Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životného prostředí České republiky
na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.

Ministerstvo životního prostředí

STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Plán udržitelné městské mobility Kroměříž

Analytická část

UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

06/2019

Obsah

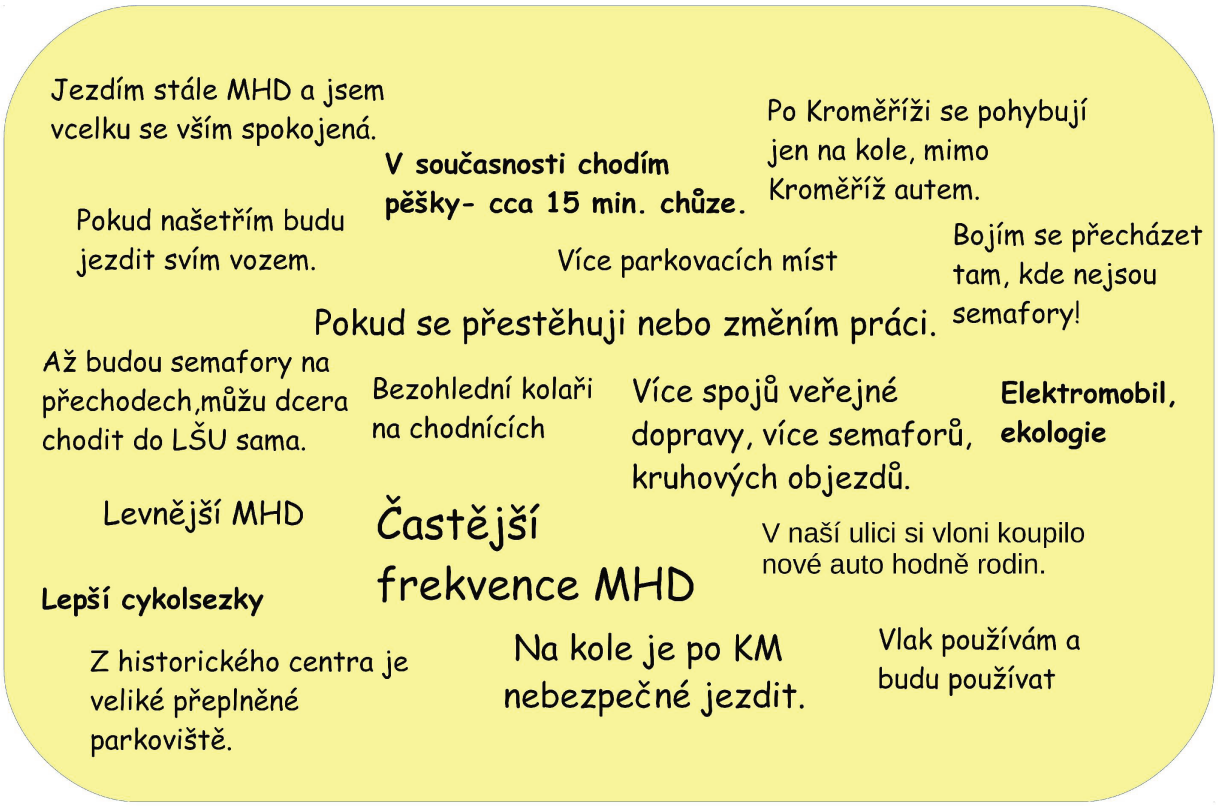
1. Jak vidíte Kroměříž Vy? ... 5
2. Úvod ... 5
3. Zadání analytické části ... 7
4. Vymezení řešeného území ... 7
5. Výchozí podmínky řešení ... 7
6. Rešerše územně-plánovacích, strategických a koncepčních dokumentů ... 8
6.1. Teoretická základna ... 8
Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky ... 8
6.2. Dokumenty EU ... 12
Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011) ... 12
Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) ... 15
Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly ... 17
Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění ... 18
6.3. Dokumenty ČR ... 19
Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015) ... 19
Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 ... 21
Dopravní sektorová strategie 2. fáze ... 23
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 ... 25
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020 ... 25
Národní program snižování emisí ... 26
Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015) ... 27
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava - CZ07 ... 28
Národní akční plán čisté mobility (2015) ... 29
6.4. Krajské strategické dokumenty a dokumenty mikroregionu ... 31
Zásady územního rozvoje Zlínského kraje ... 31
Územní studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území ZK ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území ... 32
Generel dopravy Zlínského kraje ... 33
Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje ... 33
Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje ... 34
7. Analýza územního a dopravního plánování ... 35
Pasport místních komunikací ... 39

Koncepce cyklistické dopravy r. 2002 ... 39
8. Analýza území z hlediska cílů různých účelů cest ... 40
9. Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny ... 50
10. Analýza proveditelnosti regulačního řádu ... 50
11. Analýza dopravního chování obyvatel ... 50
Vymezení a popis území, spádové oblasti města ... 51
Obyvatelstvo, demografická struktura ... 54
Inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ ... 55
Socioekonomický profil území, oblastí ... 56
Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb ... 56
Rekreace a volnočasové aktivity ... 57
Mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy ... 57
Vývoj stupně automobilizace ... 59
Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy ... 59
Přepravní vztahy, vnější relace ... 59
SWOT DOPRAVNÍ POPRÁVKY ... 59
12. Pocitová mapa ... 60
13. Průzkum směřování dopravy za účelem získání údajů o cílové a vnitroměstské dopravě ... 66
14. Křižovatkový dopravní průzkum. ... 68
15. Hloubková analýza dopravní soustavy a stanovení docházkové vzdálenosti k zastávkám hromadné dopravy. ... 70
16. Koncepce automobilové dopravy ... 72
16.1. Stav sítě pozemních komunikací ... 72
16.2. Základní komunikační kostra města ... 72
Organizace dopravy ... 73
Přepravní vztahy, intenzita dopravy a obsazenost vozidel ... 73
Výkonnost skeletu, kapacitní rezervy komunikací ... 76
Úroveň kvality přepravy, dostupnost území ... 77
Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti ... 77
Skladba a stáří vozového parku ... 77
Závady a problémové lokality dle podkladů Policie ČR ... 77
SWOT ... 78
17. Průzkum statické dopravy včetně bilance odstavných a parkovacích stání ... 78
Bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky ... 78
Kvalita dostupnosti území ... 79

Závady a problémové oblasti 80
SWOT 80
18. Průzkum obrátkovosti na zastávkách veřejné dopravy 80
Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály) 81
Technologická zařízení a vozový park 82
Další formy technologie obsluhy území (P+R a další) 82
Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů 82
Přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby 83
Produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy 84
Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území 85
Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně specializovaných taxi 86
Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky 87
Závady a problémové oblasti 87
SWOT 87
19. Charakteristika tras a infrastruktury pro cyklistickou dopravu. 88
Stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou 88
Základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť 88
Kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G 89
Přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy 90
Závady, problémové oblasti, nehodové lokality 91
SWOT cyklistické dopravy 92
20. Charakteristika tras a infrastruktury pro pěší dopravu 93
Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob 94
Podmínky pro osoby se sníženou mírou pohybu a orientace 95
Pěší zóny, obytné ulice a zóny 96
Turistické trasy, vazby na území regionu 96
Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě 96
Bezpečná cesta do školy 97
Problémové oblasti, nehodové lokality 98
SWOT 101
21. Průzkum intenzit zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy ve vybraných lokalitách .. 101
Stav infrastruktury a technologických zařízení 102
Objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace 102
Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností 102
Závady a problémové oblasti 102

SWOT 102
22. SWOT analýza komplexního dopravního systému města 103
23. Prognózy v rámci výhledového období 105
23.1. Prognóza a posouzení pohybu obyvatel a zaměstnanosti 105
23.2. Prognóza a posouzení stupně vývoje automobilizace a mobility obyvatel 106
24. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí 107
Seznam tabulek 117
Seznam obrázků 118

1. Jak vidíte Kroměříž Vy?



2. Úvod

Plán udržitelné městské mobility z r. 2019, dále označován zkratkou PUMM je strategickým dokumentem, který má za cíl uspokojit potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí. Vede ke zlepšení života zajištěním udržitelného dopravního systému z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb minimalizací nežádoucích dopadů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost jako celek.

Stejně jako jiná města v České republice se i Kroměříž potýká se všeobecným nárůstem dopravní zátěže, která s sebou přináší i řadu negativních vlivů. V oblasti životního prostředí se nejčastěji zmiňuje vypouštění CO2, emise drobných prachových částic, vytváření hluku a vibrací. Tato problematika se přenáší i do zdravotnictví – a nemusí jít pouze o dočasný nárůst respiračních onemocnění při zimní smogové situaci. Podle dat Státního zdravotního ústavu představuje nadváha v současné době potíž pro více než 50 % obyvatelstva středního věku a obezita se týká asi 25 % obyvatel. Je zřejmé, že při hledání řešení těchto problémů bude muset nutné vyvinout aktivitu z více stran. Na základě toho bylo rozhodnuto začít s přípravou PUMM.

Hlavním ideovým východiskem PUMM je snaha ke směřování k udržitelnému dopravnímu systému, který naplňuje potřeby mobility z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb s tím, že minimalizuje nežádoucí dopady z dopravy na životní prostředí, ekonomiku i společnost jako celek. Je zřejmé, že se jedná o komplexní téma, které není zaměřené pouze na dopravní stránky věci a zajištění dopravní nabídky vůči uživatelské poptávce. Udržitelná doprava stojí na opatřeních ve všech dopravních oblastech (řízení dopravy, integrované dopravní systémy, city logistika, car-sharing, bike-sharing atd.), včetně podpory alternativních paliv a pohonů (CNG, elektromobilita, motory s nízkou spotřebou, atd.). Nejedná se tedy pouze o dílčí opatření pro

některé skupiny uživatelů (např. cyklisty a pěší). Cílem je plánovat a realizovat celý dopravní systém v udržitelných mezích, což je hlavní poslání PUMM.

PUMM by měl přispět k systémovějšímu přístupu k dopravě a mobilitě, aby se související opatření a investice na úrovni města v následujících letech nerozhodovala ad-hoc bez řádné analýzy a jednotné vize. Předpokladem pro dosažení tohoto stavu je společenská shoda, a proto je při vytváření kladen důraz na veřejné projednání jak se zástupci odborné, tak i laické veřejnosti.

PUMM Kroměříž přispívá k rozvoji městského dopravního systému, který:

- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility,
- reaguje na různé poptávky občanů a podniků ohledně služeb mobility,
- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých dopravních módů,
- splňuje požadavky udržitelnosti rovnováhou mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí,
- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů,
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby,
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví,
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení,
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie,
- přispívá ke zlepšení celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku,
- přispívá k odstranění bariér a komplexnímu řešení dopravy z hlediska možnosti jejího využívání zdravotně znevýhodněnými občany.

Vypracování PUMM je založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány. Zpracování je založeno na komunikační strategii s veřejností včetně projednání.

Postup zpracování a projednání PUMM je rozdělen na následující fáze:

- Analytická část
- Návrhová část včetně Akčního plánu udržitelné městské mobility

Tvorba PUMM Kroměříž je spolufinancována z Národního programu Životní prostředí. Dokument musí být zpracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (zpracovatel Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015), pouze ve zvlášť odůvodněných případech lze postupovat i jinými vhodnými způsoby. PUMM zároveň musí zahrnovat opatření stanovená v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší (včetně nízkoemisní zóny) a dále návrh regulačního řádu v souladu s § 10 odst. 4 a 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příp. zhodnocení nevhodnosti jeho vyhlášení.

Analytická část zahrnuje přezkum a analýzu stavu a možností rozvoje vnitroměstských dopravních subsystémů od nemotorové přes statickou a hromadnou až po nákladní dopravu a zásobování. Obsahuje vyhodnocení všech systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit.

Hlavním cílem analytické části je poskytnout datovou základnu týkající se fungování dopravní soustavy a vyhodnotit dopady dopravy na kvalitu života a na životní prostředí v rámci vymezeného území. Analýza poskytne popis nabídky a poptávky po dopravě na půdorysu základních dopravních témat:

- Úvodní analýza a charakteristika území
- Charakteristika poptávky po mobilitě
- Individuální automobilová a motocyklová doprava
- Doprava v klidu
- Veřejná doprava
- Cyklistická a pěší doprava
- Nákladní doprava a logistika

Z dostupných podkladů (demografické údaje, sociologické průzkumy, rozložení pracovních příležitostí, rozmístění vzdělávacích institucí, umístění nákupních center, rozvojových ploch města, atd.) je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno formou vhodných tabulek a grafických příloh vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti. Je vyhodnocena prostupnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.

V závěru analytické části jsou vytvořeny SWOT analýzy nejen pro jednotlivé dopravní systémy, ale i pro komplexní dopravní systém města. Dále jsou zhodnoceny vlivy na životní prostředí, zejm. na kvalitu ovzduší.

3. Zadání analytické části

Analytická část obsahuje 4 základní fáze projektu.

- sběr a předání vstupních podkladů
- vypracování analytické části
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány,
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti.

Komunikační strategie je řešena samostatnou přílohou. Základním komunikačním médiem mezi veřejností a zpracovateli byl web mobilita-kromeriz.cz.

Tvorba plánu udržitelné městské mobility musí být založena participativním zapojením široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostatku vhodných příležitostí pro všechny dotčené skupiny obyvatel k vyjádření a spolutvorbě plánu mobility. Komunikace mezi jednotlivými aktéry je popsána v komunikační strategii.

4. Vymezení řešeného území

Řešeným územím PUMM pro město Kroměříž je katastrální území města Kroměříže včetně všech jeho místních částí (Bílany, Drahlov, Hradisko, Kotojedy, Postoupky, Těšnovice, Trávník, Vážany a Zlámanka). V dokumentaci jsou řešeny v potřebné míře vazby na regionální zázemí města (okolní obce a města).

5. Výchozí podmínky řešení

Řešení se opírá o stávající základnu podkladů a výchozích podmínek uvedených v dokumentech:

- Územní plán města Kroměříže ve své aktuální podobě,
- Zásady územního rozvoje Zlínského kraje – ve své aktuální podobě zpracování;

Dokument navazuje a dále rozvíjí celorepublikové dokumenty z oblasti dopravy, a to především:

- Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem na rok 2050 (2013),
- Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 (2015),
- Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015),
- Národní program snižování emisí,
- Národní akční plán čisté mobility (2015),
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (2013),
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2017);

6. Rešerše územně-plánovacích, strategických a koncepčních dokumentů

Analýza vstupních podkladů je provedena s cílem zajistit návaznost strategie města na nadřazené strategie kraje, státu a EU. Dále jsou podrobeny rozboru dřívější strategie města a koncepční dokumenty zabývající se sektorem dopravy. Nakonec jsou hodnoceny dokumenty dříve plánovaných aktivit a je posouzena jejich aktuálnost a potřebnost. Další podkapitoly pojednávají o tezích dostupných dokumentů s vazbou na dopravu města jako takovou a tedy i na plán mobility.

6.1. Teoretická základna

Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky

Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TD020164 „Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni“ programu OMEGA Technologické agentury ČR v roce 2015.

Tzv. plán udržitelné městské mobility (PUMM) se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. PUMM chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility.

Plán udržitelné městské mobility můžeme definovat jako strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

Metodika je obecným návodem, jak samotný PUMM sestavit, upřesňuje jeho obsah, procesy jeho přípravy i realizace. Poskytuje i informace k souvisejícím procesům před zpracováním (přípravná fáze) a naplňováním: monitorování a evaluace všech aktivit. Celá paleta prací na plánu mobility je rozdělena do pěti fází, které na sebe postupně navazují:

Příprava. V první fázi je třeba vypracovat plán přípravy SUMPu[1], který nastaví organizační a koordinační kroky. V této fázi je také vhodné zpracovat předběžnou analýzu a nastavit participaci partnerů (koordinační výbor a odborné skupiny, zástupci veřejnosti atd.).

A. Analýza. V další fázi je nutné poznat, v jakém stavu se nacházíme, protože se k němu budou vztahovat návrhy řešení (referenční stav): analýza současné situace, založená na multimodální analýze a výhledových trendech v plánování dopravního systému. V této části je provedena identifikace hlavních problémů a jejich příčin (slabé stránky a hrozby) i potenciál pro řešení (silné stránky a příležitosti).
B. Návrh. V této fázi se formuluje strategická vize mobility, dále jsou identifikované měřitelné strategické a specifické cíle. Následuje identifikace aktivit nutných k dosažení zvolených cílů, tj. návrh a výběr opatření k realizaci a určení aktivit v souvisejících sektorech (životní prostředí atd.).
C. Akční plán. Čtvrtá fáze zahrnuje formulaci akčního plánu s harmonogramem aktivit, náklady a možnými zdroji financování a přidělením odpovědných partnerů na jeden rok s výhledem na 5 let. Nezbytným krokem je příprava monitorovacího a evaluačního plánu PUMM.
D. Realizace a vyhodnocení. Závěrečná fáze je zaměřena především na realizaci a její průběžný monitoring a evaluaci včetně vyhodnocování zkušeností s PUMM.

Tabulka 1 Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i.

Aktivita	Kontrolní seznam aktivity dle metodiky
AKTIVITA A.1: PŘÍPRAVA NA TVORBU SUMP	Je provedena analýza silných a slabých stránek nebo audit udržitelnosti dosavadní dopravní politiky vč.

[1] SUMP - cizím slovem Plán udržitelné městské mobility PUMM

	sebehodnocení.
	Je přijato usnesení nebo jiná forma závazku i naplňování zásad udržitelnosti.
	Je posouzena legislativa a relevantní dokumenty krajské, národní a evropské úrovně ve vztahu k SUMPu a naplňování zásad udržitelnosti, případné konfliktní body jsou identifikovány.
	Jsou zmapovány dovednosti současných pracovníků města a naplánováno jejich případné rozšíření, nebo pokrytí znalostí externisty.
	Proces přípravy SUMPu je schválen, včetně jeho financování.
AKTIVITA A.2: ÚZEMNÍ VYMEZENÍ PLÁNU, JEHO ŘÍZENÍ A HARMONOGRAM PŘÍPRAVY	SUMP je územně vymezen, toto vymezení je schváleno samosprávami a předem projednáno s hlavními zainteresovanými stranami.
	Je přidělena odpovědnost za přípravu SUMPu v politické i manažerské (koordinační) rovině, případně je vytvořen širší plánovací tým.
	Je vytvořen a politiky schválen reálný harmonogram přípravy SUMPu
AKTIVITA A.3: ZAINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH ZAPOJENÍ	Je vytvořen seznam zainteresovaných stran.
	Jsou odhaleny případné konfliktní vazby, potenciálně problémové a slabé strany.
	Je vytvořena a schválena komunikační strategie.
AKTIVITA A.4: MEZIOBOROVÁ INTEGRACE A SCHVÁLENÍ HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY	Jsou identifikovány vazby mezi sektorovými politikami (synergie a střety) a posouzeny možnosti jejich integrace.
	Probíhá komunikace mezi všemi příslušnými aktéry o možnostech integrace.
	Jsou naplánovány konkrétní kroky pro zahájení (zefektivnění) integrace.
	Plánovací proces má určeného koordinátora.
	Je navržena strategie řízení rizik a řízení kvality.
	Je vytvořen a politicky schválen plán přípravy SUMPu.
AKTIVITA B.0: ÚVODNÍ ANALÝZA	
AKTIVITA B.1: DOPRAVA GENEROVANÁ FUNKČNÍMI PLOCHAMI V ÚZEMÍ	
AKTIVITA B.3: NABÍDKA, POPTÁVKA A JEJICH ROVNOVÁHA	
AKTIVITA B.4: VEŘEJNÝ PROSTOR	

AKTIVITA B.5: BEZPEČNOST DOPRAVY	
AKTIVITA B.6: DALŠÍ TÉMATA SE VZTAHEM K PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	
AKTIVITA B.7: SOUHRNNÁ DIAGNOSTIKA - KLÍČOVÉ OTÁZKY A VÝZVY	
AKTIVITA C.1: VIZE MOBILITY	Vytvořena pracovní skupina zodpovědná za přípravu vize. Vytvořen koncept vize. Koncept vize je projednaný, jsou zveřejněny zápisy z projednání. Shoda na finální verzi vize. Výsledná vize je zveřejněna srozumitelnou a atraktivní formou široké veřejnosti. Je vytvořen, zveřejněn a distribuován materiál (leták), který srozumitelně popisuje postup tvorby vize a výslednou vizi. Aktivní zapojení médií.
AKTIVITA C.2: STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE	Je vytvořen návrh strategických cílů vycházejících z vize. Návrh je projednán se zainteresovanými subjekty. Finální seznam strategických cílů je schválen. Je vytvořen návrh specifických cílů vycházejících ze strategických cílů. Je provedena kontrola reálnosti naplnění vyšších i nižších cílů. Finální seznam specifických cílů je schválen.
AKTIVITA C.3: NÁVRH OPATŘENÍ	Je provedena revize všech možných finančních zdrojů na realizaci opatření. Jsou zjištěny informační zdroje, kde je možno získat praktické informace o uvažovaných, nebo dosud neznámých opatřeních. Poznatky získané odjinud jsou vyhodnoceny. Je vytvořen seznam možných opatření. Možná opatření jsou vyhodnocena posouzením nákladů a přínosů. Seznam možných opatření je vyhodnocen a na základě posouzení synergického efektu je vytvořena skupina vybraných opatření pro každý specifický cíl. Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny posouzením nákladů a přínosů.

	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny s ohledem na propojení s územním plánováním a aktivitami v dalších sektorových oblastech.
	Skupiny vybraných opatření jsou schváleny.
AKTIVITA D.1: SCHVÁLENÍ PUMM V PROCESU SEA A ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK	
AKTIVITA D.2: TVORBA AKČNÍHO PLÁNU A ROZPOČTU	Je navržen konečný soubor skupin opatření k realizaci.
	Je vypracován návrh akčního a rozpočtového plánu.
	Návrh je projednán s politiky a klíčovými zainteresovanými stranami.
AKTIVITA D.3: ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ	Jsou vybrány vhodné kvantitativní i kvalitativní indikátory vhodně popisující cíle stanovené v SUMP.
	Je dosažena shoda na vhodných nástrojích monitorování a evaluace.
	Je odsouhlasen detailní Monitorovací a evaluační plán.
AKTIVITA D.4: SCHVÁLENÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	Je sestavena finální verze PUMM.
	Je dokončeno přezkoumání interní i externí (zainteresovanými stranami).
	Jsou provedeny aktivity v oblasti styku s veřejností a zapojování veřejnosti (v souladu s komunikační strategií).
	O schválení SUMP jsou informováni občané a zainteresované strany.
AKTIVITA E.1: POSTUPNÁ REALIZACE PLÁNU	
AKTIVITA E.2: MONITORING REALIZACE A PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE STÁVAJÍCÍHO PLÁNU	
AKTIVITA E.3: ANALÝZA ZKUŠENOSTÍ A PŘÍPRAVA PRO NOVÝ PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	
	Je odsouhlasen pracovní plán řídicích postupů pro realizaci a odpovědnosti jednotlivých aktérů.
	Je vytvořen plán zvládání rizik.
	Jsou dohodnuty formáty podávání zpráv.
	Realizace opatření se neustále monitoruje. Dopady se v pravidelných intervalech vyhodnocují.
	Je vypracována a zveřejněna hodnotící zpráva
	Jsou určeny nezbytné úpravy realizace opatření.
	Úpravy jsou projednány s dotčenými aktéry.

Je dokončena aktualizace plánu.

Je dokončena ex post evaluace plánovacího procesu a realizace opatření.

Je zdokumentováno získané poučení.

Jsou určeny nové aktuální výzvy pro oblast městské dopravy a mobility.

Předkládaná metodika má sloužit městům z České republiky jako vodítko při zpracovávání plánů udržitelné městské mobility. Tyto plány se mají stát od roku 2021 hlavními strategickými plánovacími dokumenty měst nad 40 tis. obyvatel v oblasti udržitelné mobility (stav z konce roku 2015). Metodiku však mohou použít i města menší či aglomerace měst a souměstí.

6.2. Dokumenty EU

Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011)

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni.

Pokud se nebudeme závislostí na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat omezena.

V odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z dopravy za poslední dvě desetiletí by to i tak znamenalo, že emise by stále přesahovaly úroveň z roku 1990 o 8 %.

Nové technologie pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v EU i celosvětově klíčové.

VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Omezení mobility není řešením.

Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel.

Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší bezpečnost. Další vývoj musí vycházet z řady prvků:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy. Vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;
- optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu na velké vzdálenosti);

- účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), moderní logistiky a tržních opatření, jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kabotáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené stanovování cen atd.

Evropská komise se ve své vizi zaměřuje na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech – instituce EU, členských státech, regionech, městech, podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané.

Čistá městská doprava a dojíždění

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO2 z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.

Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.

Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitostí pro jejich rané zavedení na trh. Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku by mělo být zorganizováno účinněji. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejnehospodárnější část přepravy, na nejkratší možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček.

Vybrané cíle pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů:

Referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO2
- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

I když se počet smrtelných silničních nehod v EU za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu, přišlo v roce 2009 při silničních nehodách v EU o život 34 500 osob. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na životech klíčové.

Důležitost **kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb** v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální[2] integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.

Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala **městské plány mobility**, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní[3].

Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. U osobních automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. Komise vypracuje pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést uživatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Vybraný seznam iniciativ:

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

Zaměřit se na odborné vzdělávání a výchovu všech účastníků; propagovat používání bezpečnostního vybavení (bezpečnostní pásy, ochranné oděvy, opatření proti neoprávněným úpravám).

Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.

Kvalita a spolehlivost služeb

Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře.

Hladká přímá mobilita

Definovat opatření nezbytná pro další integraci různých druhů přepravy cestujících s cílem poskytovat hladkou přímou multimodální dopravu.

Vytvořit rámcové podmínky pro propagaci rozvoje a využívání inteligentních systémů pro interoperabilní a multimodální jízdní řády, informace, rezervační systémy online a inteligentní prodej jízdenek. Tato iniciativa by mohla zahrnovat legislativní návrh na zajištění přístupu soukromých poskytovatelů služeb k informacím o dopravě a cestovním informacím v reálném čase.

Plány trvalého zabezpečení mobility

---

[2] Intermodální přepravní systém je druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu. V tomto systému se přepravují výhradně unifikované jednotky, které se po dobu přepravy nemění ani váhou, ani formou (kontejnery ISO, systém ACTS, CargoBeamer, Modalohr, aj.). Na každý druh dopravy (silniční, železniční, námořní…) je vystavován jiný přepravní doklad (nákladní list CMR, nákladní list CIM atd.), na rozdíl od multimodálního přepravního systému

[3] Interoperabilita je schopnost různých systémů vzájemně spolupracovat.

Zajistit definici plánů mobility za účelem zabezpečení kontinuity služeb v případě jejího narušení. Plány by se měly zabývat otázkou určení priorit při používání pracovních zařízení, spoluprací správců infrastruktury, provozovatelů, vnitrostátních orgánů a sousedních zemí a dočasným přijetím nebo zastavením specifických pravidel.

Podpora udržitelnějšího chování

Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park & drive, inteligentní prodej jízdenek atd.).

Plány městské mobility

Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících z pokynů EU.

Propojit Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti s městy a regiony, které předložily současné a nezávisle potvrzené osvědčení o auditu výkonnosti a udržitelnosti městské mobility.

Prozkoumat možnost zřízení evropského rámce podpory postupného provádění plánů městské mobility v evropských městech.

Integrovaná městská mobilita v možném inovačním partnerství „inteligentní města“.

Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.[4]

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Dokument má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

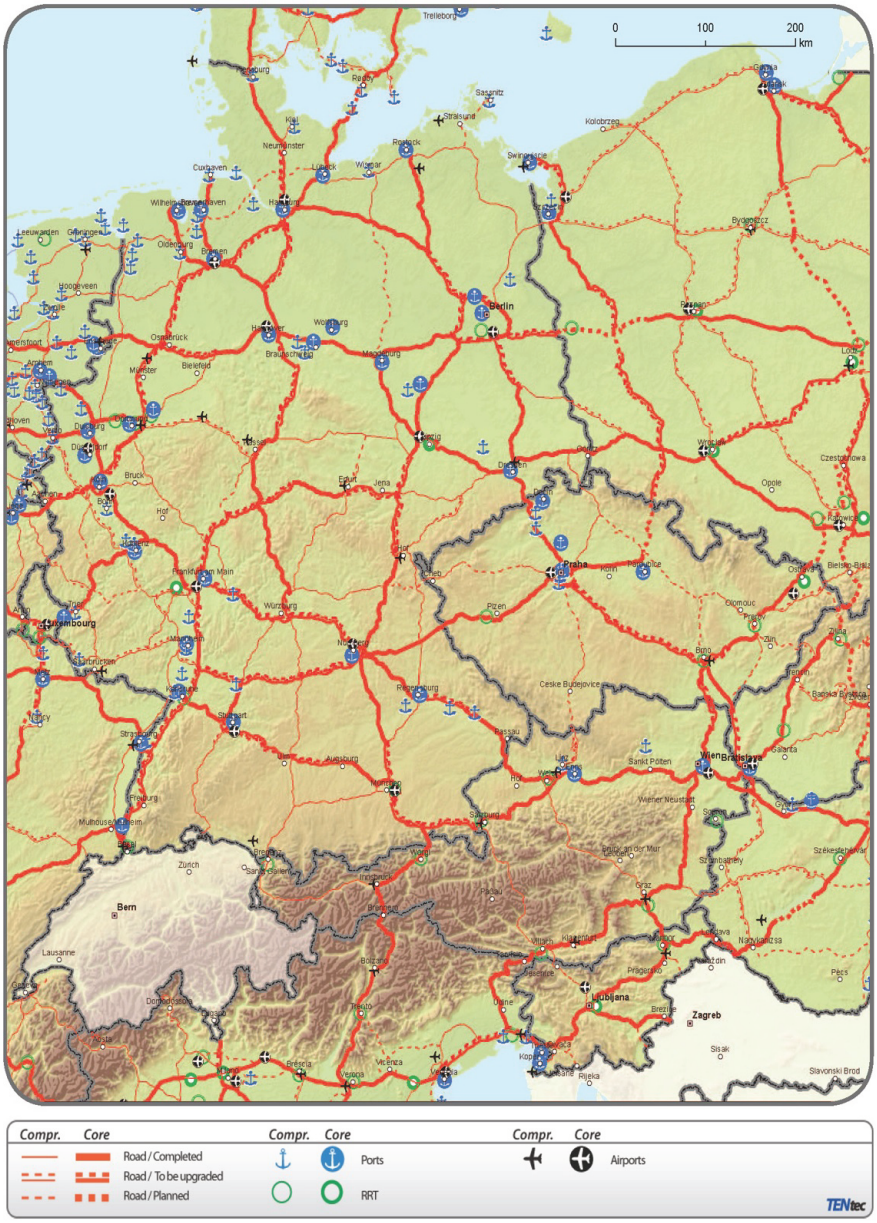
Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Přes území ČR mají procházet tři koridory:

- Baltsko – jadranský koridor (viz úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)
- Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň)

[4] Zdroj: Bílá kniha 2011 Plán jednotného evropského prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

- Rýnsko – dunajský koridor (viz větev München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice)



Obrázek 1 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 2 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly

EHSV znovu opakuje svoji podporu cílům stanoveným v bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru z roku 2011 (dále v kapitole jen „plán“).,

Přechod na jiný druh dopravy vyžaduje pružnost a přizpůsobení místním podmínkám, zejména v případě 300 kilometrové hranice požadované v silniční dopravě, která nebude fungovat ve vzdálených a řídce zalidněných regionech s omezenou železniční sítí.

Je nezbytné zajistit přiměřenou infrastrukturu a dopravní služby rovněž ve vzdálených regionech. Do přílohy I plánu by se měla doplnit nová iniciativa: zdvojnásobit do roku 2030 využívání veřejné dopravy v městských oblastech prostřednictvím zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci plánů městské mobility.

EHSV navrhuje, aby byl akční plán uvedený v příloze I plánu obecně přehodnocen z hlediska jeho současné politické proveditelnosti.

Již v roce 2007, tedy v polovině běhu programu na období 2001–2010 stanoveného v bílé knize, musela Komise připustit, že „Evropa se zatím nevyvíjí směrem k dosažení udržitelnosti“ ([11]). EHSV se domnívá, že přístup se od té doby v podstatě nijak nevyvinul.

EHSV podporuje z důvodu ekonomických nákladů neudržitelnosti zásadu „znečišťovatel platí“, upozorňuje však na to, že zejména ve venkovských nebo řídce zalidněných oblastech často neexistuje žádná alternativa znečišťujícího druhu dopravy, a dotčené podniky a obyvatelé tedy z tohoto důvodu nemohou být trestáni a jejich konkurenceschopnost nesmí být snižována. Stejně tak se daně za znečištění nesmí jednoduše připočítávat k ceně zboží a služeb a účtovat spotřebitelům, aniž by se dosáhlo změny v chování.

Postupné vyřazování vozidel s konvenčním pohonem není samo o sobě dostatečné pro dosažení integrované a udržitelné mobility v městských oblastech.

EHSV znovu opakuje důraz, jež ve svém stanovisku k plánu z roku 2011[5] položil na obrovskou potřebu rozvíjet městskou veřejnou dopravu a městskou logistiku jako součást politiky udržitelné dopravy (viz argumenty v bodech 31, 33 a 41 plánu). Komise však podle všeho vychází z premisy, že základním řešením problémů měst jsou technologické inovace v oblasti výroby čistých vozidel. To je opravdu dlouhodobý výhled, nyní jsou však zapotřebí krátkodobá opatření ke snížení znečištění ovzduší a hluku ve městech. Jediným způsobem, jak vyřešit městské dopravní zácpy, je v každém případě podpora veřejné dopravy.

EHSV je zklamán tím, že větší využívání veřejné dopravy v městských oblastech není jasně stanoveno jako cíl, např. v odstavci 2.3 v seznamu iniciativ, jenž je přílohou plánu. Vyzývá Komisi, aby v tomto smyslu doplnila bílou knihu a stanovila za cíl zdvojnásobení využívání městské hromadné dopravy do roku 2030 a rovněž učinila opatření k zajištění zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Nepostradatelné jsou inteligentní dopravní systémy, které uživatelům poskytují potřebné informace o druzích dopravy, jež jsou jim k dispozici. Tyto systémy však vyžadují vhodné radiové frekvence a vlnové délky, o čemž se bílá kniha nezmiňuje.

EHSV proto opakuje svoji podporu sdělení Komise o konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje z roku 2013 [6]a opatřením, jimiž se toto sdělení v současnosti provádí.

EHSV znovu opakuje politování, jež vyjádřil ve stanovisku k plánu z roku 2011[7] a sice nad tím, že městské doprava nespadá do legislativního mandátu EU, a domnívá se, že opatření týkající se kritérií pro zřízení a provozu mýtného ve městech a pro režimy omezení vjezdu znečišťujících vozidel by měly být harmonizovány a stát se nedílnou součástí plánů městské mobility, které by měly být povinné pro větší města. Harmonizace těchto prvků by prospěla jak životnímu prostředí, tak fungování vnitřního trhu.

Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

Strategie Evropa 2020 představuje hlavní hospodářskou reformní agendu Evropské unie s výhledem do roku 2020. Nahrazuje tzv. Lisabonskou strategii, jejíž časový horizont vypršel rokem 2010.

Dopravy se týká zejména cíl III. Snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti úrovním roku 1990 a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů v konečné spotřebě energie na 20 % a posun ke zvýšení energetické účinnosti o 20 %.

Národní cíle ČR v rámci Strategie Evropa 2020 v oblasti III. Zvyšování energetické účinnosti nebyly vládou přijaty. Vláda ČR prozatím nepředloží EK národní cíl úspory spotřeby primárních energetických zdrojů.

---

[5] Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

[6] COM(2013) 913 a stanovisko EHSV Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje

[7] Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

6.3. Dokumenty ČR

Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015)

Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování1 v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území[8].

