interní politiky dosáhnout budoucí preference udržitelných způsobů dopravy u zaměstnanců. Provozem elektrokol dává Městský úřad najevo svůj postoj ke snižování emisí z provozu osobních automobilů ve městě.
AB18.3	Testovací provoz hybridního vozidlo - cílem opatření je v rámci interní politiky dosáhnout budoucí preference vozidel s nízkoemisním a bezemisním provozem. Městský úřad půjde příkladem při snižování emisí z provozu osobních automobilů ve městě.
AB19.1	Ryhlobíjecí stanice na Komenském náměstí - snížení škodlivých emisí emitovaných pohonem klasických spalovacích motorů.
AC1.1	Podpora carsharingu - cílem opatření je snížit počet osobních vozidel v ulicích města. V odborných publikacích se uvádí, že jedno sdílené vozidlo nahradí až 11 individuálně vlastněných vozidel.
BD3.1	Omezování prašnosti ze stavební činnosti - snížení znečišťování ovzduší při realizaci veřejných zakázek města Třebíč.
CB2.1	Snížení emisí TZL a PM ₁₀ - omezení větrné eroze (snížení možnosti vzniků větrné eroze na zemědělských pozemcích v okolí města).
DB1.1	Podpora přeměny topných systémů v domácnostech - instalace a využívání nových nízkoemisních či bezemisních zdrojů energie (eliminace a ukončení provozu co největšího počtu nevyhovujících spalovacích zdrojů).
DB2.1	Snížení spotřeby energie - v budovách vlastněných městem Třebíč navrhnout a realizovat energeticky úsporná opatření, která zároveň povedou ke snížení emisního zatížení.
DB3.1	Rozvoj enviromentálně příznivé energetické infrastruktury, rozšiřování sítí zemního plynu a soustav zásobování tepelnou energií - snížení znečišťování ovzduší spalováním zemního plynu.
EA1.1	Ochrana ovzduší při veřejných zakázkách - snížení znečišťování ovzduší při realizaci zakázek města Třebíč, městských částí, společností a příspěvkových organizací.
EB1.1	Zpevnění povrchu nezpevněných komunikací a zvyšování podílu zeleně v obytné zástavbě - zpevnit povrch vybraných veřejně přístupných účelových komunikací na území města. Zvýšení rozlohy zelených ploch v obytné zástavbě a vyšší podíl vzrostlé zeleně na těchto plochách má příznivý dopad na snížení imisní zátěže.
EC1.1	Osvětová kampaň Den Země na Karlově náměstí - snížit negativní následky působení lidí na životní prostředí, motivovat je k důslednějšímu třídění odpadů, ekologickému vytápění a zodpovědnosti za snížení emisí vypouštěných při vytápění.
ED1.1	Rozvoj města s ohledem na zajištění kvality života obyvatel - pořizováním územně

kód opatření	Název opatření
	plánovací dokumentace vytvářet územní podklady pro rozvoj města s ohledem na zajištění kvality života obyvatel v dlouhodobém horizontu, a to zejména prostorovým uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití - zejména vymezením ploch zeleně na celém správním území města.

