Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Třebíč

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

AKČNÍ PLÁN 2022-2027

31. 8. 2022

Město Třebíč
31. 8. 2022

Administrativní údaje

Zpracovatel:

Město Třebíč

Karlovo nám. 104/55

674 01 Třebíč

IČO: 00290629

www.trebic.cz

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

Autorský tým (abecedně):

BSc. Vladimír **BUTIRSCHI**
Vojtěch **DLOUHÝ**
Ing. Roman **DOSTÁL**
Ing. Tomáš **JANČA**, MBA
doc. Ing. Josef **KOCOUREK**, Ph.D.
Ing. Aneta **MATYSKOVÁ**
Ing. Karolína **MOUDRÁ**
Ing. Vladimír **PUŠMAN**, Ph.D.
a kolektiv autorů

OBSAH

1 AKČNÍ PLÁN 6

2 ROZPOČET 7

2.1 ZDROJE 7
2.2 NÁKLADY 8
2.3 ROZPOČET MĚSTA 9

3 IDENTIFIKACE RIZIK 11

3.1 ZODPOVĚDNOST 11
3.2 ANALÝZA RIZIK 12

4 HARMONOGRAM A ROZPOČET OPATŘENÍ 16

4.1 VEŘEJNÝ PROSTOR 17
4.2 AKTIVNÍ MOBILITA 18
4.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA 19
4.4 DOPRAVA V KLIDU 20
4.5 SILNIČNÍ DOPRAVA 21
4.6 NÁKLADNÍ DOPRAVA 23

5 KARTY OPATŘENÍ 24

5.1 VEŘEJNÝ PROSTOR 24
5.1.1 OPATŘENÍ Č. I/1 – DOPRAVNÍ REŽIM VE VEŘEJNÉM PROSTORU 24
5.1.2 OPATŘENÍ Č. I/2 – ZELEŇ VE VEŘEJNÉM PROSTORU 25
5.1.3 OPATŘENÍ Č. I/3 – PLOCHA PROSTRANSTVÍ 26
5.1.4 OPATŘENÍ Č. I/4 – VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA VE VEŘEJNÉM PROSTORU 27
5.1.5 OPATŘENÍ Č. I/5 – AKTIVNÍ MOBILITA VE VEŘEJNÉM PROSTORU 28
5.1.6 OPATŘENÍ Č. I/6 – MOBILIÁŘ VE VEŘEJNÉM PROSTORU 29
5.1.7 OPATŘENÍ Č. I/7 – OBČANSKÁ VYBAVENOST VE VEŘEJNÉM PROSTORU 30
5.2 AKTIVNÍ MOBILITA 31
5.2.1 OPATŘENÍ Č. II/1 – NÁVRH NOVÉ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY 31
5.2.2 OPATŘENÍ Č. II/2 – BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL 32
5.2.3 OPATŘENÍ Č. II/3 – ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI NA CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍCH 33
5.2.4 OPATŘENÍ Č. II/4 – NÁVRH SÍTĚ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ 34
5.2.5 OPATŘENÍ Č. II/5 – PODPORA SDÍLENÝCH KOL (BIKE-SHARING) A VYUŽITÍ ELEKTROKOL 35
5.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA 36
5.3.1 OPATŘENÍ Č. III/1 – ZKRÁCENÍ DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI K ZASTÁVKÁM 36

5.3.2 OPATŘENÍ Č. III/2 – ÚPRAVA SMĚROVÉ A ČASOVÉ KOORDINACE LINEK MAD 37
5.3.3 OPATŘENÍ Č. III/3 – PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY 38
5.3.4 OPATŘENÍ Č. III/4 – DALŠÍ PODPŮRNÉ NÁVRHY 39
5.4 DOPRAVA V KLIDU 40
5.4.1 OPATŘENÍ Č. IV/1 – ZAVEDENÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ A ZAJIŠTĚNÍ ODSTAVNÝCH PARKOVACÍCH PLOCH 40
5.4.2 OPATŘENÍ Č. IV/2 – K+R V SÍDLIŠTNÍ ZÁSTAVBĚ 41
5.4.3 OPATŘENÍ Č. IV/3 – SBĚRNÁ PARKOVIŠTĚ 42
5.4.4 OPATŘENÍ Č. IV/4 – RESTRIKCE A OMEZENÍ 43
5.4.5 OPATŘENÍ Č. IV/5 – DIGITALIZACE A NAVIGAČNÍ SYSTÉMY 44
5.4.6 OPATŘENÍ Č. IV/6 – ODBAVOVACÍ SYSTÉM 45
5.4.7 OPATŘENÍ Č. IV/7 – KONTROLA A VYNUCOVÁNÍ DODRŽOVÁNÍ PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU, ENFORCEMENT 46
5.5 SILNIČNÍ DOPRAVA 47
5.5.1 OPATŘENÍ Č. V/1 – ZKLIDNĚNÍ PRŮTAHU I/23 47
5.5.2 OPATŘENÍ Č. V/2 – ZKLIDŇUJÍCÍ PRVKY NA STÁVAJÍCÍCH PROBLEMATICKÝCH SBĚRNÝCH KOMUNIKACÍCH 48
5.5.3 OPATŘENÍ Č. V/3 – ÚSEKOVÁ MĚŘENÍ RYCHLOSTI 49
5.5.4 OPATŘENÍ Č. V/4 – SOULAD ZATŘÍDĚNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ 50
5.5.5 OPATŘENÍ Č. V/5 – ZKLIDŇOVÁNÍ OBSLUŽNÝCH KOMUNIKACÍ 51
5.5.6 OPATŘENÍ Č. V/6 – ŘEŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY 52
5.5.7 OPATŘENÍ Č. V/7 – DOPRAVNÍ MONITORING A ŘÍZENÍ DOPRAVY 53
5.5.8 OPATŘENÍ Č. V/8 – ÚPRAVA/VÝSTAVBA NOVÉ INFRASTRUKTURY 54
5.6 NÁKLADNÍ DOPRAVA 55
5.6.1 OPATŘENÍ Č. VI/1 – ZÁKAZY STÁNÍ NÁKLADNÍCH VOZIDEL 55
5.6.2 OPATŘENÍ Č. VI/2 – OPTIMALIZACE VOLBY TRASY 56
5.6.3 OPATŘENÍ Č. VI/3 – LOGISTIKA ZÁSOBOVÁNÍ 57

1 Akční plán

Základní hierarchizace strategických a prováděcích dokumentů od Ministerstva pro místní rozvoj vychází z toho, že akční plán je prováděcím dokumentem pokrývající příslušný strategický dokument pouze v krátkodobém horizontu. Na základě vymezení předmětu veřejné zakázky, na jehož základě byl zpracováván tento projekt Plánu udržitelné městské mobility, je dále přímo stanoveno: „Akční plán bude zpracován na období 5 let od ukončení zpracování SUMP. Jednotlivá opatření budou navázána na plánovaný rozpočet města, který bude konzultován se zadavatelem." Dokument byl ukončen k roku 2022, nicméně se tím pádem nejedná o celý rok, proto byl akční plán rozšířen na období necelých šesti let. Tento akční plán tedy zohledňuje období 2022-2027.

