



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Moderní
doprava
Třebíč



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

MANAŽERSKÉ SHRNUÍ



Pro potřeby projektu a podporu udržitelné mobility vznikly internetové stránky, kde je možné najít další zajímavé informace o **Plánu udržitelné městské mobility** a obecně o **udržitelné mobilitě**.

modernidoprava.trebic.cz



Plán udržitelné městské mobility vznikl jako součást projektu „Třebíč na cestě ke Smart City II.“, registrační číslo CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616, který je podpořen z Evropského sociálního fondu prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost.

Tuto brožuru (resp. manažerské shrnutí) připravila pro město Třebíč společnost SmartPlan s.r.o.

Říjen 2022

Plán udržitelné městské mobility města Třebíče pro období **2022-2027** vznikl jako součást většího projektu „**Třebíč na cestě ke Smart City II.**“. Jedná se o strategický dokument, který definuje současný stav dopravy a mobility ve městě a snaží se vymezit následný vývoj všech oblastí v dopravě.

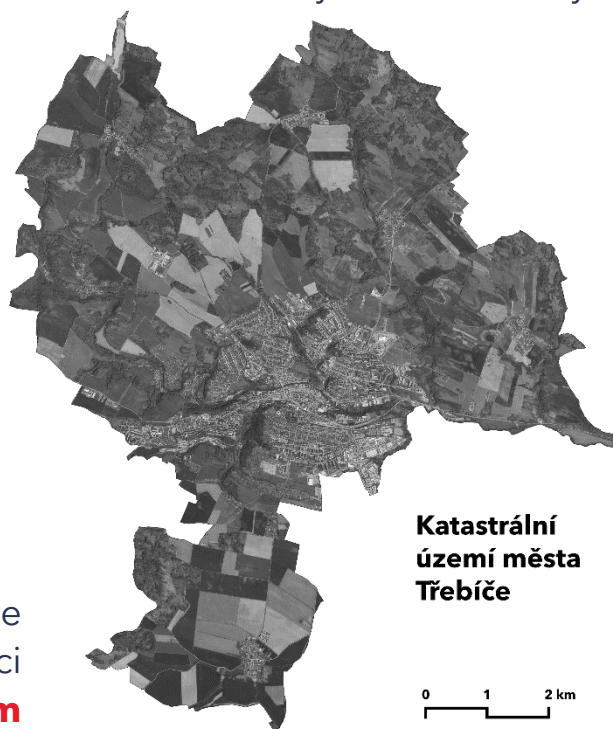
Předmětným územím bylo **město Třebíč**, resp. jeho **celá spádová oblast**, tj. **okruh cca 10 km**. Díky tomu bylo možné zahrnout všechny významné zdroje a cíle cest i mimo katastr města, jako například **průmyslové oblasti, obchodní zónu STOP SHOP** a dále okolní obce, které tvoří primární spádovou oblast.

Dokument vznikl ve spolupráci se všemi klíčovými odbory v rámci města. Zaštiťován však byl **Odborem dopravy a komunálních služeb** (vedoucí Ing. Aleš Kratina).

Tím nejdůležitějším, co město má, jsou jeho **občané**. **Plán udržitelné městské mobility** (dále jen „**PUMM**“) byl proto připravován ve spolupráci s veřejností. Lidé se mohli zapojit hned několika způsoby: **dotazníkové šetření** (přes tisíc respondentů), **pocitová mapa města** (730 respondentů), **korespondenční návrhy** (například přes kontaktní formulář na webu města) a **veřejná projednání** (celkem dvakrát).

Dokument s jeho výstupy byl dále konzultován s významnými **stakeholdery** ve městě (policie, zástupci z okresní hospodářské komory, místní asociace a spolky a mnoho dalších).

Příprava dokumentu probíhala v rámci speciálně vytvořeného týmu pro účely projektu a průběžně byl konzultován také s externími institucemi zejména **České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní**.