kód opatření	Název opatření
F) Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020	
A.1	Rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek s primárně rekreačním využitím - rozvoj a udržení páteřní sítě cyklotras na území Kraje Vysočina, zlepšení koordinace v oblasti značení cyklistických tras v území, projektová příprava a budování samostatných cyklostezek s primárním využitím pro rekreaci / cestovní ruch, zajištění optimalizace sítě cyklotras na území kraje, vyznačení nových cyklotras včetně propojení se sousedními regiony a propojení na Rakousko, průběžné provádění údržby značených cyklotras a provádění optimalizace značení na úrovni obcí a mikroregionů, podpora rozvoje využití cyklostezek pro in-line bruslení, využití opuštěných drážních těles nebo vleček pro potřeby přípravy a následné výstavby cyklostezek, rozvoj dalších forem cyklostezek (terénní cykloturistika aj.), využití projektů protipovodňové ochrany pro realizaci opatření pro cyklisty, pozemkových úprav atd, projednání problematiky napojení sítě regionálních tras na trasy EuroVelo.
A.2	Zvyšování atraktivity, propagace a ekonomického významu cykloturistiky - vytvoření log a marketingových názvů pro dálkové ve spolupráci s dotčenými kraji, propojování cykloturistiky a další nabídkou cestovního ruchu a rozvoj produktů, proznačení zajímavých lesních a polních cest za účelem cyklistických tras a okruhů, podpora využití vybraných tras i v zimním období, podpora propagace cykloturistické nabídky kraje a jednotlivých částí regionu, podpora stávajících i nových cykloturistických akcí a aktivní snaha o "převedení" dalších akcí podporující cyklistickou dopravu.
A.3	Rozvoj doprovodných služeb a infrastruktury pro cykloturistiku - podpora rozvoje existujících i nových vazeb cykloturistiky, podpora zlepšování kvality služeb vázaných na cykloturistiku, propagace sítě cyklotras a cyklistických akcí, rozvoj doplňkového mobiliáře a vybavenosti cyklostezek a cyklotras.
B.1	Rozvoj infrastruktury pro cyklo dopravu - Podpora výstavby samostatných cyklostezek či smíšených stezek pro cyklisty a pěší. Podpora značení, projektová příprava výstavby samostatných cyklostezek se smíšeným využitím, úprava značení v souvislosti s rozvojem mezinárodních a dálkových tras, podpora opatření pro zvyšování bezpečnosti pohybu cyklistů a pěších.
B.2	Intermodalita - provázání služeb hromadné dopravy s možnostmi pro cyklisty, budování a rozvoj záchytných B+R a P+R parkovišť při nástupech na cyklistické stezky a podpora rozvoje dopravních terminálů a jejich funkcí pro cyklisty, podpora rozvoje služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku, podpora rozvoje případných linek cyklobusů.
B.3	Osvěta a informovanost - podpora dopravní výchovy a osvěty, pravidelný

kód opatření	Název opatření
	monitoring a hodnocení cyklistické dopravy a využití těchto výsledků, iniciace a podpora konání konferencí, seminářů, odborných setkání k tématu rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky na území Kraje Vysočina, využití zahraničních zkušeností a příkladů dobré praxe pro další rozvoj cyklistiky, podpora zapojení měst a obcí do kampaní na podporu cyklistické dopravy.
C.1	Koordinace cyklodopravy a cykloturistiky na regionální úrovni - zřízení a udržení pozice krajského cyklokoordinátora, zřízení stálé pracovní skupiny při Kraji Vysočina, podpora zapojování měst v Kraji Vysočina do Asociace měst pro cyklisty, podpora aktivního prosazování námětů legislativních změn zaměřených na podporu cykl. dopravy, podpora zapojení se do národních projektů Česko jede a dalších, vedení databáze záměrů v oblasti výstavby cyklistické infrastruktury na regionální úrovni.
C.2	Financování rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky
C.3	Zajištění jednotné prezentace Kraje Vysočina v oblasti cyklistiky - zpracování krajského pasportu cyklistických tras , zmapování náročnosti jednotlivých tras (klasifikace cyklotras a cyklostezek dle náročnosti), udržení a aktualizace krajské sítě cyklotras a cyklostezek v rámci GIS databázi, vytvoření krajského cykloportálu.

kód opatření	Název opatření
G) Optimalizace cyklotras, městský cyklookruh, integrační opatření pro cyklisty v Třebíči	
O 4.1	Směrové orientační značení cyklotras
O 4.2	Pohyb v přidruženém prostoru a s chodci / stezky
O 4.2.1	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9)
O 4.2.2	Chodník s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13)
O 4.2.3	Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty "přechodopřejezd" (V8c)
O 4.3	Použitá integrační opatření
O 4.3.1	Ochranný pruh pro cyklisty (OCP)
O 4.3.2	Piktogramový cyklokoridor (V20)
O 4.3.3	Cykloobousměrka (COB)