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

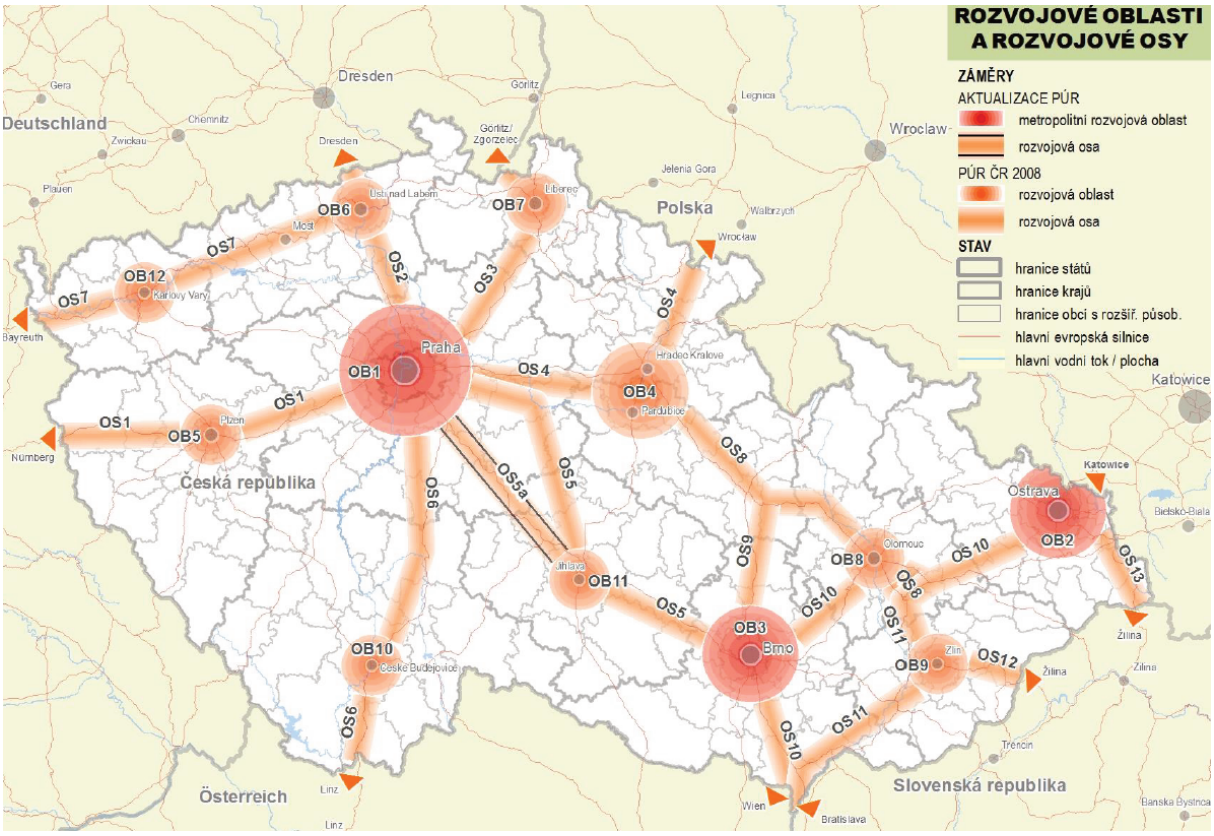
Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Politika územního rozvoje vymezuje následující rozvojové oblasti a rozvojové osy:

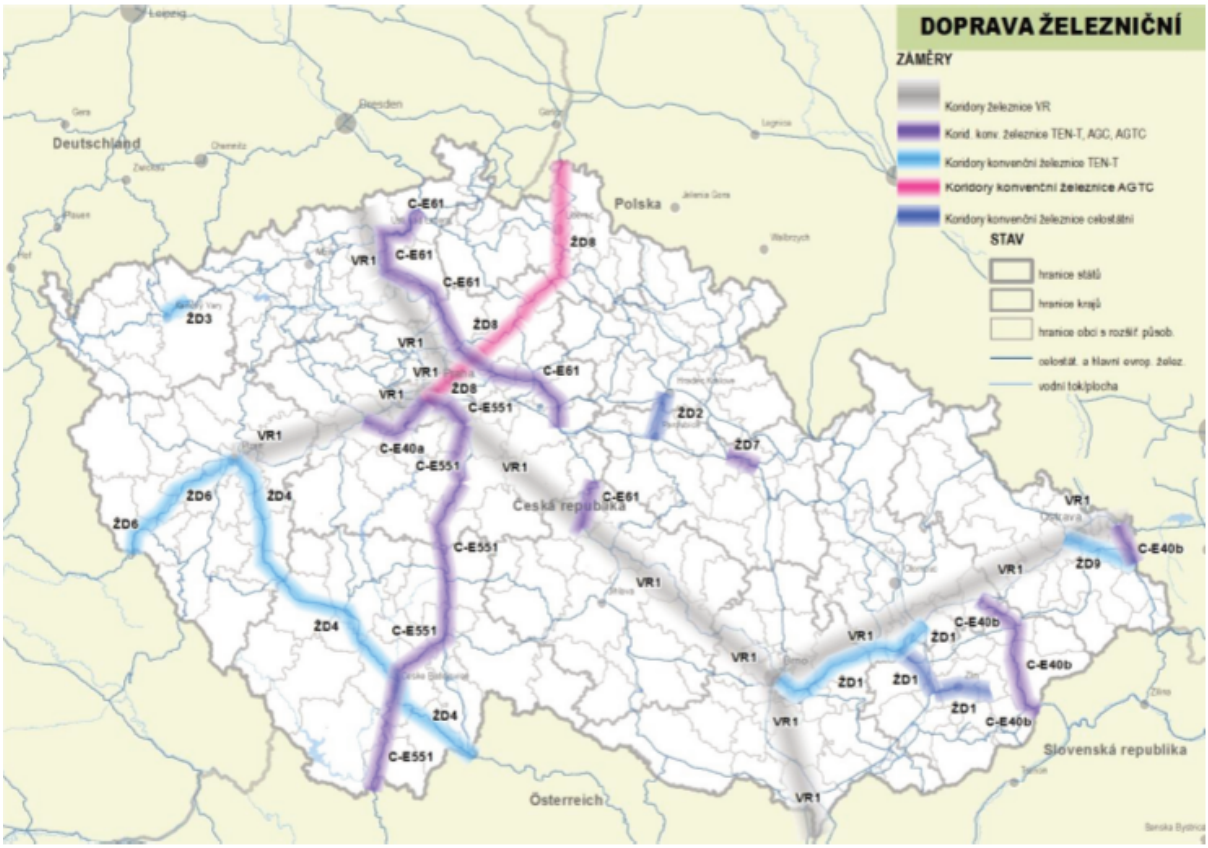
Kroměříž spadá do rozvojové osy OS11. Připojení na nadřazenou síť je provedeno dálnicí D1 a plánovanou modernizací koridoru Brno - Kojetín - Přerov s větví na Kroměříž–Otrokovice–Zlín–Vizovice.

[8] Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona.

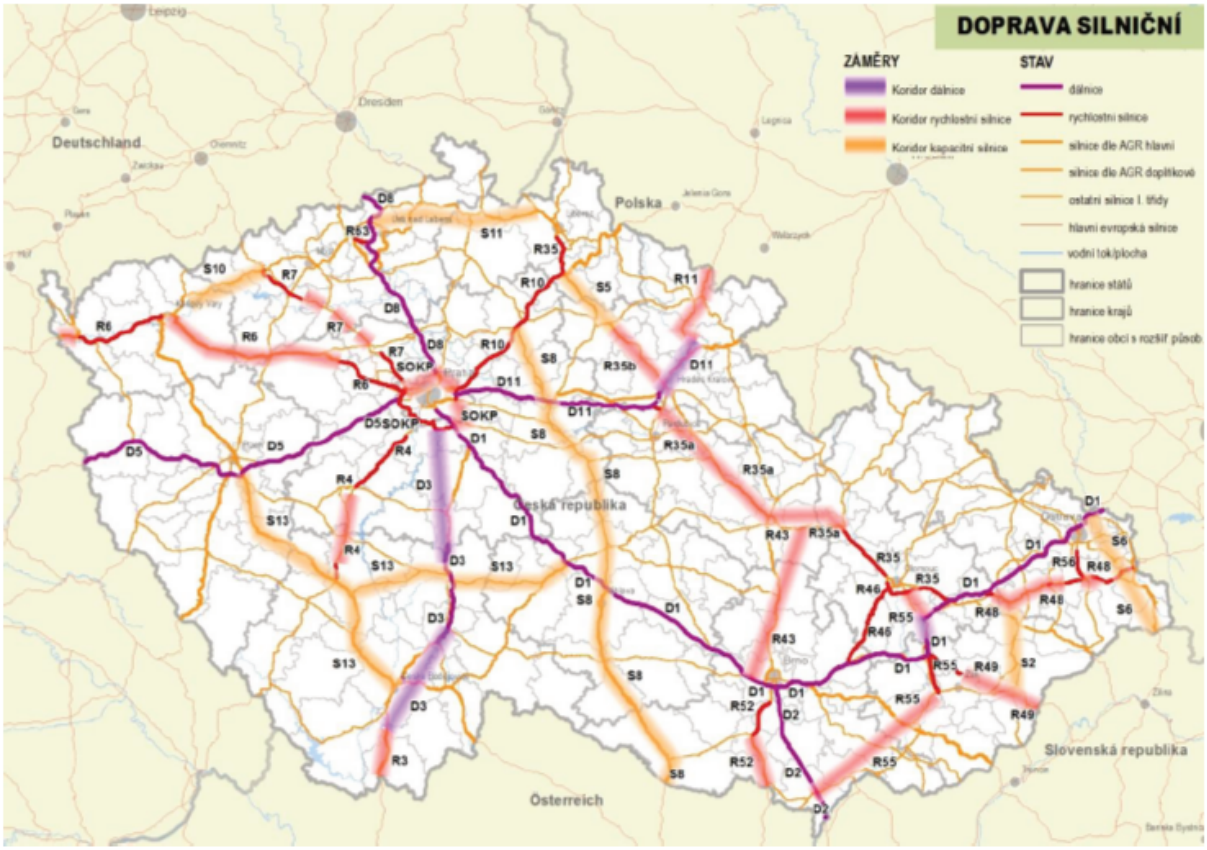


Obrázek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1

Politika stanovuje železniční koridor ŽD1 Vymezení: Koridor Brno-Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž–Otrokovice–Zlín–Vizovice.



Obrázek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 5 Záměry siliční dopravy dle PÚR, aktualizace 1

Dopravní politika ČR na roky 2014-2020

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období, jsou:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech

Strategickým cílem "Vytváření podmínek pro soudržnost regionů" a opatřením "Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů".

V rámci města nejsou identifikovány zásadní nedostatky k řešení na národní úrovni.

Strategický cíl " Veřejná služba v přepravě cestujících" zahrnuje tato opatření:

- Zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu
- Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.
- Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).
- Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).
- Zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní.
- Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení
- Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.

Řešení problémů dopravy ve městech je upraveno následovně.

Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích, negativní účinky hluku, emisí a dopravních nehod se v hustě urbanizovaných prostorech projevují výrazněji. Specifická situace je v historických centrech měst, protože zde není prostor pro výstavbu kapacitní infrastruktury. Legislativní úprava zde proto musí umožnit obcím zavádět zpoplatnění vjezdu do center měst. Důležitou roli zde pak musí hrát MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.

Druhým problémem je zásobování center měst. To musí být zajišťováno menšími vozidly s čistými motory (elektromobilita, alternativní energie). Zásobování musí být organizováno s ohledem na dopravní špičku ve městě. Systémy citylogistiky musí mít zázemí ve veřejných logistických centrech, ze kterých se obsluha bude organizovat.

Důležitým problémem je řešení dopravy mezi jádrovým městem a suburbánní oblastí, která bývá závislá na individuální dopravě, neboť obsluha veřejnou dopravou rozptýleného osídlení nebývá ani efektivní. Důraz musí proto být kladen na systémy P+R, B+R a K+R u kapacitních železničních tratí v předměstské oblasti. Výrazným zatraktivněním veřejné dopravy mohou být rovněž alternativní dopravní systémy typu tram-train. Snahy o jejich zavedení v českých městech zatím nebyly úspěšné mj. z důvodů malé podpory ze strany státu.

Problém dopravy ve městech se výrazně projevuje i u měst velikostní kategorie 15 – 40 tis. obyvatel. Tato města jsou již příliš velká pro docházku, na druhou stranu nejsou dostatečně velká na to, aby poptávka po přepravě ekonomicky odůvodnila zavedení systému MHD v intervalech, které jsou vnímány jako nepřetržitá obsluha (max. 15 minut). Tato velikostní kategorie měst je proto výrazně zatížena individuální dopravou.

Z hlediska vnitřní bezpečnosti dopravy strategie ukládá. Na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–202036. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

Dopravní sektorová strategie 2. fáze.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále jen „DSS2“ nebo „Dopravní strategie“) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Hlavními důvody pořízení jsou zejména:

- na evropské úrovni: požadavek na vypracování zastřešujícího strategického sektorového dokumentu (v podobě „komplexního národního dopravního plánu“) představuje jednu z tzv. kondicionalit pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v letech 2014 až 2020,
- na národní úrovni: absence platné koncepce postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech.

Globálním cílem Dopravních strategií je zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

Cíle realizace procesu Dopravních strategií jsou:

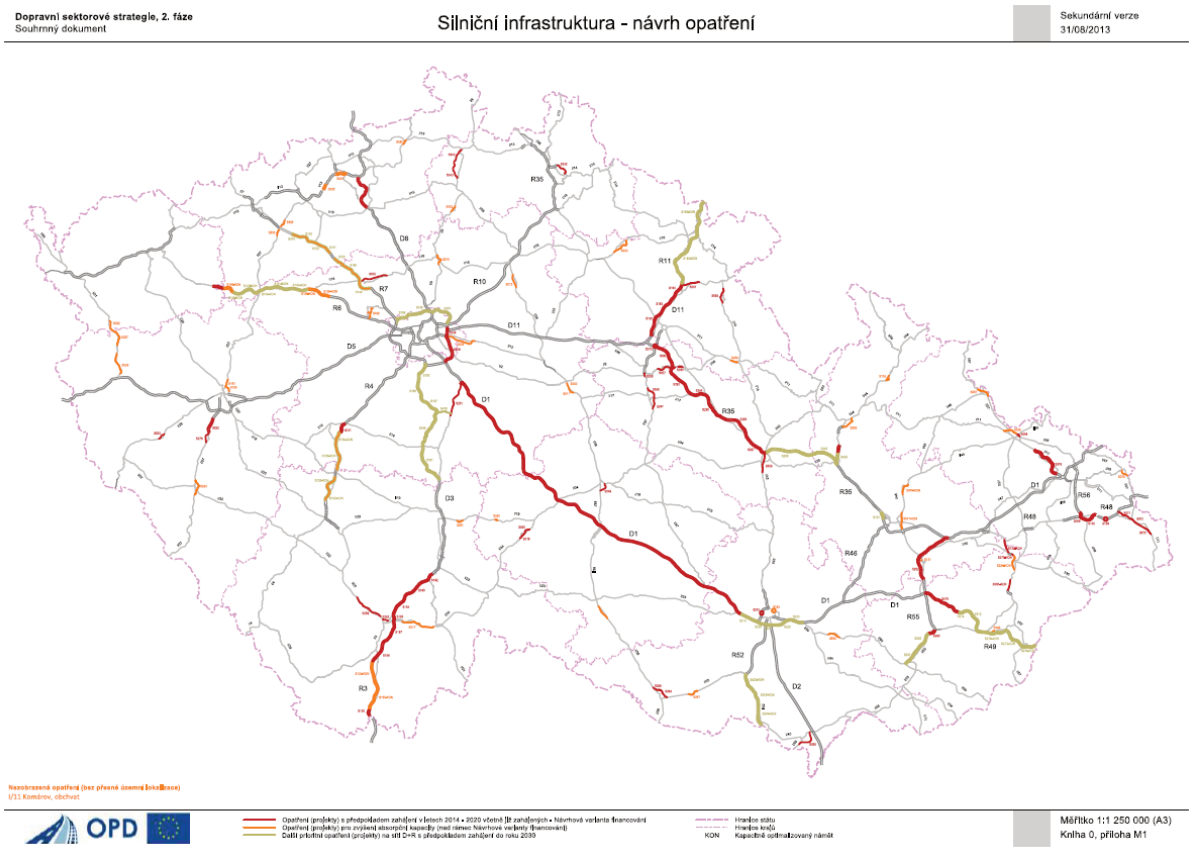
- zajištění stabilních finančních zdrojů
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky
- definování preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných událostí.

DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR schválené usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu dopravy, který je veřejně dostupný na http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování samostatných návazných strategií pro jednotlivé dílčí oblasti, kterým je třeba se věnovat ve větší míře podrobnosti.

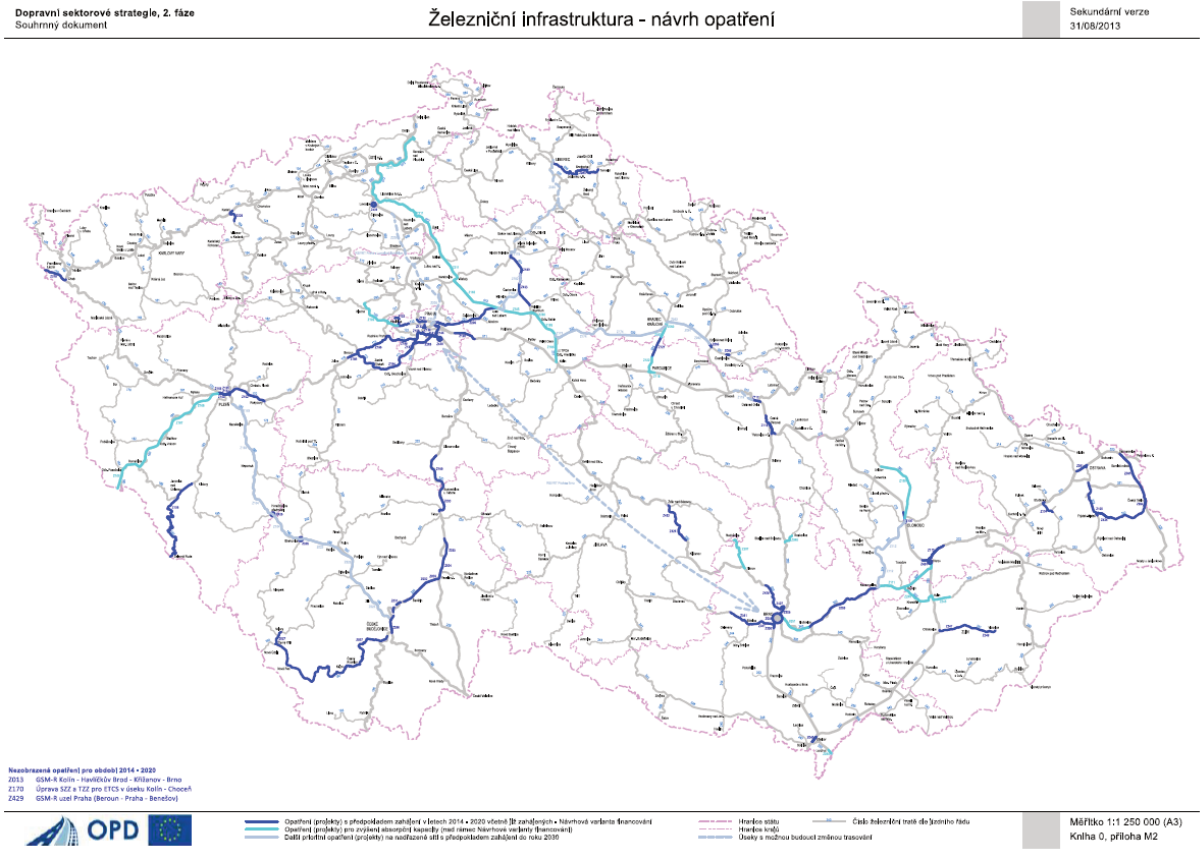
DSS obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a určení prioritizace rozvojových projektů k realizaci, včetně námětů na jejich optimalizaci v místech, kde se dosud sledované řešení ukazuje obtížně obhajitelné (dopravně-společensky, územně, environmentálně, ekonomicky). DSS jsou zpracovány pro období 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2030 resp. 2050.

Návrh nařízení TEN-T stanovuje dvě vrstvy, hlavní síť má být dokončena do 2030 a globální síť do 2050 – tento požadavek primárně determinuje priority spolu s připraveností projektů a vázaností a disponibilitou jednotlivých zdrojů. V období 2014 – 2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci Dopravních sektorových strategií definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedená infrastruktura dokončená v parametrech odpovídajících návrhu nařízení TEN-T nejpozději v roce 2050. Stavět bude nutné jen to potřebné v rozumných technicko-ekonomických parametrech s prioritou projektů spojených s TEN-T.

DSS II nenavrhuje v rámci Kroměříže žádné stavby.



Obrázek 6 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření silniční infrastruktury



Obrázek 7 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření železniční infrastruktury

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 je koncipována jako samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Základním strategickým cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných. Základním rokem je rok 2009.

Dílčí cíle a opatření:

- zviditelnění chodců za snížené viditelnosti standardním použitím reflexních prvků,
- používání cyklistických přileb dětmi,
- nové formy dopravní výchovy s využitím interaktivních metod,
- rozšiřování zón s omezenou rychlostí jízdy na 30 km/h,
- rozšíří budování cyklistické infrastruktury,
- budovat opatření ke zklidnění dopravy,
- výstavba obchvatů měst a obcí,
- zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu,
- úpravy křižovatek,
- zabezpečení železničních přejezdů,
- postupná přestavba silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící pozemní komunikace,
- úpravy dopravního prostoru pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

Strategické cíle na národní úrovni

- Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou CR).
- Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
- Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
- Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v CR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Strategické cíle na místní úrovni

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25,
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy,
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů,
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížďce do práce,

- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledku pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod,
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném case a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

Národní program snižování emisí

Národní program snižování emisí České republiky (dále jen „Program“) je připraven na základě ustanovení § 8 zákona o ochraně ovzduší 1 s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky 2 , očekávané změny právního rámce Evropské unie 3 a s ohledem na neplnění imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM10 a PM2.5, troposférický ozón a benzo(a)pyren), které mají výrazné negativní dopady na lidské zdraví, ekosystémy a vegetaci.

Vzhledem k tomu, že i přes výrazný pokles emisí PM10, PM2.5 a prekurzorů ozonu stále dochází k rozsáhlému nedodržování imisních limitů pro suspendované částice PM10 a PM2.5 a benzo(a)pyren a troposférický ozon a dostupné emisní projekce na bázi referenčních scénářů (Primes 2013-REF-CLE a národní NPSE-WM-CLE; viz článek 12 Programu) indikují riziko nedodržení závazků snížení emisí k roku 2020 dle Göteborského protokolu pro NH3 a PM2.5 a dále nedostatečný stimul pro další snižování emisí k roku 2030 pro PM2.5, oxid siřičitý, oxidy dusíku, VOC a amoniak, je nutno formulovat nový národní scénář „s dodatečnými opatřeními“ (NPSE-WaM 86). Tento scénář je formulován včetně harmonogramu implementace a orgánů odpovědných za implementaci.

Scénář NPSE-WaM vychází z následujících předpokladů: Bude probíhat přirozená obměna vozového parku, urychlená dodatečnými opatřeními realizovanými do roku 2020, a poroste zastoupení vozidel s alternativními pohony. Přepravní výkony osobní a nákladní dopravy zřejmě dále mírně porostou, lze však očekávat kompenzaci tohoto nárůstu vlivem obměny vozového parku a možný přesun určitého podílu nákladní dopravy ze silnice na železnici

Tabulka 2 Prioritní opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší

Kód	Prioritní opatření	Gestor	Termín
AA3	Podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel	MŽP, MPO	2017
AA5	Stimulace využívání alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím snížené sazby silniční daně.	NAP ČM	Dle NAP ČM
AA6	Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro veřejnou osobní dopravu	MMR	2023
AA7	Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v doprav	MD, MMR, MPO	2023
AA8	Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí	MŽP	2017
AA9	Zvýšení maximální hranice poplatku za povolení k vjezdu motorových vozidel do vybraných míst a částí měst	MF	2017
AA10	Podpora zavádění nízkoemisních zón	MŽP	Průběžně
AA11	Racionalizace zpoplatnění komunikací s ohledem na dopady dopravy na kvalitu ovzduší v dané lokalitě	MD	2017

AB1	Výstavba páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD	2030
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	MD, MMR	2020
AB21	Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem	Státní správa	2030
AB22	Zlepšení funkčnosti systému pravidelných technických kontrol vozidel	MD, MV, MŽP	2017
AB23	Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici	MD	2030
AB24	Stanovování podmínek provozu stavebních strojů	MŽP, MMR, MD	2017
AB25	Zmocnění obcí k vydání vyhlášky upravující podmínky přepravy sypkých materiálů nákladními vozidly	MD, MŽP	2016

Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)

Strategie tvoří strategický rámec pro Národní program snížení emisí ČR (NPSE) do roku 2020 a pro Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO) v 7 zónách a 3 aglomeracích ČR, jejichž příprava je uložena na základě ustanovení § 8 a 9 zákona o ochraně ovzduší1 a požadavků směrnice č. 2001/81/ES o národních emisních stropech pro některé látky znečišťující ovzduší a směrnice č. 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Zpracování uvedených dokumentů je nezbytné také s přihlédnutím k mezinárodnímu závazku, který ČR přijala2, očekávané změně právního předpisu Evropské unie3 a neuspokojivému stavu dodržování imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM10 a PM2.5, troposférický (přízemní) ozón a benzo(a)pyren).

Přípustná úroveň znečištění ovzduší je stanovena imisními limity a případně přípustnou četností jejich překročení. Imisní limity jsou vyhlášeny zákonem č. 201/2012 Sb. pro ochranu zdraví lidí (pro znečišťující látky SO2, NO2, CO, benzen, olovo a částice PM10 a PM2,5), pro ochranu ekosystémů a vegetace (pro znečišťující látky SO2, NOx), pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM10 pro ochranu zdraví lidí (u As, Cd, Ni, a benzo(a)pyrenu), a pro troposférický ozon pro ochranu zdraví lidí a ochranu ekosystémů a vegetace. Významná je také ochrana kulturního dědictví – historických budov, které jsou rovněž poškozovány emisemi znečišťujících látek.

Tabulka 3 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Oxid siřičitý SO_2	1 hodina	350 $\mu g.m^{-3}$	24
Oxid siřičitý SO_2	24 hodin	125 $\mu g.m^{-3}$	3
Oxid uhelnatý CO	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr[10]	10 $mg.m^{-3}$	
Suspendované částice PM_{10}	24 hodin	50 $\mu g.m^{-3}$	35
Suspendované částice PM_{10}	1 kalendářní rok	40 $\mu g.m^{-3}$	
Suspendované částice $PM_{2,5}$	1 kalendářní rok	25 $\mu g.m^{-3}$	
Olovo Pb	1 kalendářní rok	0,5 $\mu g.m^{-3}$	
Oxid dusičitý NO_2	1 hodina	200 $\mu g.m^{-3}$	18
Oxid dusičitý NO_2	1 kalendářní rok	40 $\mu g.m^{-3}$	
Benzen	1 kalendářní rok	5 $\mu g.m^{-3}$	

Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava - CZ07

Dokument z roku 2016 vydaný formou opatření obecné povahy Ministerstva životního prostředí.

Doprava je identifikována jako mobilní zdroj zařazený do skupiny REZZO4. Pro Kroměříž byly stanoveny emisní stropy do r. 2020 jako 67% emisí roku 2011. Mělo by dojít ke snížení PM10 ze 10,5 t/rok na 6,77 t/rok na území města.

Dle analýzy došlo mezi lety 2005 a 2008 ke snížení průměrné roční koncentrace PM_{10} z 46,84 na 31,18 $\mu g.m^{-3}$.

36. nejvyšší 24hodinová koncentrace PM10 byla 47 $\mu g.m^{-3}$ za kalendářní rok 2008.

Tabulka 4 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ07

KÓD Opatření	Název Opatření	Gesce
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	obce, kraj
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (ŘSD)
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj,
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj,
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SŽDC)
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce
AB7	Nízkoemisní zóny	obce
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj

AB13	Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj
AB14	Podpora pěší dopravy	obce, kraj
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj
AB16	Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj
AC1	Podpora carsharingu	obce, kraj

Dle vyhodnocení opatření, PZKO 2012, Olomoucký kraj bylo navrženo opatření Budování silničních obchvatů měst a obcí, kde byla realizována aktivita Dálnice D1. V tomto smyslu je opatření hotovo a došlo k vymístění zdrojů PM10 mimo město Kroměříž. Dále byla realizována modernizace žst. Kroměříž.

Národní akční plán čisté mobility (2015)

NAP CM vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která v případě elektromobility a zemního plynu (a částečně rovněž vodíku) stanoví členským státům povinnost rozvíjet příslušnou infrastrukturu dobíjecích a plnících stanic. NAP CM stanoví požadavky na výstavbu plnících a dobíjecích stanic s časovým horizontem mezi léty 2020 a 2030.

NAP CM byl schválen vládou v roce 2015.

Podpora nízkoemisních vozidel přispěje ke snížení produkce emisí ze sektoru silniční dopravy, a to především ve městech a aglomeracích, kde je doprava hlavním faktorem ovlivňujícím kvalitu ovzduší. Kromě pozitivních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel přinese rozvoj čisté mobility též menší závislost na ropě a představuje obrovský potenciál pro český automobilových průmysl.

Cíle NAP CM:

- Vozový park (2020 – 5 tis. elektromobilů, 48 tis. CNG vozidel)
- Infrastruktura (2020 – 1 300 dobíjecích míst, 210 CNG plniček, 2 LNG plničky a 2 plničky vodík)
- Spotřeba alternativních paliv (v roce 2017 bylo spotřebováno 1,1 GWh a 67,6 mil. m3 CNG)
- snížení emisí osobních vozů o 15 % v roce 2025 a o 35 % v roce 2030 oproti roku 2021
- Nákladní automobily snížení emisí o 15 % v roce 2025 a o 30 % v roce 2030 oproti roku 2019

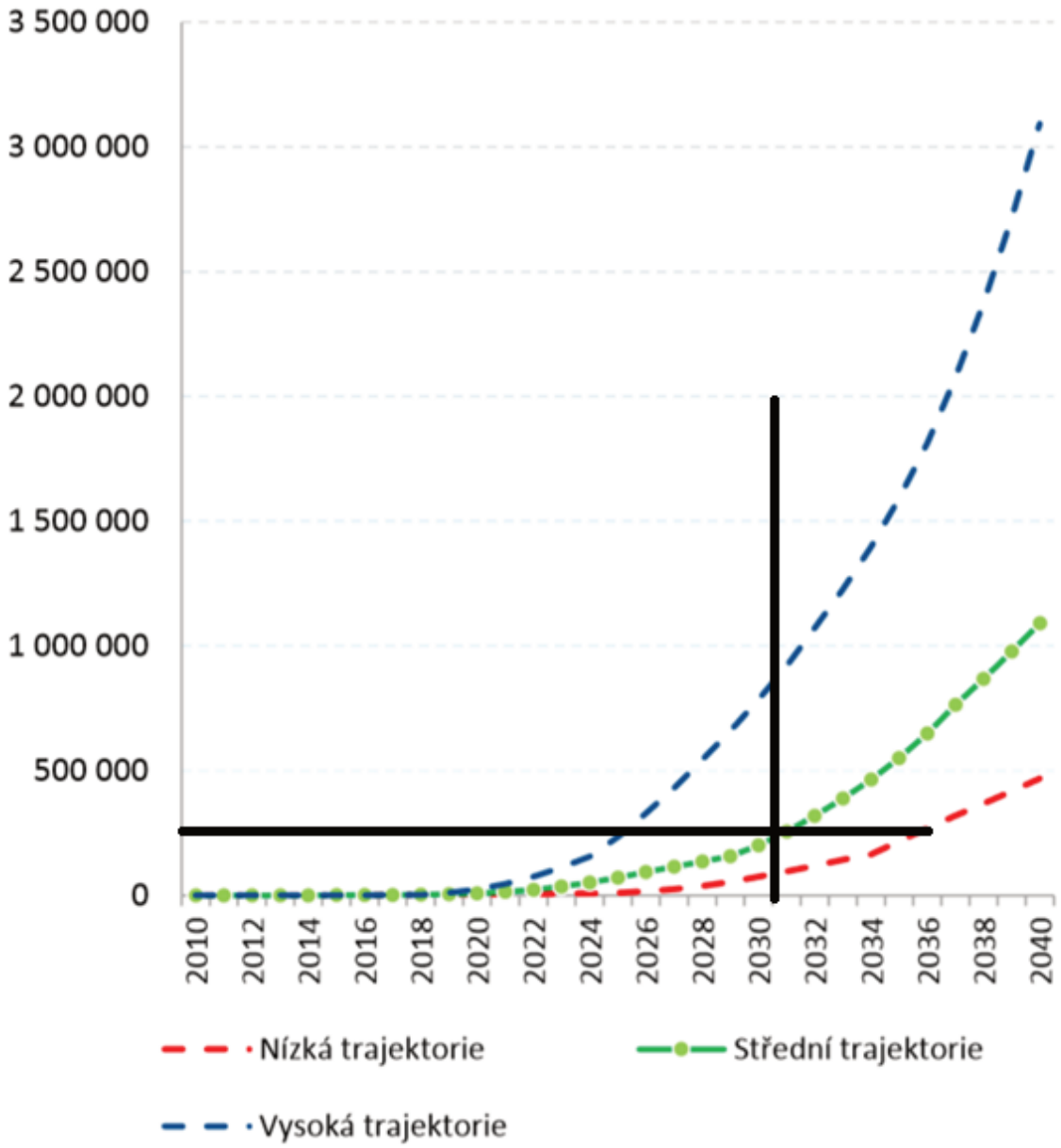
Zajištění financování:

OP PIK - Podpora nákupu EV a související infrastruktury pro podnikatele (MPO)

IROP - Pořizování vozidel na alternativní paliva (městská hromadná a linková doprava) dopravu (MMR)

Národní program - Podpora na pořízení vozidel na alternativní pohon subjekty státní správy a samospráv a jim podřízených, řízených nebo zřizovaných organizací a osvěta čisté mobility (MŽP)

OPD - Podpora výstavby infrastruktury (MD)



Obrázek 8 Předpokládaný vývoj počtu elektrických osobních vozidel (kategorie M1)

Formy podpory vozidel na elektřinu v evropských zemích lze shrnout do následujících bodů: Dotace na nákup vozidel, Dotace na pořízení a instalaci nabíjecích stanic, Nabíjení elektromobilů zdarma, Daňové zvýhodnění ULEV („Ultra-low emission vehicle“), Povinnost vybavovat nabíjecími stanicemi nové administrativní budovy a nákupní centra, Vyhrazená parkovací místa, Vyhrazené pruhy na silnici, Podpora výzkumu a vývoje, Osvěta, mediální kampaně, Financování pilotních projektů, Preference nízkoemisních vozidel ve státní správě, veřejné dopravě.

V ČR je systém podpory elektromobility nastaven chybně, což vede k velmi pomalému zavádění těchto vozidel. Prioritu dává ČR na podporu CNG, které je 100% fosilním palivem a ke snížení produkce CO_2 a $PM_{2,5}$ zřejmě nepřispěje.

Vizí rozvoje elektromobility v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by do roku 2030 bylo v ČR v provozu 250 tisíc vozidel s elektrickým pohonem. Cílem je dosáhnout pouze 4,3% elektrických vozidel. Do konce roku 2020 by měla být připravena infrastruktura pro dobíjení 17 000 vozidel. Je uvažováno s cílem 1 300 veřejných dobíjecích bodů, což odpovídá cca 650 dobíjecím stanicím.

Aby mohl být tento cíl splněn, muselo by dnes být naprojektováno a zažádáno o připojení 275 nabíjecích stanic. Jelikož k 07/2019 je v ČR pouze 376 nabíjecích stanic.



Obrázek 9 Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic

Vizí rozvoje trhu vozidel na CNG v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by nejpozději v roce 2030, v ideálním (optimistickém) scénáři (V1A) po roce 2025, bylo dosažení 10% podílu spotřeby zemního plynu na celkové spotřebě pohonných hmot, čemuž by odpovídalo cca 250 tisíc vozidel na CNG. Objem spotřeby zemního plynu by za této situace mohl dosáhnout až 600 mil. m3.

6.4. Krajské strategické dokumenty a dokumenty mikroregionu

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje

ZÚR zpřesňují vymezení rozvojové osy OS11, kam spadá i Kroměříž.