OBYVATELSTVO A ÚZEMÍ

Od roku 1994 dochází v Třebíči k trvalému úbytku obyvatel, k roku 2022 je v Třebíči evidováno celkem **34 415 obyvatel** – přibližně o **2 tis. méně než před 5 lety**. **Průměrný věk** je v Třebíči **44,3 let** (o 0,9 let více než je krajský průměr a o 1,5 let více než je republikový průměr). Občané starší **64 let** tvoří přibližně **22 %** populace.



34 415
OBYVATEL



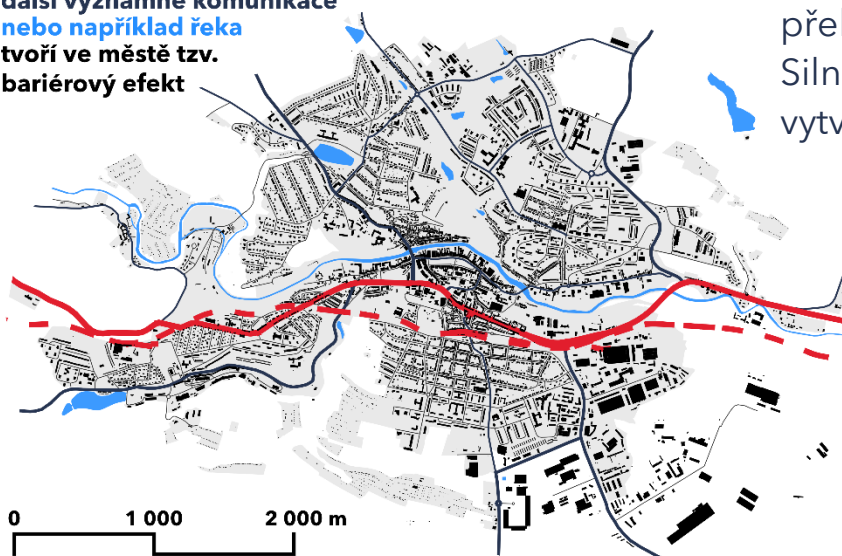
44,3
LET



22 %

Nepříznivý trend stárnutí populace se projevuje stále více ve specifických potřebách obyvatel. Jednou z věcí, která je ve městě nepříliš kladně vnímána, je nepříznivý terénní profil města. **Centrum města se nachází v kotlině** a většina kapacitní rezidentní zástavby se tím ocitá ve svahu. **Výškový rozdíl je 60 až 80 m**. Terén tak značně znevýhodňuje pěší a cyklistickou dopravu.

Silnice I. třídy, železnice, další významné komunikace nebo například řeka tvoří ve městě tzv. bariérový efekt



Sklon však není jedinou překážkou ve městě. Silnice, železnice a řeka vytváří bariérový efekt.

Město Třebíč má však obecně dobrou dostupnost základních služeb či tzv. občanské vybavenosti.

DOPRAVA OČIMA OBČANŮ

Lidé měli možnost se podílet na hodnocení stávajícího stavu infrastruktury a dopravy ve městě. Otevřené pocitové mapy se zúčastnilo **730 respondentů**, kteří poskytli přes 7 000 podnětů.

Občané označili lokality, kde se necítí bezpečně.

Patří mezi ně např. křižovatka u Kuchyňky, u hotelu Atom a další. Za značně nebezpečné je vnímáno také okolí centra města.



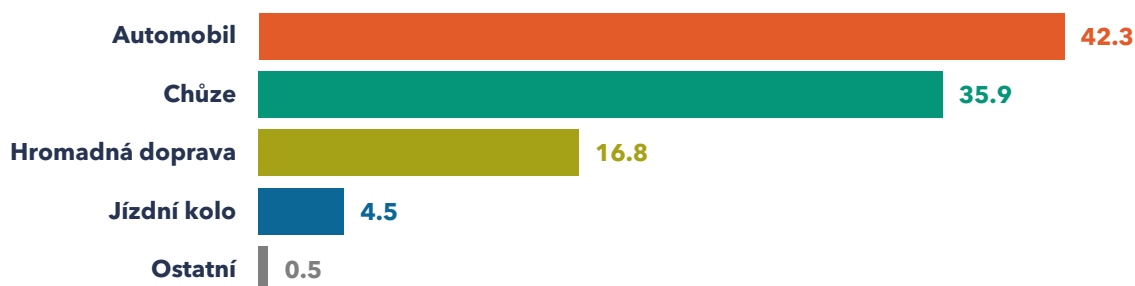
DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ