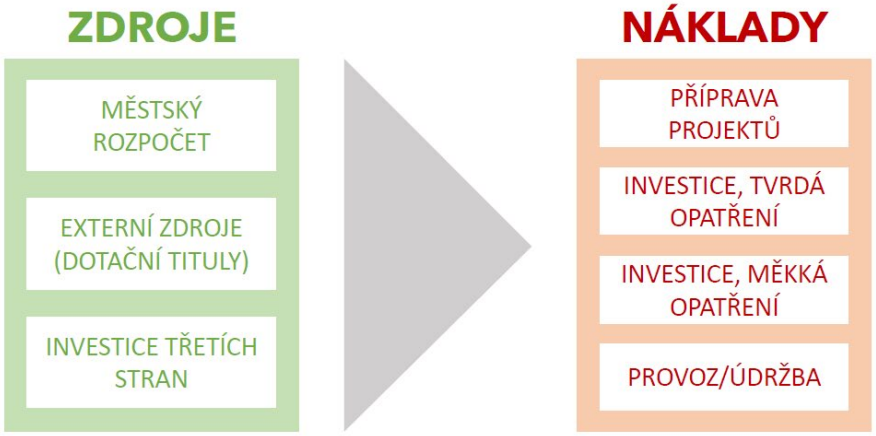
V následujících kapitolách je popsán **Rozpočet města** (výhledový) dle informací poskytnutých městem Třebíč. Následuje **Identifikace rizik** (technických, ekonomických a dalších). Stěžejní částí je pak shrnutí v rámci **Harmonogramu a rozpočtu opatření**, resp. jednotlivých **Karet opatření**.

Zjednodušeně řešeno je akční plán nástrojem, který říká, kdy se bude co dít, hledá finanční zdroje, rozpočet a umožňuje městu závazné schválení takového plánu. Jedná se tím o kontext rozpočtu, harmonogramu a zodpovědností v rámci úřadu.

Je nezbytné upozornit, že z důvodu vysoké volatility současného trhu, je vyčíslení projektů pouze orientační.

2 Rozpočet

Hlavním faktorem při strukturaci a prioritizaci opatření musí být dopad na udržitelnou mobilitu. Nezanedbatelný vliv má nicméně pochopitelně reálný rozpočet města. Je tedy nezbytné zohlednit i tento kontext a plánovat jednotlivá opatření takovým způsobem, aby byla jejich realizace udržitelná také finančně. Rovnováha zdrojů a nákladů je vizualizována na obrázku níže (obrázek 2.1).



Obrázek 2.1: Zdroje a náklady v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Třebíče.

2.1 Zdroje

V případě města je možné zohlednit tři různé typy zdrojů financí:

- městský rozpočet;
- externí zdroje pro město;
- investice třetích stran.

Městský rozpočet je středobodem tvorby akčního plánu. Přesto, že se jedná o omezený zdroj financí, jedná se zároveň také o nejspolehlivější, resp. nejstálejší základní hranici. Větší investiční projekty jsou pochopitelně mimo rámec běžného rozpočtu, ale všechny ostatní náklady (nižší až střední velikost investičních projektů, příprava projektů, správa atd.) jsou výrazně předvídatelnější. Rozpočet města (včetně Technických služeb města) je tedy základním zdrojem financí (popsáno podrobněji níže). V tomto případě není zohledněno, zda se jedná o operativní zdroje, které má město k dispozici na základě svých příjmů, či zda se jedná o úvěrové zdroje.

Externí zdroje pro město jsou různého charakteru a primárně slouží pro doplnění rozpočtu pro střední až větší investice (desítky až stovky milionů korun). Za externí zdroje zde není považována půjčka, ale nevratná finanční dotace. V následném období jsou primárním zdrojem následující dotační zdroje (základní orientační výčet):

- Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI);

- Integrovaný regionální operační program 2021-2027 (IROP) – pod MMR;
- Modernizační fond (pod MŽP) – Modernizace veřejné dopravy;
- Národní plán obnovy (MPO) – fyzická infrastruktura a zelená tranzice;
- Operační program Doprava (MD);
- MMR – národní dotace v rámci podpory a rozvoje regionů (primárně na obnovu komunikací II. a III. třídy jednou ročně).

Investice třetích stran jsou rovněž nezanedbatelnou proměnnou. Primárně se jedná o významné stakeholdery v řešeném území (významní zaměstnavatelé jako TEDOM s. r. o., Sonepar Česká republika spol. s.r.o., PBS INDUSTRY, a.s. atd.). Množství infrastrukturálních ale i komunikačních aktivit může být podpořeno či kompletně zajištěno právě těmito subjekty. Cílem je především správně popsat přidanou hodnotu pro tyto partnery města.

2.2 Náklady

V rámci nákladů dílčích opatření může být dělení různého charakteru. Pro účely tohoto dokumentu bylo dělení nastaveno následovně:

- příprava projektů;
- investice – tvrdá opatření;
- investice – měkka opatření;
- provoz/údržba.

Příprava projektu zahrnuje dokumenty typu projektová dokumentace, dokumentace pro územní rozhodnutí (resp. další územně analytické podklady). Příprava by měla zahrnovat také komunikaci a marketing, to je nicméně řešeno jako zvláštní kategorie. Zjednodušeně se jedná o všechny typy dokumentací, aby bylo možné projekt realizovat.

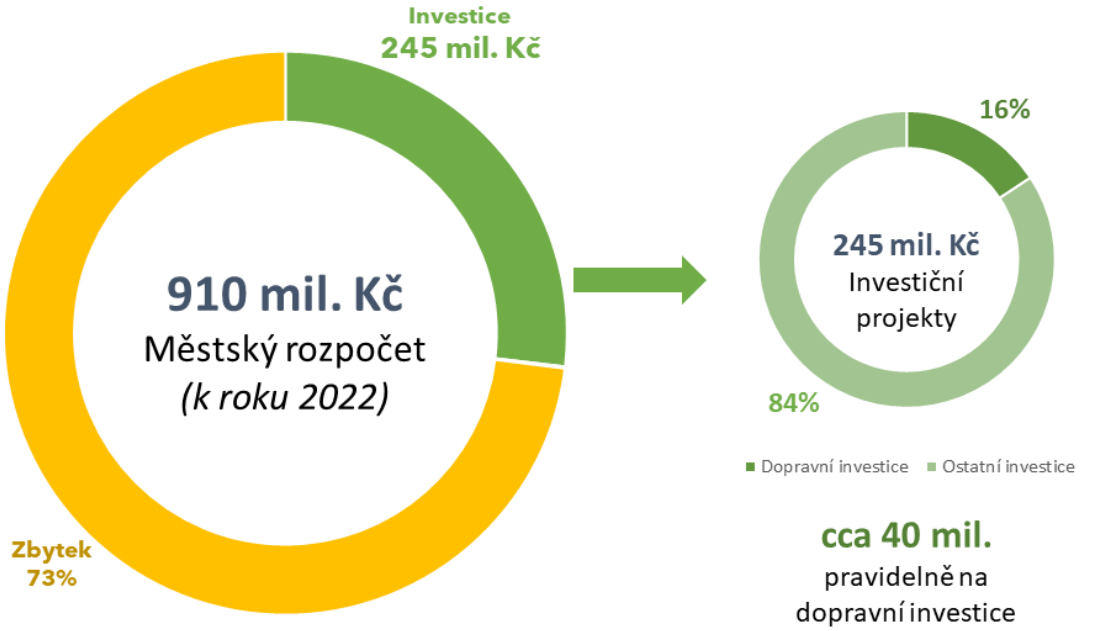
Investice (tvrdá a měkká opatření) jsou část připadající realizaci jednotlivých projektů. Jednoduchým příkladem je například výstavba nových parkovacích stání či nové místní komunikace. Může se nicméně jednat také o komunikační kampaň, nákup softwaru, vybudování dohledového centra (není případ Třebíč), instalace nového dopravního značení atd.

Provoz/údržba zahrnují následný provoz investičních projektů, ale také provoz stávajícího inventáře města a dopravního systému veřejné hromadné dopravy. Zde je však zahrnuta také údržba místních komunikací, chodníků aj.

Speciální položkou by pak byly mzdové výdaje na pracovníky, kteří se věnují plně nebo částečně otázce dopravy a mobility. Zde se bude jednat o navýšení pouze v případě tzv. koordinátora městské mobility.