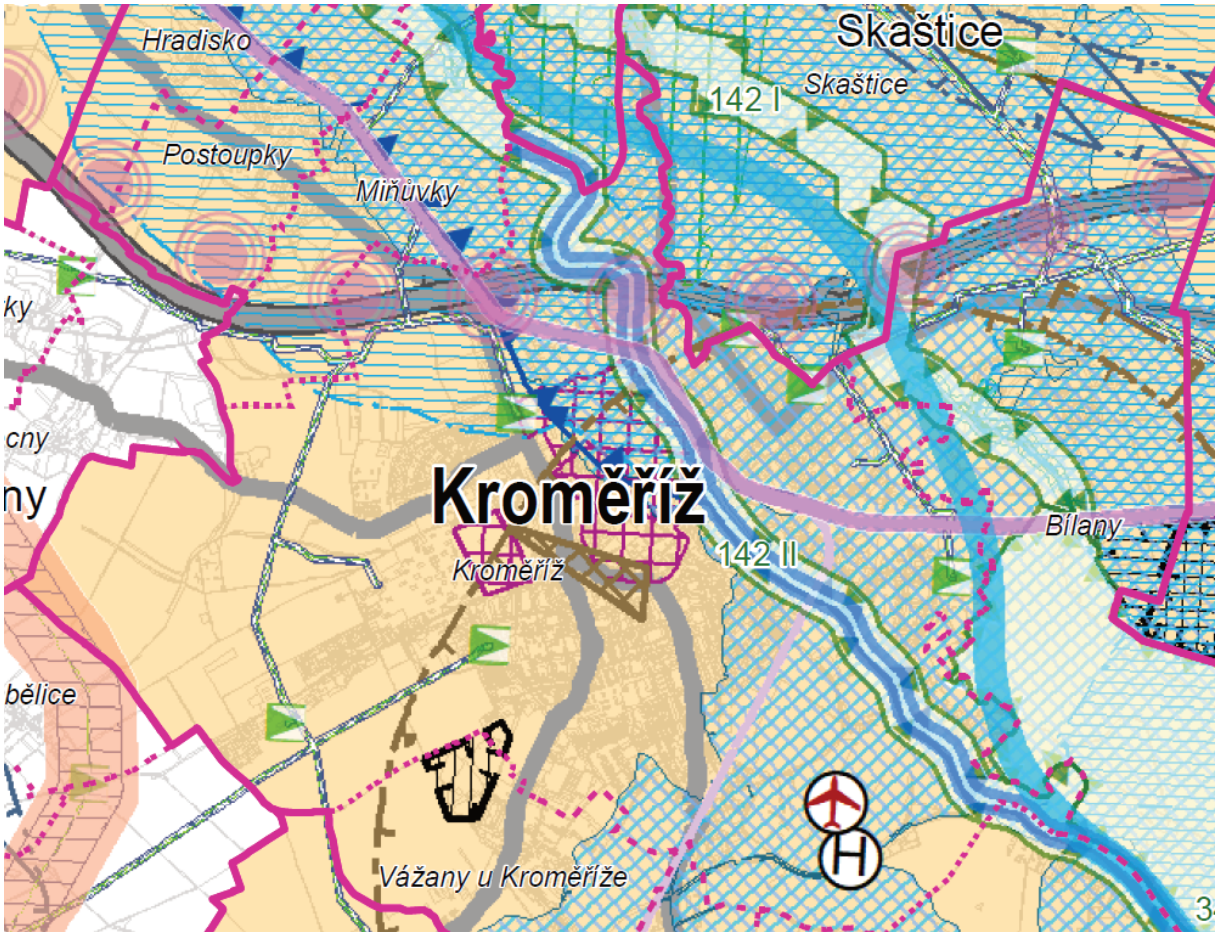
ZÚR zpřesňují na území kraje koridor konvenční železniční dopravy ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice, vymezením koridorů tratí č. 300 (Brno – Kojetín –) Chropyně – (Přerov), č. 303 (Kojetín –) Bezměrov – Kromě-říž – Hulín, č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, které jsou uvedeny v kap. 7.1 v popisu VPS pod kódy Z01, Z02 a Z03.

VPS republikového významu je Z02 - Bezměrov – Hulín, modernizace trati 303.

ZÚR navrhují ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě koridor pro splavnění řeky Moravy v úseku Otrokovice – Kroměříž.

ZÚR stanovují na území kraje jako územní rezervu v souladu s PÚR ČR průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe, území speciálních zájmů, vymezené koridorem průplavního spojení D - O - L v trase Bezměrov – Kroměříž – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh.

Kulturní hodnotou území Zlínského kraje se rozumí také památka UNESCO Areál zámku Kroměříž.



Obrázek 10 ZÚR Zlínského kraje aktualizace 2, Koordinační výkres

Územní studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území ZK ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území

Pořízení a zpracování územní studie „Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území“ (dále jen studie) bylo zadáno na základě výsledků veřejné zakázky malého rozsahu podle metodického pokynu MP/07/03/07 Krajského úřadu Zlínského kraje.

Požadavek na zpracování studie je stanoven v kap. 9 „Zásady územního rozvoje Zlínské-ho kraje“ (dále ZÚR ZLK), které byly vydány Zastupitelstvem Zlínského kraje v září 2008 a nabyly účinnosti dne 23.10. 2008. ZÚR ZLK stanovují pouze území obcí vhodná pro umístění zařízení kombinované dopravy nadmístního významu (překladiště a logistická centra), za něž označuje Hulín, Otrokovice, Valašské Meziříčí a Staré Město.

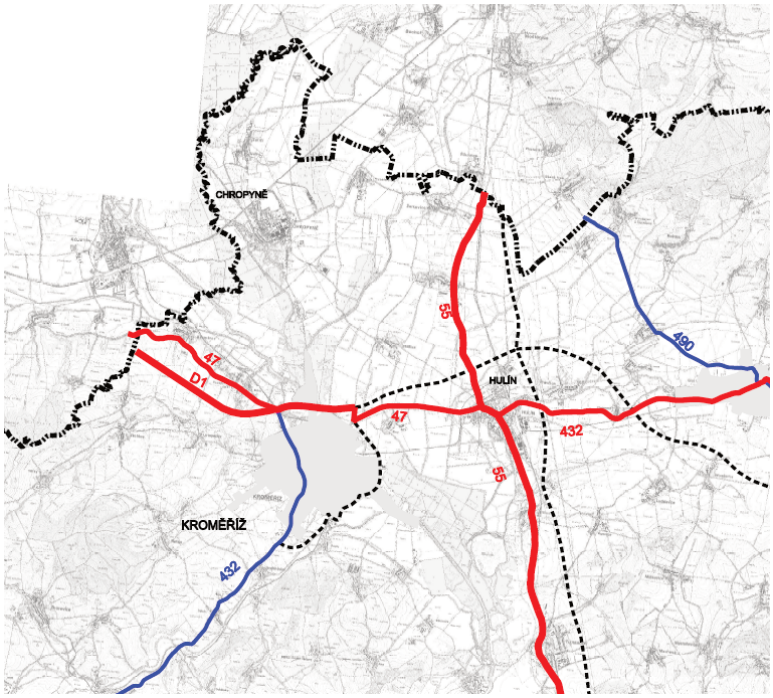
Tabulka 5 Přehled - užší výběr prověřovaných lokalit

Konečný název lokality pro umístění VLC *(původní název z 1. etapy)*	ORP	Obec
Holešov, průmyslová zóna *(původně Letiště Holešov)*	Holešov	Holešov, Zahnašovice
Napajedla, průmyslová zóna *(původně Napajedla U hřebčína)*	Otrokovice	Napajedla
Zlín, Malenovice *(původně Malenovice u Zlína, zahradnictví)*	Zlín	Zlín, Malenovice
Staré Město, Hlaviny	Uherské Hradiště	Staré Město
Lešná	Valašské Meziříčí	Lešná
Valašské Meziříčí, jih	Valašské Meziříčí	Valašské Meziříčí

V okolí Kroměříže není uvažováno s vybodování VLC.

Generel dopravy Zlínského kraje

Koncepční dokument dopravy aktualizovaný roku 2009. Aktuálně je uvažováno o jeho aktualizaci.
Generel uvažoval s přeložkou II/432 (východní obchvat Kroměříže) Kroměříže.

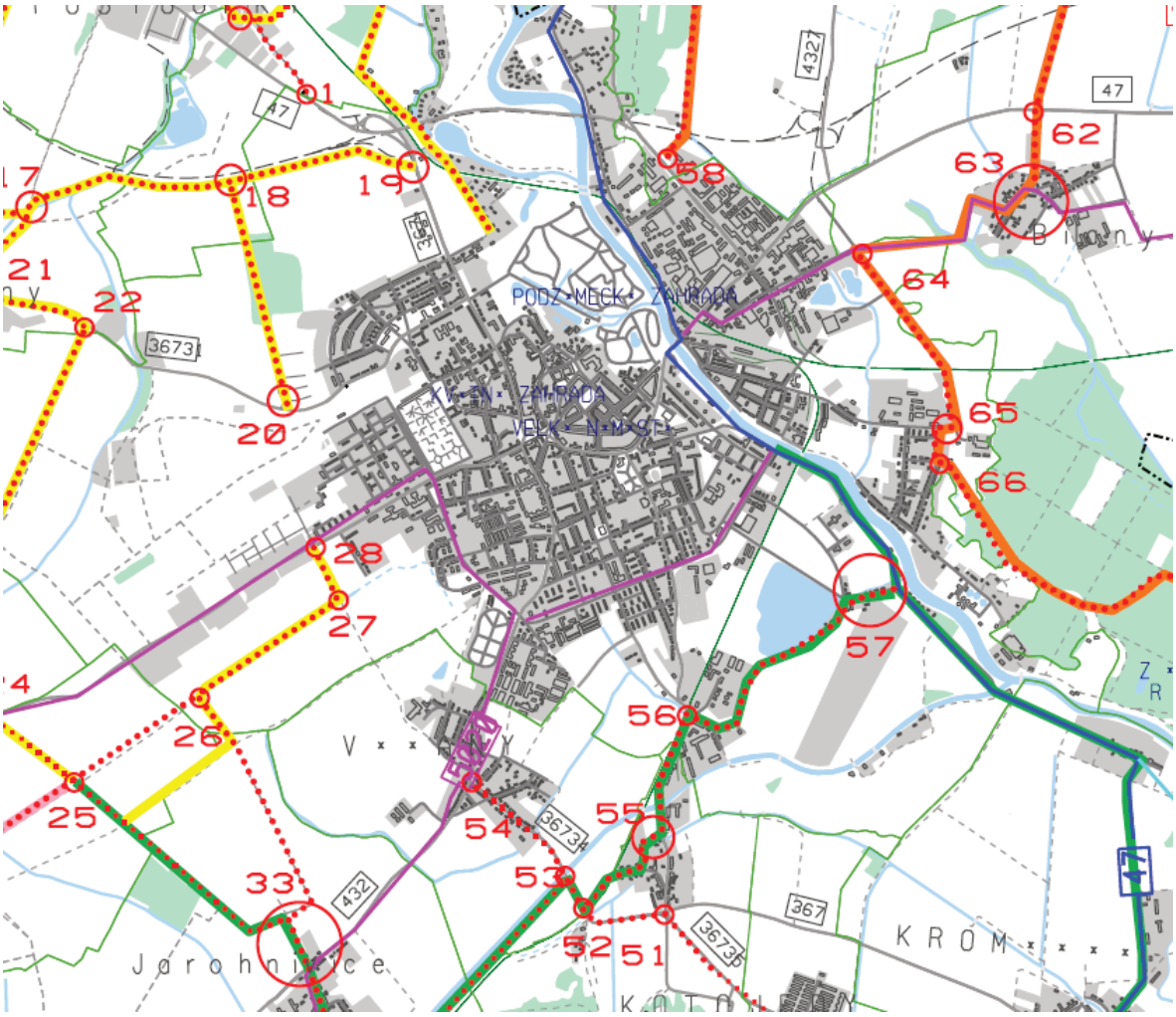


Obrázek 11 Základní síť automobilové dopravy

Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

Koncepce rozvoje byla zadána v roce 2018. Termín zpracování je 01/2020.

Koncepce cyklistiky Kroměřížsko z roku 2008 je zřejmě překonaným dokumentem, nicméně v extravilánových úsecích navrhuje zajímavé propojení Jarohněvic podél potoka Kotojedka nebo po polních cestách přes Jehelníky, na obrázku pod čísly 33 a 27.



Obrázek 12 Koncepce cyklistiky Kroměřížsko 2008

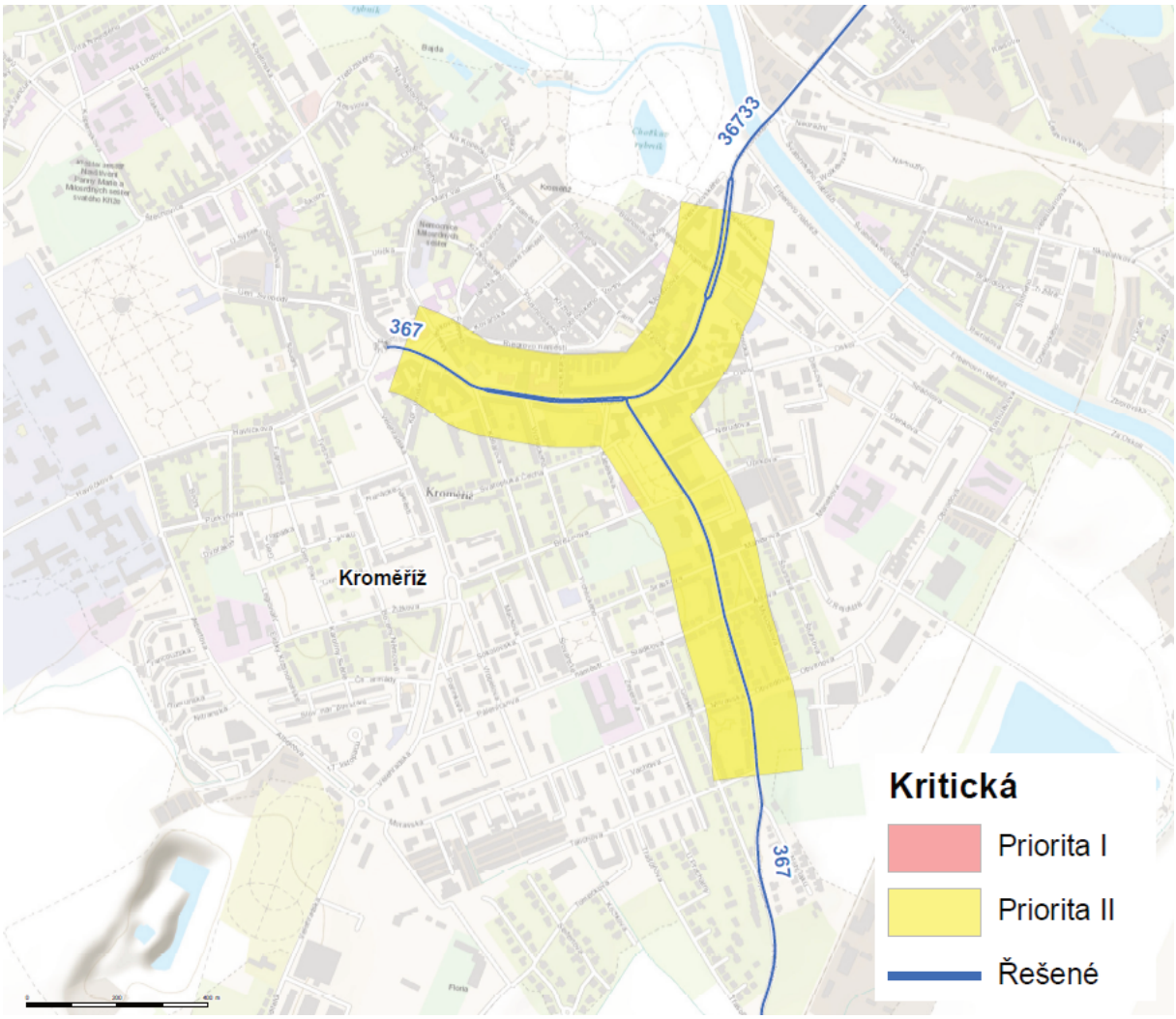
Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje

Hodnocené úsek komunikací II/367 a III36733 procházejí městem. Chráněnou obytnou zástavbu tvoří rodinné domy a výšce 1NP až 3 NP, bytové domy o 3 NP až 5 NP a 6 školských zařízení.

Odhadovaný počet osob ve sledované lokalitě nad mezní hodnotu Ln 60 dB je 862 v 79 stavbách pro bydlení.

Dle akčního plánu je Kroměříž zařazena do priority II.

Navržená opatření se omezují na výměnu oken a prověření zvukové izolace obvodového pláště.



Obrázek 13 Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace kraje

7. Analýza územního a dopravního plánování

Území plán města Kroměříže ve znění změny č. 6 nabyl účinnosti 6.12.2013.

V současné době se připravuje územní plán nový.

Územní plán má respektovat ucelený urbanistický a architektonický charakter území historického jádra města Kroměříže, které bylo prohlášeno městskou památkovou rezervací, a nachází se zde památky světového významu uvedené na seznamu UNESCO (Arcibiskupský zámek, Podzámecká zahrada a Květná zahrada).

Územní plán má vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

V Kroměříži by měl být v návaznosti na územní plán vytvořený promyšlený systém dopravy včetně pěších a cyklistických tras s ohledem na každodenní přepravní vztahy obyvatel za prací, vzděláváním, obchodem a rekreací v průběhu pracovních i volných dní.

Z důvodu negativních vlivů silniční motorové dopravy (zátěž obyvatel zvýšenou hladinou hluku a emisí látek znečišťujících ovzduší a vysoké intenzity dopravy na průtahu městem)je nutné prověřit odvedení dopravy mimo centrum města a její napojení na dálnici.

Z důvodu zmírnění nepříznivých účinků silniční dopravy má nový ÚP zpracovat koncepční řešení dopravy, včetně systémového řešení cyklodopravy ve městě, zahrnující dobudování 2. okruhu, včetně mostu přes řeku Moravu, rezervu pro 3. okruh.

Nový územní plán má vyřešit odvedení těžké dopravy z centra města

Nový ÚP má prověřit možnosti řešení na odstranění bodových dopravních závad pro zvýšení plynulosti stávající dopravy a eliminaci negativních vlivů z dopravního provozu.

Dále má prověřit kapacitní parkování v centru města – po obvodu historického jádra na místních komunikacích a veřejných prostranstvích, kde tento nedostatek negativně ovlivňuje rozvoj turistiky. Na okraji sídlištní zástavby je umístěno několik nevhodných garážových lokalit, které znehodnocují vzhled města a brání jeho rozvoji, a měly by být postupně nahrazeny výstavbou hromadných garáží (podzemních nebo nadzemních objektů) a jejich pozemky případně využity pro další výstavbu města. Z těchto důvodů je třeba prověřit a navrhnout vhodné plochy pro parkování případně plochu pro parkovací dům.

ÚP má respektovat vyhlášené ochranné pásmo vzletové a přistávací dráhy letiště.

Tato problematika je řešena v PUMM. Návrhová část PUMM musí být v souladu s navrhovaným ÚP.

Územní plán plánuje 3 velké plochy bydlení, které jsou situovány na Zacharu, ve Vážanech a u letiště.

Plánovaná plocha bydlení na Zacharu není dostatečně obsloužena MHD. Docházkové vzdálenosti jsou až 800 m. Pro obsluhu plochy je nutné naplánovat komunikaci pojížděnou MHD. Současně dostupnost sběrné komunikace ulice Albertova je na limitu územního plánování. Toto musí být v návrhu prověřeno.

Pro obsluhu zóny bydlení ve Vážanech je uvažován systém sběrných komunikací navazující na navrhovaný obchvat města podél železniční trati 305.

Dále je naplánováno propojení "obchvatu" a ulice Moravská.

Plochy výroby jsou situovány na východě města, kde je naplánován jejich rozvoj. Výroba je napojena na dálnici D1 mimo zastavěné části města, současně je v dosahu železnice.

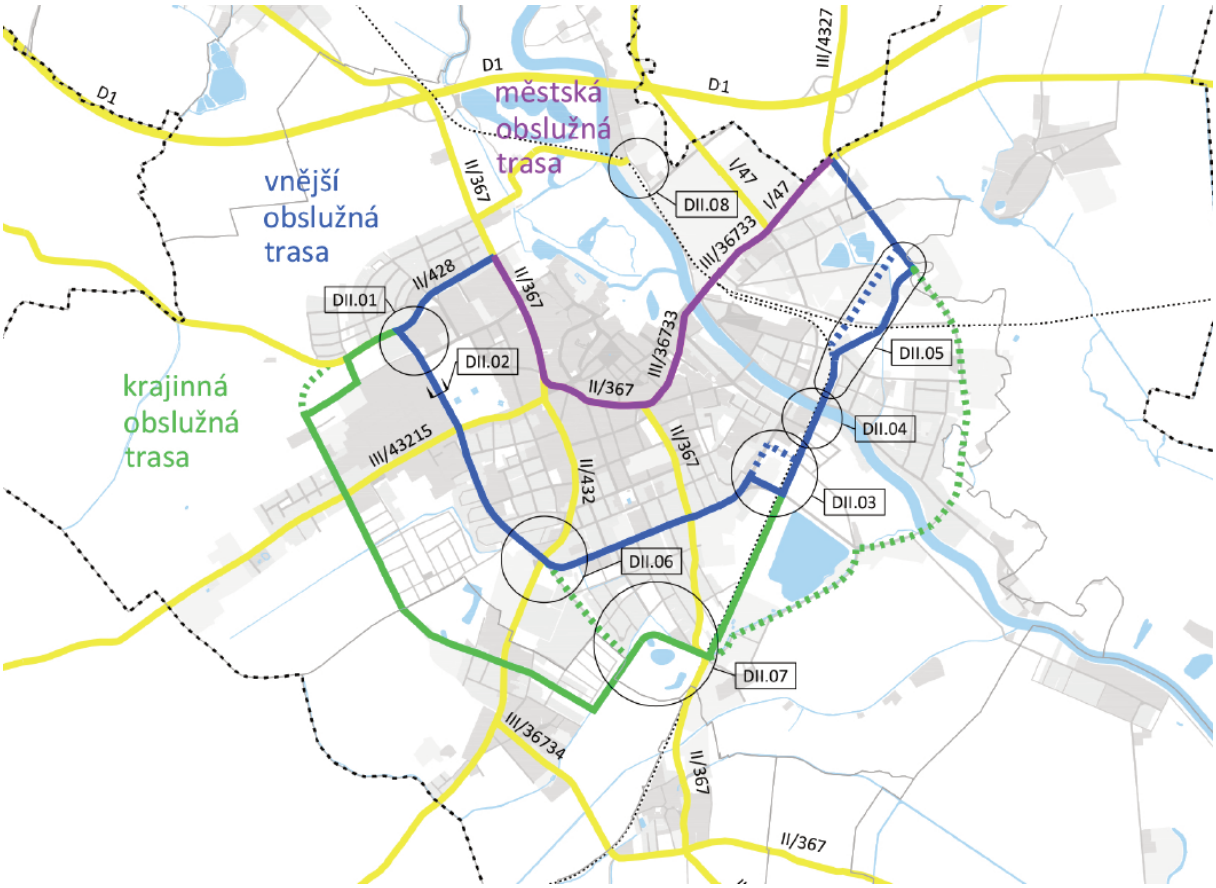
Občanská vybavenost je situována v centru města a dále podél Obvodové ulice.

Obchodní aktivity řetězců jsou zastoupeny v podobě OC Rykalka (Tesco), Penny Albertova, Lidl Velehradská, Kaufland Obdodová a Albert Kotojedská.

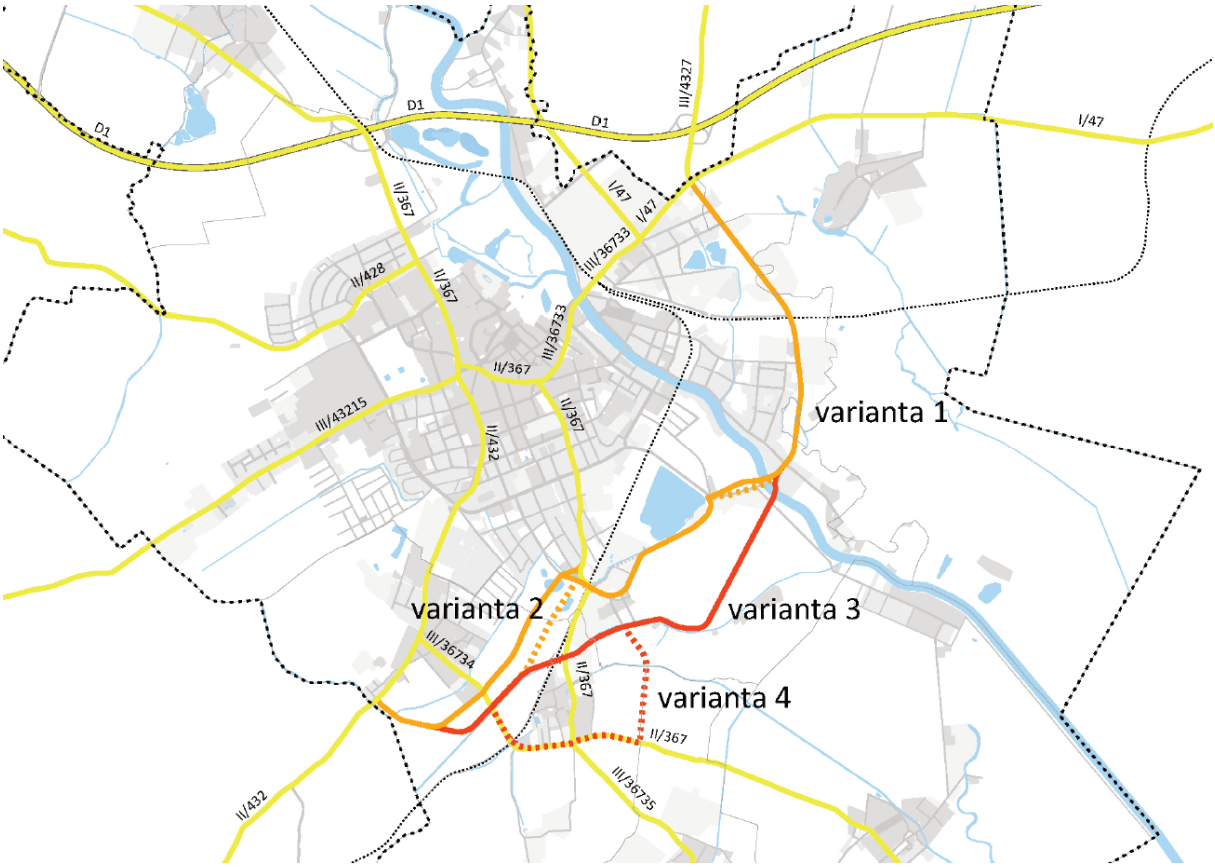
Město se vyznačuje kompaktním charakterem s vějířovitou kostrou základní komunikační sítě. Největší dopravní zátěže přenáší "průtah ".



Obrázek 14 Územní plán města Kroměříže po vydání změny č. 6



Obrázek 15 Uvažované variantní vedení obchvatů při zpracování nového územního plánu



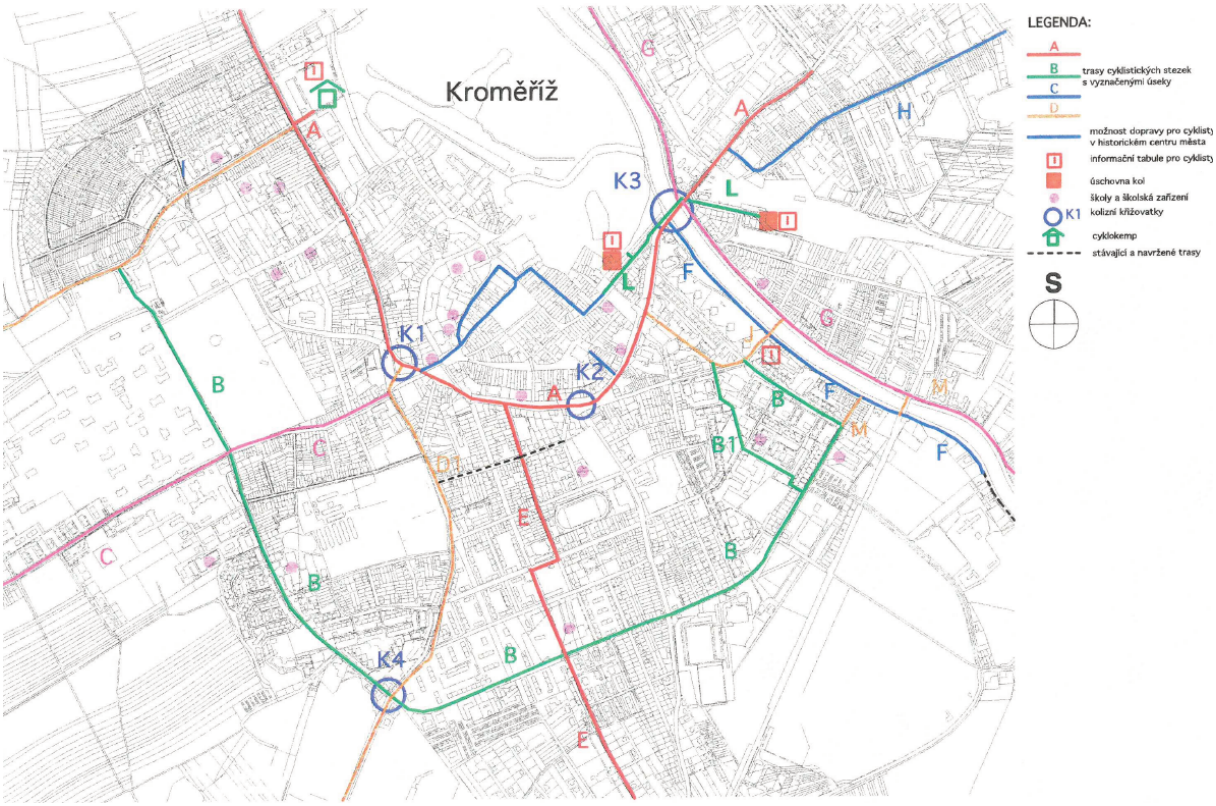
Obrázek 16 Uvažované variantní vedení obchvatů při zpracování nového územního plánu

Pasport místních komunikací

Je základní evidencí komunikací. Jedná se materiál stanovující zatřídění komunikací do tříd. Pasport byl k dispozici z roku 2004. Pasport komunikací je použit jako podklad zatřídění sítě IAD a stanovení ZÁKOS.

Koncepce cyklistické dopravy r. 2002

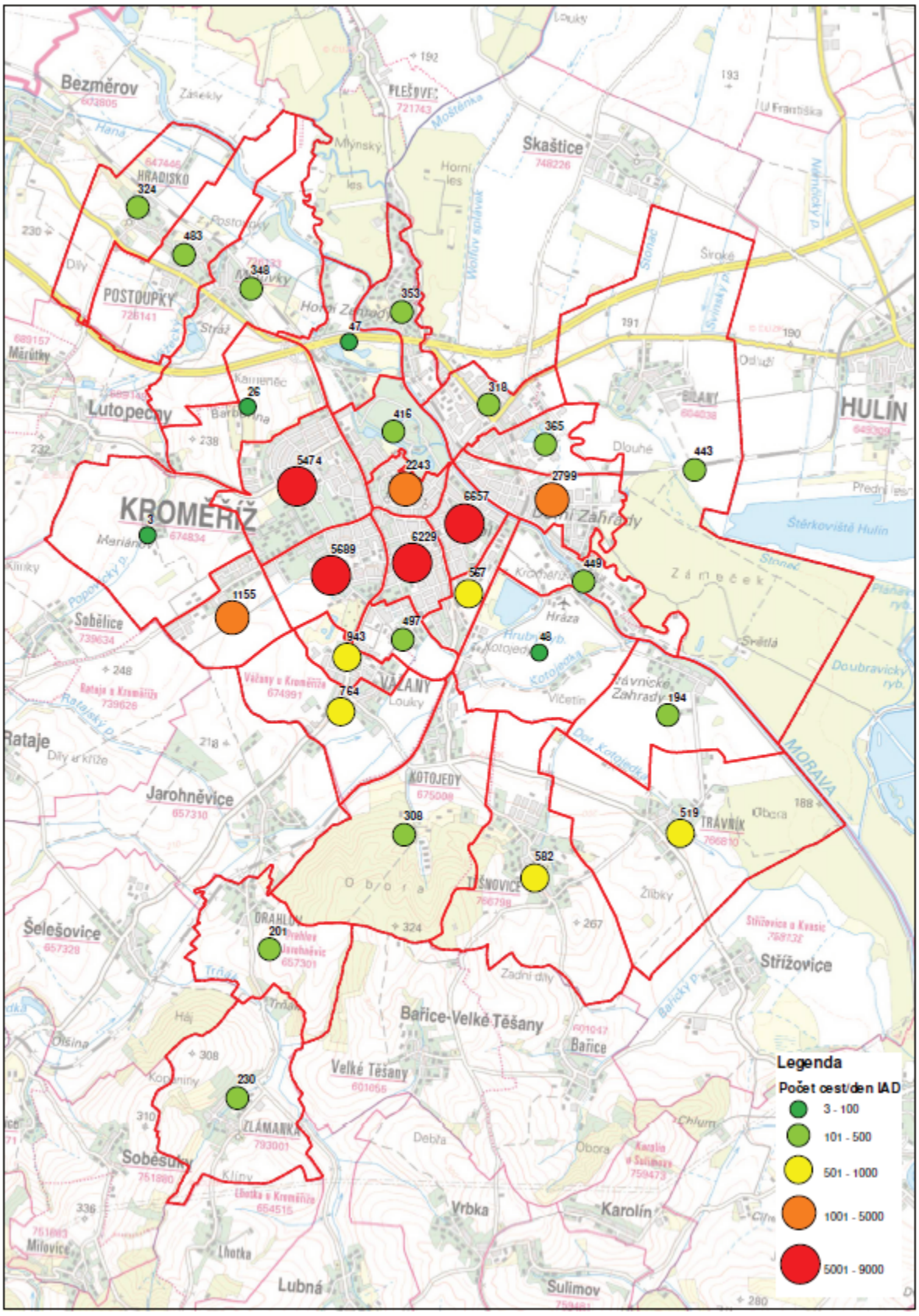
Již v roce 2002 byla ve městě zpracována koncepce cyklistické dopravy. Tato byla naplněna pouze stavbami podél řeky Moravy ve směru na Kvacice a připojí Bílan. Na výkrese označeno jako trasy F, G a H. Dále byla vystavěna část trasy B po ulici Obvodové, zbytek tras realizován nebyl. Koncepce se dle aktuálního sčítání dopravy jeví jako nepřekonaná, jelikož po ulici Moravská a Albertova byly zjištěny vysoké intenzity cyklistů. Koncepce je jedním z důležitých vstupů do návrhové části.