S terénním profilem, bariérovým efektem a pocitem bezpečí úzce souvisí dopravní chování. **Dopravně-sociologického průzkumu** se zúčastnilo **přes tisíc občanů**.

Dominantním dopravním prostředkem je **osobní automobil (42,3 %)**, který je naštěstí jen asi o **6,4 %** více využívaný než **chůze (35,9 %)**. **Veřejná hromadná doprava** má rovněž relativně dobré postavení (**16,8 %**), stále však horší oproti průměrnému střednímu městu (**20,6 %**). **Jízdní kolo** má minoritní zastoupení (**4,5 %**).

Chůze vyhrává na plné čáře ve vzdálenostech **do 1 km (95,5 %)** a dominuje i pro střední vzdálenosti **1-5 km (49,1 %)**. Nejatraktivnější vzdáleností pro **jízdní kolo** je **1-5 km (8,6 %)**. Pro **veřejnou dopravu** je nejatraktivnější vzdálenost nad **5 km (29,4 %)**.

DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE CELKEM



AKTIVNÍ MOBILITA

Aktivní mobilita shrnuje všechny formy dopravy, jejíž součástí je aktivní pohyb, tj. chůze, jízda na kole, jízda na koloběžce a další formy aktivní mikromobility. Jedná se o nejudržitelnější druh dopravy, který je nutné maximálně rozvíjet.



V Třebíči je relativně propojená síť chodníků a stezek. Město dlouhodobě podporuje aktivity zkvalitňování této infrastruktury a vytváří podchody či podjezdy pro jízdní kola. Problémem tedy není absence infrastruktury, ale spíše stav té stávající. Na základě bezpečnostní inspekce bylo pro pěší dopravu identifikováno **11 dopravně-bezpečnostních deficitů s vysokým rizikem**.



Cyklistická doprava je i přes snahy města stále **nekompletní a nedostatečně propojená**, aby mohla spolehlivě soupeřit s jinými druhy dopravy. Na základě bezpečnostní inspekce bylo pro cyklistickou dopravu identifikováno **17 dopravně-bezpečnostních deficitů s vysokým rizikem**.

Aktivní mobilita je ve srovnání s individuální automobilovou dopravou stále neatraktivní. Pro **cyklisty chybí vyšší míra integrace s veřejnou hromadnou dopravou**.

Pro **chodce** je nejzajímavější **centrum města** a nejbližší okolí z důvodu vysoké koncentrace bodů občanské vybavenosti. **Cyklisté** mají naopak největší zastoupení na **severu a severozápadě města** – primárně se jedná o rekreační cyklistiku, nikoliv účelovou cestu například za prací. Intenzity cyklistů u Poušova dokonce přesahují hodnotu **500 cyklistů za den**.

Poušov až **560** cyklistů za den
Slavice až **295** cyklistů za den



SILNIČNÍ DOPRAVA

V Třebíči sice nemá **automobilová doprava** tak dominantní zastoupení jako v jiných městech, ale díky vysokému počtu registrovaných automobilů a rozložení zdrojů a cílů cest ve městě stále nastávají dlouhé dopravní kolony a dopravní kolaps. Především v případě uzavírek, nehod nebo jiných excesů. Komplikované dopravní situace mají velký dopad i na veřejnou hromadnou dopravu, která tím ztrácí na atraktivitě.

V Třebíči došlo v posledních pěti letech k **18% nárůstu v počtu registrovaných motorových vozidel na 1 000 obyvatel**. K roku 2022 je v Třebíči **710 motorových vozidel na 1 000 obyvatel**. To je v přepočtu jen o 10 vozidel méně než v Brně.