2.3 Rozpočet města

Město Třebíč pravidelně pracuje s rozpočtem přibližně **910 mil. Kč** (na základě rozpočtu roku 2022). Z tohoto rozpočtu je na investice v rámci dopravy dedikováno pravidelně přibližně **38,5 mil. Kč.** Součástí výjimečných událostí (finančně náročné investiční projekty) je možná úprava, a tedy významné navýšení rozpočtu konkrétně pro tyto projekty (řádově v desítkách až nižších stovkách milionů Kč). Jedná se o kombinaci standardního stavu v českém prostředí s dobrou praxí ze zahraničí, kdy v rámci jednotlivých investic je pravidelně dedikováno až 15 % rozpočtu právě na komunikaci, PR a marketing.



Obrázek 2.2: Zdroje a náklady v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Třebíče.

Na údržbu a provoz komunikací je pravidelně dedikováno přibližně **19-75 mil. Kč**. Za veřejnou hromadnou dopravu a za vozokilometry všech linek pak město platí **ročně 45-53 mil. Kč** po odečtení tržeb.

Zjednodušeně lze tedy říci, že v rámci pravidelných výdajů v dopravě jsou průměrné částky v následující tabulce (tabulka 2.1). V této přehledové tabulce nejsou zahrnuty nárazové vysoké investice (příkladem může být nová místní komunikace, pěší lávka, přemostění atd.).

Je tedy patrné, že investice tvoří převážnou většinu rozpočtu dedikovaného na dopravu v Třebíči. Mírné navýšení výdajů v případě údržby (resp. tzv. snižování vnitřní daně silničních komunikací) nebo komunikace by tedy mělo relativně malý dopad na celkový rozpočet města, ale naopak velký dopad na kvalitu těchto financovaných aktivit. Celkem se jedná přibližně o **38 mil. Kč ročně** (tj. cca 16 % celkového rozpočtu města dedikovaného na investice).

Tabulka 2.1: Pravidelné výdaje pro dopravu.

Typ výdajů	Částka (Kč)
Pravidelné investice (tvrdá opatření)	až 38,5 mil. Kč
MAD	cca 50 mil. Kč
SUMA	**až 88 500 000 Kč**

Na základě níže uvedených hodnot je patrné, že bude hrát hlavní roli hledání dodatečných finančních zdrojů jako jsou dotační tituly.

3 Identifikace rizik

3.1 Zodpovědnost

Před vymezením případných rizik je nezbytné stanovit, jaká část městského úřadu nese za provedení daného projektu a následný provoz **zodpovědnost**. Tabulka níže (tabulka 3.1) uvádí jednotlivé vyznačené odbory, resp. části města a udává výčet zodpovědností.

Tabulka 3.1: Zodpovědnost.

Investice (měkká i tvrdá opatření)	Odbor dopravy a komunálních služeb
Investiční projekty (např. nová výstavba aj.)	Odbor dopravy a komunálních služeb; Odbor správy majetku a investic města
Rozvojové dokumenty, dotace	Odbor územního plánování a rozvoje města
Příprava projektů	Zpracovává ten odbor, pod který spadá daný projekt
MAD	Odbor dopravy a komunálních služeb
Majetkoprávní vztahy (výkup pozemků aj.)	Odbor správy majetku a investic města
Správa a údržba (vnitřní dluh komunikací)	Odbor dopravy a komunálních služeb
Nákup technologií, nákup majetku aj.	Odbor dopravy a komunálních služeb; Odbor správy majetku a investic města; Odbor vnitřní správy (IT oddělení)

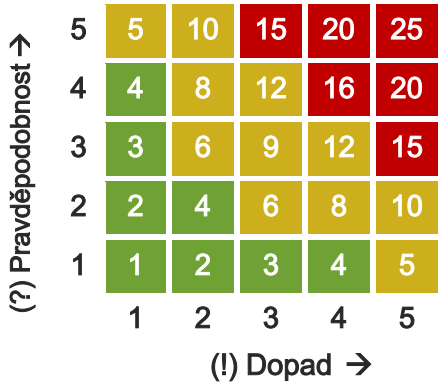
Na základě názvů jednotlivých odborů, resp. oddělení, je agenda, a tím i zodpovědnost, patrná. Výčet pokrývá téměř kompletně navrhovaná opatření s výjimkou ucelené komunikace, marketingu a PR. Do budoucna je nezbytná celoměstská komunikační strategie, a to včetně vymezení konkrétních osob, které budou za kvalitní a průběžnou komunikaci a marketing zodpovídat.

3.2 Analýza rizik

Na základě níže uvedených rizik je možné částečně předvídat nežádoucí situace a zajistit jejich předejití či alespoň redukci dopadů v případě jejich nastání. Ve sloupci **Riziko** je každé riziko stručně definováno. **Stupeň P** (resp. pravděpodobnost výskytu události) dále udává, jak vysoká je pravděpodobnost výskytu daného rizika (čím větší, tím horší). **Stupeň D** (resp. dopad události) určuje, jak velký je dopad rizika na průběh projektu (na stupnici 1-5 – čím větší, tím horší). Řešení pak udává způsob odstranění rizika či redukce jeho dopadů. V tabulce níže (tabulka 3.2) je uvedena teplotní mapa vztahu míry nebezpečí a míry vlivu. Kategorie jsou děleny na základě kombinace obou **Stupňů** rizika (P x D). Na základě této teplotní mapy je možné rizika rozdělit do tří kategorií:

- **Prioritní (1)** – P x D = 15-25 → riziko je nepřijatelné;
- **Sekundární (2)** – P x D = 5-14 → riziko je podmíněně přijatelné;
- **Neprioritní (3)** – P x D = 1-4 → riziko je přijatelné.

Tabulka 3.2: vymezení priority na základě míry rizika a míry vlivu.



Volba pravděpodobnosti a dopadů je založena na předem definovaných stupních (tabulka 3.3).

Tabulka 3.3: Definice pravděpodobnosti a dopadu události.

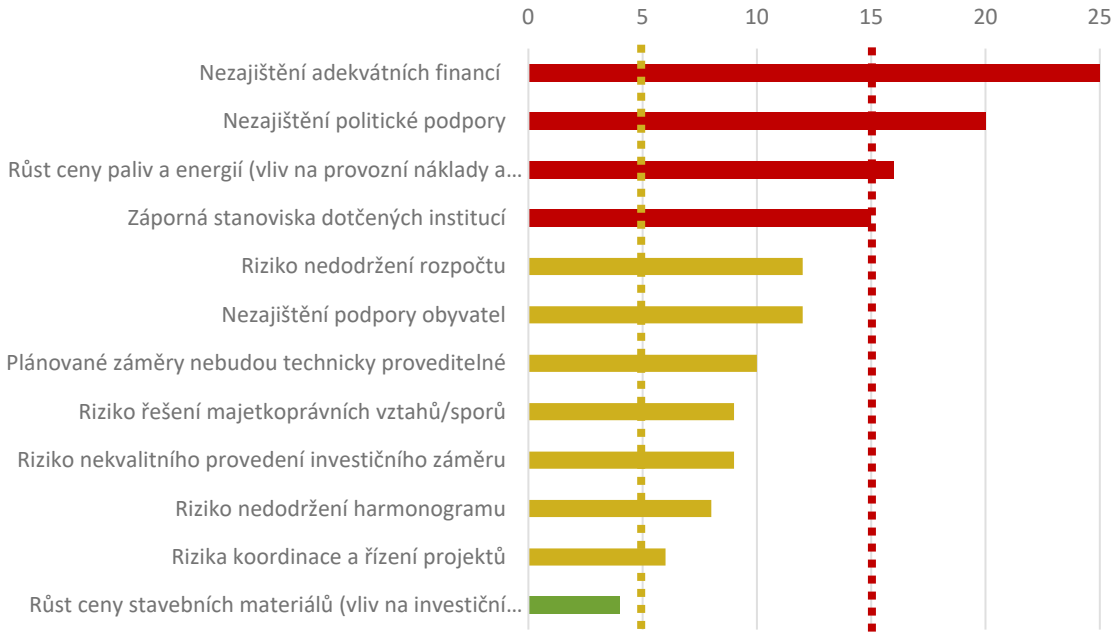
	Pravděpodobnost výskytu			Dopad události
1	Nepravděpodobný		1	Zanedbatelný
2	Málo pravděpodobný		2	Malý
3	Obvyklý		3	Střední
4	Pravděpodobný		4	Velký
5	Téměř jistý		5	Kritický

Rizika je možné pomyslně rozdělit na několik kategorií, jako jsou technická rizika, finanční atd., pro zajištění maximální jednoduchosti žádné další rozdělení nebylo. Rizika, včetně jejich priority, míry nebezpečí, vlivu a řešení, jsou uvedena v tabulce a grafu níže (graf 3.1, tabulka 3.4). V tabulce je pravděpodobnost uvedena pod symbolem „?“ a dopad pod symbolem „!“. Rizika jsou uvedena souhrnně pro celý projekt, nikoliv pro jednotlivá opatření.