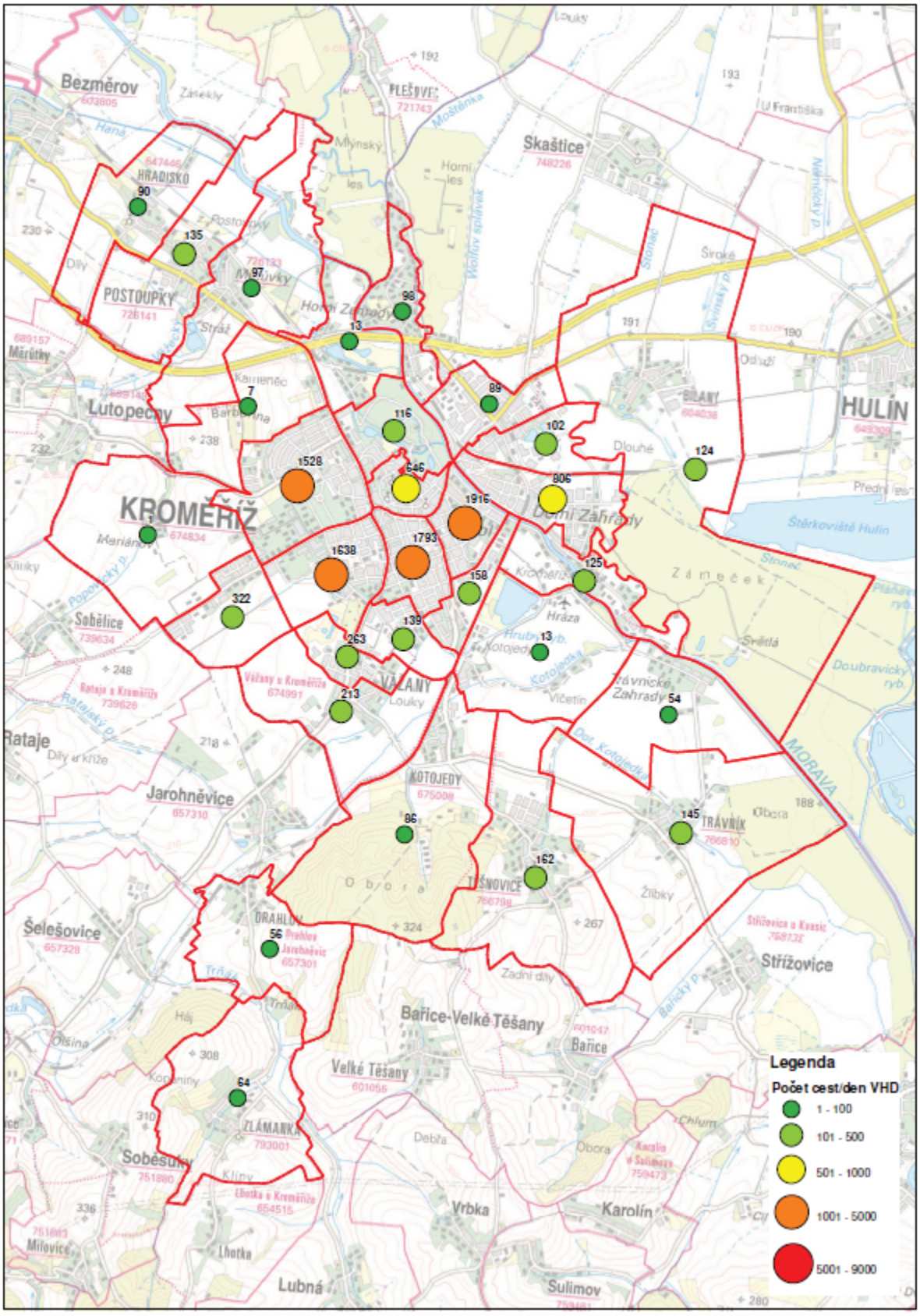
Obrázek 17 Koncepce cyklistické dopravy z r. 2002

8. Analýza území z hlediska cílů různých účelů cest

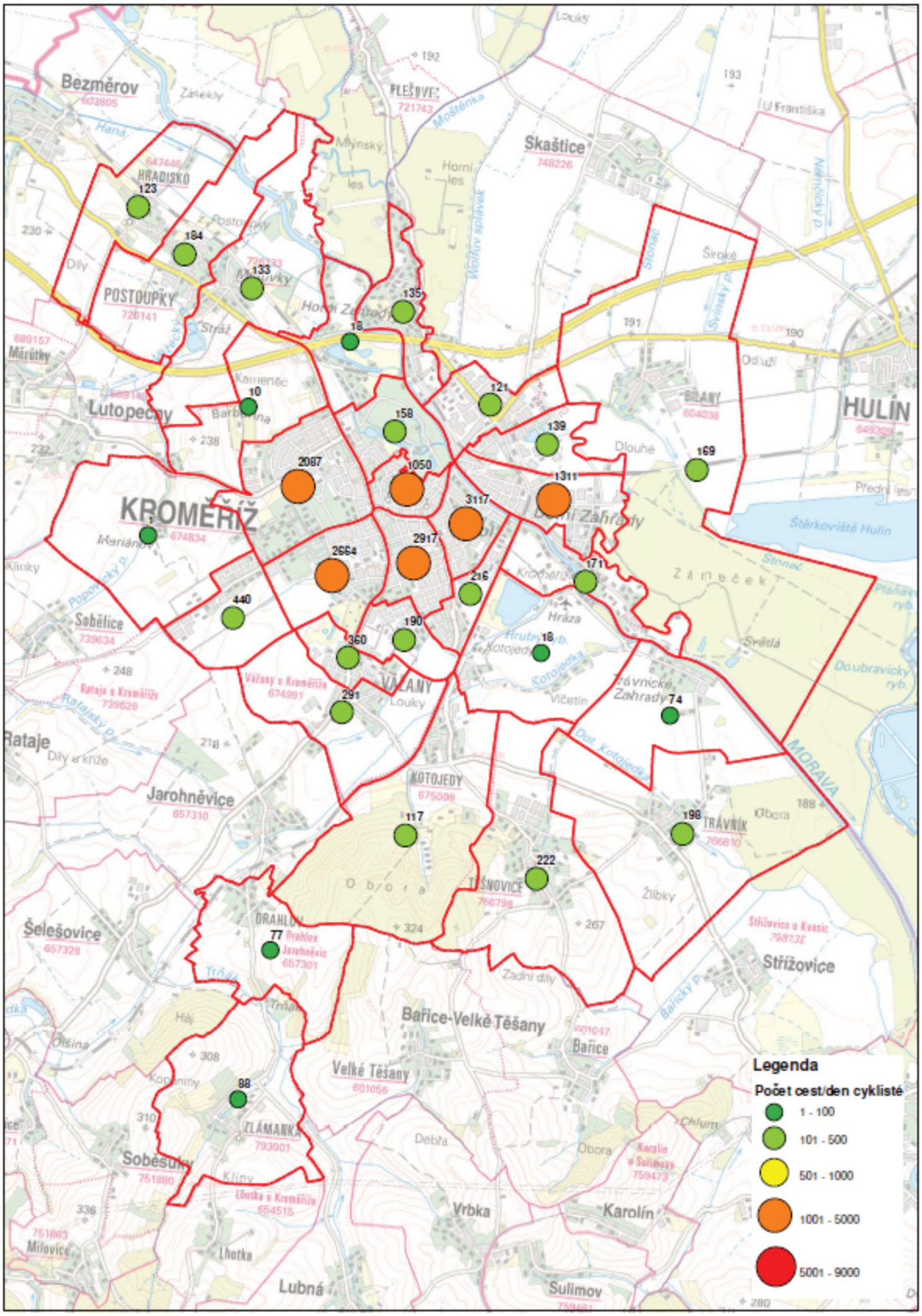
Analýza dopravy generované funkčními plochami v území na základě rozdělení řešeného území do obvodů byla provedena v sw GIS. Jsou analyzovány 4 druhy dopravy a 5 účelů cest. Při generování cest byl zohledněn typ zástavby. Generování cest bylo provedeno na základě průzkumu dopravního chování a dostupných dat. Cesty jsou hodnoceny pro období 24 hodin běžného pracovního dne.



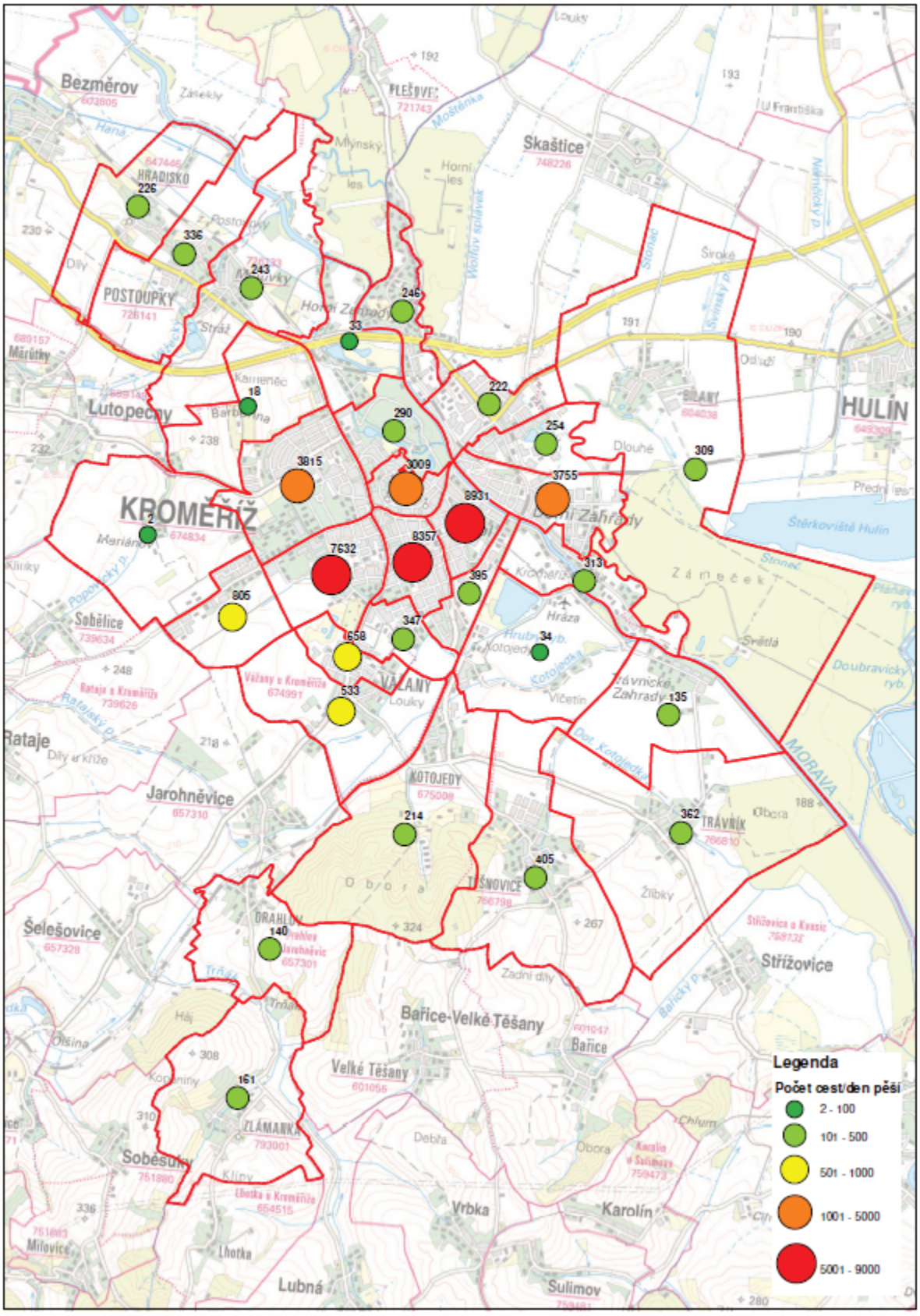
Obrázek 18 Generování cest IAD za 24 hodin



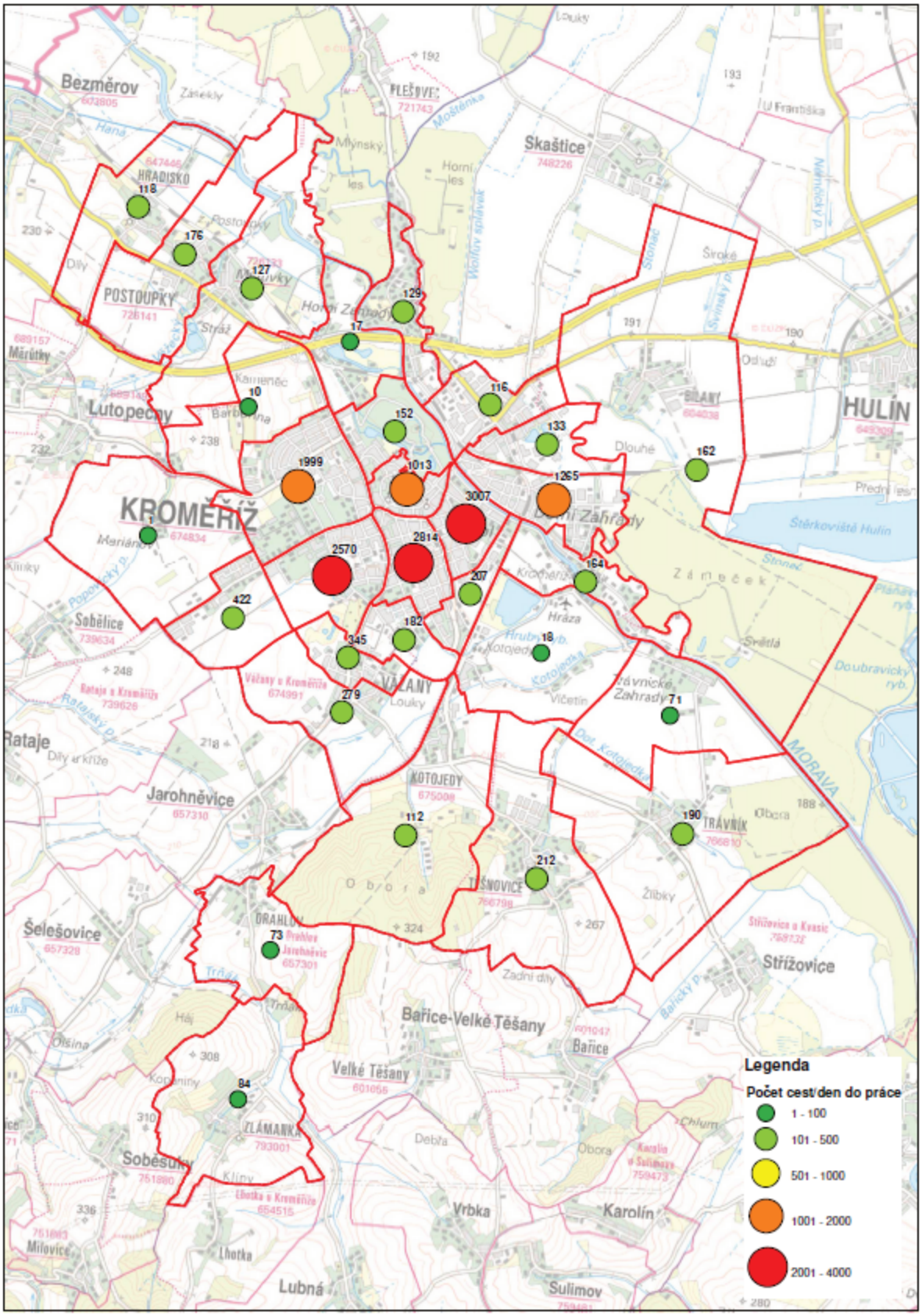
Obrázek 19 Generování cest VHD za 24 hodin



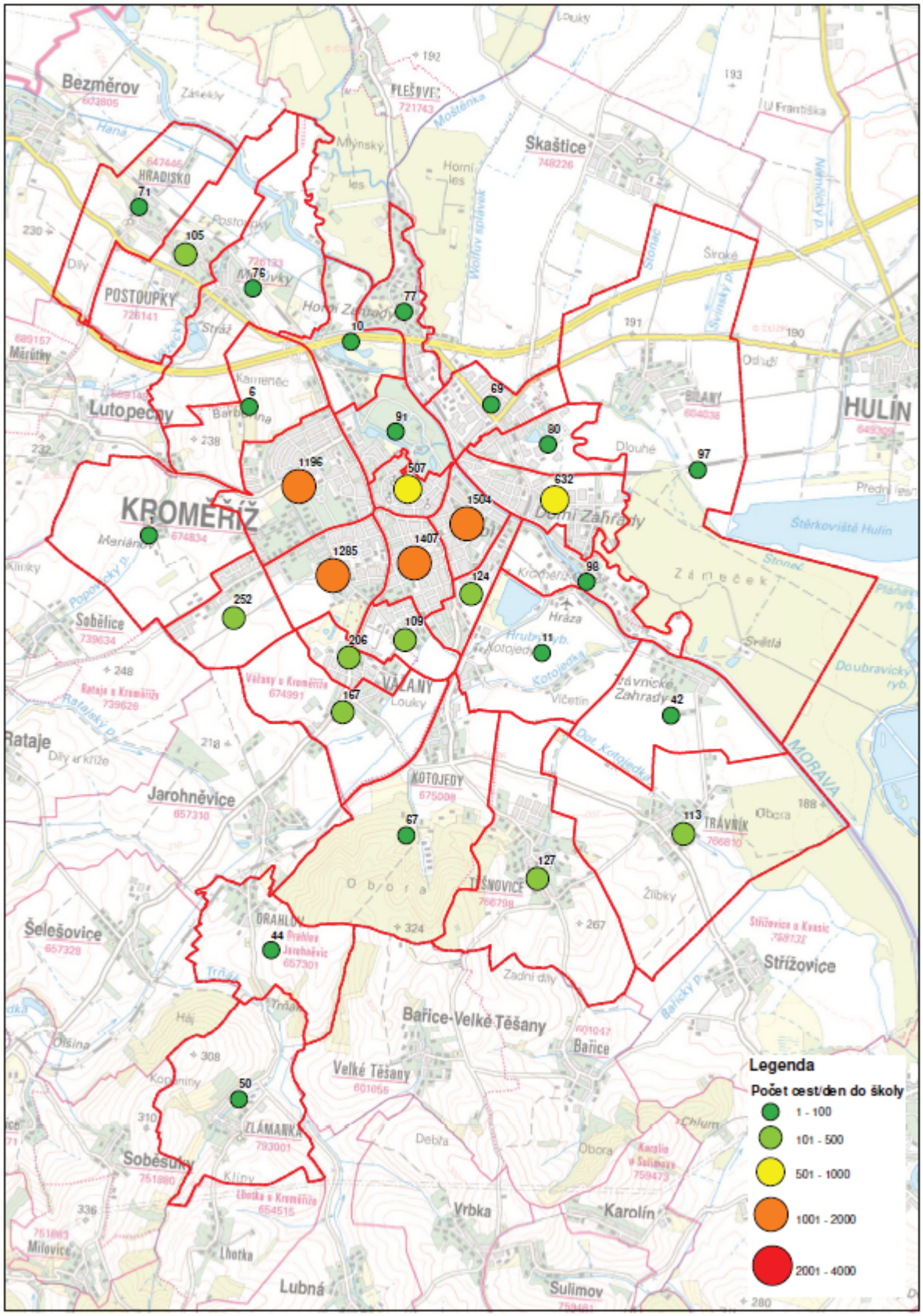
Obrázek 20 Generování cest cyklisty za 24 hodin



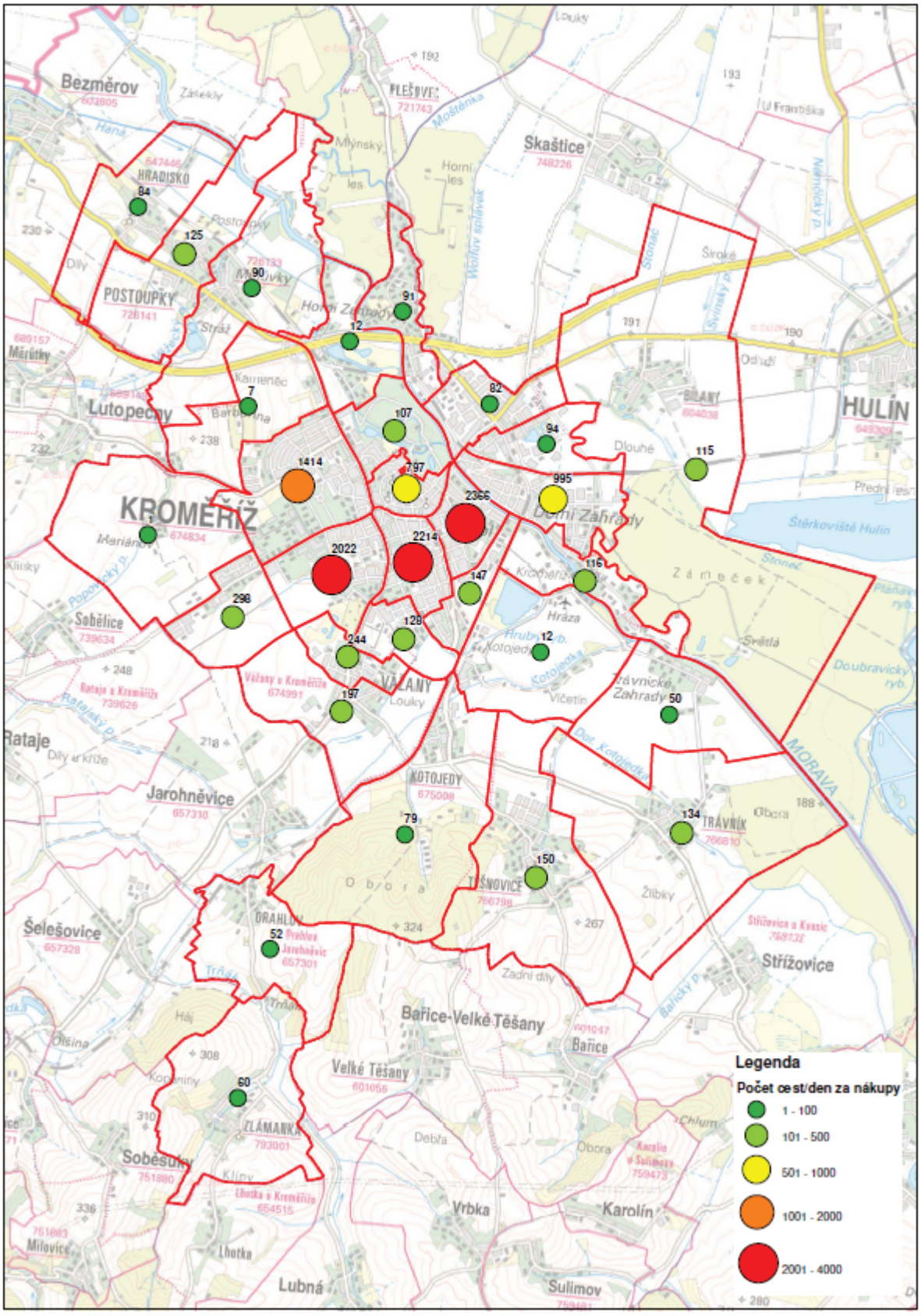
Obrázek 21Generování cest pěšky za 24 hodin



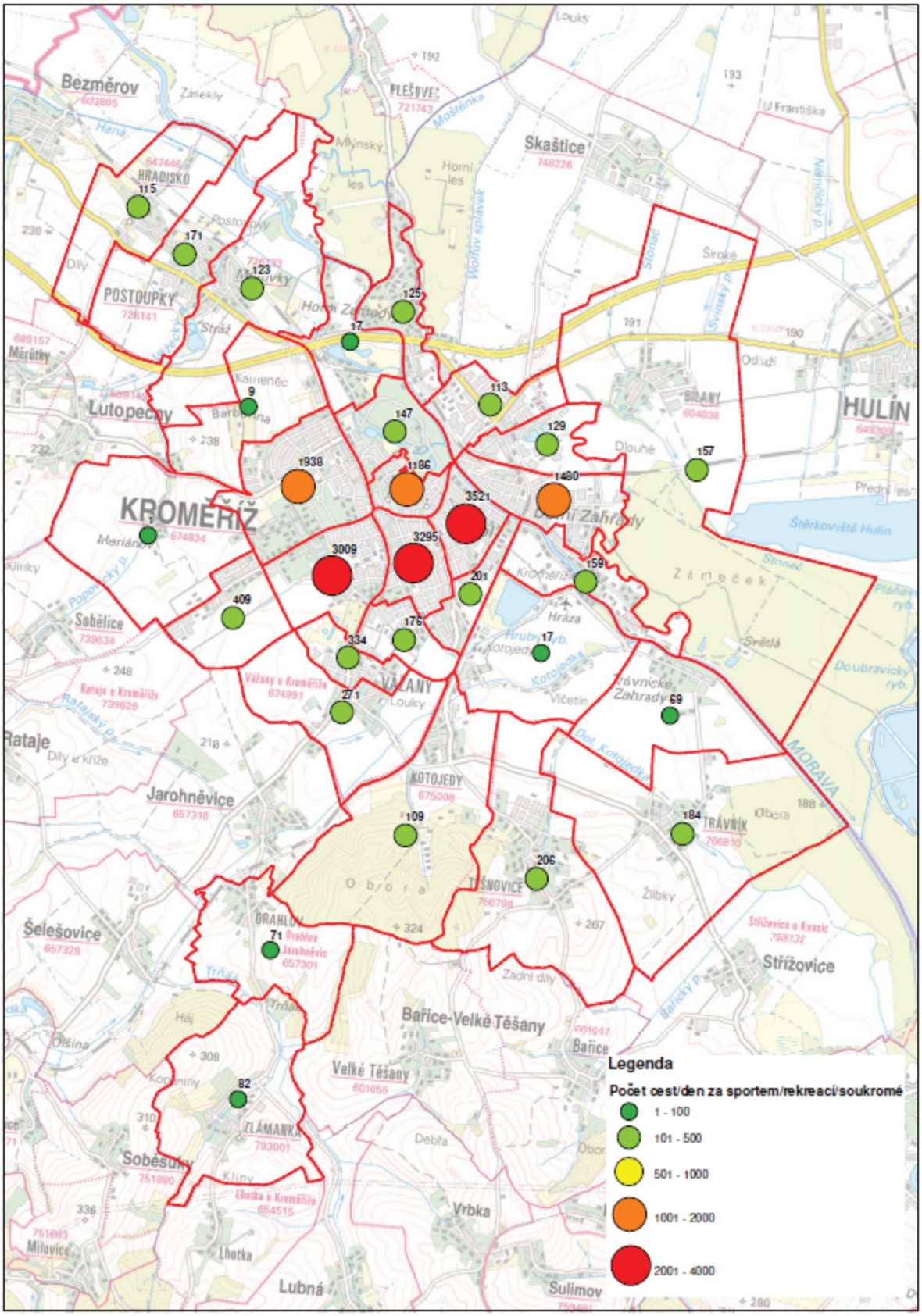
Obrázek 22 Generování cest do práce za 24 hodin



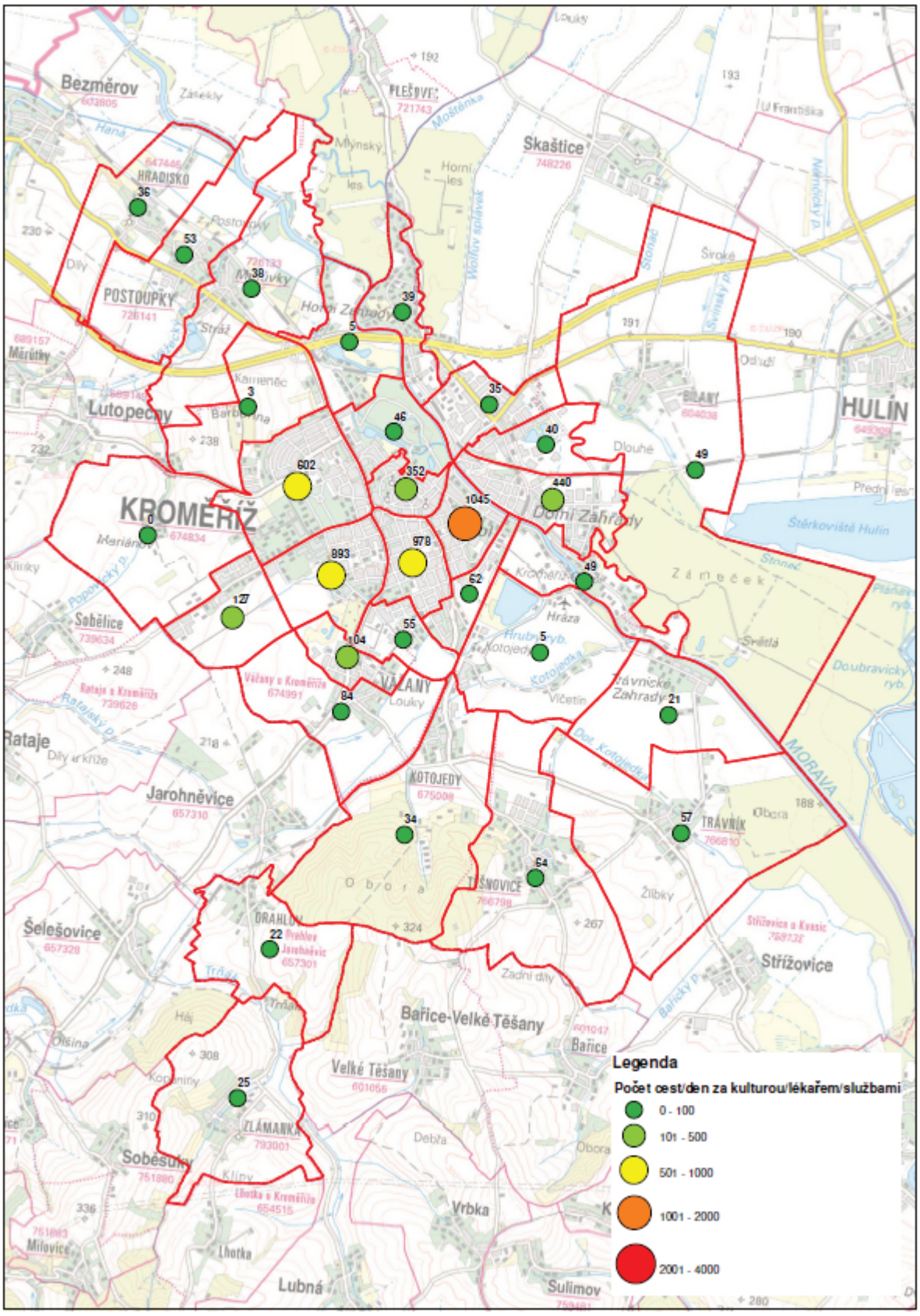
Obrázek 23 Generování cest do školy za 24 hodin



Obrázek 24 Generování cest za nákupy za 24 hodin



Obrázek 25 Generování cest za účelem sport, rekreace a soukromé za 24 hodin



Obrázek 26 Generování cest za kulturou, lékařem a službami za 24 hodin

Tabulka 6 Analýza dojezdových časů jednotlivými druhy dopravy do centra a do obchodních center

		Dojezdový čas			1			2			3			4			5		
	Oblast	IAD/kolo/VHD	Centrum			Nemocnice			OC Rybalka			Kaufland			Albert		
		Ulice	Velké nám.			Havlíčkova			Velehradská			Obvodová			Kotojedská		
			Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD
1	sídliště	Albertova	10	11	21	7	7	20	4	7	10	8	10	10	6	9	14
2	rodinné domy	Vážany	10	13	28	10	11	24	3	7	11	8	12	31	6	12	12
3	rodinné domy	Kotojedy	10	15	15	12	16	14	6	13	21	6	12	19	6	12	11
4	sídliště	Máchova	8	8	15	9	9	12	4	8	8	5	12	8	4	7	15
5	šísliště Oskol	Denkova	8	9	16	9	12	9	8	12	15	5	6	6	5	7	21
6	bytové domy	Zborovská	12	11	20	14	16	11	11	13	25	10	7	12	8	10	23
7	rodinné domy	Ovocná	13	14	20	14	17	13	12	16	31	11	11	26	10	13	37
8	rodinné domy	Koperníkova	9	9	22	8	7	20	7	12	23	8	13	24	6	10	14
9	rodinné domy	Postoupky	11	20	22	11	20	21	9	23	33	10	23	19	8	21	25
10	rodinné domy	Těšnovice	13	21	23	14	22	22	8	18	33	8	18	36	8	19	25
11	rodinné domy	Trávník	13	25	24	15	27	23	9	23	41	9	20	26	9	23	19
12	rodinné domy	Zlámanka	18	38	25	18	36	24	12	32	21	10	38	28	15	37	21
13	rodinné domy	Bílany	13	15	26	13	19	25	11	23	26	10	17	25	8	17	23
14	rodinné domy	Drahlov	14	25	27	13	23	26	8	19	30	13	25	21	11	24	32
15	rodinné domy	Hradisko	13	23	28	12	24	27	10	29	30	11	31	34	10	25	30
		Průměr	12	17	22	12	18	19	8	17	24	9	17	22	8	16	21

Tabulka 7 Analýza dojezdových časů jednotlivými druhy dopravy do výrobních zón města

		Dojezdový čas			6			7			8			9		
	Oblast	IAD/kolo/VHD	Nádraží			Průmyslová zóna			Průmyslová zóna			Průmyslová zóna		
		Ulice	Kroměříž			ENAPO			Kaplanova			Kotojedy		
			Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD	Auto	Kolo	VHD
1	sídliště	Albertova	9	14	12	12	18	33	8	15	27	7	11	18
2	rodinné domy	Vážany	9	15	14	13	21	34	9	18	22	6	11	18
3	rodinné domy	Kotojedy	9	17	10	12	21	43	8	19	33	3	7	3
4	sídliště	Máchova	7	11	10	10	16	36	7	13	15	5	9	17
5	šísliště Oskol	Denkova	6	7	9	9	12	36	6	11	26	7	11	21
6	bytové domy	Zborovská	6	7	19	7	10	26	7	16	17	10	13	22
7	rodinné domy	Ovocná	7	10	15	6	8	18	9	13	25	12	16	35
8	rodinné domy	Koperníkova	9	13	10	11	17	42	8	14	41	8	14	23
9	rodinné domy	Postoupky	11	23	12	14	27	45	10	24	30	10	25	20
10	rodinné domy	Těšnovice	11	23	27	14	27	57	11	25	44	6	12	21
11	rodinné domy	Trávník	12	23	19	15	26	49	12	26	34	7	17	14
12	rodinné domy	Zlámanka	16	43	22	20	49	52	8	23	38	14	38	25
13	rodinné domy	Bílany	7	12	15	8	10	35	5	12	19	10	22	24
14	rodinné domy	Drahlov	12	30	23	16	36	43	13	33	24	10	24	20
15	rodinné domy	Hradisko	10	26	21	11	32	47	8	23	30	11	29	31
		Průměr	9	18	16	12	22	40	9	19	28	8	17	21

Z analýzy dostupnosti cílů je zřejmé, že město Kopřivnice je kompaktním urbanistickým celkem, které má krátké dojezdové časy všemi druhy dopravy. Z hlediska dojezdových časů je nejrychlejší osobní vozidlo. Nicméně zejména pro krátké cesty je dojezdový čas na kole velmi podobný a ž srovnatelný. Cesty veřejnou hromadnou dopravou jsou pomalejší, nicméně jedná se o druh dopravy využitelný za každého počasí.

9. Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny

Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny je zpracována v návrhové části.

10. Analýza proveditelnosti regulačního řádu

Analýza proveditelnosti regulačního řádu je zpracována v návrhové části.

11. Analýza dopravního chování obyvatel

Za účelem zjištění dělby přepravní práce a umožnění predikce scénáře budoucího vývoje mobility (důraz na tendence ke změně dopravního chování obyvatel, zejm. k přechodům od automobilu k alternativním druhům

dopravy – pěší, cyklistické a veřejné dopravě a též opačným směrem) byl proveden dotazníkový průzkum v domácnostech na vzorku 1069 osob. Výsledky z tohoto šetření jsou v samostatné příloze.

Z dotazníkového šetření je zřejmé, že lidé nejčastěji nevyužívají vozidlo v případě, že jej nemají nebo nevlastní řidičské oprávnění. Tato skupina se stále zmenšuje. Dalším důvodem je cena a parkování. Dostupnost a nákladnost osobního automobilu jsou jedinými důvody jeho nevyužívání.

U kola je největším důvodem bezpečnost, ale také zdravotní důvody, jízdní doba a pohodlí. Jízdní doba je zejména spojena s řetězením cest a jejich celkovou délkou. Pohodlí se spojeno zejména s počasím.