Z pohledu lepší přehlednosti a utřídění specifických cílů jednotlivých zmiňovaných dokumentů byla vytvořena souhrnná tabulka, rozdělena do několika odvětví zabývající se dopravou (korespondující se základním rozdělením v rámci tohoto dokumentu). Z tabulky níže (tabulka 2.2) lze rychle zjistit, jaké oblasti dopravy jsou v rámci, kterého dokumentu podporovány a jak silně. Tento výčet bude využit v rámci návrhové části.

Tabulka 2.2: Souhrn všech cílů a rozdělení dle typů dopravy.


	1	3	4	5	6	7	8
Veřejný prostor	O 1.1.1.1; O 1.1.2.2; O 2.3.1.1; O 2.4.1.1	SC 3.2.4					
Individuální automobilová a motocyklová	O 1.2.3.7; O 1.3.3.3; O 1.3.4.27; O 1.3.4.28; O 1.3.4.29; O 1.3.4.30; O 1.3.4.31; O 1.3.4.32; O 1.3.4.33; O 1.3.4.34; O 1.3.4.35; O 1.3.4.36; O 1.3.4.63; O 2.1.1.1; O 2.2.1.1; O 2.2.1.2; O 2.3.1.2; O 2.3.1.3; O 2.4.1.2; O 2.4.1.3	SC 3.2.9	SC 5.2.3		AA2.1; AB2.1; AB3.1; AB8.1; AB12.1; AC1.1;		
Doprava v klidu	O 1.2.1.12; O 1.3.4.57	SC 3.2.6		SC 1	AA1.1; AA1.2; AB6.1;		

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

VHD - bus	O 1.2.1.2; O 1.3.1.15; O 1.3.1.21; O 1.3.4.58; O 1.3.4.60; O 2.7.1.3; O 2.7.1.4		SC 5.2.2; SC 5.2.5	SC 3	AB9.1; AB10.1; AB11.1;		
VHD - vlak	O 1.2.1.1; O 1.2.1.2; O 1.2.1.3; O 1.2.1.4; O 1.2.1.5; O 1.2.1.6; O 1.2.1.7; O 1.2.1.8; O 1.2.1.9; O 1.2.1.10; O 1.2.1.11; O 1.2.1.12; O 1.2.1.13; O 1.2.1.14; O 1.2.2.1; O 1.2.2.3; O 1.2.2.4; O 1.2.3.7; O 1.2.5.3; O 1.3.1.3; O 1.3.1.4; O 1.3.1.5; O 1.3.1.6; O 1.3.1.7; O 1.3.1.8; O 1.3.3.7; O 1.3.3.11; O 1.3.4.1; O 1.3.4.2; O 1.3.4.3; O 1.3.4.4; O 1.3.4.5; O 1.3.4.6; O 1.3.4.7; O 1.3.4.8; O 1.3.4.9; O 1.3.4.10; O 1.3.4.11; O 1.3.4.12; O 1.3.4.13; O 1.3.4.14; O 1.3.4.15; O 1.3.4.16; O 1.3.4.17; O 1.3.4.18; O 1.3.4.19; O 1.3.4.20; O 1.3.4.21; O 1.3.4.22; O 1.3.4.23; O 1.3.4.24; O 1.3.4.26; O 1.3.4.64; O 1.3.4.65; O 1.3.5.11; O 2.5.1.1; O 2.7.1.1; O 2.7.1.2		SC 5.2.1				
Aktivní mobilita	O 1.3.1.11; O 1.3.1.12; O 1.3.1.13; O 1.3.1.14; O 1.3.1.16; O 1.3.1.17; O 1.3.1.18; O 1.3.1.19; O 1.3.1.20; O 1.3.3.4; O 1.3.4.25; O 1.3.4.37; O 1.3.4.53; O 1.3.4.54; O 1.3.4.55; O 1.3.4.59; O 2.3.1.3; O 2.7.1.5	SC 3.2.7		SC 4	AB13.1; AB13.2; AB14.1;	A.1; A.2; A.3; B.1; B.2; B.3; C.1; C.2; C.3	O 4.1; O 4.2; O 4.2.1; O 4.2.2; O 4.2.3; O 4.3; O 4.3.1; O 4.3.2; O 4.3.3
Nákladní doprava	O 1.3.4.62						
Intermodalita	O 1.2.3.1; O 1.2.3.2; O 1.2.4.1						
Bezpečnost dopravy	O 1.3.4.56; O 1.3.5.1; O 1.3.5.2; O 1.3.5.3; O 1.3.5.9; O 1.3.5.10; O 1.3.5.12; O 3.3.1.2; O 3.4.1.1	SC 3.2.5		SC 2			
Vyhodnocení potenciálu letecké a lodní	O 1.3.1.10; O 1.3.4.38; O 1.3.4.39; O 1.3.4.40; O 1.3.4.41; O 1.3.4.42; O 1.3.4.43; O 1.3.4.44; O 1.3.4.45; O 1.3.4.46; O 1.3.4.47; O 1.3.4.48; O 1.3.4.52						