Tabulka 3.4: Analýza rizik.

Priorita	Riziko	?	!	Řešení
25	**Nezajištění adekvátních financí**	**5**	**5**	**Dlouhodobé plánování rozpočtu opatření. Dlouhodobá příprava projektů. Vytvoření delšího časového prostoru pro zajištění dotačních zdrojů financí.**
20	**Nezajištění politické podpory**	**4**	**5**	**Zapojení politiků do procesu tvorby projektů. Zapojení odborníků při komunikaci s politiky.**
16	**Růst ceny paliv a energií (vliv na provozní náklady a rozpočet města)**	**4**	**4**	**Dlouhodobá podpora energetické nezávislosti. Podpora alternativních pohonů a aktivní mobility. Snižování dopadů zvyšování cen.**
15	Záporná stanoviska dotčených institucí	3	5	Důkladná příprava podkladových materiálů, průzkumů a projektových dokumentací. Přípravná konzultace s odborníky.
12	**Riziko nedodržení rozpočtu**	**4**	**3**	**Podrobné plánování. Zohlednění pesimistických scénářů vývoje rozpočtu.**
12	Nezajištění podpory obyvatel	4	3	Dlouhodobá a důkladná komunikace s občany.
10	Plánované záměry nebudou technicky proveditelné	2	5	Zajištění kvalitní přípravy projektů. Průběžná kontrola výstupů externími konzultanty a experty. Zajištění nezávislého názoru na kvalitu díla.
9	Riziko řešení majetkoprávních vztahů/sporů	3	3	Komunikace benefitů. Navržení kompromisních řešení. Kontrola majetkoprávních vztahů před dokončením projektové dokumentace.
9	Riziko nekvalitního provedení investičního záměru	3	3	Průběžná kontrola plnění. Kontrola nezávislými externími subjekty.
8	Riziko nedodržení harmonogramu	4	2	Kvalitní projektové řízení. Důkladná příprava. Tvorba proveditelného harmonogramu.

Priorita	Riziko	?	!	Řešení
6	Rizika koordinace a řízení projektů	2	3	Investice do kvalitního managementu projektů.
4	Růst ceny stavebních materiálů (vliv na investiční náklady)	2	2	Zvýšená nutnost dlouhodobého plánování rozpočtu se zohledněním vývoje situace na trhu.



Graf 3.1: Grafické znázornění analýzy rizik.

Kromě grafického znázornění a kategorizace rizik dle výše uvedené metody (tj. červená, žlutá a zelená škála) je nezbytné zdůraznit **několik konkrétních rizik** (v tabulce znázorněno **tučným písmem**), která rezonují ve městě Třebíč z důvodu aktuální globální situace i současných plánů města nebo politické situace. Jedná se o následující rizika:

- **Nezajištění adekvátních financí** – priorita 25
  - Obzvláště v současné situaci jsou rozpočty měst často velmi kritické. Je dále možné předpokládat, že situace bude ještě několik let gradovat. Stává se proto velmi reálným rizikem nezajištění zdrojů z rozpočtu města. Riziko je silně spjato s růstem cen paliv a stavebních materiálů. Tento kritický vývoj má i v kontextu celorepublikových komunálních voleb za následek velmi úsporné nakládání s veřejným rozpočtem. Zjednodušeně lze říci, že se města obávají vysokých nákladů a budou se v následujících letech snažit zdroje spíše uspořit. Je proto reálná šance na nezajištění adekvátních zdrojů na dílčí

projekty a jejich posun na pozdější období. Tomuto jevu by se město mělo snažit za každou cenu zabránit. Ne všude to však bude možné.

- **Nezajištění politické podpory** – priorita 20
  - Záležitost silně související s rozpočtem města a podporováním revolučních opatření souvisejících s udržitelnou mobilitou. Politickému vedení města se bude s vysokou pravděpodobností náročně hledat odůvodnění některých aktivit, která nejsou veřejností již v základu považována za přínosná (opatření, jejichž přínos se projeví až po realizaci). Zde je stěžejní součástí kvalitní a robustní komunikace mezi městem a jeho občany. Vliv tohoto rizika však může být i posunutí některých opatření mimo definovaný harmonogram z Plánu udržitelné městské mobility.
- **Růst ceny paliv a energií** (vliv na provozní náklady a rozpočet města) – priorita 16
  - Riziko bude mít dopad primárně na městský rozpočet i provoz veřejné hromadné dopravy. Toto riziko tedy přímo ovlivňuje primárně strategickou oblast věnovanou veřejné hromadné dopravě.
- **Riziko nedodržení rozpočtu** – priorita 12
  - Toto riziko přímo vyplývá z některých výše popsaných rizik a je tím důsledkem navyšování nákladů. Bude mít přímý dopad na včasnou realizovatelnost dílčích opatření.

Jak bylo již výše uvedeno, část rizik má přímý dopad na opatření ze strategické oblasti **Veřejná hromadná doprava**. Je proto zásadní se k této části vymezit. Plná realizace opatření pro veřejnou hromadnou dopravu s sebou nese roční navýšení nákladů v řádu desítek milionů korun pro každý rok. Je proto určitá šance, že reálná realizace dle akčního plánu bude značně náročná, a to i na prosazení mezi občany.

Významným milníkem pro veřejnou hromadnou dopravu je rok 2025, ke kterému by měla být aktivní nová smlouva na městskou dopravu. Cílem je proto připravit vše s předstihem, aby od roku 2024 mohla veřejná doprava fungovat v navrženém režimu dle příslušných opatření (s tím se pojí navýšení ročního nájezdu z cca 900 tis. km/rok na cca 1,6 mil. km/rok). Město by se však mělo připravit i na variantu, kdy se nepodaří prosadit takto zásadní změnu v pojetí městské veřejné dopravy. Důsledkem by bylo uzavření smlouvy s dopravcem, která nereflektuje navrhovaná opatření. Smlouva by tedy měla brát na zřetel realizaci stanovených opatření i v průběhu plnění této smlouvy uzavírané na dobu 8 let. Cílem je, aby město nebylo v nekomfortní situaci, kdy buď aplikuje opatření v plném rozsahu, nebo je nerealizuje vůbec. Město se musí připravit i na střední cestu, kdy je možný, v případě vlivu výše specifikovaných rizik, i případný odklad realizace o pár let.

4 Harmonogram a rozpočet opatř

Pro nepřetržitou práci s Plánem udržitelné městské mobility jsou největším přínosem jednotlivé karty opatření, které jsou uvedeny v kapitole níže. Nezbytnou součástí je i uvedení souhrnných údajů o jednotlivých opatřeních, alespoň v obecné rovině. Pro jednotlivé pilíře jsou informace uvedeny v příslušných podkapitolách.

V tabulce níže (tabulka 4.1) jsou uvedeny dílčí orientační sumy pro jednotlivé roky. Celkem se jedná o částku 838 mil. Kč.

Tabulka 4.1: Shrnutí rozpočtu navrhovaných opatření SUMP (částky jsou uvedené v milionech Kč).