710

vozidel/1 000 obyvatel

Nejzatíženější částí silniční sítě je ulice **Komenského nám., silnice I/23**, kde projede denně téměř 23 tis. vozidel. **27 %** z těchto vozidel tvoří **tranzitní doprava**. Ve městě jsou však i další vytížené komunikace, nejen průtah silnice I/23, například ulice Znojemská, Hrotovická, Cyrilo-metodějská nebo Rafaelova.



22 722

vozidel/den

V Třebíči dochází pravidelně každý rok k přibližně **200 dopravním nehodám**. Těžká zranění a smrtelné případy jsou v řádech nižších jednotek. **Nehod se zraněním** je pravidelně přibližně **50 ročně** (tj. přibližně 25 % všech nehod). Celospolečenské ztráty činí až **110 mil. Kč** za rok.



200 nehod/rok

110 mil. Kč

Dlouhodobě odstavená vozidla tvoří v Třebíči v průměru **29 %** všech zaparkovaných vozidel na sídlištích. V hustě osídlených oblastech často dochází k **překračování kapacity parkovišť**. To nastává také v historickém jádru Zámostí.



29 %

Třebíč je město pro všechny. Do 20 minut se každý dostane tam, kam potřebuje. Ať už je to do práce, k lékaři, do školy nebo na nákup.

MĚSTO TŘEBÍČ:

- Podporuje alternativní formy dopravy k individuální automobilové dopravě. Zvýší počet pěších cest a sníží počet vozidel v centru na polovinu.
- Poskytuje občanům dostupnou a vysoce kvalitní hromadnou dopravu.
- Zajišťuje bezbariérovou propustnost pro pěší, cyklisty i osoby s omezenou mobilitou.
- Dbá na vysokou úroveň technického stavu dopravní infrastruktury.
- Zajistí, aby každý mohl zaparkovat tam, kde je to naprosto nezbytné, jako je vyložení těžkého nákladu, dopravení nemohoucích k lékaři.



I. VEŘEJNÝ PROSTOR

- 1 | DOPRAVNÍ REŽIM
- 2 | ZELEŇ VE
- 3 | PLOCHA PROSTRANSTVÍ
- 4 | VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA
- 5 | AKTIVNÍ MOBILITA
- 6 | MOBILIÁŘ
- 7 | OBČANSKÁ VYBAVENOST

II. AKTIVNÍ MOBILITA

- 1 | NÁVRH NOVÉ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY
- 2 | BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL
- 3 | ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI NA CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍCH
- 4 | NÁVRH SÍTĚ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ
- 5 | PODPORA SDÍLENÝCH ELEKTROKOL

III. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

- 1 | ZKRÁCENÍ DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI K ZASTÁVKÁM
- 2 | ÚPRAVA KOORDINACE LINEK
- 3 | PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY
- 4 | DALŠÍ PODPŮRNÉ NÁVRHY

IV. DOPRAVA V KLIDU

- 1 | PARKOVACÍ ZÓNY
- 2 | K+R V SÍDLIŠTNÍ ZÁSTAVBĚ
- 3 | SBĚRNÁ PARKOVIŠTĚ
- 4 | RESTRIKCE A OMEZENÍ
- 5 | DIGITALIZACE A NAVIGACE
- 6 | ODBAVOVACÍ SYSTÉM
- 7 | ENFORCEMENT

V. SILNIČNÍ DOPRAVA

- 1 | ZKLIDNĚNÍ PRŮTAHU I/23
- 2 | ZKLIDNĚNÍ SBĚRNÝCH KOM.
- 3 | ÚSEKOVÁ MĚŘENÍ
- 4 | ZATŘÍDENÍ MÍSTNÍCH KOM.
- 5 | ZKLIDNĚNÍ OBSLUŽNÝCH KOM.
- 6 | BEZPEČNOST SIL. PROVOZU
- 7 | MONITORING A ŘÍZENÍ DOPR.
- 8 | ÚPRAVA A NOVÁ INFRASTR.