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

Org. a říz. prov. . ITS							
Digitalizace	○ 1.2.1.15; ○ 1.2.3.4; ○ 1.3.5.5; ○ 2.8.1.4; ○ 2.8.1.5						
Elektromobilita	○ 1.3.1.1; ○ 1.3.1.2; ○ 1.3.1.9; ○ 3.2.1.1; ○ 3.3.1.1				AB18.1; AB18.2; AB18.3; AB19.1;		
Ekologie	○ 1.2.2.5; ○ 1.2.3.8; ○ 1.2.4.2; ○ 1.2.5.1; ○ 1.3.2.1; ○ 1.3.3.2; ○ 1.3.3.8; ○ 1.3.3.9; ○ 1.3.3.10; ○ 1.3.6.1; ○ 1.3.6.2; ○ 2.6.1.1; ○ 3.5.1.2; ○ 3.5.1.3	SC 3.2.4			AB7.1; AB8.1; AB12.1; AB15.1; AB16.1; AB17.1; AB17.2; AB17.3; BD3.1; CB2.1; DB3.1; EA1.1; EB1.1; EC1.1; ED1.1		
Další	○ 1.2.5.2; ○ 1.3.3.5; ○ 1.3.4.49; ○ 1.3.4.50; ○ 1.3.4.51; ○ 1.3.5.4; ○ 1.3.5.6; ○ 1.3.5.7; ○ 2.8.1.1; ○ 2.8.1.2; ○ 2.8.1.3; ○ 3.3.1.3; ○ 3.3.1.4; ○ 3.4.1.2; ○ 3.4.1.3; ○ 3.5.1.1	SC 3.2.1; SC 3.2.2; SC 3.2.3; SC 3.2.8; SC 3.2.10; SC 3.2.11	SC 5.2.4		DB1.1; DB2.1;		

- 
- [1] Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, Ministerstvo dopravy České republiky, březen 2021
 - [2] Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050, Ministerstvo dopravy České republiky, leden 2020
 - [3] Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023, město Třebíč, prosinec 2019
 - [4] Plán dopravní obslužnosti města Třebíče na období 2021-2025, CZECH Consult spol. s.r.o., leden 2021
 - [5] Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023, město Třebíč, leden 2019
 - [6] Akční plán zlepšování kvality ovzduší, Bc. Ivana Cahová, květen 2019
 - [7] Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020, KP projekt s.r.o., červen 2014
 - [8] Optimalizace cyklotras, městský cyklookruh, integrační opatření pro cyklisty v Třebíči, Srový - dopravní ateliér, s.r.o., leden 2020