Rok	mil. Kč
2022	1
2023	83
2024	171
2025	197
2026	196
2027	190
SUMA	838

Částka spojená se zklidněním průtahu I/23 (29 mil. Kč) je uvažována až pro rok uvedení obchvatu do provozu (rok 2029), tzn. tato částka není součástí rozpočtu pro roky 2022-2027 (tj. období akčního plánu, respektive Plánu udržitelné městské mobility).

Projekty byly prioritizovány primárně dle důležitosti v rámci udržitelné mobility a následně dle reálných možností v rámci rozpočtu města. Není možné všechna opatření financovat pouze z rozpočtu města, je tedy nezbytné dále počítat s nezbytností zajištění financí z externích zdrojů, jak je uváděno v kapitole „2.1 Akční plán".

4.1 Veřejný prostor

V tabulce níže (tabulka 4.2) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Veřejný prostor". Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2027).

Tabulka 4.2: Shrnutí opatření pilíře I (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
I/1	Dopravní režim ve veřejných prostranstvích	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
I/2	Zeleň ve veřejném prostoru	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
I/3	Plocha prostranství	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
I/4	Veřejná hromadná doprava ve veřejném prostoru	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
I/5	Aktivní mobilita ve veřejném prostoru	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
I/6	Mobiliář ve veřejném prostoru	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
I/7	Občanská vybavenost ve veřejném prostoru	Příprava projektových záměrů 2023	Není definováno
			Není definováno

V následující tabulce (tabulka 4.3) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.3: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027→ 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
I/1	Dopravní režim ve veřejných prostranstvích						
I/2	Zeleň ve veřejném prostoru						
I/3	Plocha prostranství						

I/4	Veřejná hromadná doprava ve veřejném prostoru						
I/5	Aktivní mobilita ve veřejném prostoru						
I/6	Mobiliář ve veřejném prostoru						
I/7	Občanská vybavenost ve veřejném prostoru						

Legenda:

Příprava
Realizace
Příprava/realizace
Správa/údržba

4.2 Aktivní mobilita

V tabulce níže (tabulka 4.4) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Aktivní mobilita". Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2027).

Tabulka 4.4: Shrnutí opatření pilíře II (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
II/1	Návrh nové pěší infrastruktury	2023	30 mil. Kč
II/2	Bezpečné cesty do škol	2023	10 mil. Kč
II/3	Zvýšení bezpečnosti na cyklistických komunikacích	2023	110 mil. Kč
II/4	Návrh sítě cyklistických komunikací	2023	70 mil. Kč
II/5	Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol	2023	1 mil. Kč
			221 mil. Kč

V následující tabulce (tabulka 4.5) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.5: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027→ 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
II/1	Návrh nové pěší infrastruktury						
II/2	Bezpečné cesty do škol						
II/3	Zvýšení bezpečnosti na cyklistických komunikacích						

II/4	Návrh sítě cyklistických komunikací						
II/5	Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol						

Legenda:

Příprava
Realizace
Příprava/realizace
Správa/údržba

4.3 Veřejná hromadná doprava

V tabulce níže (tabulka 4.6) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Veřejná hromadná doprava". Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2027).

Tabulka 4.6: Shrnutí opatření pilíře III (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
III/1	Zkrácení docházkové vzdálenosti k zastávkám	2023	32 mil. Kč
III/2	Úprava směrové a časové koordinace linek MAD	2024	+42 mil. Kč/rok
III/3	Preference veřejné hromadné dopravy	2022	10 mil. Kč
III/4	Další podpůrné návrhy	2023	4 mil. Kč
	SUMA		**172 mil. Kč**

V následující tabulce (tabulka 4.7) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.7: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027→ 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
III/1	Zkrácení docházkové vzdálenosti k zastávkám						
III/2	Úprava směrové a časové koordinace linek MAD						
III/3	Preference veřejné hromadné dopravy						
III/4	Další podpůrné návrhy						

Legenda:

Příprava
Realizace

Příprava/realizace Správa/údržba

4.4 Doprava v klidu

V tabulce níže (tabulka 4.8) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Doprava v klidu". Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2027).

Tabulka 4.8: Shrnutí opatření pilíře IV (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
IV/1	Zavedení zón placeného stání a zajištění odstavných parkovacích ploch	2023	250 mil. Kč
IV/2	K+R v sídlištní zástavbě	2023	8,5 mil. Kč
IV/3	Sběrná parkoviště	2023	10 mil. Kč
IV/4	Restrikce a omezení	2022	4 mil. Kč
IV/5	Digitalizace a navigační systémy	2023	10 mil. Kč
IV/6	Odbavovací systém	2023	15 mil. Kč
IV/7	Kontrola a vynucování dodržování pravidel silničního provozu, enforcement	2023	5 mil. Kč
	SUMA		**302,5 mil. Kč**

V následující tabulce (tabulka 4.9) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.9: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027→ 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
IV/1	Zavedení zón placeného stání a zajištění odstavných parkovacích ploch						
IV/2	K+R v sídlištní zástavbě						
IV/3	Sběrná parkoviště						
IV/4	Restrikce a omezení						
IV/5	Digitalizace a navigační systémy						
IV/6	Odbavovací systém						
IV/7	Kontrola a vynucování dodržování pravidel silničního provozu, enforcement						

Legenda:

Příprava
Realizace
Příprava/realizace
Správa/údržba

4.5 Silniční doprava

V tabulce níže (tabulka 4.10) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Silniční doprava". Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2027).

Tabulka 4.10: Shrnutí opatření pilíře V (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
V/1	Zklidnění průtahu I/23	2029	29 mil. Kč
V/2	Zklidňující prvky na problematických sběrných komunikacích	2023	40 mil. Kč
V/3	Úseková měření rychlosti	2022	3,5 mil. Kč
V/4	Soulad zatřídění místních komunikací	2023	1,5 mil. Kč
V/5	Zklidňování obslužných komunikací	2023	2,5 mil. Kč
V/6	Řešení bezpečnosti silniční dopravy	2023	20 mil. Kč
V/7	Dopravní monitoring a řízení dopravy	2023	40 mil. Kč
V/8	Úprava/výstavba nové infrastruktury	2023	30 mil. Kč
	SUMA		**166,5 mil. Kč**

V následující tabulce (tabulka 4.11) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.11: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027→ 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
V/1	Zklidnění průtahu I/23						
V/2	Zklidňující prvky na problematických sběrných komunikacích						
V/3	Úseková měření rychlosti						
V/4	Soulad zatřídění místních komunikací						
V/5	Zklidňování obslužných komunikací						
V/6	Řešení bezpečnosti silniční dopravy						

V/7	Dopravní monitoring a řízení dopravy						
V/8	Úprava/výstavba nové infrastruktury						

Legenda:

Příprava
Realizace
Příprava/realizace
Správa/údržba

4.6 Nákladní doprava

V tabulce níže (tabulka 4.12) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Nákladní doprava". Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2027).