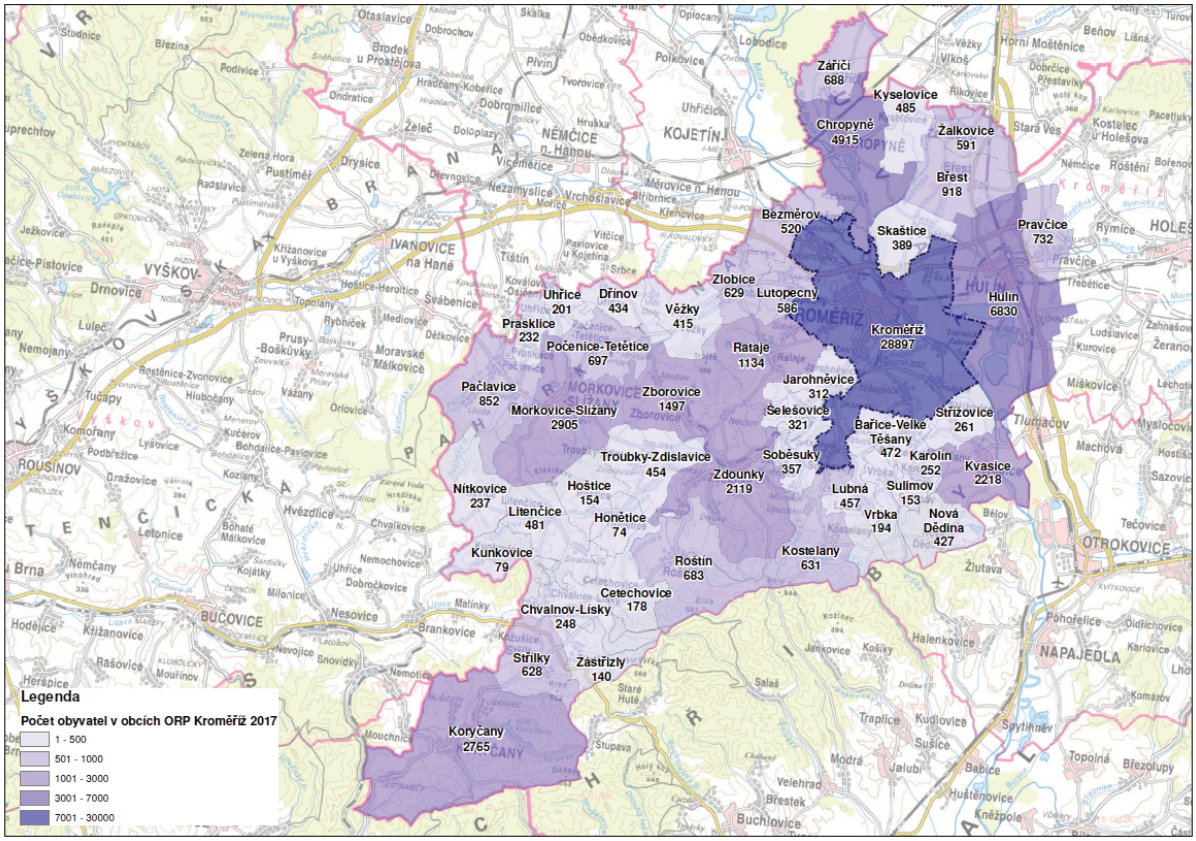
U veřejné hromadné dopravy v Kroměříži je důvodem nevyužívání souhrn faktorů, kterému dominuje pohodlí, jízdní doba, vzdálenost k zastávce, časová poloha spoje a přestupy. Naopak bezpečnost v prostředcích veřejné dopravy vnímají obyvatelé dokonce lépe než v autě.

Tabulka 8 Důvody nevyužívání jednotlivých druhů dopravy

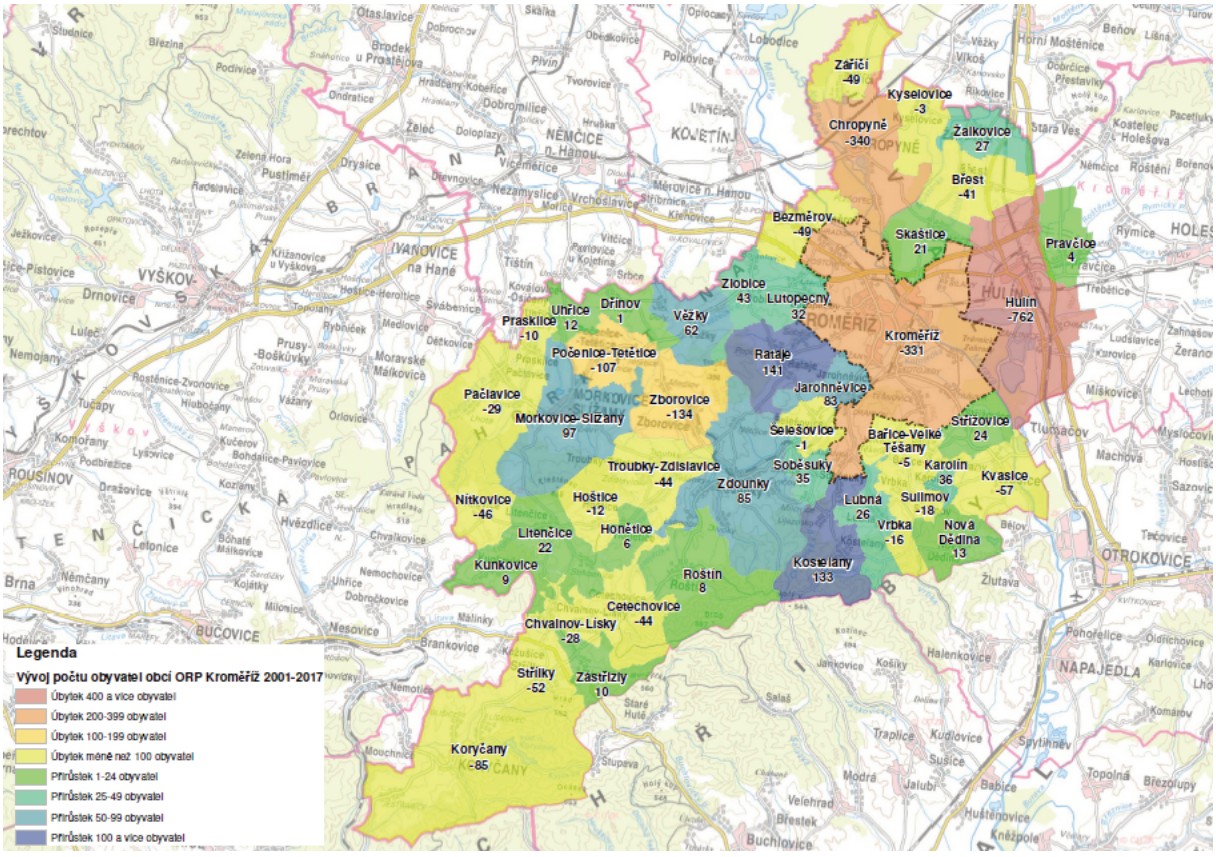
Důvod	Druh dopravy				
	Auto	Kolo	MHD	Vlak	BUS (příměstský)
Cena	111	0	35	115	49
Vzdálenost ke stanici/zastávce	0	0	160	215	121
Jízdní doba	7	87	163	149	130
Časová poloha/četnost spoje	0	4	143	128	129
Pohodlí	11	86	161	149	181
Návaznost/přestupy	2	1	74	147	111
Parkování	81	14	0	0	0
Nevlastním kolo/vozidlo/ŘP	193	65	0	0	1
Zdravotní důvody	21	70	16	28	21
Bezpečnost	24	141	12	18	15

Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Město Kroměříž je 30 tis. město obklopené zázemím menších obcí mimo Hulín s cca 7 tis. obyvatel.



Obrázek 27 Počet obyvatel v obcích ORP Kroměříž, rok 2017, zdroj ČSÚ



Obrázek 28 Vývoj počtu obyvatel v ORP Kroměříž v letech 2001 - 2017

Podíváme-li se na dojížďku a vyjížďku do zaměstnání a škol dle SLDB 2011, Zjistíme, že největšími zdroji a cíli jsou Hulín, Chropyně, Holešova, Zlína, Otrokovic Kojetína a dalších. Dominantní proudy dojížďky a vyjíž´dky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 9 Dominantní proudy denně vyjíždějící a dojíždějící do Kroměříže

	Počet osob vyjíždějících denně do zaměstnání (ppraden)	Počet denně vyjíždějících žáků, studentů a učňů (pskoden)	Počet osob dojíždějících denně do zaměstnání do Kroměříže	Počet denně dojíždějících žáků, studentů a učňůdo Kroměříže	Celkem
Hulín	264	2	385	129	780
Chropyně	98	0	315	114	527
Holešov	143	45	209	74	471
Zlín	234	122	74	25	455
Otrokovice	189	20	34	45	288
Kojetín	42	18	175	31	266
Zdounky	23	0	184	59	266
Rataje	8	0	178	72	258
Morkovice-Slížany	11	0	171	62	244
Brno	111	64	21	3	199
Kvasice	35	1	98	36	170
Zborovice	22	0	88	54	164
Přerov	72	24	45	20	161
Zlobice	5	0	95	48	148
Bystřice pod Hostýnem	17	8	55	55	135
Lutopecny	0	0	86	41	127
Břest	13	0	77	26	116
Bezměrov	7	10	63	29	109
Kostelany	3	2	67	36	108
Olomouc	52	35	19	2	108
Lubná	1	0	60	38	99
Počenice-Tetětice	1	0	57	39	97
Roštín	6	0	64	24	94
Bařice-Velké Těšany	3	0	61	29	93
Pravčice	4	0	54	17	75
Skaštice	12	0	44	17	73
Veselí nad Moravou	1	0	44	27	72
Vyškov	46	2	8	16	72
Troubky-Zdislavice	4	0	50	12	66

Jarohněvice	6	0	36	23	65
Prostějov	31	3	19	10	63
Praha	41	18	4	0	63
Žalkovice	5	0	32	24	61
Soběsuky	1	0	39	15	55
Šelešovice	4	0	34	16	54
Zářičí	0	0	37	17	54
Koryčany	9	0	20	19	48
Kostelec u Holešova	2	0	36	8	46
Tlumačov	10	1	22	13	46
Napajedla	29	0	7	7	43
Kyselovice	1	0	25	16	42
Pačlavice	3	0	26	7	36
Tovačov	1	0	22	13	36
Hranice	34	0	1	0	35
Prusinovice	1	0	13	13	27
Němčice nad Hanou	3	0	13	9	25
Lipník nad Bečvou	18	2	0	3	23
Celkem	1626	377	3267	1393	6663

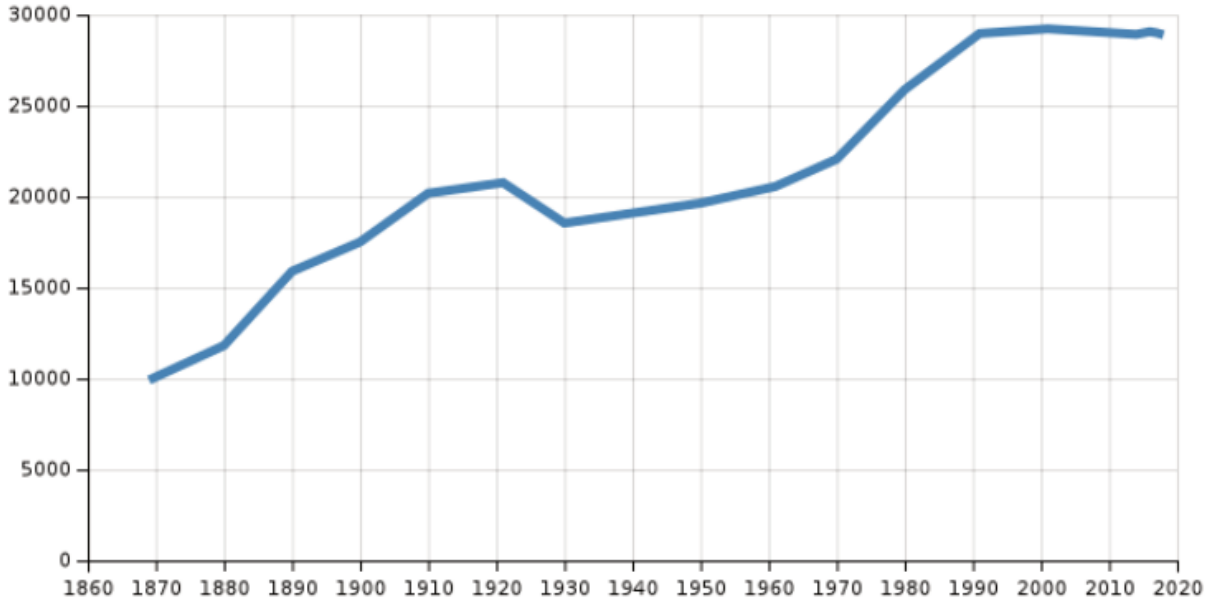
Obyvatelstvo, demografická struktura

Počet obyvatel ve městě kolísá těsně pod 30 tis. obyvateli. Průměrný věk se za posledních 10 let zvýšil o 2,2 roku na 43,7 let. Předpokládá se, že počet obyvatel bude dále stagnovat a obyvatelstvo bude stárnout.

Tabulka 10 Demografická struktura obyvatel města Kroměříže

Rok	Počet obyvatel	V tom pohlaví		V tom věku			Průměrný věk
		muži	ženy	0-14	15-64	65 a více	
1999	29 858	.	.	.	.	.	38.4
2000	29 995	14 239	15 756	4 662	21 138	4 195	39.0
2001	29 228	13 860	15 368	4 333	20 701	4 194	39.5
2002	29 180	13 834	15 346	4 207	20 730	4 243	39.9
2003	29 126	13 817	15 309	4 037	20 775	4 314	40.3
2004	29 041	13 754	15 287	3 935	20 721	4 385	40.7
2005	29 024	13 733	15 291	3 824	20 730	4 470	41.0
2006	29 038	13 735	15 303	3 742	20 719	4 577	41.3
2007	29 036	13 750	15 286	3 690	20 659	4 687	41.5
2008	29 046	13 781	15 265	3 705	20 563	4 778	41.8

2009	29 027	13 768	15 259	3 698	20 396	4 933	42.1
2010	29 191	13 841	15 350	3 782	20 341	5 068	42.2
2011	28 971	13 752	15 219	3 849	19 917	5 205	42.6
2012	28 926	13 694	15 232	3 938	19 592	5 396	42.8
2013	28 921	13 702	15 219	4 016	19 372	5 533	42.9
2014	29 035	13 723	15 312	4 115	19 217	5 703	43.1
2015	29 066	13 757	15 309	4 203	19 022	5 841	43.3
2016	29 002	13 745	15 257	4 236	18 769	5 997	43.4
2017	28 897	13 725	15 172	4 238	18 517	6 142	43.7

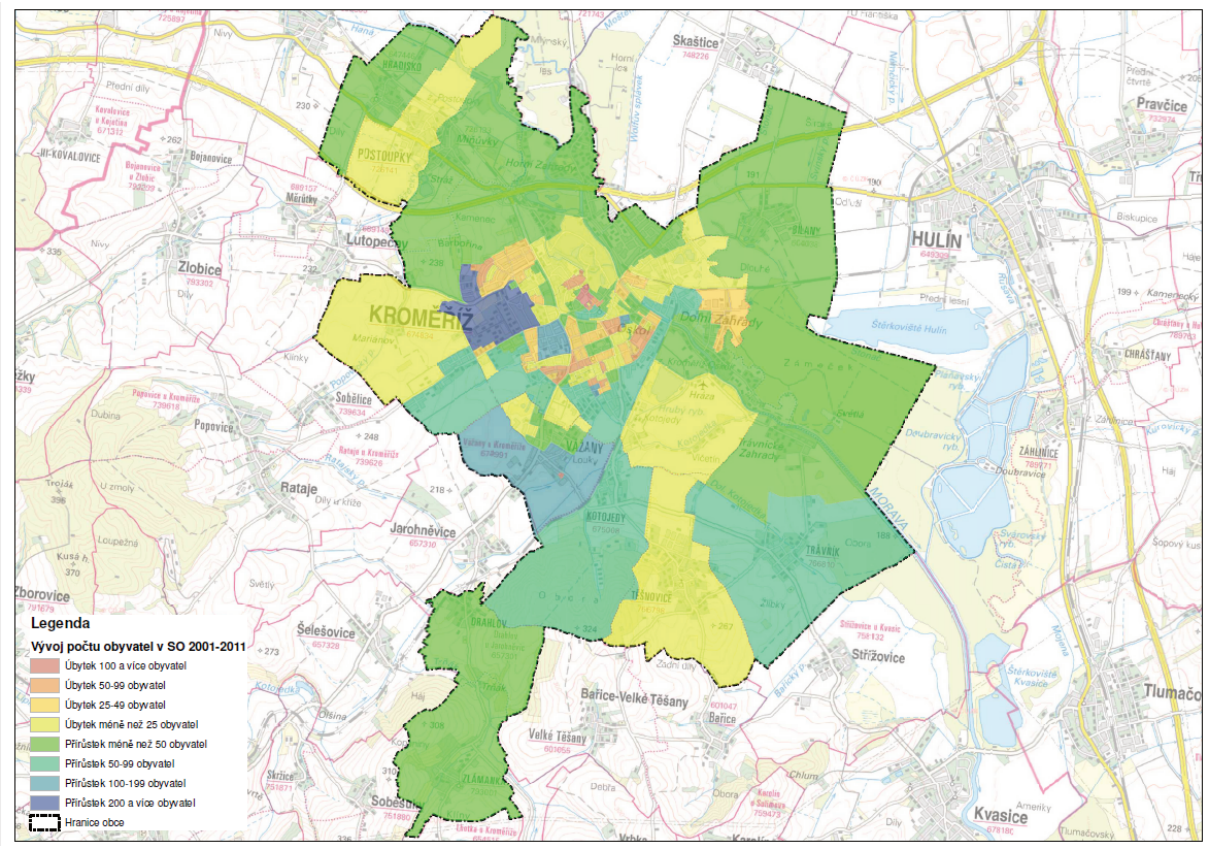


Obrázek 29 Vývoj počtu obyvatel města Kroměříže od roku 1960, zdroj ČSÚ

Inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ

Český statistický úřad eviduje počet obyvatel v SO pouze na základě sčítání SLDB. To proběhlo naposledy v roce 2011. Vycházíme tedy z mírně nepřených dat, která budou zpřesněna až po sčítání SLDB 2021. Porovnáním dat SLDB 2001 a 2011 můžeme určit oblasti, které v milém období ztrácely počet obyvatel a kde počet obyvatel rostl.

Lze tvrdit, že vnitřek města se vylidňuje a naopak lidé se stěhují na okraj města a do zázemí města. Přepravní vzdálenosti se tímto zvyšují. To klade vyšší nároky na kvalitu dopravní infrastruktury udržitelných druhů dopravy, jelikož tyto jsou pomalejší než automobilová doprava a rostoucí délkou cest ztrácejí na atraktivitě.



Obrázek 30 Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých SO mezi lety 2001 a 2011

Socioekonomický profil území, oblastí

Ve městě je 12 mateřských škol, 9 základních škol, 2 gymnázia, 8 středních odborných škol, 2 učiliště, 3 vyšší odborné školy a 2 Základní umělecké školy.

Ve městě je z oblasti zdravotnictví 1 nemocnice, 1 léčebna pro dlouhodobě nemocné, 146 samostatných ordinací praktických lékařů a specialistů a 16 lékáren.

Ve městě je z oblasti sociální péče 1 noclehárna, 2 azylové domy, 1 denní stacionář, 1 domov pro osoby se zdravotním postižením, 4 domovy pro seniory, 3 sociální poradny a 2 centra sociálně rehabilitačních služeb.

Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb

Významné lokality zaměstnání jsou průmyslové zóny Kaplanova a Jožky Silného. Dále v maloobchodě, službách a administrativě je to centrum města. Významným zdrojem a cílem dopravy je také nemocnice s 163 tis. vyšetření unikátních pacientů ročně, tj. v průměru cca 640 unikátních vyšetření pacientů denně. Celkový počet zaměstnanců je 729.

Ve městě jsou obchodní centra Rykalka, Tesco, Lidl, Penny, Kaufland a Albert.

Tabulka 11 Souhrn hospodářského prostředí ve městě, zdroj rysy.cz

Oblast	Počet subjektů
Zemědělství, lesnictví, rybářství	162
Zpracovatelský průmysl	681
Stavebnictví	660

Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	1 606
Doprava a skladování	178
Ubytování, stravování a pohostinství	335
Činnosti v oblasti nemovitostí	407
Profesní, vědecké a technické činnosti	949
Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	213
Ostatní činnosti	661
Nezařazeno	175
Státní organizace - počet subjektů	38
Akciové společnosti - počet subjektů	63
Obchodní společnosti - počet subjektů	1 011
Družstevní organizace - počet subjektů	17
Podnikatelé - fyzické osoby - počet subjektů	4 502
Svobodná povolání - počet subjektů	497
Ostatní právní formy - počet subjektů	708
Počet subjektů bez zaměstnanců	2 005
Počet subj.s 1-9 zaměst.- mikropodniky	665
Počet subj.s 10-49 zaměst.- malé podniky	141
Počet subj.s 50-249 zaměst.- střed.podn.	43
Počet subj.s >249 zaměst.- velké podniky	8

Ve městě jsou 4 pošty, 12 knihoven vč. poboček, 1 kino, 3 muzea, 2 galerie, středisko pro volný čas a smuteční síň.

Rekreace a volnočasové aktivity

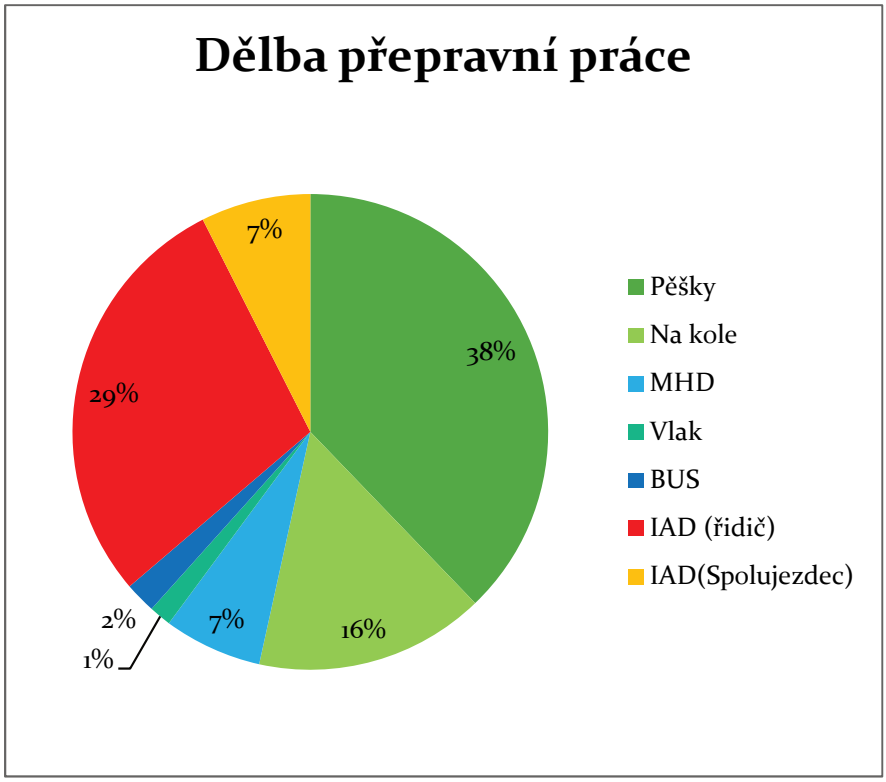
Na Obvodové ulici je zimní stadion a plavecký bazén. Letní koupání nabízí Hrubý rybník hráza. Cykloturistika je dostupná zejména podél řeky Moravy ve směru Kvasice.

Největší turistickou atrakcí je ucelený urbanistický a architektonický charakter území historického jádra města Kroměříže, které bylo prohlášeno městskou památkovou rezervací, a nachází se zde památky světového významu uvedené na seznamu UNESCO (Arcibiskupský zámek, Podzámecká zahrada a Květná zahrada).

Propojení centra a Květné zahrady není nijak zvláště esteticky ztvárněno.

Mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy

Informace o dopravní poptávce vycházení z průzkumu dopravního chování provedeno v domácnostech od dubna do června 2019.



Obrázek 31 Dělba přepravní práce obyvatel města Kroměříže

Dělba přepravní práce ukazuje vysoký podíl udržitelné dopravy v Kroměříži. Pouze 29% cest je provedeno jako řidič osobního vozu. I tak obyvatelé provedou přes 40 tis. cest po městě. Tomu odpovídá dopravní zátěž na komunikacích. Další příspěvek má dojížďka z okolních obcí, jelikož Kroměříž je spádovým městem pro celý region.Podíl 38% cest pěšky ukazuje na kompaktnost města a dostupnost cílů. Podíl na kole 16% je významný. Dle sčítání dopravy na komunikacích lze usoudit, že reálně bude tento podíl menší. někde okolo 5 - 7%. Vysoký podíl cyklistů lze vysvětlit aktivním přístupem cyklistů k vyplnění dotazníku.

Tabulka 12 Hybnost obyvatel města Kroměříže

Druh dopravy	Hybnost	Počet cest za město
Pěšky	1.41	40578
Na kole	0.58	16795
MHD	0.25	7168
Vlak	0.06	1614
BUS	0.08	2279
IAD (řidič)	1.08	31010
IAD (Spolujezdec)	0.28	8064
Celkem	3.73	107508

Hybnost 3,73 cest za osobu a den je vysoké číslo. Ukazuje to na aktivitu obyvatel města Kroměříže. Nepředpokládá se, že by hybnost v budoucnu ještě rostla. Cesty pěšky se v průměru realizují na vzdálenost 0,6 km. Cesty na kole se v průměru realizují na vzdálenost 1,8 km. Cesty autem se v průměru realizují na vzdálenost 15 km. Cesty VHD se v průměru realizují na vzdálenost 8 km.

Vývoj stupně automobilizace

Motorizace i automobilizace v ČR má stoupající tendenci a je jednou z příčin, která ovlivňuje riziko vzniku dopravních nehod na silniční síti. Oba ukazatele vypovídají o počtu dopravních prostředků registrovaných v dané obci/městě a významně tak ovlivňují hustotu provozu na pozemních komunikacích.

Podle údajů z Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy (do r. 2012 spravovaný Ministerstvem vnitra) byl stupeň automobilizace k 1. 1. 2018 ve městě Kroměříži 448,3 vozidel na 1000 obyvatel.

K porovnání uvádíme průměrný stupeň automobilizace v ČR,který je 514,9 vozidel na 1000 obyvatel. V roce 2016 byl stupeň automobilizace v ČR 485 osobních vozidel na 1000 obyvatel. To představuje nárůst o 3,08% ročně v průměru za celou ČR.

Počet motocyklů byl ve městě 63 na 1000 obyvatel. K porovnání uvádíme průměrný počet motorek na 1000 obyvatel v ČR, který je 90,5 motorek na 1000 obyvatel.

Vliv automobilizace se objevuje zejména v potřebě parkovacích stání. Nízký stupeň automobilizace mají zejména města na Moravě. Zatímco města ve Středočeském kraji dosahují již dnes stupně automobilizace nad 500 vozidel na 1000 obyvatel. Lze tedy předpokládat, že v budoucnu dojde k dramatickému nárůstu počtu osobních vozidel ve městě nebo snížení počtu obyvatel.

Tabulka 13 Stupeň automobilizace, počet jízdních kol a motorek na 1000 obyv. dle různých zdrojů

	Dle průzkumu domácností	Dle registru vozidel	Dle průzkumu parkování v bytové zástavbě
Aut na 1000 obyv.	364	446	264
Motocyklů na 1000 obyv.	88	63	
Jízdních kol na 1000 obyv.	820		

Z vývoje stupně automobilizace lze říci, že počet osobních vozidel ročně stoupl ve městě o 258 vozidel, což činí průměrný roční nárůst o 2,3 %. Tento nárůst je v porovnání s celou ČR podprůměrný.

Tabulka 14 Vývoj stupně automobilizace v Kroměříži, zdroj registr vozidel a ČSÚ

Rok	Osobních vozidel	Motorek	Obyvatel	Stupeň automobilitace	Roční růst
2012	9694	1380	25 454	380.8	
2014	9879	1410	25 266	391.0	0.95%
2016	10497	1478	25 254	415.7	3.13%
2018	11241	1579	25 215	445.8	3.54%

Protože neexistuje v Kroměříži historické sčítání dopravy za účelem stanovení stupně automobilizace, je vývoj stupně automobilizace prognózován dle registru vozidel.

Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy

Přepravní objemy osobní dopravy byly určeny na základě průzkumu dopravního chování. Ve městě se generuje cca 31 tis. cest osobním vozem denní. Tranzitní a vnější dopravu lze získat z kordonového průzkumu.

Přepravní vztahy, vnější relace

Přepravní vztahy jsou řešeny na základě průzkumu dopravního chování a průzkumu tranzitní dopravy.

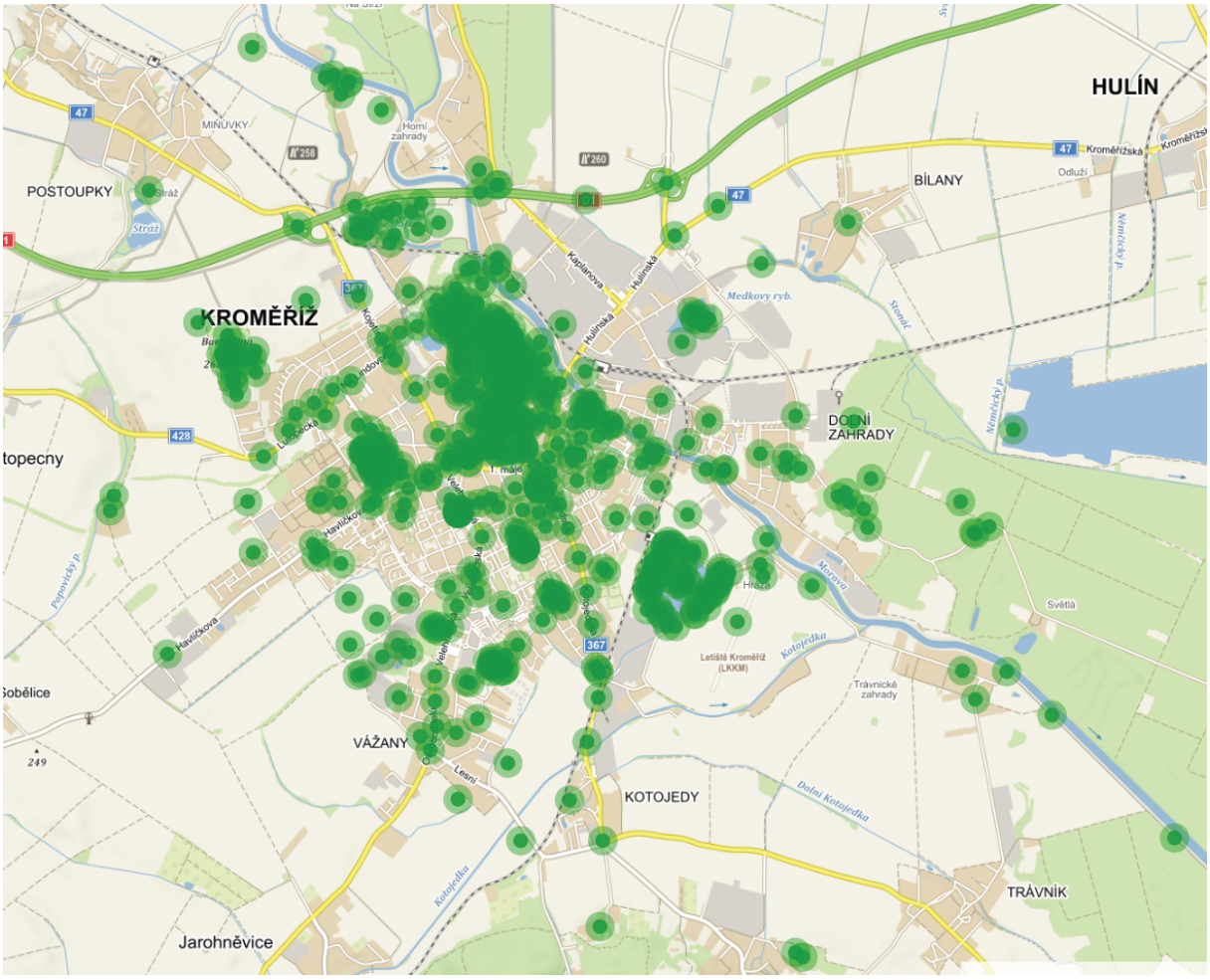
SWOT DOPRAVNÍ POPRÁVKY

Tabulka 15 SWOT analýza dopravní poptávky

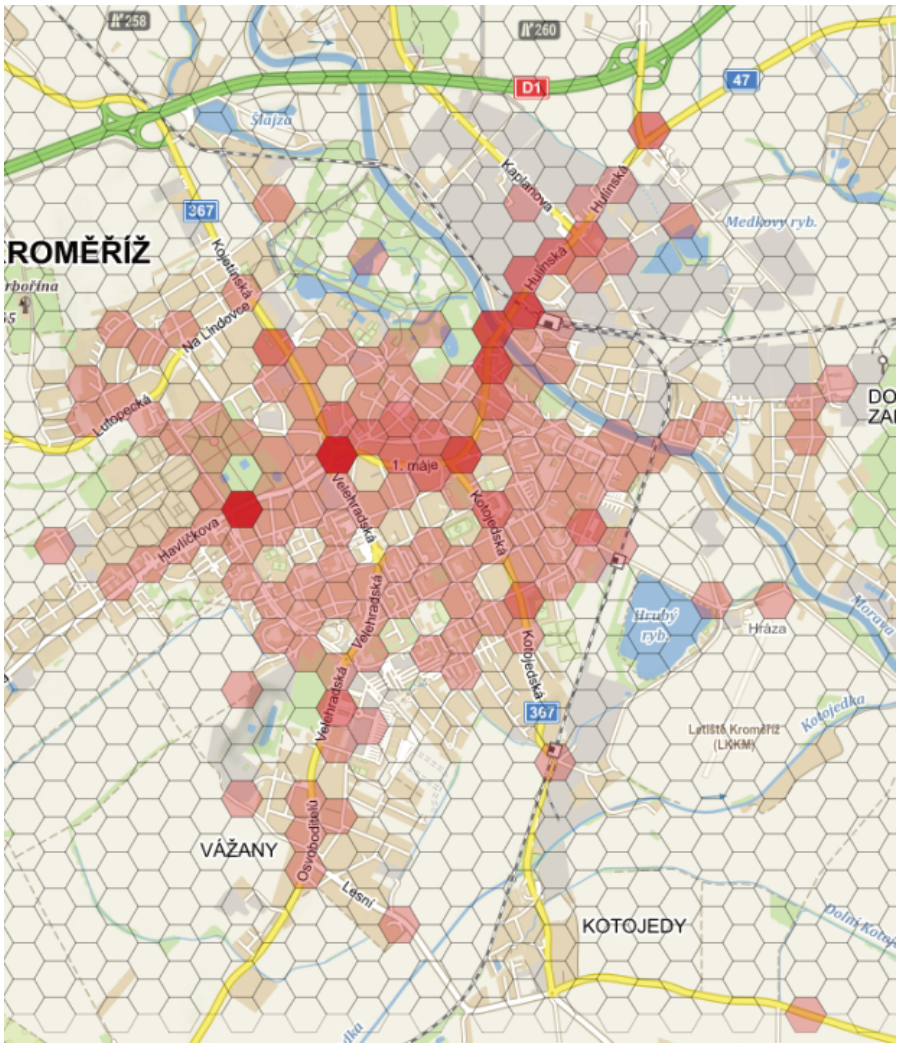
Silné stránky	Slabé stránky
Vysoký podíl cest pěšky	Nízký podíl veřejné hromadné dopravy
Vysoký podíl cest na kole	Nesoulad zatřídění komunikací v ÚP a pasportu komunikací
Pouze 29% cest IAD jako řidič	Kapacity křižovatek na hraně výkonnosti
Pouze pozvolný úbytek obyvatel	
Stagnující počet obyvatel v zázemí města	
Nízký tranzit městem	
Příležitosti	**Hrozby**
Kroměříž centrem regionu	Nárůst vnější dopravy města

12. Pocitová mapa

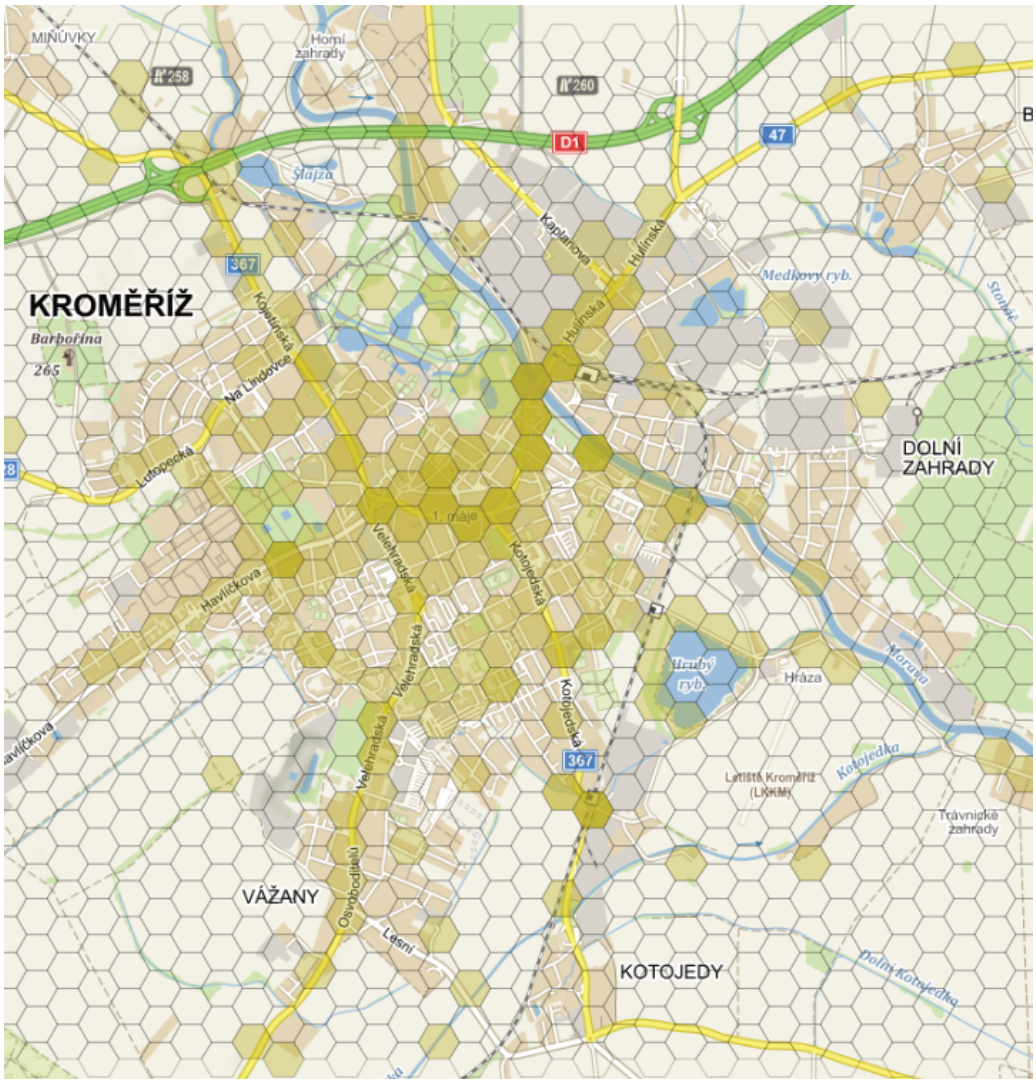
V roce 2019 byla provedena pocitová mapa, kde se mohli obyvatelé města vyjádřit osobně či prostřednictvím internetu k dopravě ve městě. Výsledky lokalizace obyvatel jsou patrny na následujících obrázcích.