VI. NÁKLADNÍ DOPRAVA

- 1 | ZÁKAZY STÁNÍ NÁKL. VOZ.
- 2 | OPTIMALIZACE VOLBY TRASY
- 3 | LOGISTIKA ZÁSOBOVÁNÍ

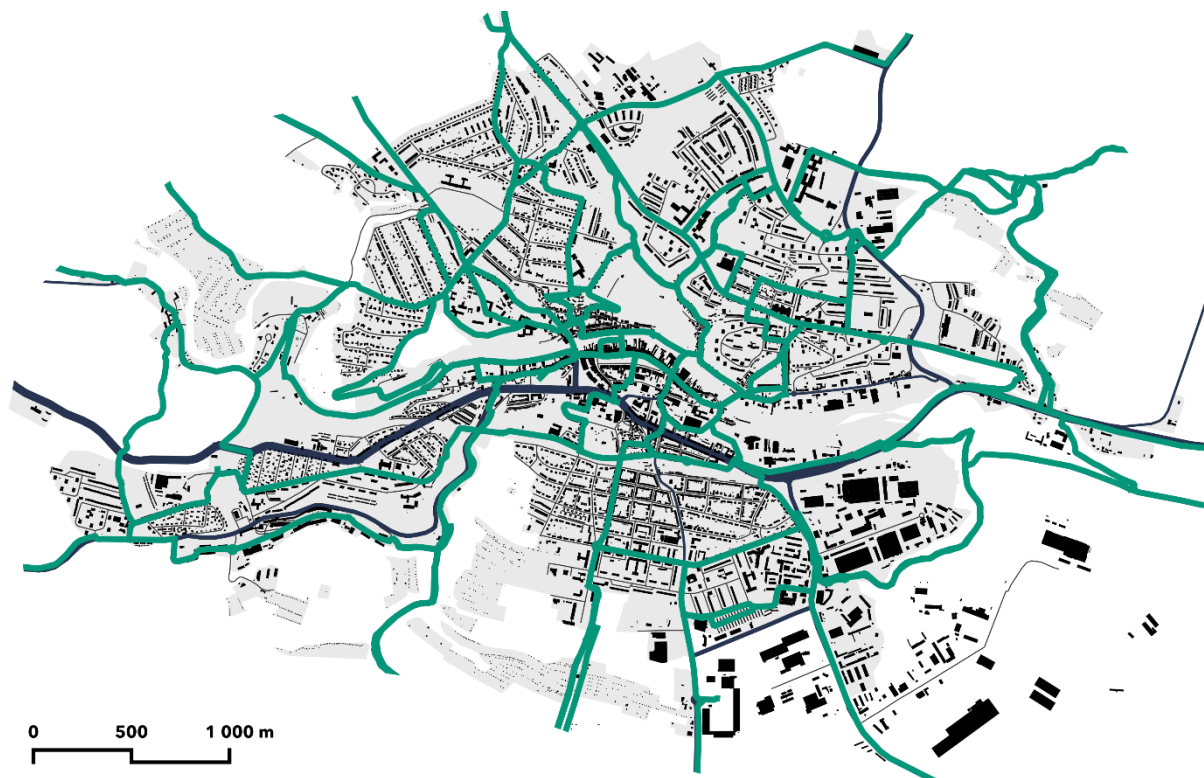
PODPORA AKTIVNÍ MOBILITY

V Třebíči, stejně jako v mnoha jiných městech, již nastává situace, že automobily není kam umístit. Je tedy nutné podporovat všechny udržitelné alternativy dopravy. Základním pilířem je **rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu**. Taková infrastruktura přitom musí být **propojená, přehledná a bezpečná**. Jedině tak ji lidé začnou postupně využívat a budou ochotni zvolit si ke svým cestám například jízdní kolo.

Navržená opatření kompletizují současné plány a aktuální stav infrastruktury pro cyklisty i pro chodce. Zároveň je kladen důraz na **odstranění všech dopravně-bezpečnostních deficitů**.