Tabulka 4.12: Shrnutí opatření pilíře VI (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
VI/1	Zákazy stání nákladních vozidel	2022	2,5 mil. Kč
VI/2	Optimalizace volby trasy	2023	2,5 mil. Kč
VI/3	Logistika zásobování	2023	Není definováno
	SUMA		**5 mil. Kč**

V následující tabulce (tabulka 4.13) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.13: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027→ 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
VI/1	Zákazy stání nákladních vozidel						
VI/2	Optimalizace volby trasy						
VI/3	Logistika zásobování						

Legenda:

Příprava
Realizace
Příprava/realizace
Správa/údržba

5 Karty opatření

5.1 Veřejný prostor

5.1.1 Opatření č. I/1 – Dopravní režim ve veřejném prostoru

Cílem je vytvoření šablony ukazující vzhled veřejného prostranství v ideálním případě. Do budoucna by město mohlo určitým způsobem regulovat nově vznikající výstavbu nebo nové úpravy veřejného prostoru. Pomocí standardů veřejného prostoru bude mít město k dispozici nástroje řešení.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor dopravy a komunálních služeb; Odbor správy majetku a investic města			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, Městská policie Třebíč			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		-	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.1.2 Opatření č. I/2 – Zeleň ve veřejném prostoru

Zeleň ve městech zlepšuje obyvatelnost venkovního prostoru, který poskytuje stín, udržuje v místě vláhu atd. Plochy zeleně pomáhají s lokálním snížením teploty v jeho blízkém okolí, kde zadržují vodu. Vazba mezi realizací zeleně ve veřejném prostoru a dopravou spočívá již při volbě trasy, resp. volby dopravního módu. Postupná realizace zeleně ve veřejném prostoru má v dlouhodobém měřítku pozitivní přínos ve vztahu k podpoře aktivní mobility, a to obdobným způsobem jako zbylá opatření ve strategické oblasti veřejný prostor.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Akční plán zlepšování kvality ovzduší			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, významní zaměstnavatelé, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**-**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.1.3 Opatření č. I/3 – Plocha prostranství

Veřejný prostor by měl být pro všechny obyvatele dostupný a zároveň i bezbariérový. Hlavním cílem města by měla být tvorba prostoru, který by měl být cílen na širokou skupinu obyvatel.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, významní zaměstnavatelé, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**-**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.1.4 Opatření č. I/4 – Veřejná hromadná doprava ve veřejném prostoru

Adekvátní přístup k zastávkám veřejné hromadné dopravy i samotné zastávky veřejné hromadné dopravy jsou ve městech velmi podstatné. Veřejná hromadná doprava přispívá k udržitelné dopravě ve městech a je důležité, aby byla pro uživatele atraktivní, přehledná a jednoznačná. Například aby autobusová zastávka měla přístřešek, odpadkový koš, označník a lavičku, kde mohou lidé počkat a odpočinout si.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, významní zaměstnavatelé, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**-**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.1.5 Opatření č. I/5 – Aktivní mobilita ve veřejném prostoru

Mikromobilita je další podstatná doprava ve městech, která svou existencí přispívá k udržitelné mobilitě ve městech. Jedná se například o stojany pro jízdní kola, sdílená jízdní kola a elektrokola a dostatečnou infrastrukturu pro tyto uživatele.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023; Akční plán zlepšování kvality ovzduší; Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na období 2014-2020			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, významní zaměstnavatelé, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		-	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.1.6 Opatření č. I/6 – Mobiliář ve veřejném prostoru

Prvky mobiliáře často vypovídají o tom, jak se o prostředí dané město stará. V rámci jednoho města nevadí, pokud je mobiliář v jednotlivých částech odlišný, protože se k dané oblasti může více hodit. Mobiliář ve městech by měl být vizuálně sjednocen a vybudován z kvalitního materiálu, který odolá vnějším vlivům.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na období 2014-2020			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, významní zaměstnavatelé, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**-**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.1.7 Opatření č. I/7 – Občanská vybavenost ve veřejném prostoru

V rámci tohoto opatření by měla být podpora lokální vybavenosti a kultivace občanské vybavenosti, což přispěje ke snížení dopravy ve městě a omezí tak motivaci vykonávat dlouhou cestu městem. Základní občanská vybavenost by měla vznikat v oblastech s vyšší koncentrací obyvatel.

Pro tento typ opatření nebyly vyčíslovány konkrétní investiční záměry.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na období 2014-2020			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, významní zaměstnavatelé, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**-**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
		-	

5.2 Aktivní mobilita

5.2.1 Opatření č. II/1 – Návrh nové pěší infrastruktury

Pěší infrastruktura ve městě Třebíč by měla být ucelená a bezpečná, aby byla pro nejzranitelnější účastníky provozu bezpečnější a přehlednější. I přes nepříznivé kopcovité podmínky města je Třebíč atraktivním místem pro pěší dopravu. Ve městě se vyskytují místa, kde je absence chodníkových ploch, příliš úzké chodníky nebo chybějící přechody pro chodce / místa pro přecházení. Navržené pěší komunikace jsou specificky rozdělené podle typu pěší komunikace. Jedná se o obytné zóny, stezky pro chodce a cyklisty společná, nová chodníková plocha atd.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023; Akční plán zlepšování kvality ovzduší			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Významní zaměstnavatelé, dodavatelé technologií, investoři, SŽ			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**30 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
2 000 000 Kč	28 000 000 Kč	-	

5.2.2 Opatření č. II/2 – Bezpečné cesty do škol

Cílem opatření je předcházet dopravním nehodám přes upravování komunikací za účelem zvýšení bezpečnosti při cestě dětí do škol. To by zapříčinilo snížení dojíždějících dětí do škol osobním automobilem a sníží se tím intenzity provozu, které zvyšují riziko nebezpečí.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, školy, investoři, dodavatelé technologií			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**10 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
1 000 000 Kč	9 000 000 Kč	-	

5.2.3 Opatření č. II/3 – Zvýšení bezpečnosti na cyklistických komunikacích

Snaha o eliminaci a následně úplné odstranění všech vysokých rizik nalezených v rámci analytické části dokumentu Plán udržitelné městské mobility města Třebíče. V případě odstranění vysokých rizik a následného řešení ostatních rizik nalezených na území města dojde ke zvýšení bezpečnosti hlavně nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, což jsou chodci a cyklisté.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**110 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
2 000 000 Kč	108 000 000 Kč	-	

5.2.4 Opatření č. II/4 – Návrh sítě cyklistických komunikací

V rámci města Třebíč by měla vzniknout ucelená cyklistická síť, která by byla dostatečně propojená a bezpečná. Po realizaci této cyklistické infrastruktury bude zajištěno kvalitní propojení všech hlavních dopravních cyklistických zdrojů a cílů dopravy (z pohledu vnitroměstských a širších dopravních vztahů).

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023; Akční plán zlepšování kvality ovzduší; Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na období 2014-2020; Optimalizace cyklotras, městský cyklookruh, integrační opatření pro cyklisty v Třebíči			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, KSÚS Vysočina, významní zaměstnavatelé, investoři, SŽ			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**70 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
5 000 000 Kč	65 000 000 Kč	-	

5.2.5 Opatření č. II/5 – Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol

Z důvodu kopcovitého povrchu města Třebíč je důležitá otázka elektrických jízdních kol a podpora vybudování zázemí pro sdílená jízdní a elektrická jízdní kola. Podpora sdílených jízdních a elektrických jízdních kol přispěje k růstu podílu cyklistické dopravy vůči individuální automobilové dopravě.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na období 2014-2020			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb; Odbor vnitřní správy (IT oddělení)			
Významní stakeholdeři			
Významní zaměstnavatelé, SŽ, dodavatelé technologií, investoři			
Časová priorita		**střední**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**1 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
20 000 Kč	980 000 Kč	-	

5.3 Veřejná hromadná doprava

5.3.1 Opatření č. III/1 – Zkrácení docházkové vzdálenosti k zastávkám

Poupravení zastávek povede ke zlepšení dostupnosti zastávek veřejné hromadné dopravy. Primárně se jedná o následující lokality: Řípov, Podklášteří, Týn, Nové Dvory, Nové město a Horka-Domky. Celkem se jedná o 32 nových zastávek a přemístění 5 zastávek. Po realizaci autobusových zastávek by se podařilo snížit průměrnou docházkovou vzdálenost o 36 metrů oproti současnému stavu.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Policie ČR, SŽ, TRADO MAD, ICOM TRANSPORT, TRADO BUS, významní zaměstnavatelé, krajský úřad Kraje Vysočina			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**32 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
640 000 Kč	31 360 000 Kč	-	