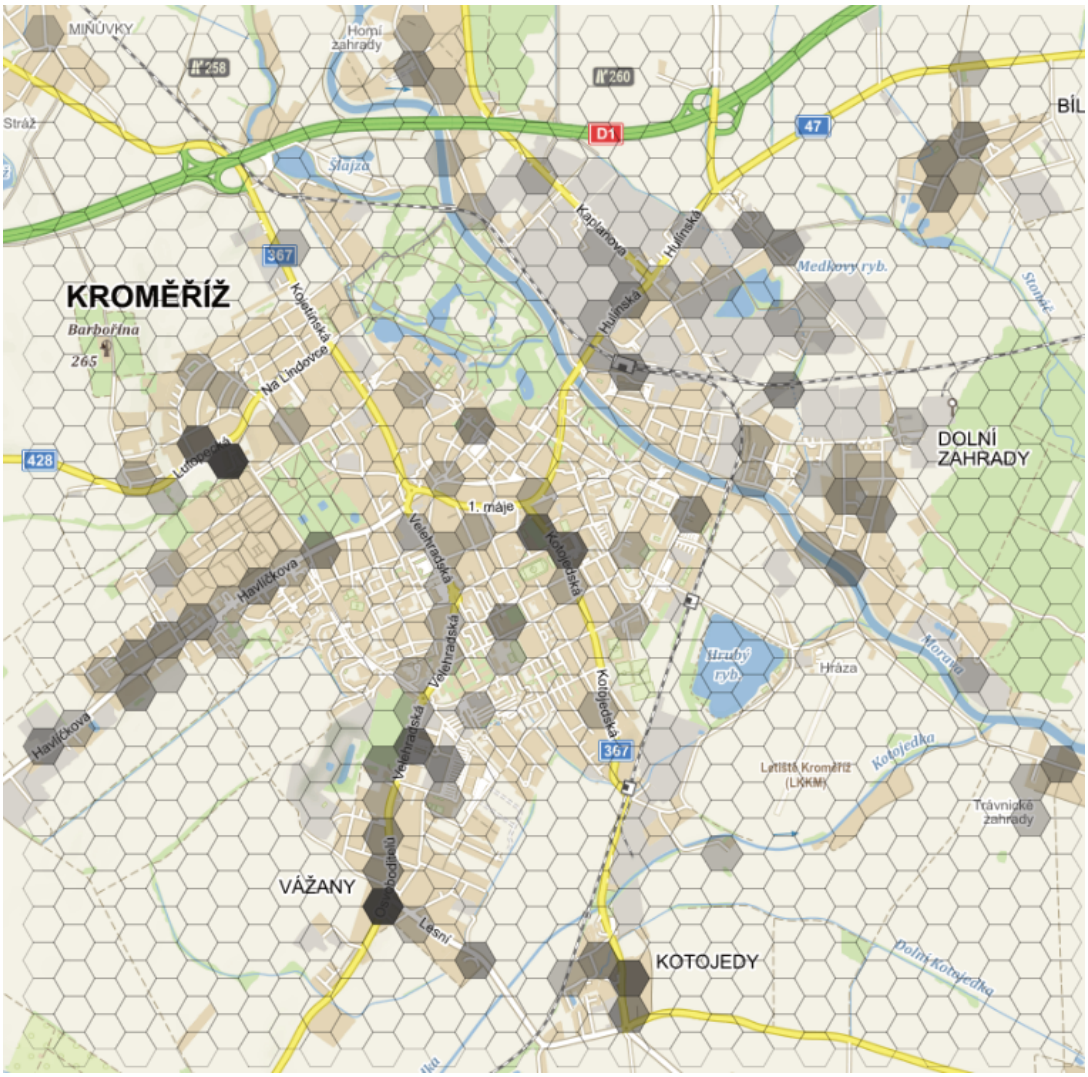
Obrázek 32 Odpovědi, kde se cítí obyvatelé dobře



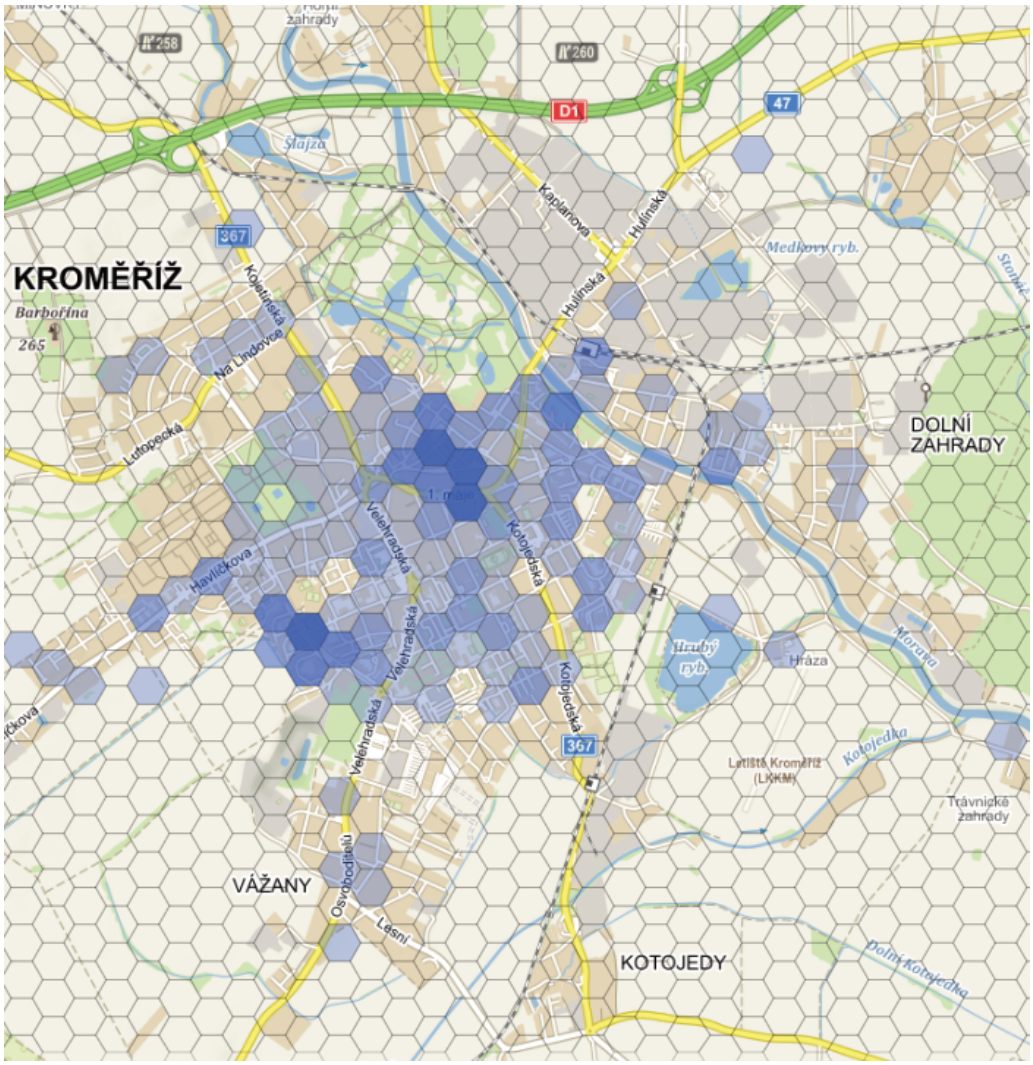
Obrázek 33 Lokalizace, kde je nutné upravit podmínky pro auta



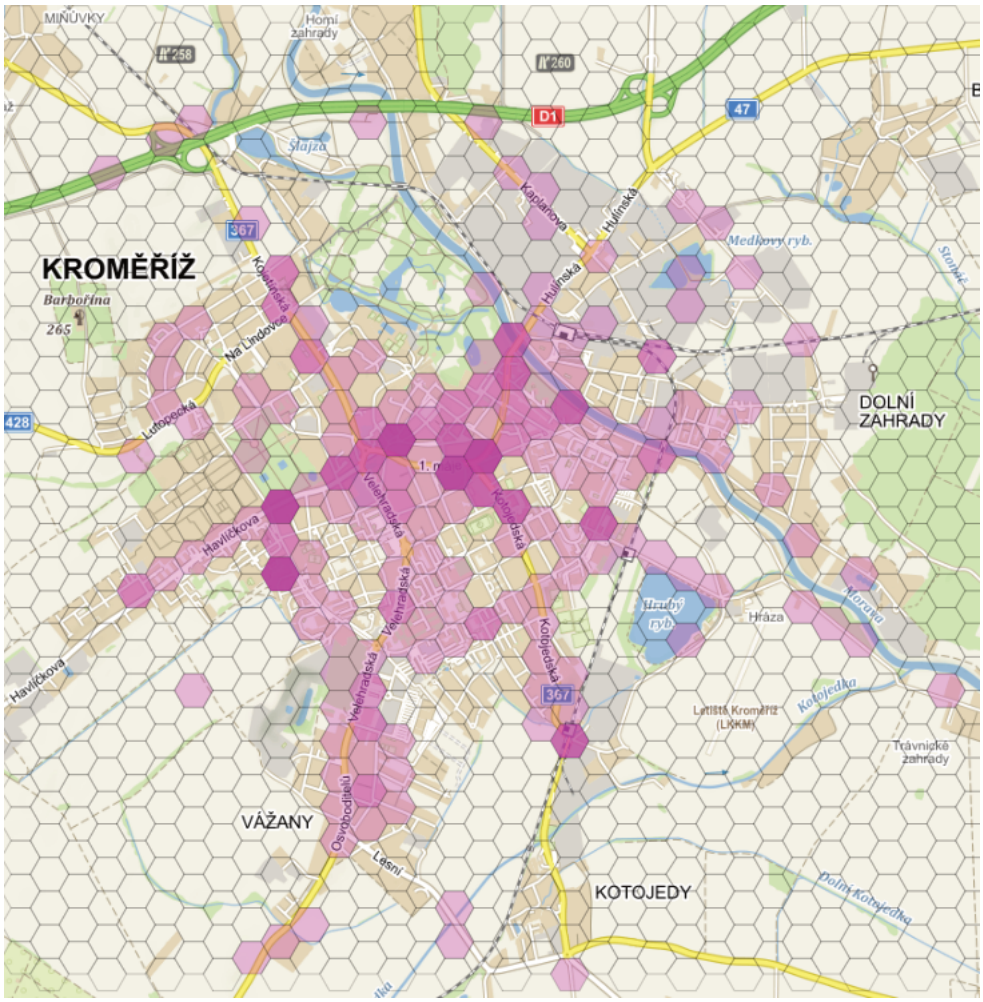
Obrázek 34 Lokalizace, kde je nutné upravit podmínky pro cyklisty



Obrázek 35 Lokalizace, kde je nutné zlepšit MHD

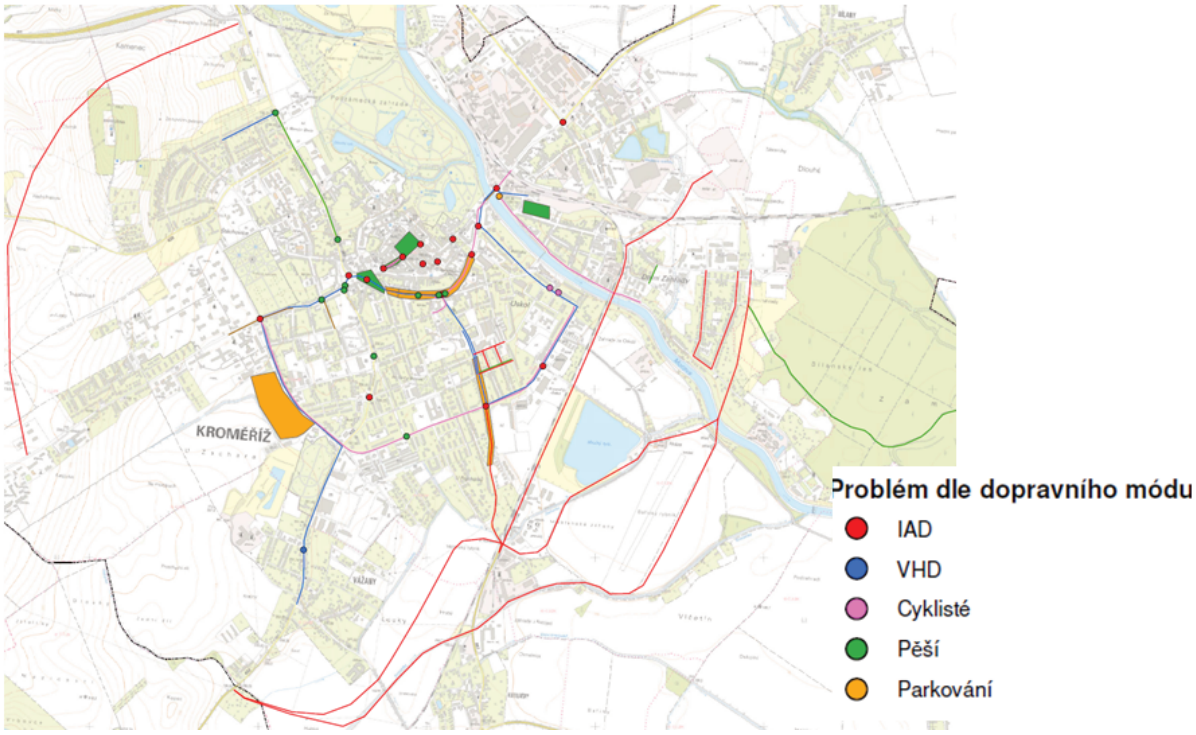


Obrázek 36 Lokalizace, kde je nutné řešit parkování



Obrázek 37 Lokality, kde se obyvatelé necítí dobře

Dále se v rámci participace prostřednictvím webu mohly obyvatelé vyjadřovat k dopravě jako takové. Podněty z této diskuse jsou k lokalizovány na následujícím obrázku.

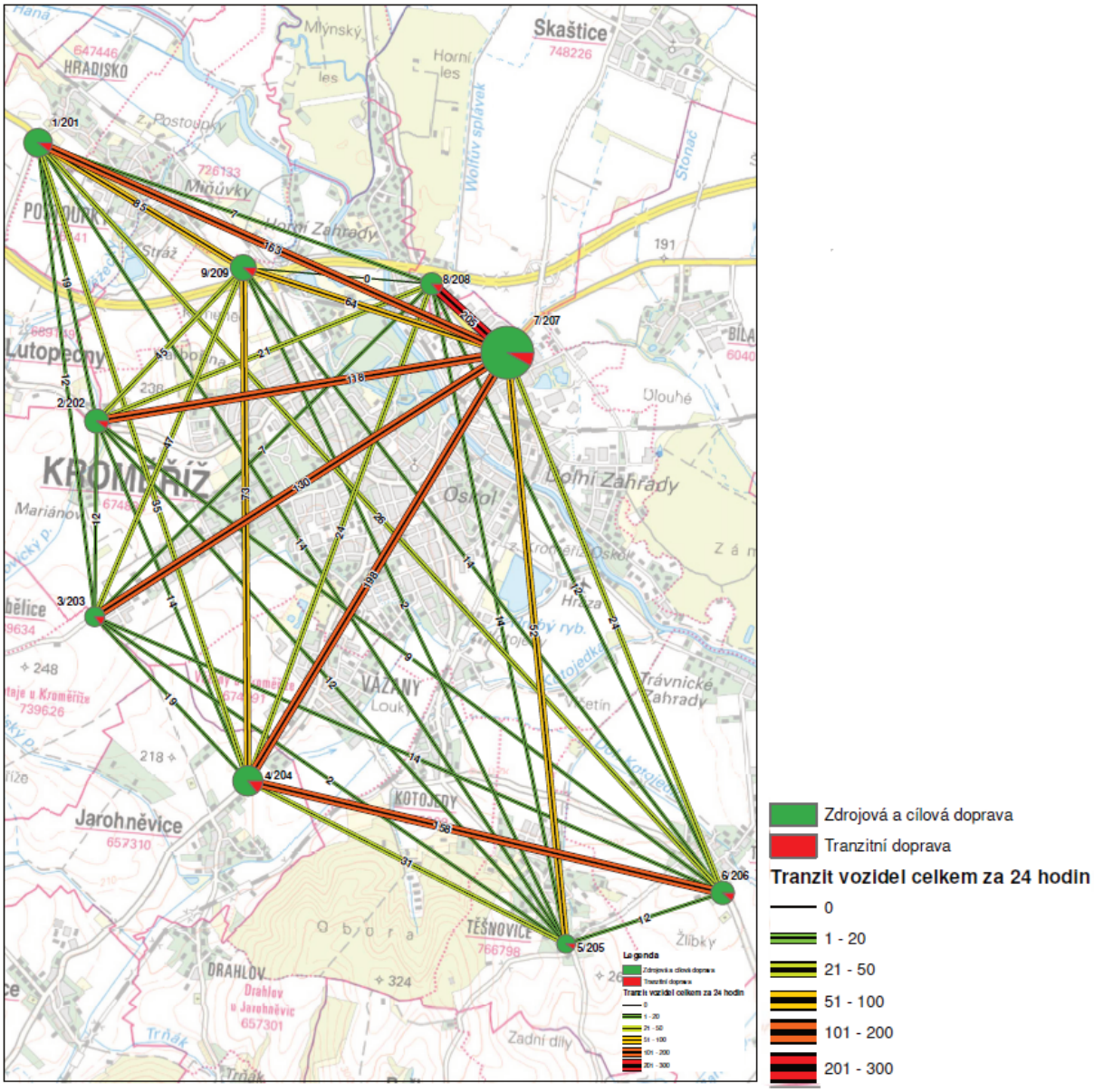


Obrázek 38 Lokalizace problémových míst z diskuse na webu

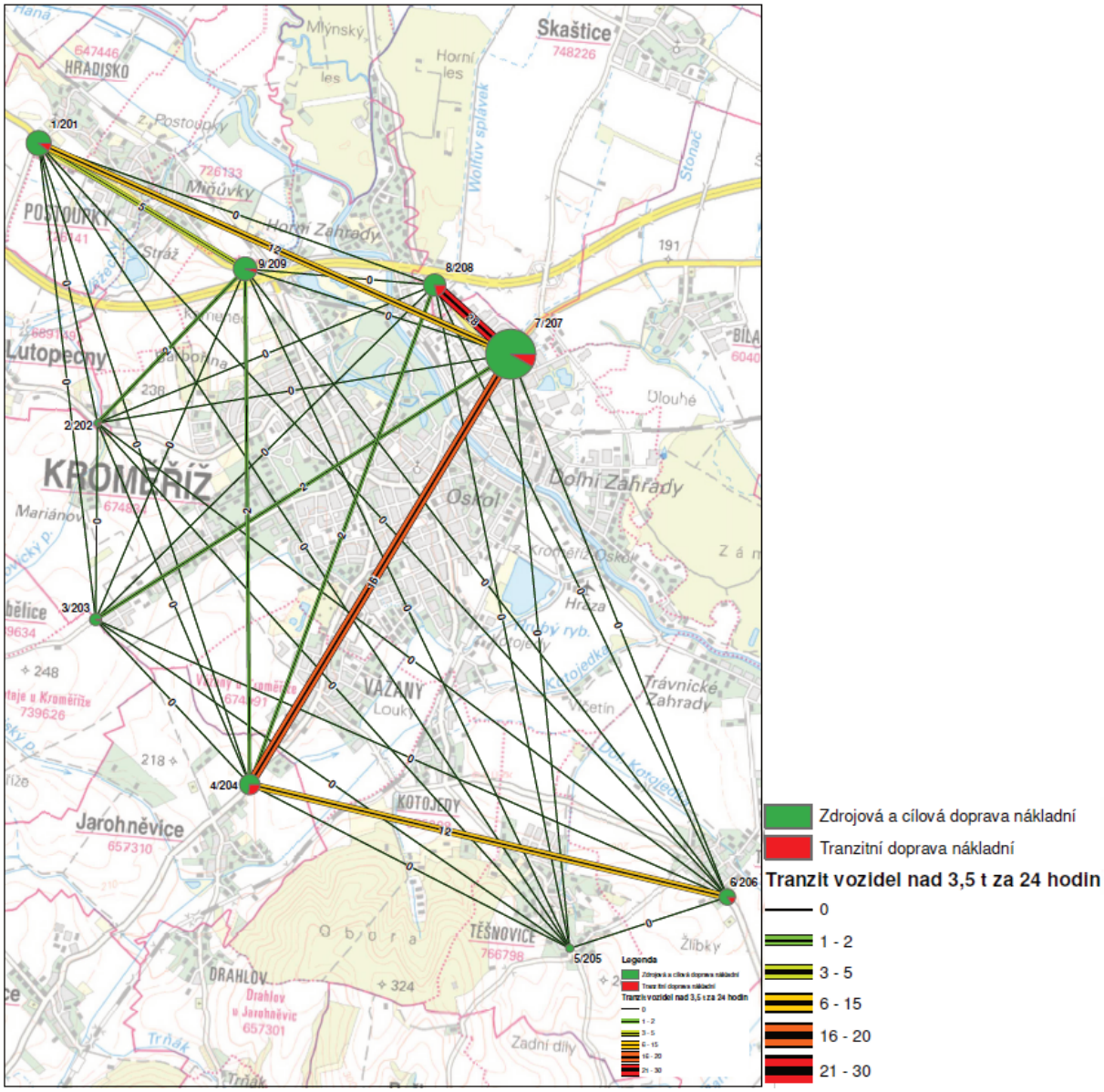
13. Průzkum směřování dopravy za účelem získání údajů o cílové a vnitroměstské dopravě

Kordonový průzkum byl proveden na vybraných profilech zápisem registračních značek do přístrojů HC8, které jsou určeny pro zápis části RZ a typu vozidla. Průzkum proběhl v pracovní den na jaře 2019. Zjištěné intenzity byly vynásobeny pro jednotnost na výsledky 24 hodin dle TP 189. Na dalších obrázcích je vidět tranzit vozidel celkem a tranzit těžkých nákladních vozidel. Zatímco tranzit osobních vozidel je zřejmý zejména do stanoviště 7/207 na Hulínské ulici. Tranzit těžké nákladní dopravy je zejména ze silnice z Hulína na silnici II/435 směr Chropyně a z Hulína do II/432 od Jarohněvic. Dále od Hulína do II/367 na Kojetín, ale i z Jarohněvic II/432 na II/367 směr Tlumačov.

Z výše zmíněného je patrno, že část nákladní dopravy se vyhýbá dálnici a jede po silnicích 2 třídy po nejkratší trase.



Obrázek 39 Tranzit vozidel celkem na kordonu města za 24 hodin



Obrázek 40 Tranzit těžké nákladní dopravy na kordonu města za 24 hodin

14. Křižovatkový dopravní průzkum.

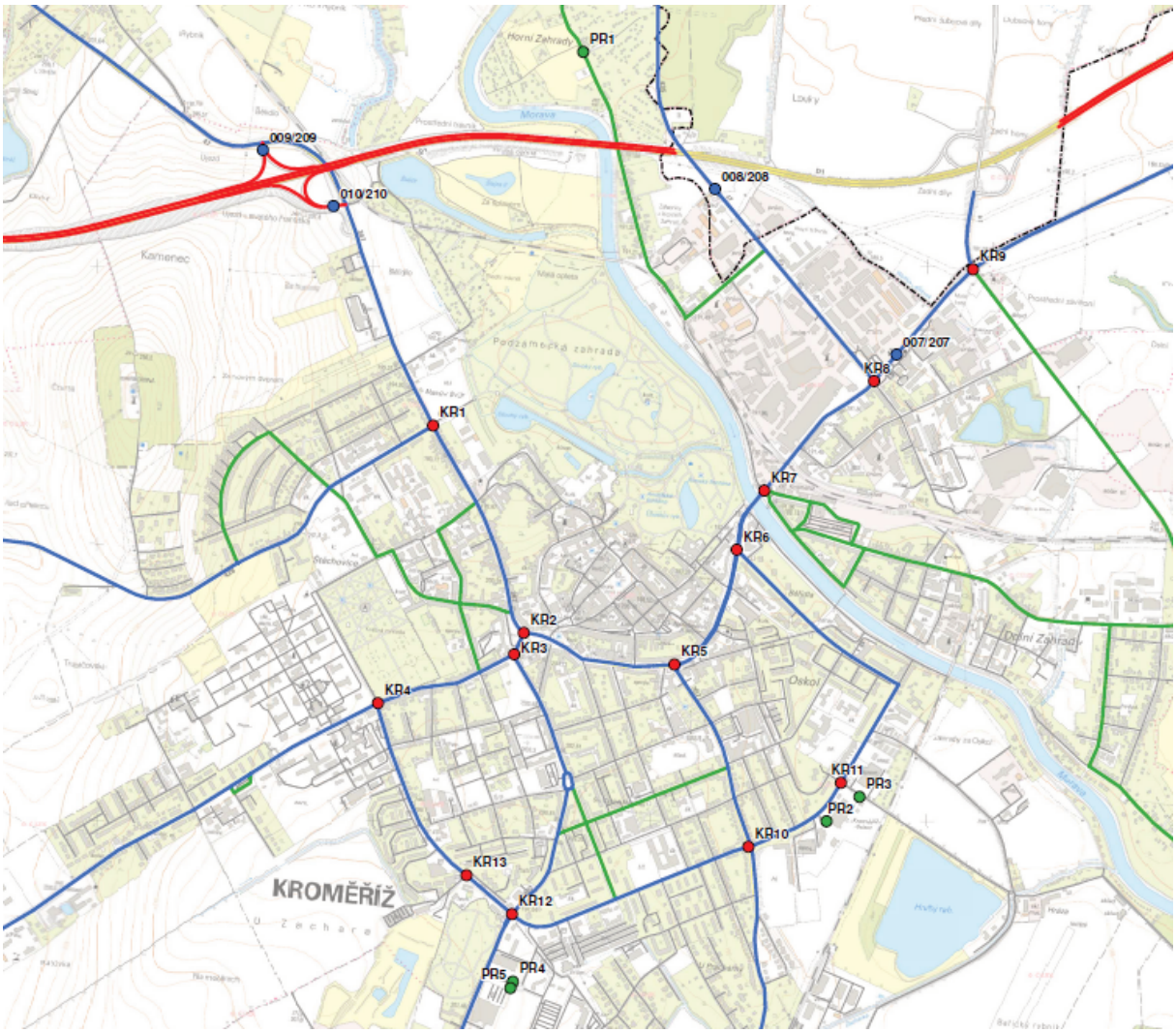
Křižovatkové průzkumy byly provedeny na jaře 2019 ve pracovních dnech út, st, čt. Dny svátků či navazující na dny pracovního klidu byly ze sčítání vyloučeny. Sčítaní byly provedeny ručně zápisem vozidel jednotlivých druhů do formulářů dle směrování dopravních proudů. Výsledky ručního sčítání byly přepočteny na intenzity za 24 hodin dle TP 189 z r. 2018.

Místa sčítání byly navrženy zpracovatelem, a dále připomínkovány objednatelem, v pracovní skupině a řídící skupině. Průzkumy křižovatek se soustředili na vnitřní město, kde se předpokládala intenzita dopravy nejvyšší. Celkem bylo vysčítáno 13 křižovatek.

Mimo tyto průzkumy byly provedeny průzkumy u výstaviště Flora v neděli v době konání akce na výstavišti.

V neděli byly sčítány křižovatky Moravská x k Výstavišti a Osvoboditelů x Velehradská. Výsledky jsou připojeny v závěru reportu.

Výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze analytické části.



Obrázek 41 Sčítání dopravy na křižovatkách a profilech

Tabulka 16 Intenzity na vjezdech za 24 hodin na sčítaných křižovatkách, jaro 2019

Číslo	Název	Intenzita na vjezdech za 24 hodin celkem	Intenzita nákladních nad 3,5 t na vjezdech za 24 hodin
1	Kojetínská x Na Lindovce	11974	486
2	Milíčovo nám. X Kojetínská	25688	733
3	Velehradská x Havlíčkova	16636	501
4	Havlíčkova x Albertova	11903	329
5	Tovačovského x Kotojedská	25609	814
6	Tovačovského x Spáčilova	26611	481
7	Hulínská x Nádražní[9]	27415	707
8	Hulínská x Kaplanova	23702	1449
9	Hulínská x Jožky Silného	20159	1684
10	Kotojedská x Obvodová	17128	517
11	Obvodová x U Rejdiště[10]	10304	100
12	Moravská x Velehradská	19621	549
13	Albertova x Penny	9216	96

15. Hloubková analýza dopravní soustavy a stanovení docházkové vzdálenosti k zastávkám hromadné dopravy.

V rámci zajištění kvality dostupnosti veřejné hromadné dopravy byla provedena analýza dostupnosti zastávek BUS a vlak. Zatímco pro dostupnost MHD a PAD[11] byla stanovena limitní hodnota 400 m, u vlaku je to 1000 m. Trasy pojížděné MHD, PAD resp. VLD[12] a trasy pojížděné železniční osobní dopravou jsou zřetelně provedeny vč. docházkových vzdáleností od jednotlivých zastávek ve výkresové části Dostupnost VHD[13].

Z analýzy je zřejmé, že dostupnost vlaku je zejména v Kotojedech, Oskolu, Dolních zahradách, centru a Postoupkách. Centrum města je přitom dostupné na hranici 800 - 1000 m, což může snižovat jeho atraktivitu pro turisty.

Analýzy dostupnosti autobusových zastávek prokázala dobré pokrytí území mimo konce zástavby RD U Prachárny, části RD v Trávníku a Trávnických zahradách.

Dostupnost je možné zlepšit na podnět obyvatel na ulici Žerotínova přesunutím zastávek a na ulici Kotojedské pro obsluhu Alberta, kde je dostupnost ze zastávky Kotojedská OkÚ horší.

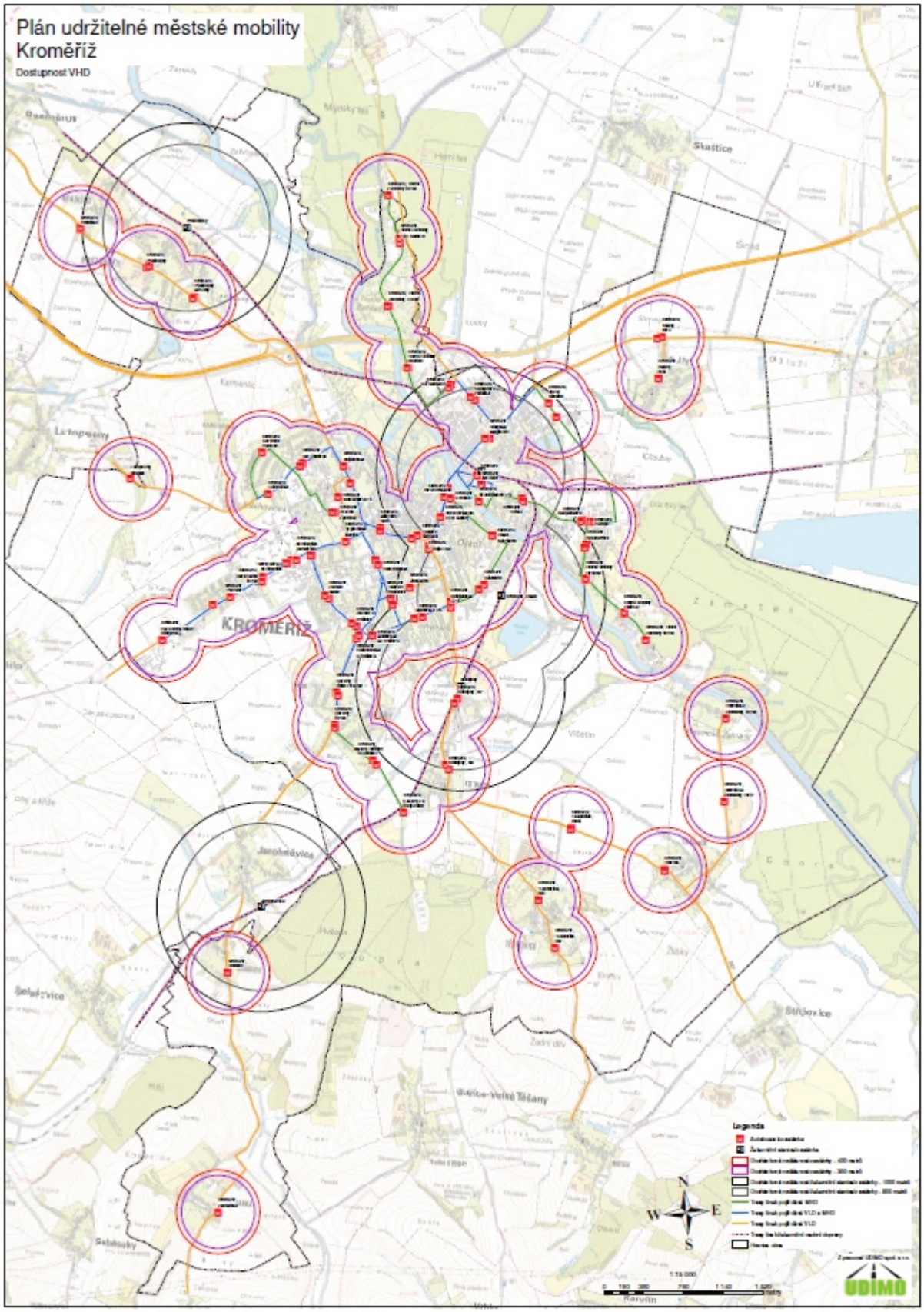
[9] Tato křižovatka nemá svou kartu, výsledky jsou v kapitole 3 v podobě OD matice.

[10] Sčítáno ručně

[11] PAD - příměstská autobusová doprava

[12] VLD - Veřejná linková doprava, tj. autobusová doprava objednávaná krajem.

[13] VHD - veřejná hromadná doprava



Obrázek 42 Docházkové vzdálenosti na BUS a vlak, podrobně viz výkresová část

16. Koncepce automobilové dopravy

16.1. Stav sítě pozemních komunikací

Pozemní komunikace se ve městě dělí na silnice a místní komunikace.