Zvlášť je dále řešena tzv. **bezpečná cesta do škol**. Aby mohla být **regulována individuální automobilová doprava** alespoň v době před začátkem vyučování a tím mohla být zvýšena i bezpečnost silničního provozu, je doporučeno soustředit se také na výstavbu moderního prvku současné doby a to tzv. **školních ulic**.

ZNÁZORNĚNÍ KOMPLETNÍ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY



ZEFEKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Městská autobusová doprava vykazuje velmi nízký podíl přepravní práce ve srovnání s ostatními druhy dopravy. Směrová a časová koordinace linek není dostatečně atraktivní, aby motivovala lidi k jejímu většímu využití.

Navrhovaná opatření mají za cíl zvýšit konkurenceschopnost **veřejné dopravy** zejména vůči individuální automobilové dopravě. Za tímto účelem jsou navržena systémová opatření v podobě optimalizace rozmístění autobusových zastávek, zvýšení pravidelnosti a frekvence dopravy i návrh systému zachytných parkovišť P+R. Jedná se o **úpravu systému veřejné hromadné dopravy**, která s sebou nese řadu **investic do infrastruktury** a **navýšení** provozních nákladů související s potřebným nárůstem **dopravních výkonů**.

Takové úpravy není možné realizovat naráz. Počítá se tedy s **postupným rozvojem zastávek a nárůstem dopravních výkonů** v řádu několika let.