5.3.2 Opatření č. III/2 – Úprava směrové a časové koordinace linek MAD

Cílem podpory veřejné hromadné dopravy je preference veřejné hromadné dopravy, především v rámci vytížených úseků ve městě. Ty ovlivňují cestovní rychlost a snižují tak atraktivitu VHD oproti osobním automobilům. Možné způsoby preference jsou v podobě vyhrazených pruhů, prioritního projetí křižovatky atd.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Plán dopravní obslužnosti města Třebíče na období 2021-2025; Akční plán zlepšování kvality ovzduší			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Vedení města, místní asociace a spolky, SŽ, TRADO MAD, ICOM TRANSPORT, TRADO BUS, významní zaměstnavatelé, Krajský úřad Kraje Vysočina			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2025	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**126 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
2 500 000 Kč	123 500 000 Kč	-	

5.3.3 Opatření č. III/3 – Preference veřejné hromadné dopravy

V rámci návrhu autobusových zastávek dojde k většímu pokrytí území, které bude v kratší docházkové vzdálenosti k jednotlivým obydleným oblastem. Hlavním cílem bylo zaměřit se na základní potřeby, jako je přizpůsobení vedení tras plánovaným změnám dopravní infrastruktury města, zlepšení dostupnosti veřejné dopravy v oblastech, kde je špatná docházková vzdálenost, celkové plošné zkrácení průměrné docházkové vzdálenosti k zastávkám, obsloužení lokalit s novou zástavbou. Docházková vzdálenost se především zlepší v lokalitě Řípov, Podklášteří – okolo ulice Za Plovárnou, Týn – podél Budíkovické ulice a u křižovatky ulic Jindřichova a Josefa Suka, Nové Dvory – ulice Manželů Curieových, Nové Město – sídliště Na Kopcích, Horka-Domky – rekreační oblast Strážná hora.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Kraj Vysočina, Městská Policie Třebíč, KSÚS Vysočina, TRADO MAD, ICOM TRANSPORT, TRADO BUS			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	**Ukončení**	2024
Očekávaný rozpočet na 5 let		**10 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
200 000 Kč	9 800 000 Kč	-	

5.3.4 Opatření č. III/4 – Další podpůrné návrhy

Využití autobusového nádraží u vlakového nádraží, kde je v současné době z důvodu hlukové zátěže omezen provoz autobusových vozidel. Další podpůrnou aktivitou je zkrácení doby pobytu vozidla v zastávkách, což by přispělo ke zlepšení cestovní rychlosti. V poslední řadě se jedná o spolupráci s Krajem Vysočina na rozvoji integrovaného dopravního systému.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Plán dopravní obslužnosti města Třebíče na období 2021-2025; Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče pro roky 2019-2023			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Kraj Vysočina, KSÚS Vysočina, TRADO MAD, ICOM TRANSPORT, TRADO BUS, Krajský úřad Kraje Vysočina			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2025
Očekávaný rozpočet na 5 let		**4 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
80 000 Kč	3 920 000 Kč	-	

5.4 Doprava v klidu

5.4.1 Opatření č. IV/1 – Zavedení zón placeného stání a zajištění odstavných parkovacích ploch

V rámci tohoto opatření byly v centru města, sídlištní zástavbě a přilehlém okolí navrženy parkovací zóny a odstavná parkoviště v normové docházkové vzdálenosti za účelem zlepšení organizace dopravy v klidu a zvýšení kapacity parkovacích míst v předmětných oblastech. Město bylo rozděleno do 6 rezidentních zón placeného stání a v blízkosti těchto oblastí byly navrženy odstavné parkovací plochy.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie, dodavatelé technologií, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**250 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
5 000 000 Kč	245 000 000 Kč	-	

5.4.2 Opatření č. IV/2 – K+R v sídlištní zástavbě

V rámci sídlištní zástavby se navrhují plochy na chodníkových plochách, kde bude umožněno zastavení na krátkou dobu pro naložení a vyložení nákladu nebo osob. Následně vozidlo opustí vyhrazenou plochu a přeparkuje své vozidlo na blízké odstavné parkoviště.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, Městský úřad Třebíč – Odbor dopravy a komunálních služeb, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**8 500 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
170 000 Kč	8 330 000 Kč	-	

5.4.3 Opatření č. IV/3 – Sběrná parkoviště

Na hlavních tazích u vjezdů do města Třebíč by bylo vhodné zřídit sběrná parkoviště, která by motivovala řidiče přijíždějící do města zde zaparkovat za velmi nízkou cenu nebo zcela zadarmo. U parkovišť by byla zavedena autobusová doprava, která by návštěvníky přivezla do centra města, kde by byly parkovací plochy zpoplatněny za daleko vyšší cenu pro nerezidenty. Dané opatření by snížilo počty osobních vozidel v centru města i v rezidenčních oblastech. Jedná se především o řešení pro dojíždějící do města, aby měli možnost dlouhodobého parkování za nižší cenu.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023; Akční plán zlepšování kvality ovzduší			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, Městský úřad Třebíč – Odbor dopravy a komunálních služeb, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let		**10 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
200 000 Kč	9 800 000 Kč	-	

5.4.4 Opatření č. IV/4 – Restrikce a omezení

S návrhem parkovacích zón jsou potřeba i restrikce a omezení v dalších oblastech, které by uživatelé zneužívali v případě obejití platby za parkovné. V rámci dokumentu jsou navrženy restrikce v oblasti poliklinika Horka-Domky, parkoviště nákupní zóny na jihu města a parkoviště U Nemocnice a parkoviště P+R. Jednalo by se o zavedení závorového systému na vjezdech/výjezdech z daných oblastí.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, Městský úřad Třebíč – Odbor dopravy a komunálních služeb			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	**Ukončení**	2024
Očekávaný rozpočet na 5 let		**4 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
80 000 Kč	3 920 000 Kč	-	

5.4.5 Opatření č. IV/5 – Digitalizace a navigační systémy

Vhodným, komplexním a efektivním řešením organizace a kontroly dopravy v klidu v Třebíči je vytvoření elektronického parkovacího systému schopného informovat a navádět řidiče na volná parkovací místa a shromažďovat data, s jejichž využitím by bylo možné např. předvídat potřebu volných míst k parkování.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, dodavatelé technologií			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**10 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
200 000 Kč	9 800 000 Kč	-	

5.4.6 Opatření č. IV/6 – Odbavovací systém

Současný odbavovací systém by měl být doplněn o platební aplikaci, přes níž je možné platit a prodlužovat parkování. Parkovací automaty by měly být také doplněny o zapisování RZ, což by přispělo k lepší a rychlejší kontrole policistů parkovného ve webové aplikaci. Další možností jsou parkovací karty, které již v současné době v centru města fungují a byly by rozšířeny do celého města.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, dodavatelé technologií			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**15 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
300 000 Kč	14 700 000 Kč	-	

5.4.7 Opatření č. IV/7 – Kontrola a vynucování dodržování pravidel silničního provozu, enforcement

Enforcement neboli kontrola přestupků a dodržování pravidel se vztahuje na nutnost provádění těchto činností pravidelně městskou policií nebo jiného povolaného subjektu za využití moderních technologií – např. mobilní aplikace k usnadnění kontroly uhrazení sazby parkovného.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, dodavatelé technologií			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**5 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
100 000 Kč	4 900 000 Kč	-	

5.5 Silniční doprava

5.5.1 Opatření č. V/1 – Zklidnění průtahu I/23

V případě dokončení jižního obchvatu Třebíče se předpokládá převedení tranzitní dopravy mimo město na nově vzniklý vnější okruh. Jedná se o odlehčení především ulic Pražská, Sucheniova, Bráfova tř., Sportovní, Hrotovická atd. Obchvat bude sloužit především k odklonu dálkové dopravy z/do Velkého Meziříčí mimo zastavěnou část Třebíče, a tím přispěje ke zlepšení životního prostředí a větší bezpečnosti obyvatel.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Akční plán zlepšování kvality ovzduší			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
ŘSD, KSÚS Vysočina, Kraj Vysočina			
Časová priorita		**nízká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2029	**Ukončení**	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		**29 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
580 000 Kč	28 420 000 Kč	-	