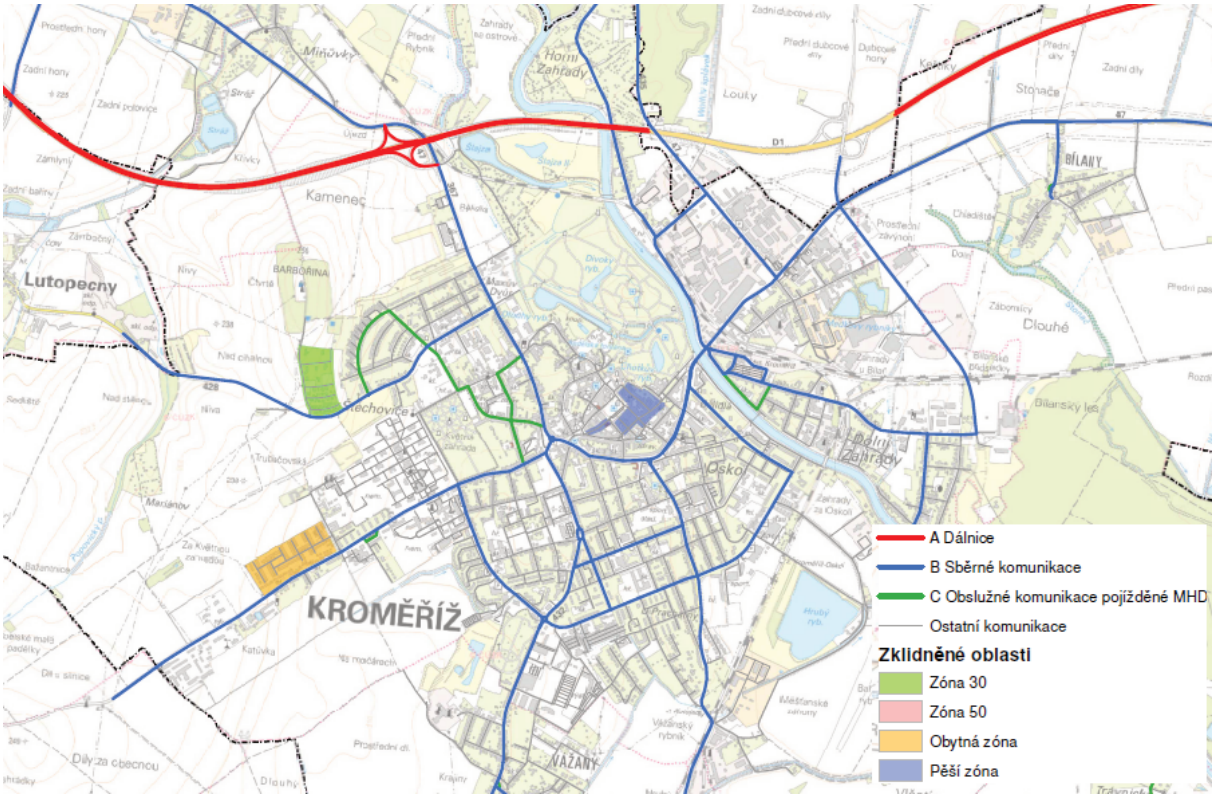
Silnice jsou rozděleny na ty ve vlastnictví státu, kterými jsou dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd a na ty ve vlastnictví kraje, kterými jsou silnice II. a III. tříd.

Místní komunikace jsou v majetku města a jsou děleny do 4 tříd následovně:

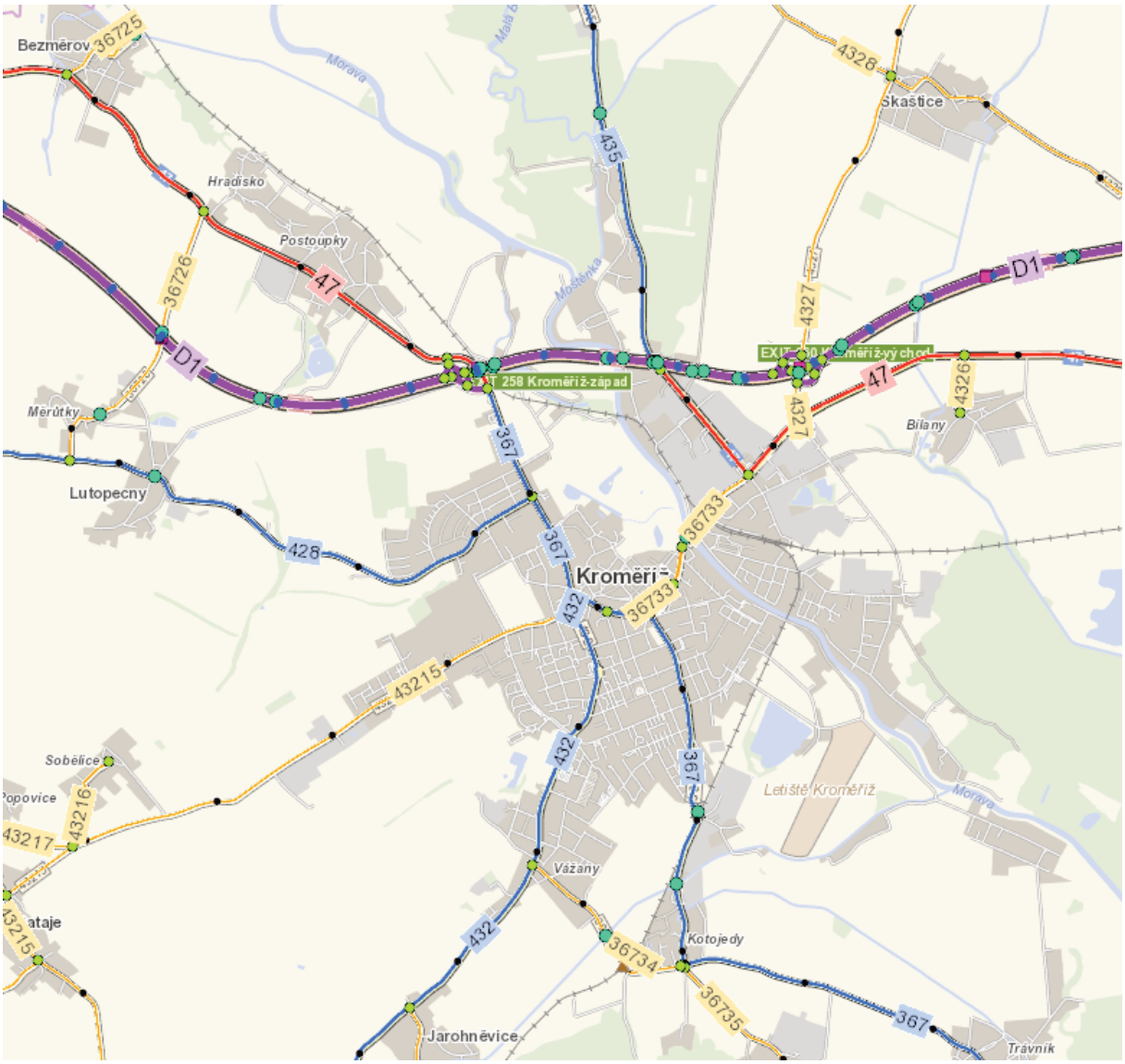
- místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace, podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město nebo jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů
- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz, například samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

16.2. Základní komunikační kostra města

Základní komunikační síť města stávajícího stavu vychází ze zatřídění komunikací. Toto zatřídění je dáno pasportem komunikací.



Obrázek 43 Základní komunikační síť města



Obrázek 44 Zatřídění silniční sítě do tříd, zdroj ŘSD ČR

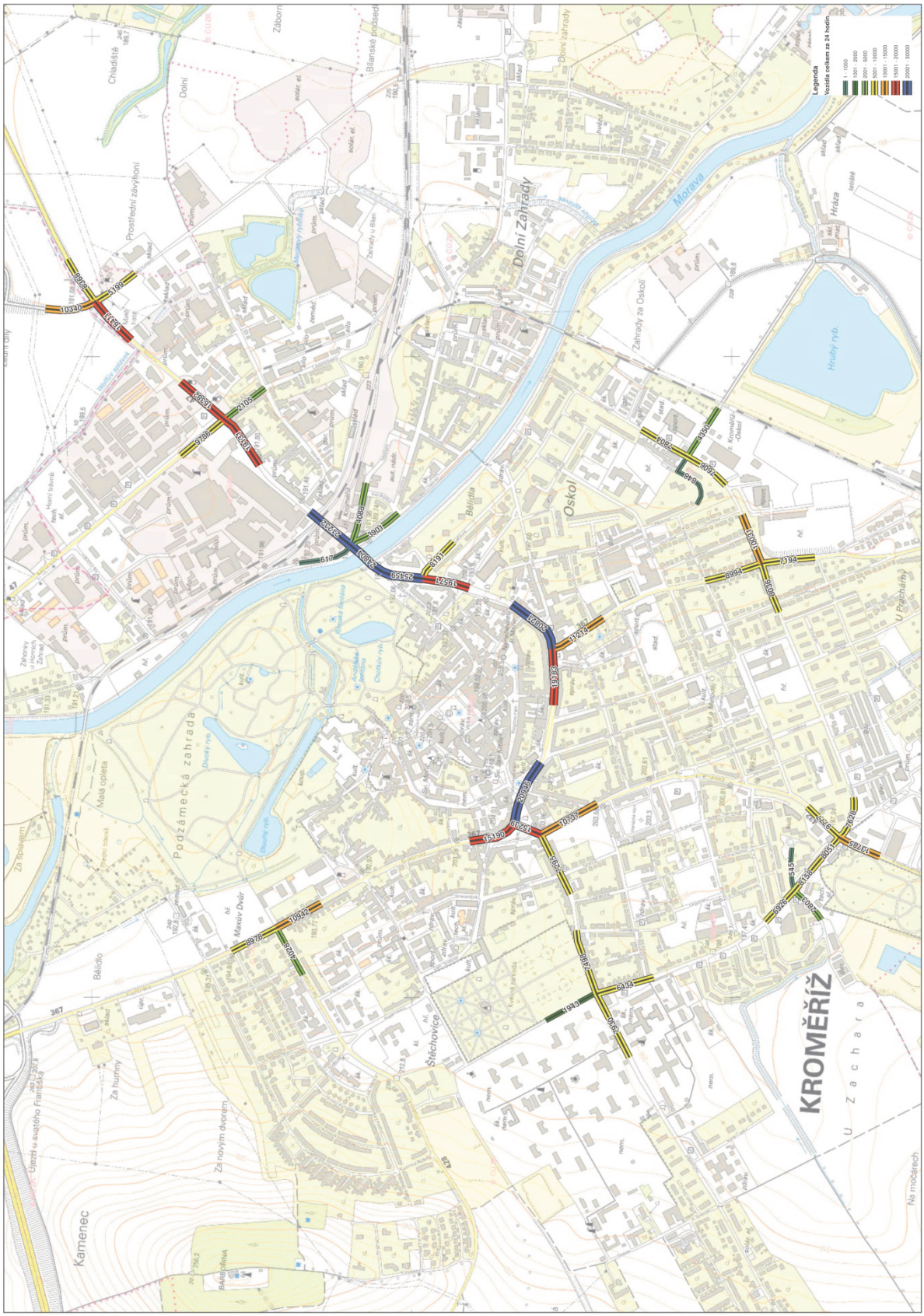
Organizace dopravy

Ve městě je mimo sporadické zóny zklidnění dovolena rychlost 50 km/hodinu. Základní komunikační skelet je vybaven 3 okružními křižovatkami a 5 světelně řízenými křižovatkami a 2 řízenými přechody pro chodce na průtahu.

Přepravní vztahy, intenzita dopravy a obsazenost vozidel

Přepravní objemy jsou definovány dopravní zátěží ve městě. Lze tvrdit, že celková dopravní zátěž na průtahu městem je již bez rezervy a případné navyšování intenzit dopravy se bude realizovat ve špičku sílícím tlakem na průjezd obslužnými komunikacemi. Intenzita dopravy na průtahu dle sčítání je v pracovním dni až 20 tis. vozidel za 24 hodin. Tato hodnota je vyšší než nasčítaná v rámci celostátního sčítání ŘSD v roce 2016. Kdy bylo nasčítáno na 1. máje "jen" 16 tis. vozidel za 24 hodin. Na mostě přes Moravu bylo v roce 2016 nasčítáno 19 735 vozidel za 24 hodin v běžný pracovní den. V roce 2019 bylo nasčítáno až 25 tis. vozidel. Tato hodnota se blíží reálné limitní hodnotě pro fungování dvoupruhové komunikace.

Zatímco zátěže osobních vozidel značně rostou, intenzity nákladních vozidel nad 3,5 t se ustálili na cca 600 - 700 vozidel za 247 hodin přes Moravu a okolo 500 - 600 nákladních vozidel nad 3,5 t na průtahu 1. máje.



Obrázek 45 Kartogram vozidel celkem, z dopravních průzkumů jaro 2019



Obrázek 46 Kartogram nákladní vozidel nad 3,5 t z dopravních průzkumů jaro 2019



Obrázek 47 Intenzity dopravy RPDI tj. roční průměr vč. víkendů a prázdnin, Zdroj ŘSD 2016

Výkonnost skeletu, kapacitní rezervy komunikací

Výkonnost dopravního skeletu je dána v intravilánu křižovatkami. Kapacity na průtahu jsou prakticky vyčerpány. Dopravní skelet neumožňuje další nárůsty intenzit dopravy. Pro zajištění dopravní dostupnosti a případné snížení dopravní zátěže na ulici Spáčilova je nutné realizovat alternativní trasu druhým mostem přes Moravu, který by odlehčil dopravě na průtahu městem.

Tabulka 17 Orientační výkonnost křižovatek ZÁKOS

Číslo	Název	Organizace dopravy	Úroveň kvality dopravy	Posouzení
1	Kojetínská x Na Lindovce	Styková s vyznačenou přednosti	D	Vyhovuje
2	Milíčovo nám. X Kojetínská	Okružní	F	Nevyhovuje
3	Velehradská x Havlíčkova	Styková s vyznačenou přednosti	E	Vyhovuje
4	Havlíčkova x Albertova	Průsečná s vyznačením přednosti	E	Vyhovuje
5	Tovačovského x Kotojedská	Řízená SSZ	Rezerva 7%	Vyhovuje
6	Tovačovského x Spáčilova	Styková s vyznačenou přednosti	E/F	Nevyhovuje
7	Hulínská x Nádražní	Řízená SSZ	Rezerva 8%	Vyhovuje
8	Hulínská x Kaplanova	Řízená SSZ	Rezerva 15%	Vyhovuje
9	Hulínská x Jožky Silného	Řízená SSZ	Rezerva 61%	Vyhovuje
10	Kotojedská x Obvodová	Řízená SSZ	Rezerva 27%	Vyhovuje
11	Obvodová x U Rejdiště	Průsečná s vyznačením přednosti	C	Vyhovuje

12	Moravská x Velehradská	Okružní	D	Vyhovuje
13	Albertova x Penny	Průsečná s vyznačením přednosti	B	Vyhovuje

Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Úroveň kvality dopravy je automobilovou dopravou je nedostatečná. Dle hodnocení jsou ve městě kongesce na úrovni kvality dopravy F (nevyhovující stav). Kvalita dopravy F nevyhovující je v křižovatce Milíčovo nám. X Kojetínská a Tovačovského x Spáčilova. Navazující dopravní skelet průtahu neumožňuje další zvyšování intenzit dopravy. I další křižovatky Hulínská x Nádražní a Kotojedská x Tovačovská jsou na hranici výkonnosti. Jendou z možností je výstavba jižního obchvatu města nebo snížení dopravní poptávky.

Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

Dopravně zklidněné oblasti jsou zobrazeny ve výkresu ZÁKOS. Jedná se o malé oblasti zklidnění. Zklidnění dopravy v obslužných částech sítě lze hodnotit jako nevyhovující. Toto umožňuje průjezd vnitrobloky obytných souborů. Mimo to není pasport MK v souladu s ÚP.

Skladba a stáří vozového parku

Skladba a stáří vozového parku je analyzována na základě informací z dotazníkového šetření dopravního chování v domácnostech. Průměrné stáří vozového parku je 10 let tj. ročník 2009.

Tabulka 18 Průměrný roční nájezd v kilometrech

Emisní norma	Palivo				
	benzín	nafta	LPG	CNG	elektro
Euro 1	2625	7000	0	0	0
Euro 2	9494	19400	0	0	0
Euro 3	12618	15104	23000	0	0
Euro 4	15933	17285	0	0	0
Euro 5	13384	22867	35667	0	0
Euro 6	12342	16315	10833	0	15000
Celkem	**12935**	**18347**	**20083**	**0**	**15000**

Tabulka 19 Stupeň automobilizace

Emisní norma	Palivo				
	benzín	nafta	LPG	CNG	elektro
Euro 1	3,8	1,9	0,0	0,0	0,0
Euro 2	15,4	9,6	0,0	0,0	0,0
Euro 3	42,2	26,9	2,9	0,0	0,0
Euro 4	38,4	19,2	0,0	0,0	0,0
Euro 5	55,7	43,2	2,9	0,0	0,0
Euro 6	57,6	37,4	5,8	0,0	1,0
Celkem	**213,1**	**138,2**	**11,5**	**0,0**	**1,0**

Závady a problémové lokality dle podkladů Policie ČR

Dle analýzy nehodovosti toto ve městě stagnuje i přes zvyšující se intenzity vozidel. Těžká a lehká zranění klesají. Počet nehod za 5 let na 1000 obyvatel je 32,48. Ve srovnání s obdobnými městy lze tvrdit, že Kroměříž je v průměru nehodovosti. Nehodovost cyklistů a pěších je analyzována v samostatných kapitolách.

Tabulka 20 Nehodovost za posledních 5 let tj. 2017 - 2018

Rok	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	191	69	7	0
2015	181	69	12	1
2016	179	61	7	0
2017	191	74	3	0
2018	194	59	4	1
celkem	936	332	33	2

SWOT

SWOT analýza je provedena v této kapitole samostatně pro automobilovou dopravu.

Tabulka 21 SWOT analýza automobilové dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Dostupnost dálnice D1	Chybějící východní obchvat města
Vyjmutí D1 u Kroměříže ze zpoplatnění	Nesoulad zatřídění komunikací v ÚP a pasportu komunikací
Konstantní kapacita křižovatek na průtahu bez úzkých hrdel	Kapacity křižovatek za hranu výkonnosti
Nízký tranzit vozidel	Průjezd vozidel obslužnými ulicemi
Snižující se počet těžkých zranění z dopravních nehod	Chybějící zklidnění v obslužných částech sítě
Průměrné stáří vozidel 10 let	Vysoké intenzity dopravy na průtahu městem
Příležitosti	**Hrozby**
Zklidnění ulice Spáčilova a přeřazení do obslužných	Prodloužení kolon na průtahu
Vyšší využití D1 jako obchvatu města	Zvýšené riziko nehod na průtahu
Zlidnění a estetizace ulice Generála Svobody	Zvýšení zátěže na ulici Spáčilova v bytové zástavbě
	Zvýšení hluku v Květné zahradě

17. Průzkum statické dopravy včetně bilance odstavných a parkovacích stání

Průzkum statické dopravy proběhl v květnu roku 2019. Byla zkoumána nabídka a poptávka po odstavní vozidla v lokalitách bytové zástavby.

Bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky

Bilance nabídky a poptávky je pro jednotlivé lokality provedena ve výkresové části. Ve výkrese jsou znázorněny počty vozidel odstavených v souladu se zákone, počet vozidel odstavených mimo zákon a počet volných stání. Dopravní nabídku tvoří součet zaparkovaných vozidel v souladu se zákonem a mimo zákon. Dopravní poptávku tvoří součet obsazených míst a počet volných sání.



Obrázek 48 Nabídka a poptávka po odstavování vozidel

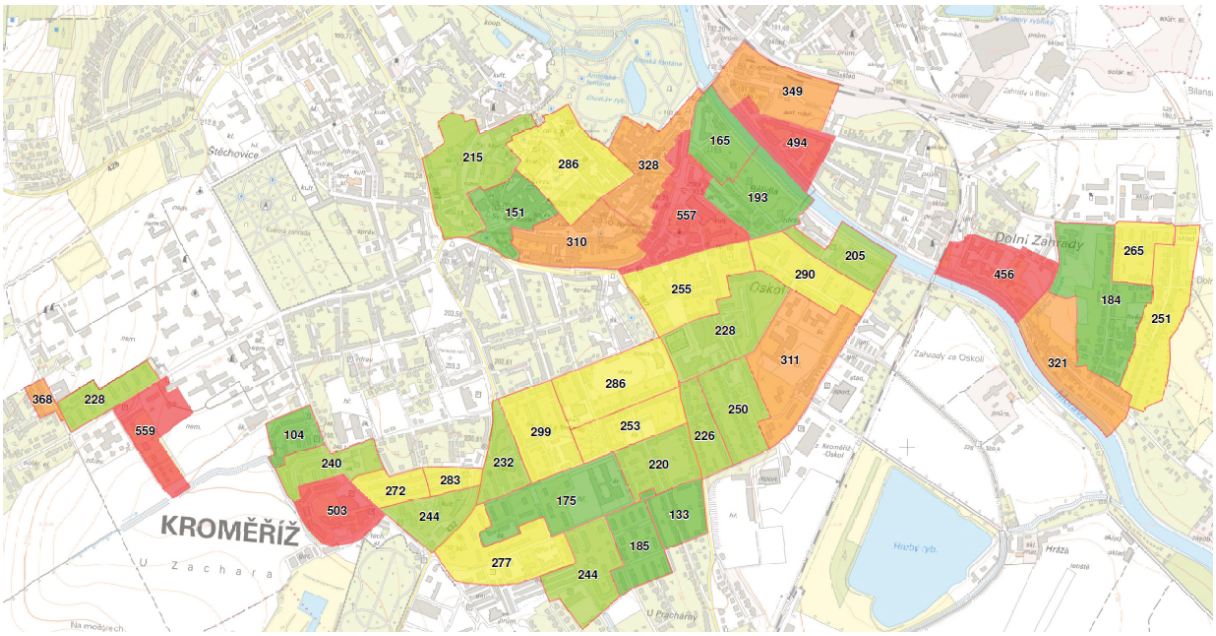
Porovnáním nabídky a poptávky v hodnocené lokalitě jsme došli k závěru, že počet míst ve stávajícím stavu nepokrývá poptávku.

Tabulka 22 Souhrnné indikátory odstavování vozidel

	Počet
Počet obyvatel	16189
Počet legálně parkujících	3141
Počet nelegálně parkujících	1132
Počet volných stání	859
Podíl nelegálně parkujících	26,5%
Podíl volných stání	21,4%
Nabídka stání	4000 míst
Poptávka stání	4273 vozidel
Bilance nabídka a poptávky	-273 míst
Stupeň automobilizace ve zvoleném území	264 vozidel/1000 obyvatel
Průzkum postihl	56% populace Kroměříže

Kvalita dostupnosti území

Vlivem metodiky průzkum, kdy obyvatelstvo je přiřazováno do území dle místa pobytu a vozidla dle místa parkování, vznikají nerovnosti mezi stupněm automobilizace jednotlivých sousedních zón.



Obrázek 49 Stupeň automobilizace v jednotlivých částech města

Tyto nerovnosti lze vysvětlit také kvalitou dostupnosti ploch pro odstavení vozidel ve vztahu k poptávce. Výsledky lze interpretovat v místech sníženého stupně automobilizace v kontextu se sousední plochou vysokého stupně automobilizace oproti průměru docházkou obyvatel typu park and go a parkování vozidel mimo místo jejich pobytu. V místech kde dochází k těmto disproporcím lze tvrdit, že je kvalita dostupnosti nižší.

Příkladem může být pokalita Zacar, kde ze sídliště nachází část obyvatel parkovací místo au u Penny. Obdobně tomu může být vnitroblok sídliště Oskol resp. Úprkova.

Závady a problémové oblasti

Největší problémy při zajištění odstavování vozidel jsou v sídlišti Oskol. Zde ve stavu chybí vystavět či legalizovat 272 míst.

SWOT

SWOT analýza je provedena v této kapitole samostatně pro parkování vozidel.

Tabulka 23 SWOT analýza parkování vozidel

Silné stránky	Slabé stránky
Nízký stupeň automobilizace ve městě	Nedostatečné kapacity stání pro bydlící
Zajištěný systém P+G u pěší zóny	Podíl nelegálně stojících dosahuje 26,5%
Dostatečně řešené centrum města	Bilance na sídlišti Oskol je -272 míst
Zavedený systém zpoplatnění P+G centra města	
Příležitosti	**Hrozby**
Zajištění podmínek pro nízký stupeň automobilizace	Zdvojnásobení počtu vozidel ve městě

18. Průzkum obrátkovosti na zastávkách veřejné dopravy

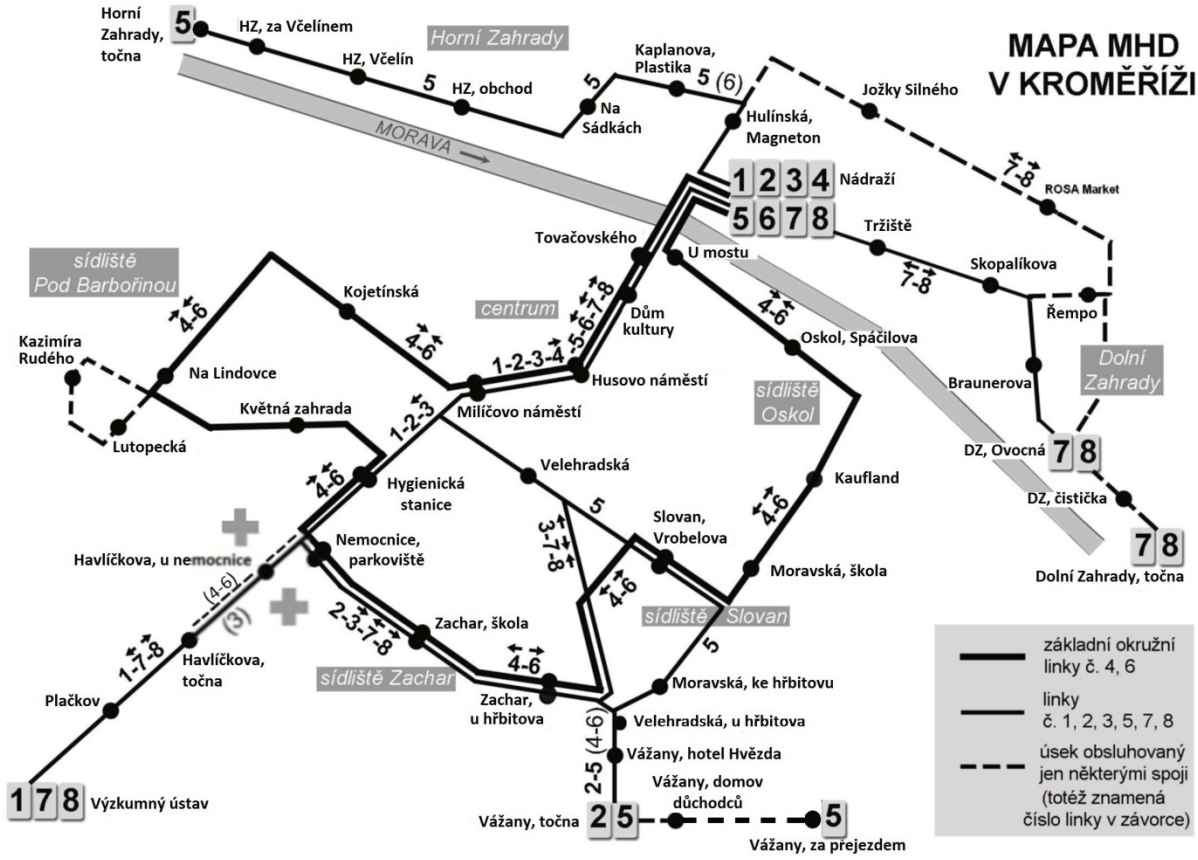
Dopravní průzkum byl proveden společností CzechConzult v dubnu 2019. Data jsou z tohoto podkladu převzata.

Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

Veřejnou hromadnou dopravu VHD zajišťuje v Kroměříži MHD, příměstská veřejná linková doprava, železniční doprava a dálková autobusová doprava.

Trasy vedení veřejné hromadné dopravy a dostupnost zastávek je zobrazena ve výkrese dostupnost VHD. Z uvedeného je zřejmé vedení VHD mimo ulici Kotojedskou, což bylo terčem kritiky obyvatel mimo jiné ve vztahu zajištění dopravní obsluhy obchodního centra Albert.

Železniční zastávka je situována u autobusového nádraží, které je nejlépe obslouženým bodem ve městě. Tento terminál je vzdálen 800 od historického centra města.



Obrázek 50 Vedení linek MHD

Přehled linek MHD Kroměříž

775001 - Nádraží - Miličovo náměstí – Havlíčkova - Výzkumný ústav (provoz je udržován v ranní a odpolední dopravní špičce)

775002 - Nádraží - Miličovo náměstí – Nemocnice, parkoviště – Zachar,U hřbitova – Vážany, točna (provoz je udržován v ranní dopravní špičce)

775003 - Nádraží – Nemocnice, parkoviště - Zachar - Nádraží (okružní linka, provoz je udržován v ranní dopravní špičce a večer)

775004 - Nádraží - Oskol - Slovan – Nemocnice, parkoviště - Lindovka - Nádraží (okružní linka, v pracovní dny interval 20 - 30 minut, o sobotách a nedělích cca 1 hodinu)

775005 - Horní Zahrady, točna - Nádraží - Slovan - Vážany - (nepravidelný interval během celého dne)

775006 - Nádraží - Lindovka – Nemocnice, parkoviště - Nádraží (okružní linka protisměrná k lince č. 4, v pracovní dny interval 20 - 30 minut, o sobotách a nedělích cca 1 hodinu)

775007 - Dolní zahrady - Nádraží - Zachar – Havlíčkova, U nemocnice - Výzkumný ústav (nepravidelný interval během dne, cca dvouhodinový interval o sobotách a nedělích)

775008 - Výzkumný ústav – Nemocnice, parkoviště - Nádraží - Dolní Zahrady (protisměrná linka k lince č. 7)

Technologická zařízení a vozový park

Technologická zařízení jsou zařízení pro provoz veřejné dopravy. V současné době je zázemí řidičů situována pouze na autobusovém nádraží a v garážích dopravce. Na ostatních točnách nejsou zázemí ve stavu dostupná.

Průměrné stáří vozidel MHD je 9 let. Vozový park MHD je tvořen nízkopodlažními vozidly Volvo 7000 a 7700 s pohonem na naftu (6 ks) a 3 ks nízkopodlažních vozidel značky Iveco na stlačený zemní plyn (CNG). Jedno z vozidel Volvo slouží jako rezervní vůz.

Další formy technologie obsluhy území (P+R a další)

Terminál je ve stávajícím stavu předimenzován ve smyslu ploch pro nástup cestujících autobusové dopravy. Naopak počet stání pro P+R je značně omezen. kapacita 44 míst je situována na ulici Stoličkova v docházkové vzdálenosti 150 m.



Obrázek 51 Dopravní terminál při nádraží Kroměříž

Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů

Kvalita zastávek a pěších přístupů je hodnocena ve výkrese Základní síť pěších tras, kde zeleně jsou zobrazeny vyhovující úseky, oranžově částečně vyhovující a červeně nevyhovující. U zastávek byl hodnocen zejména soulad s vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Částečně vyhovující jsou pak zastávky, kde jsou chybně provedeny signální pásy a kontrastní pás. Jako nevyhovující jsou označeny zastávky s nízkou plochou nástupiště či bez nástupiště.

Přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Přepravní vztahy v rámci měst a jsou zobrazeny v tabulce níže. Největší počet nastupujících je na nádraží v centu města a v lokalitě Zachar. Další významnou obsluhovanou lokalito je nemocenice.

DUBEN 2019 - pracovní den - počet osob

Agregovaná oblast zdroje cesty (dle nástupní zastávky kroměřížské MHD)		Agregovaná oblast cíle cesty (dle výstupní zastávky kroměřížské MHD)															Celkem	MAX ze zdroje cesty
		1 Dolní Zahrady	2 Horní Zahrady	3 Kotojedská-stadion	4 Kroměříž-historické jádro	5 Květná zahrada	6 Nádraží	7 Nemocnice, Léčebný ústav	8 Oskol	9 Plačkov	10 Průmyslová zóna	11 Slovan I	12 Slovan II, Pekelce	13 Štěchovice-Barbořina	14 Vážany	15 Zachar		
1	Dolní Zahrady	0	0	0	45	0	39	14	0	0	0	0	0	3	0	21	121	45
2	Horní Zahrady	0	0	3	7	0	18	0	0	0	0	6	0	0	0	0	33	18
3	Kotojedská-stadion	0	1	0	43	29	60	14	14	0	3	25	9	44	16	47	304	60
4	Kroměříž-historické jádro	22	4	15	38	45	38	106	48	29	6	23	36	128	28	103	668	128
5	Květná zahrada	15	0	12	16	0	36	8	49	0	1	0	10	8	3	22	180	49
6	Nádraží	12	3	48	159	29	3	114	16	3	4	73	54	130	14	228	889	228
7	Nemocnice, Léčebný ústav	5	1	43	129	0	87	0	29	0	0	0	0	0	5	46	344	129
8	Oskol	0	1	31	19	23	17	48	10	0	0	49	46	66	10	167	485	167
9	Plačkov	0	0	0	21	0	6	3	0	0	0	0	0	0	0	25	56	25
10	Průmyslová zóna	0	0	0	13	0	5	2	0	0	4	2	3	0	3	8	40	13
11	Slovan I	0	1	13	51	18	34	30	58	0	13	0	0	54	8	0	280	58
12	Slovan II, Pekelce	0	1	6	22	9	84	16	20	0	3	0	0	46	16	0	223	84
13	Štěchovice-Barbořina	0	2	42	187	28	102	20	14	0	0	14	4	0	0	60	473	187
14	Vážany	0	1	0	40	0	21	10	3	0	13	0	63	0	0	0	152	63
15	Zachar	4	1	78	141	52	254	37	46	35	22	32	14	77	10	18	822	254
Celkem		58	14	290	931	233	803	422	307	67	68	224	239	554	115	745	5 069	931
MAX z cíle cesty		22	4	78	187	52	254	114	58	35	22	73	63	130	28	228	889	

Obrázek 52 Přepravní vztahy MHD mezi zónami, zdroj Czech Conzult

Tabulka 24 Obrat na zastávkách MHD

	Nástup	Výstup	Obrat
Nádraží	649	543	1192
Milíčovo náměstí	308	378	686
Na Lindovce	294	341	635
Zachar,škola	357	239	596
Zachar,u hřbitova	250	268	518
Kaufland	210	216	426
Nemocnice parkoviště	205	219	424
Oskol Spáčilova	230	130	360
Moravská ZŠ	190	155	345
Slovan,Vrobelova	152	140	292
Husovo náměstí	101	169	270
Tovačovského	123	70	193
Tovačovského Dům kultury	11	159	170
Vážany,točna	80	59	139
U mostu	70	57	127
Květná záhrada	56	69	125

Lutopecká	64	40	104
Havlíčkova točna	65	37	102
Hygienická stanice	27	58	85
Kaplanova Plastika	20	57	77
Kojetínská	35	35	70
Kazimíra Rudého	30	34	64
Havlíčkova u nem.	6	56	62
Plačkov	28	32	60
Výzk.ústav obilnářský	31	27	58
Vážany,hotel Hvězda	32	23	55
Hulínská Magneton	15	33	48
Velehradská	18	29	47
Braunerova	31	14	45
Dolní zahrady,Ovocná	29	16	45
Skopalíkova	32	9	41
Moravská ke hřbitovu	16	19	35
Tržiště	22	9	31
Horní Zahrady,Včelín	15	13	28
Velehradská u hřbitova	8	19	27
Dolní Zahrady,točna	7	17	24
Horní Zahrady,obchod	9	4	13
Vážany,domov důchodců	7	4	11
Dolní zahrady,čistička	4	6	10
Na Sádkách	4	6	10
Řempo	0	10	10
Horní Zahrady,za Včelínem	4	5	9
Švabinského ZŠ	0	9	9
Výzkumný ústav	0	8	8
Jožky Silného	1	6	7
Horní Zahrady,točna	4	2	6
Vážany,za přejezdem	0	0	0

Produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy

Městskou autobusovou dopravu provozují Kroměřížské technické služby, s. r. o. Zajišťuje ji 8 vozidel na 8 linkách (č. 1 až 8) s licenčními čísly 775001 - 775008. Uzlovým a přestupním bodem všech linek MHD jsou zastávky u kroměřížského nádraží.