SCHÉMA FINÁLNÍHO STAVU MAD V TŘEBÍČI



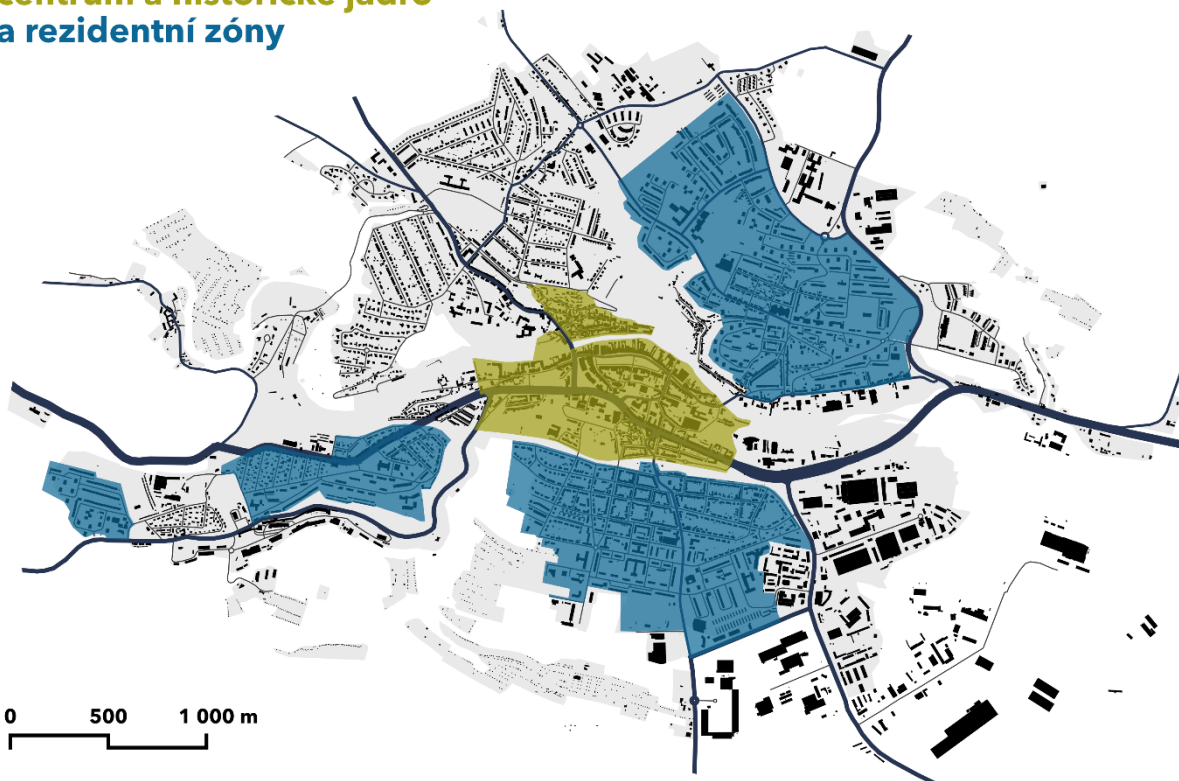
MANAGEMENT PARKOVÁNÍ

Vzhledem k **počtu osobních automobilů** ve městě (cca **18 700**, tj. **543 osobních automobilů na 1 000 obyvatel**) a celkovému počtu zhruba **9 200** oficiálních vyznačených **veřejných parkovacích stání** je jasné, že je nezbytné tento dopravní systém řídit a regulovat. Množství vozidel parkuje nebo stojí na soukromých pozemcích či nevyznačených místech.

Základem tzv. **managementu parkování** je **digitalizace veřejného prostoru** a **cenová regulace parkování**. Nezbytnými prvky jsou přitom jednoduchý a stabilní **parkovací automatický systém** (tj. včetně platebních bran) a pravidelná kontrola od policie či jiného subjektu, tzv. **enforcement**.

PARKOVACÍ ZÓNY V TŘEBÍČI

Podle využití rozdělení zón na
centrum a historické jádro
a rezidentní zóny



BEZPEČNÁ DOPRAVA V TŘEBÍČI

Na základě bezpečnostní inspekce bylo odhaleno celkem **1 258 dopravně-bezpečnostních deficitů**. Z toho **804 deficitů s nízkým rizikem** (například opotřebované dopravní značení aj.), **380 deficitů se středním rizikem** (dlouhý přechod, chybějící prvky pro nevidomé a slabozraké aj.) a **74 deficitů s vysokým rizikem** (celkem na 19 lokalitách).

Dále byla analyzována data o nehodách a také podněty z pocitové mapy. Z toho bylo možné vybrat **5 prioritních lokalit**. Jedná se o křižovatky u **Hlavní pošty**, u **hotelu Atom**, u **Kuchyňky**, u **vlakového nádraží** a křižovatka **Znojemská x Křížkovského x Březinova**.

Součástí opatření zaměřených na silniční a nákladní dopravu je také úprava organizace nákladní dopravy, výstavba či rekonstrukce některých komunikací.

DOPRAVNĚ-BEZPEČNOSTNÍ DEFICITY S VYSOKÝM RIZIKEM

Bezpečnostní inspekce odhalila **74 dopravně-bezpečnostních deficitů s vysokým rizikem (19 lokalit)**