5.5.2 Opatření č. V/2 – Zklidňující prvky na stávajících problematických sběrných komunikacích

Na základě častého pohybu nákladní dopravy byla navržena úseková měření v místech, kde může docházet k častému překračování povolené rychlosti. Jedná se především o páteřní síť základního komunikačního systému města Třebíč. Jedná se o komunikace Pražská, 9. května, Račerovická, M. Majerové, Sportovní, Hrotovická, Rafaelova. V případech, kde je to z důvodu šířkového uspořádání možné, by se zrealizovaly střední dělící ostrůvky.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**40 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
800 000 Kč	39 200 000 Kč	-	

5.5.3 Opatření č. V/3 – Úseková měření rychlosti

Na některých sběrných komunikacích, kde se nedodržuje stanovená rychlost, by bylo do budoucna potřeba zřídit úsekové měření, které by kontrolovalo rychlosti projíždějících vozidel. Jedná se o komunikace I/23, II/351, II/360, II/410, III/35116 a ulice Jelínkova a Marie Majerové.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	**Ukončení**	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let		**3 500 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
70 000 Kč	3 430 000 Kč		

5.5.4 Opatření č. V/4 – Soulad zatřídění místních komunikací

V rámci města Třebíč byly navrženy úpravy ulic ZK Pod Kuchyňkou, Otmarova, Modřínová a Samešova, které spadají do kategorie obslužných komunikací, přestože plní funkci sběrnou. Po následném zařazení komunikací do kategorie sběrných komunikací by bylo možné navrhnout úpravy zklidnění, které byly zmíněny v předchozích opatření.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
ŘSD, KSÚS Vysočina, Město Třebíč			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let		**1 500 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
30 000 Kč	1 470 000 Kč	-	

5.5.5 Opatření č. V/5 – Zklidňování obslužných komunikací

V zájmu zvýšení bezpečnosti všech účastníku silničního provozu by v ulicích ZK Pod Kuchyňkou, Fibichova, Vrchlického, Erbenova a Hájenky měla být zavedena zóna 30. V případě ulice ZK Pod Kuchyňkou by byly z důvodu nedodržení aplikovány zpomalovací polštáře, které zpomalí osobní automobilovou dopravu, ale neovlivní autobusovou a cyklistickou dopravu.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let		**2 500 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
50 000 Kč	2 450 000 Kč	-	

5.5.6 Opatření č. V/6 – Řešení bezpečnosti silniční dopravy

V rámci dokumentu byly nalezeny nebezpečné křižovatky, na které je potřeba se zaměřit a pomocí koncepčních a stavebních úprav se snažit o zlepšení bezpečnosti na těchto křižovatkách. Jedná se o křižovatku u hotelu Atom, u Kuchyňky, u vlakového nádraží a o křižovatku Znojemská x Křížkovského x Březinova. Křižovatka u Hlavní pošty bude řešena ve spojitosti s rekonstrukcí Karlova náměstí, kdy dojde k úpravě problematické křižovatky, tudíž je nezbytné zhodnotit bezpečnost silničního provozu až po uvedení do provozu.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050; Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, Policie ČR, Město Třebíč, ŘSD, KSÚS Vysočina			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2024
Očekávaný rozpočet na 5 let		**20 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
400 000 Kč	19 600 000 Kč	-	

5.5.7 Opatření č. V/7 – Dopravní monitoring a řízení dopravy

Město Třebíč by s navrhovanými prvky pro monitoring dopravy mohlo doplnit již současné prvky pro monitoring dopravy. Cílem je pokrytí všech křižovatek na základní komunikační síti a na vjezdech/výjezdech do města. To by pomohlo k minimalizaci časových ztrát, lepšímu dohledu na dopravu a predikci dopravy.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb; Odbor vnitřní správy (IT oddělení)			
Významní stakeholdeři			
Město Třebíč, investoři, Městská policie Třebíč			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**40 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
800 000 Kč	39 200 000 Kč	-	

5.5.8 Opatření č. V/8 – Úprava/výstavba nové infrastruktury

Za účelem zkvalitnění autobusové dopravy ve městě by bylo potřeba několik úprav v ulicích Sokolovská, Řípovská a Rafaelova. V ulici Sokolovská by došlo k možnosti průjezdu autobusových vozidel pro oba směry. V případě ulice Řípovská by došlo k prodloužení ulice Řípovská, a tím by vzniklo propojení železniční stanice a ulice Zahraničního odboje. V případě ulice Rafaelova, která by se měla podílet na odvádění dopravy z centra města, by bylo vhodné změnit její šířkové uspořádání. To by znamenalo zřídit dva jízdní pruhy ve stoupání a jeden v klesání. To blízce souvisí s rekonstrukcí mostu v ulici Modřínová, jelikož jsou mostní pilíře poměrně blízko u sebe a umožňují pouze dva jízdní pruhy v ulici Rafaelova. Pro realizaci rozšířené komunikace Rafaelova se třemi jízdními pruhy je nutný posun mostních pilířů, což může znamenat stavbu nového mostu, kde investorem by bylo KSÚS a cena by se pohybovala okolo 100 milionů Kč (vzhledem k tomu, že investorem není město, ale Kraj Vysočina, resp. KSÚS v rámci očekávaného rozpočtu není tento projekt započítán). Další opatření se týká obratiště pro VHD u bazénu Laguna, obratiště Manželů Curieových a řešení křižovatky Josefa Suka, Koutkova, Jindřichova a Tylova.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výsledkem do roku 2050			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Město Třebíč, Městská policie Třebíč, ŘSD, KSÚS Vysočina, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**30 000 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
50 000 Kč	29 950 000 Kč	-	

5.6 Nákladní doprava

5.6.1 Opatření č. VI/1 – Zákazy stání nákladních vozidel

Současné zákazy stání nákladních vozidel již fungují v oblastech sídlištní zástavby. Tyto oblasti je do budoucna nutno rozšiřovat ve zbývajících rezidenčních oblastech, až by nakonec byl zákaz stání nákladních vozidel vztažen na celé město Třebíč. To se nevztahuje na soukromé pozemky a vyhrazené parkovací plochy pro nákladní vozidla. Cílem je dosáhnout, aby všechny hlavní vjezdy/výjezdy města Třebíče zdůrazňovaly zákaz stání pro nákladní automobily pomocí značení „Zóna zákaz stání nákladních automobilů".

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Městská policie Třebíč, Město Třebíč			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	**Ukončení**	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let		**2 500 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
50 000 Kč	2 450 000 Kč	-	

5.6.2 Opatření č. VI/2 – Optimalizace volby trasy

Hlavním cílem je převedení nákladní dopravy na budoucí obchvat města, což bude platit i pro nákladní vozidla směřující do průmyslové oblasti Hrotovická. Tím by se např. v ulici Sportovní umožnilo podpoření aktivní mobility. Ve významných křižovatkách by bylo umístěno svislé dopravní značení se směrovou šipkou pro tranzitní dopravu.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Akční plán zlepšování kvality ovzduší			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Dodavatelé technologií, investoři			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	**Ukončení**	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		**2 500 000 Kč**	
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
50 000 Kč	2 450 000 Kč	-	

5.6.3 Opatření č. VI/3 – Logistika zásobování

Cílem opatření je, aby zásobovací vozidla neblokovala prostory veřejného prostoru nebo na účelových komunikací centra města. V rámci města by byly vyčleněny plochy pro zásobování, které by v odůvodněných případech byly označeny dopravním značením. Možná řešení prostoru určeného pro zásobování jsou v jízdním pruhu, s využitím k tomu přizpůsobeného chodníku, částečně v parkovacím zálivu.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor správy majetku a investic města; Odbor územního plánování a rozvoje města; Odbor dopravy a komunálních služeb			
Významní stakeholdeři			
Město Třebíč, Městská policie Třebíč			
Časová priorita		**vysoká**	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	-	**Ukončení**	-
Očekávaný rozpočet na 5 let			
Příprava projektu	**Implementace**	**Správa/údržba**	
-	-	-	