OBCHVAT MĚSTA TŘEBÍČE

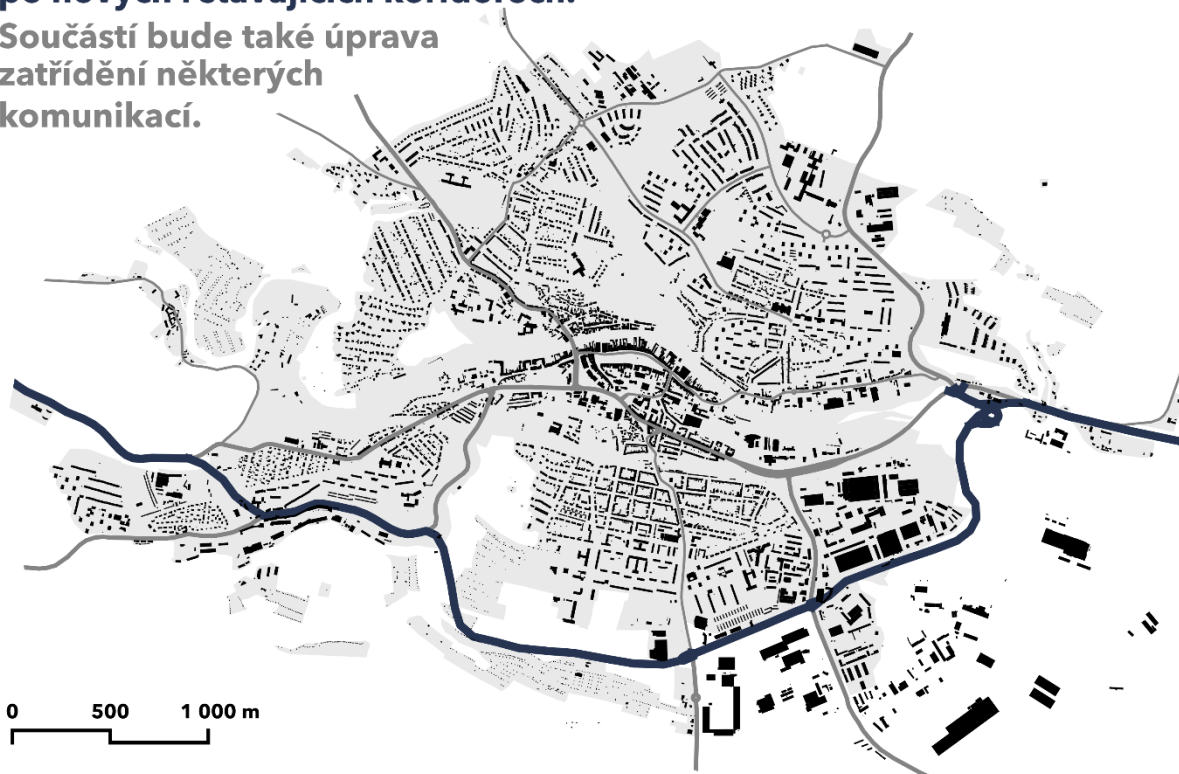
Obchvat města je **významná strategická dopravní stavba**, která ovlivní všechny dopravní módy. Kromě individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy bude významně ovlivněna také veřejná hromadná doprava. Plánování začalo již před tvorbou PUMM – při jeho další aktualizaci je nutné počítat s postupným uvedením obchvatu do provozu mezi roky 2027 a 2029.

V současnosti tvoří na ulici Masarykovo náměstí (silnice I/23) **tranzitní doprava přibližně 27 %** dopravního proudu, tj. cca **6 098 voz/den**. **Tranzitní směry**, které mohou využívat **nový obchvat města** budou tvořit přibližně **4 653 voz/den**. Je však nezbytné počítat s tím, že se na obchvat přesune také značná část **vnitroměstské dopravy** (tvoří největší část dopravních objemů). Dle modelu města by se v roce 2030 při realizace obchvatu snížily intenzity dopravy **v centru města** z 23 888 voz/den na 17 200 voz/den, tj. **pokles o cca 6,5 tis. voz/den**. **Po obchvatu** bude jezdit přibližně **14,5 tis. voz/den**.

PŘÍBLIŽNÉ VEDENÍ OBCHVATU SILNICE I/23

Obchvat města Třebíče povede po nových i stávajících koridorech.

Součástí bude také úprava zatřídění některých komunikací.



PODĚKOVÁNÍ

Plán udržitelné městské mobility pro město Třebíč by nevznikl bez pomoci množství lidí, kteří se na tvorbě podíleli přímo nebo nepřímo.

Hlavní poděkování patří politickému vedení města, které tvorbu projektu po celou dobu podporovalo a také se na ní aktivně podílelo, jmenovitě panu starostovi Mgr. Pavlu Pacalovi, panu místostarostovi Vladimíru Malému a dalším. Poděkování však patří všem politikům, kteří se do díla jakkoliv zapojili, například formou diskuzí.

Velké poděkování patří také vedoucímu odboru dopravy a komunálních služeb, panu Ing. Aleši Kratinovi, za neustálou podporu a kontrolu výstupů, a také všem jeho kolegům.

Poděkování si také zaslouží každý občan, který se účastnil dotazníkového šetření, pocitové mapy, veřejného projednání, nebo se jinak podílel na doplnění dokumentu.