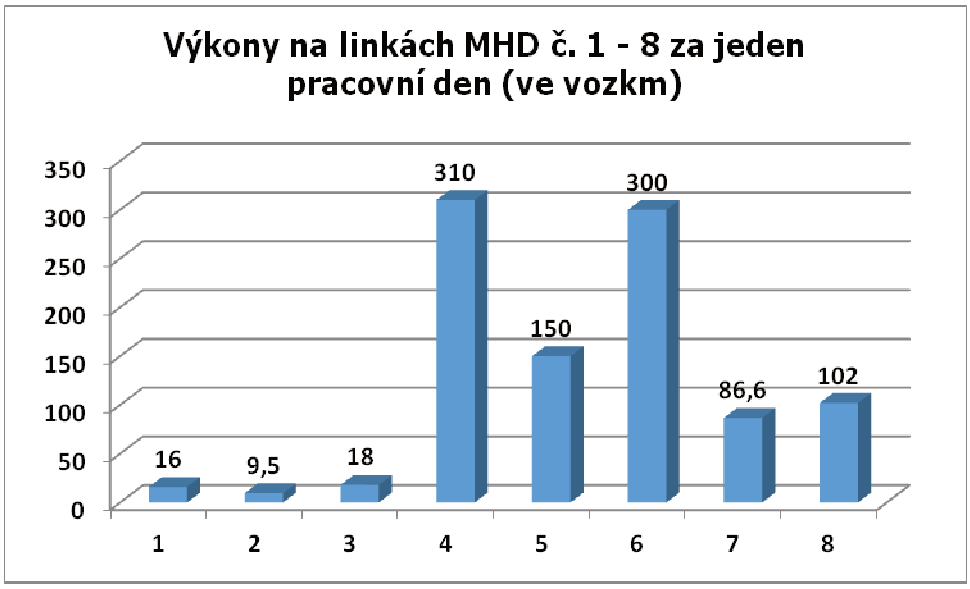
Tabulka 25 Základní ukazatele provozu MHD

ROK	Dopravní výkon v tis. vozkm	Tržby MHD	Přepravené osoby v tis.
2014	278	5001	1 225

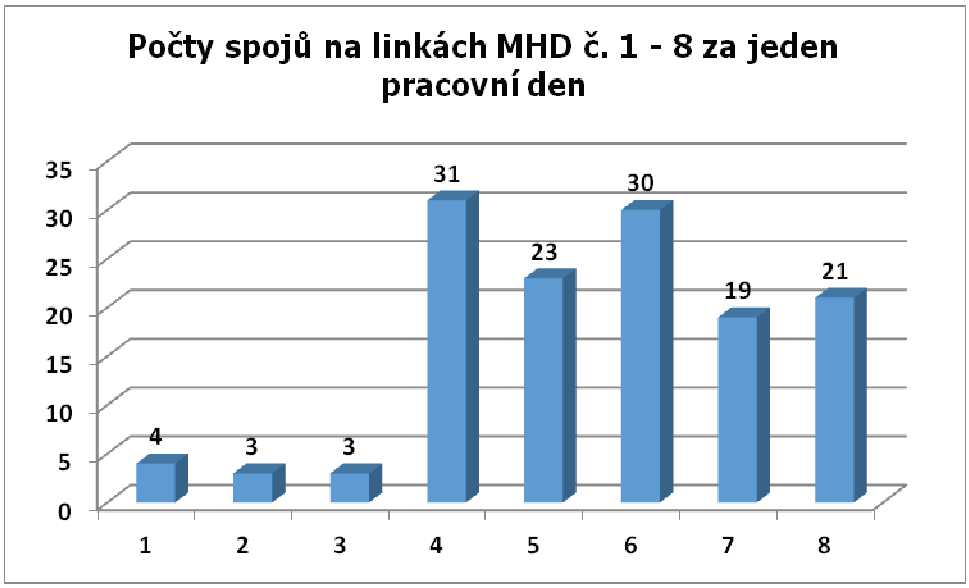
2015	277	4 906	1 103
2016	278	4 863	1 094
2017	277	4 883	1 195
2018	277	4 918	1 208

Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území

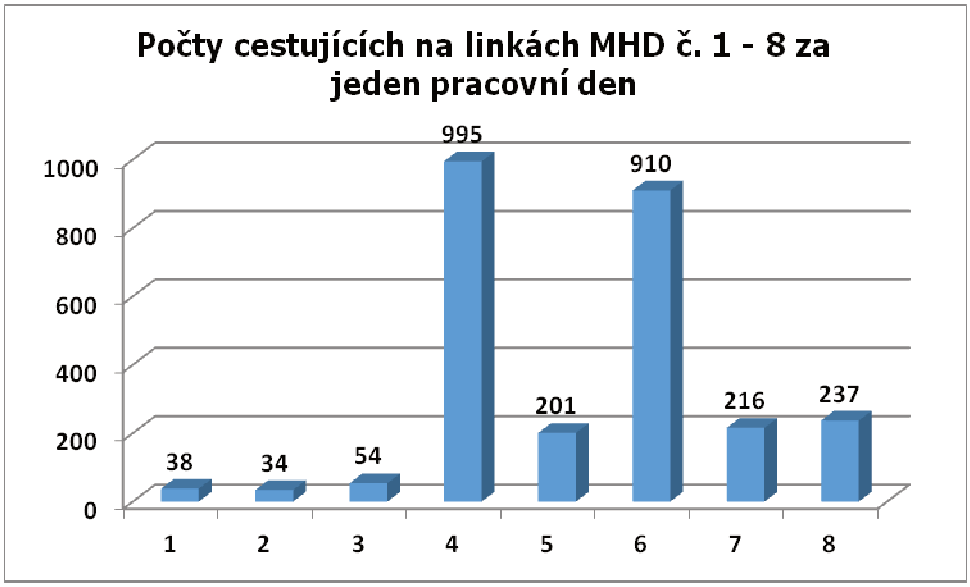
V období dopravní špičky pracovního dne je nasazeno v provozu 6 vozidel, v období dopravního sedla pak zůstávají v provozu 3 vozidla. Index provozní nerovnoměrnosti činí 0,5. O sobotách a nedělích je pak v provozu celodenně pouze 1 vozidlo a index provozní nerovnoměrnosti ve srovnání se špičkou pracovního dne činí 0,17.



Obrázek 53 Dopravní výkon MHD po linkách



Obrázek 54 Počty spojů MHD v pracovní den



Obrázek 55 Počet cestujících na linkách MHD

Z výše uvedených grafů dokumentujících dopravní výkony na linkách MHD za jeden pracovní den, celkové počty spojů za jeden pracovní den a počty přepravených osob za jeden pracovní den jednoznačně vyplývá, že základ sítě linek MHD tvoří č. 4 a 6. Ostatní linky tento základní dopravní systém doplňují především v pracovní dny v období přepravní špičky.

Podle stávajících jízdních řádů zabezpečuje MHD v Kroměříži v jednom pracovním dnu celkem 134 spojů, které ujedou společně 992,1 vozkm a přepraví přibližně za jeden den 2685 cestujících.

Cestující jsou ve vozidlech MHD přepravováni na základě smluvních přepravních podmínek pro městskou hromadnou dopravu v Kroměříži, které vydávají Kroměřížské technické služby, s.r.o. jako dopravce a dále na základě platných tarifních podmínek. Platným jízdním dokladem jsou čipové karty pro jednotlivou jízdu, čipové karty pro předplatné časové jízdné, jízdenka pro jednotlivou jízdu zakoupená u řidiče nebo průkaz opravňující k bezplatné přepravě podle platného tarifu. Při platbě jsou přiznávány slevy za platbu čipovou kartou a sleva z nahraného úseku. Dopravce je zapojen do systému vzájemné akceptace čipových karet KORIS včetně elektronické peněženky. Při koupi jízdenky v hotovosti platí jízdní doklad pouze pro jednotlivou jízdu bez přestupu, při koupi jízdenky z elektronické peněženky BČK lze do 25 minut od prvního odbavení přestoupit do dalšího spoje.

Ceny jízdného v MHD Kroměříž (v Kč)**:**

	Při platbě BČK	**Při platbě v hotovosti**
Základní jízdné	8,-	13,-
Zlevněné jízdné (děti od 6 do 15 let)	4,-	6,-

Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně specializovaných taxi

Průměrné stáří vozidel kroměřížské MHD je kolem 9 let. Z výše zvedného vyplývá, že vozový park je tvořen ze 100% nízkopodlažními vozidly.

Město Kroměříž zajišťuje pro své občany (seniory) prostřednictvím Sociálních služeb města Kroměříže provoz taxislužby. Služba je poskytována každý pracovní den od 6,30 do 15,00 hodin.

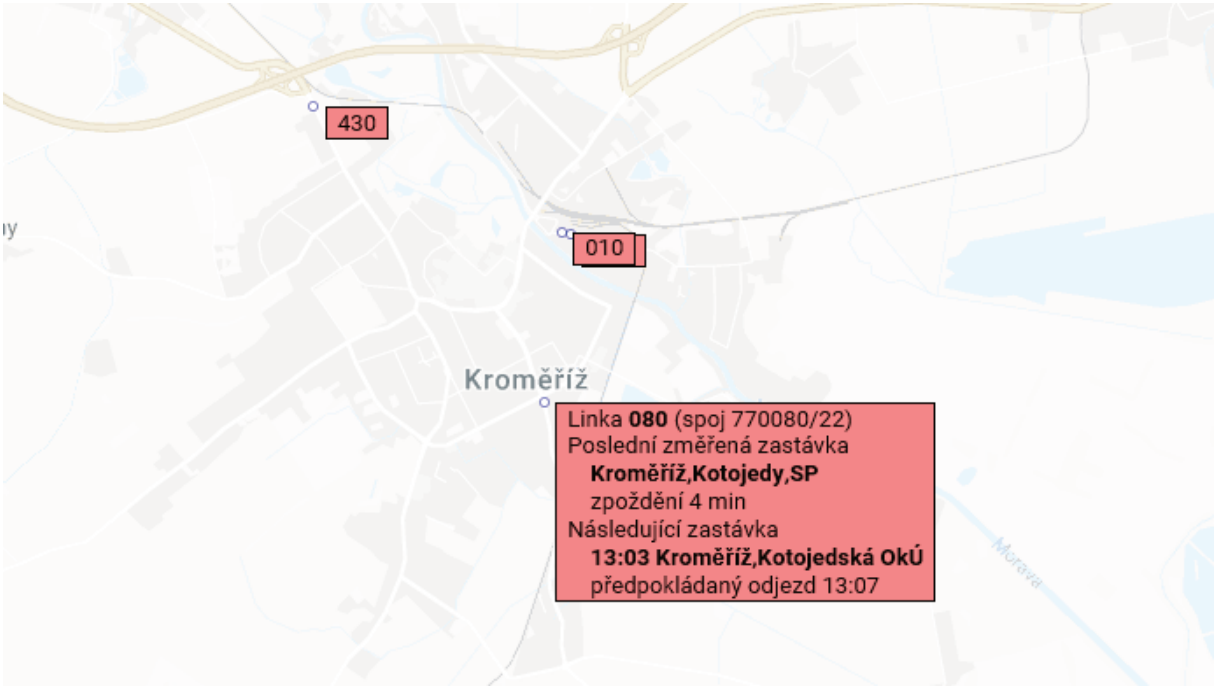
Cena za 1 ujetý kilometr je 15,- Kč vč. DPH. Maximální cena za jednu uskutečněnou jízdu na území města Kroměříže a jeho předměstských částí (tzn. Hradisko, Postoupky, Miňůvky, Bílany, Vážany, Kotojedy, Těšnovice, Trávník, Drahlov a Zlámanka) může činit maximálně 60,- Kč vč. DPH. Cenu hradí přepravovaná osoba. V případě čekání je stanovena cena na 2,- Kč/min. vč. DPH. Tuto cenu hradí taktéž přepravovaná osoba.

Senioři nad 70 let s trvalým pobytem v Kroměříži mají MHD zdarma.

Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky

MHD není zařazena do systému IDS Zlínského kraje. Kroměřížsko je integrováno do IDS linkami příměstské dopravy dopravců KRODOS BUS a. s., ČSAD Vsetín, FTL a Arriva Morava a.s.. Mimo systém IDS jsou provozovány linky dopravci Flix BUS a Student Agency. Železniční doprava je integrována. Koordinaci IDS zajišťuje společnost KOVED - Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje.

Pomocí aplikace lze sledovat zpoždění jednotlivých spojů zařazených do IDS online.



Obrázek 56 Sledování zpoždění autobusů online na stránkách mpvnet.cz

Závady a problémové oblasti

Problémem veřejné hromadné dopravy v Kroměříži je vysoká provozní nerovnoměrnost v průběhu dne. To je dáno nízkou obsluhou v sedle a o víkendech. Nedostatečné zázemí pro B+R na terminálu Kroměříž a nízká nabídka P+R. Problémem může být také nízká integrace nabídky v rámci IDS.

SWOT

SWOT analýza je provedena v této kapitole samostatně pro veřejnou hromadnou dopravu.

Tabulka 26 SWOT analýza parkování vozidel

Silné stránky	Slabé stránky
Stabilní počty přepravených osob MHD	Nezapojení MHD do systému IDS.
Existence multimodálního dopravního terminálu	Vzdálenost terminálu od centra města
Stabilní tržby MHD	Omezené zázemí pro řidiče na konečných
Kvalitní vozový park MHD	Horší obsluha Kotojedské ulice
Zapojení příměstské dopravy do IDS	Vysoká provozní nerovnoměrnost
Vysoká efektivita nasazení vozidel MHD	Nízká nabídka B+R na terminálu Kroměříž
	Nízká nabídka P+R na terminálu Kroměříž
Příležitosti	**Hrozby**
Zvýšení podílu elektromobility v závislosti na dotacích	Nedostatek řidičů VHD
Kapacitní rezervy terminálu	Odliv cestujících VHD

19. Charakteristika tras a infrastruktury pro cyklistickou dopravu.

Stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou

Stav sítě cyklistických komunikací je prezentován ve výkresové příloze, kde je výkres Stávající síť cyklistických tras, který ukazuje zklidněné oblasti, značené turistické stezky a cyklostezky. Na základě hodnocení lze tvrdit, že cyklostezky se omezují na připojení Bílan a stezku kolem Moravy ve směru Kvasice. Uvnitř města je zřízena sdružená stezka v Obvodové ulici, která je značně zatížena pěším provozem blízkého Kauflandu.

Základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť

Základní kostra cyklistické sítě uvnitř města byla stanovena participačním přístupem za účasti cyklistického spolku. Tato je hodnocena ve výkresové příloze.

Nadregionální síť je tvořena cyklistickou trasou 4 Moravská stezka, která spojuje Jeseníky a Jižní Moravu, zatímco na jih je vedena podél Moravy po stezkách a komunikacích s minimálním provozem, na severu je vedena po silnici II/435 na Chropyni nevyhovujícím způsobem.

Hodnocení napojení okolních obcí a odloučených částí Kroměříže je provedeno v tabulce.

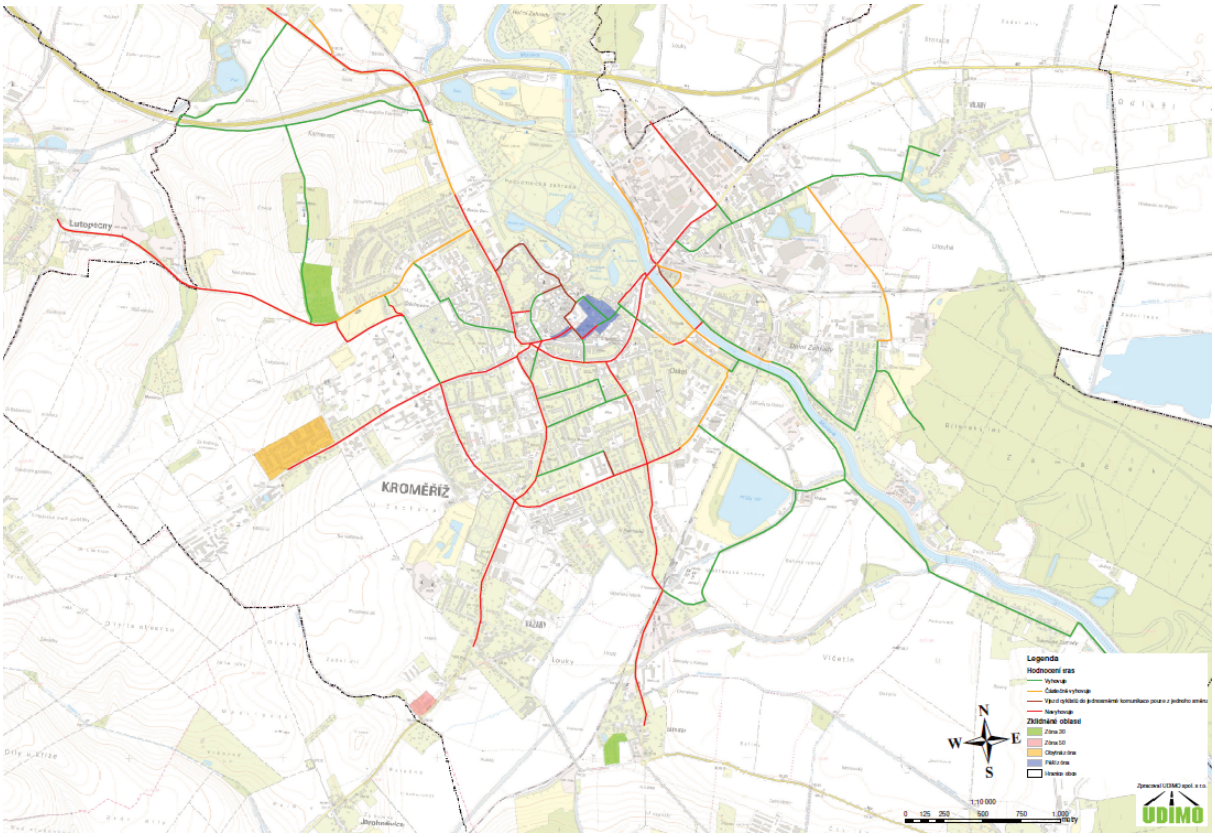
Tabulka 27 Hodnocení dostupnosti okolních sídel z Kroměříže na kole

Obec	Trasa	Hodnocení
Skaštice	Místní komunikací podél Wolfova splávku.	Vyhovuje
Bílany	Cyklostezkou na trase 5033	Vyhovuje
Hulín	Cyklostezkou na trase 5033	Vyhovuje
Zájhlinice	Po soukromé komunikaci s minimálním provozem přes Záhlinické rybníky	Vyhovuje
Kvasice	Po Moravské stezce, cyklostezkou	Vyhovuje
Střížovice	Po silnici II/367 bez krajnic	Nevyhovuje
Bařice	Po silnici III/36735 s minimálním provozem	Vyhovuje
Velké Těšany	Po silnici III/36737 s minimálním provozem	Vyhovuje
Lubná, Lhotka	Po silnici III/43220 a pak II/432 bez krajnice	Nevyhovuje
Soběsuky	Po silnici II/432 bez krajnice	Nevyhovuje
Lutopeciny	Po místní komunikaci podél D1 a pak po II/367 s rozšířenou krajnicí	Částečně vyhovuje
Bezměrov, Postoupky	Po místní komunikaci podél D1 a pak po II/367 s rozšířenou krajnicí, zajížďka cca 5 min.	Částečně vyhovuje

Kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G

Participačním přístupem byla vytipována základní síť pro běžnou jízdu na kole ve městě. Tato je hodnocena ve výkresu Hodnocení základní sítě cyklistických tras. Hodnocení je zvoleno ve škále vyhovuje, částečně vyhovuje a nevyhovuje. Toto hodnocení neodráží dovolený pohyb cyklistů ve vztahu k pravidlům silničního provozu, ale bezpečnost provozu dle hodnocení kolizí z jinými druhy dopravy. Komunikace s vyšší intenzitou dopravy než 5 tis. vozidel v obou směrech bez rozšíření krajnice byly hodnoceny jako nevyhovující. Cyklisté pohybující se po chodníku byly hodnoceni jako nevyhovující, stejně tak, kde komunikace chyběla úplně. Částečně vyhovující byla hodnocena smíšená stezka s vyšším provozem chodů, sběrné komunikace s intenzitou do 5 tis. vozidel a sběrné komunikace s rozšířenou krajnicí s intenzitou nad 5 tis. vozidel.

Jako vyhovující byly hodnoceny samostatné či dělené stezky pro cyklisty, dále stezky pro chodce a cyklisty s malým pohybem chodců a obslužné komunikace s intenzitou dopravy do 5 tis. vozidel obousměrně. Jednosměrné komunikace s vyloučením cyklistů v jednom směru jsou znázorněny jako jednosměrka.



Obrázek 57 Hodnocení vybrané cyklistické sítě

B+G tedy Bike and go v Kroměříži není potřeba. Cyklistům je dovol vjezd všude. B+R tedy zaparkuj kolo a jeď je na nádraží zajištěn stojany na kolo. Ve stanici Kroměříž je půjčovna kol a placená úschovna kol. Zázemí pro cyklisty by bylo vhodné zlepšit krytým stáním pro kola před nádražní budovou či v rámci AN.

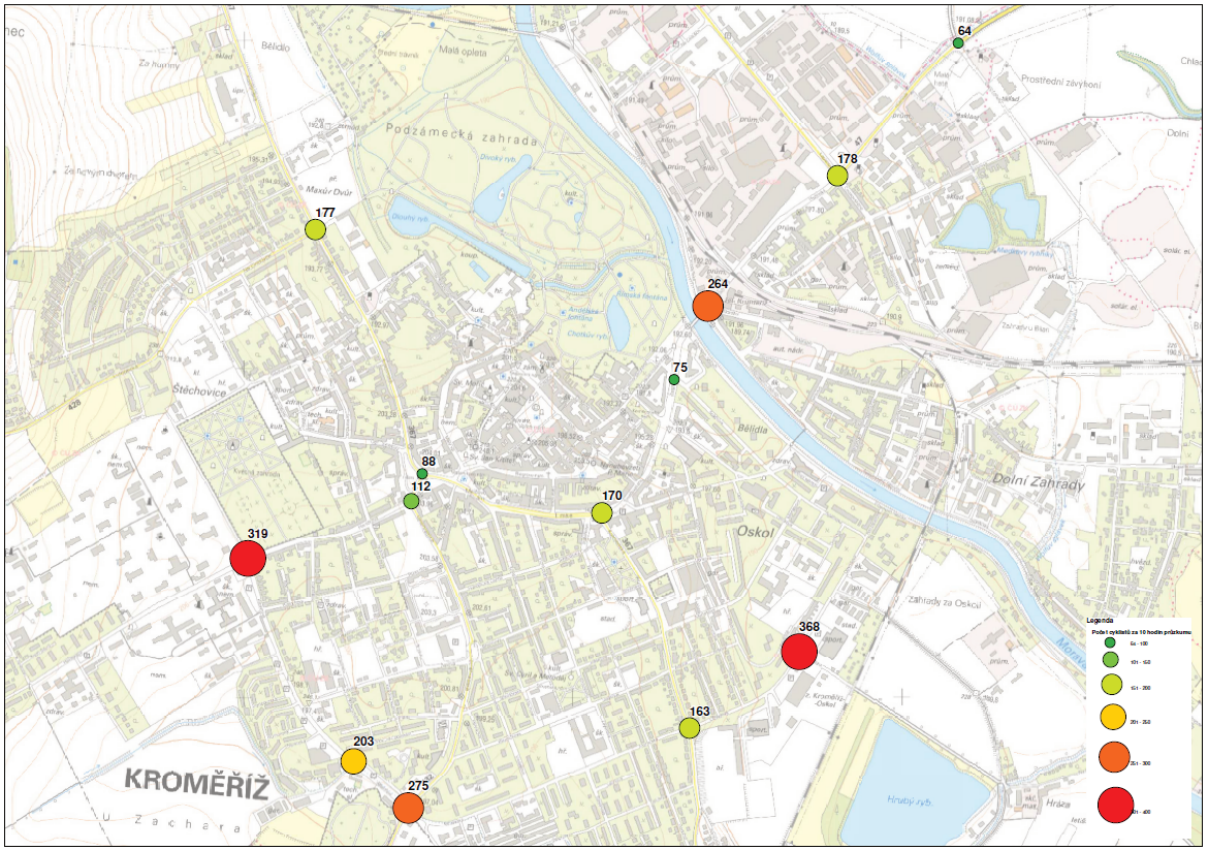
Z Kroměříže není provozován žádný cyklobus. Dálková doprava s koly je tak zajišťována železniční dopravou.

Přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy

Průzkum cyklistické dopravy byl proveden kamerovým systémem LOGICAM v rámci sčítání automobilové dopravy. Sčítáni byli převážně cyklisté v hlavním dopravním prostoru. Odborným odhadem lze tvrdit, že pro stanovení celkového počtu cyklistů tj. včetně těch na chodníku je hodnoty vynásobit 2. Předpokládá se, že polovina cyklistů jezdí po chodníku.

Intenzity jsou přehledně zobrazeny na obrázku níže.

Z výsledků lze jednoznačně stanovit, že cyklisté se vyhýbají jízdě po průtahu v hlavním dopravním prostoru.



Obrázek 58 Sčítání cyklistů na komunikacích za 10 hodin (mimo chodníky)

Závady, problémové oblasti, nehodové lokality

Nehodové lokality cyklistů jsou za 10 let zobrazeny níže. Jedná se zejména o Švabinského nábřeží, Oskol, Obvodovou, Moravskou, Jiráskovu, Velehradskou, Milíčovo nám., 1. máje a Vrobelovu.

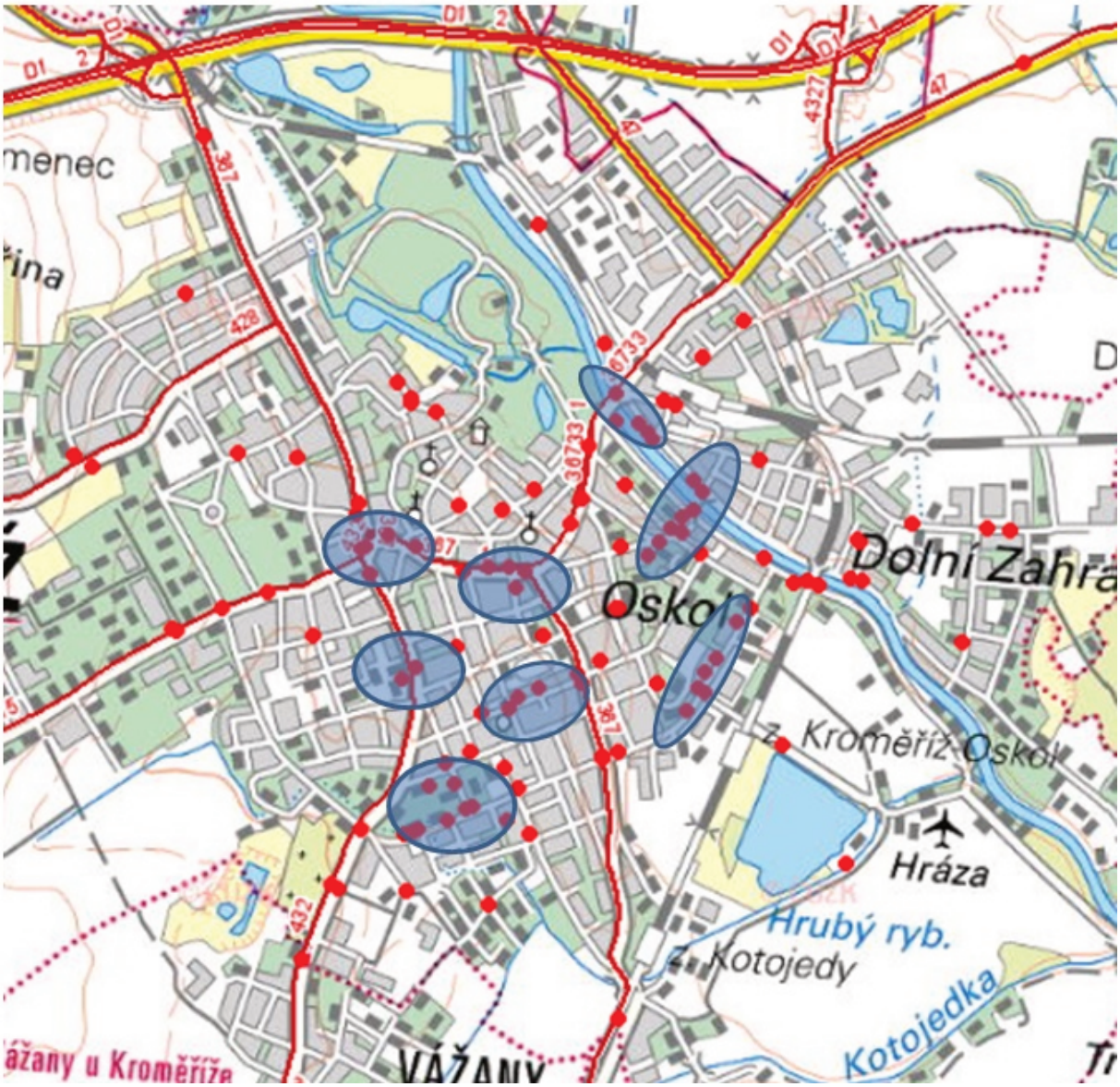
Hodnocení jednotlivých závad není důvodné, jelikož cyklisté jsou v Kroměříži odkázáni na pohyb s vozidly bez omezení rychlosti. Proto je nutné vytvořit ve městě bezpečné koridory pro cyklisty.

Nehodovost cyklistů od roku 2015 klesá. V posledních letech se ustálila na hodnotě okolo 10 nehod ročně. Cyklisté se v Kroměříži nepodílejí na smrtelných nehodách. Na těžkých zraněních se podílejí pouze 9,1%. Nehody cyklistů s chodci jsou zanedbatelné. Do roku 2016 se stala 1 kolize cyklisty a chodce ročně. Od roku 2017 již žádná nehoda hlášena nebyla.

Nehodovost cyklistů je v porovnání s obdobným městy průměrná.

28 Nehodovost s cyklistů za posledních 5 let tj. 2017 - 2018

	Nehod	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	10	6	0	0
2015	19	16	1	0
2016	12	13	0	0
2017	12	10	1	0
2018	13	12	1	0
celkem	66	57	3	0



Obrázek 59 Nehody s cyklisty za 10 let tj. 2009 - 2018

SWOT cyklistické dopravy

SWOT analýza se řadí mezi základní metody strategické analýzy, a to právě z důvodu jejího integrujícího charakteru získaných, sjednocených a vyhodnocených poznatků, ze kterých jsou generovány alternativy strategií dalšího rozvoje organizace.

SWOT je zkratka z anglického originálu, kde S = Strengths (Silné stránky), W = Weaknesses (Slabé stránky), O = Opportunities (Příležitosti), T = Threats (Hrozby). SWOT je tedy zkratkou pro vnitřní silné a slabé stránky organizace a příležitosti a hrozby z vnějšího prostředí organizace.

Tabulka 29 SWOT analýza cyklistické dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Chuť obyvatel jezdit na kole	Chybějící podmínky pro jízdu na kole, chybějící páteřní stezky městem
Cyklistická stezka podél Moravy do Kvasic	Nebezpečná nehodová místa Švabinského nábřeží, Oskol, Obvodová, Moravská, Jiráskova, Velhradská, Milíčovo nám., 1. máje a Vrobelova.
Dobrá dostupnost obcí na východě	Nízká ochota výstavby cyklistické infrastruktury vedení města v minulosti
Krátké vzdálenosti vhodné pro jízdu na kole	Nedostatečné podmínky pro odstavování kol u nádraží
Příležitosti	**Hrozby**
Podpora Zlínského kraje při řešení stezky dálkové trasy 4 na Chropyni	Nízká ochota povolovat prvky cyklistické infrastruktury ze strany Policie ČR
	Možnost zvýšení nehodovosti cyklistů

20. Charakteristika tras a infrastruktury pro pěší dopravu

Stav sítě pěších tras je hodnocen ve výkresové příloze základní síť pěších tras. Ta je hodnocena ve 3 úrovních, vyhovující, částečně vyhovující a nevyhovující. Nehodnoceny jsou sdružené stezky pro pěší a cyklisty, které nejsou svým charakterem vhodné pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Pro hodnocení jsou využita kritéria ČSN 736110 a vyhl. 389/2009 Sb.

Vyhl. č. 389/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb, která nahradila vyhl. č. 361/2001 Sb., popisuje technické nároky na chodníky a přechody pro chodce. Jsou zde zmíněny dovolené šířky, délky, sklony, zajištění vodící linie, podmínky oddělení prostorů jednotlivých druhů doprav a mnoho dalšího. Vyhláška je závazná pro nové stavby.

Norma ČSN 736110 Projektování místních komunikací uvádí normové parametry pro výstavbu chodníků, přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Norma má v ČR doporučující charakter pro nové stavby a udává standard dnešní doby.

Základní nedostatky pěší sítě jsou délky přechodů, které mají být pro neřízený přechod do 7 m, pro řízený přechod pak 12 m. Překročení délky přechodu je důvodem pro hodnocení stavu jako nevyhovující stejně jako nedodržení rozhledu přechodu nebo vysoká obruba nedovolující pohyb osobám na vozíku.

Částečně vyhovující jsou zejména místa nedostatečně řešena pro osoby se sníženou schopností orientace. Jedná se zejména o chybné či žádné provedení signální a varovných či nedostatečné umělé vodící linie. Dalším kritériem je kvalita krytu. V případě, že kryt má významné poruchy, není dodržen max. sklon, je chodník hodnocen jako částečně vyhovující.

Vyhovující chodník je ten, který splňuje požadavky na kryt, má dostatečné dimenze a poskytuje bezpečný pohyb pro pěší.

Obdobně jsou hodnoceny zastávky veřejné dopravy. Hodnocení je provedeno ve výkresové příloze.

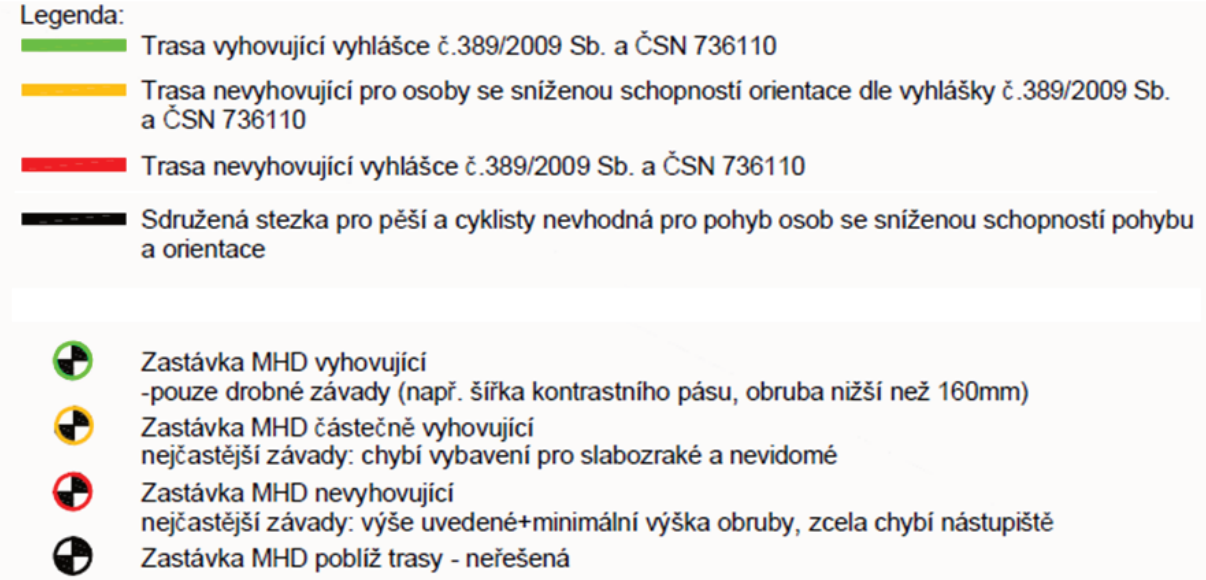
Pěší síť města je ve velké většině vyhovující. Nevyhovující je zejména místa, kde chodník chybí úplně.

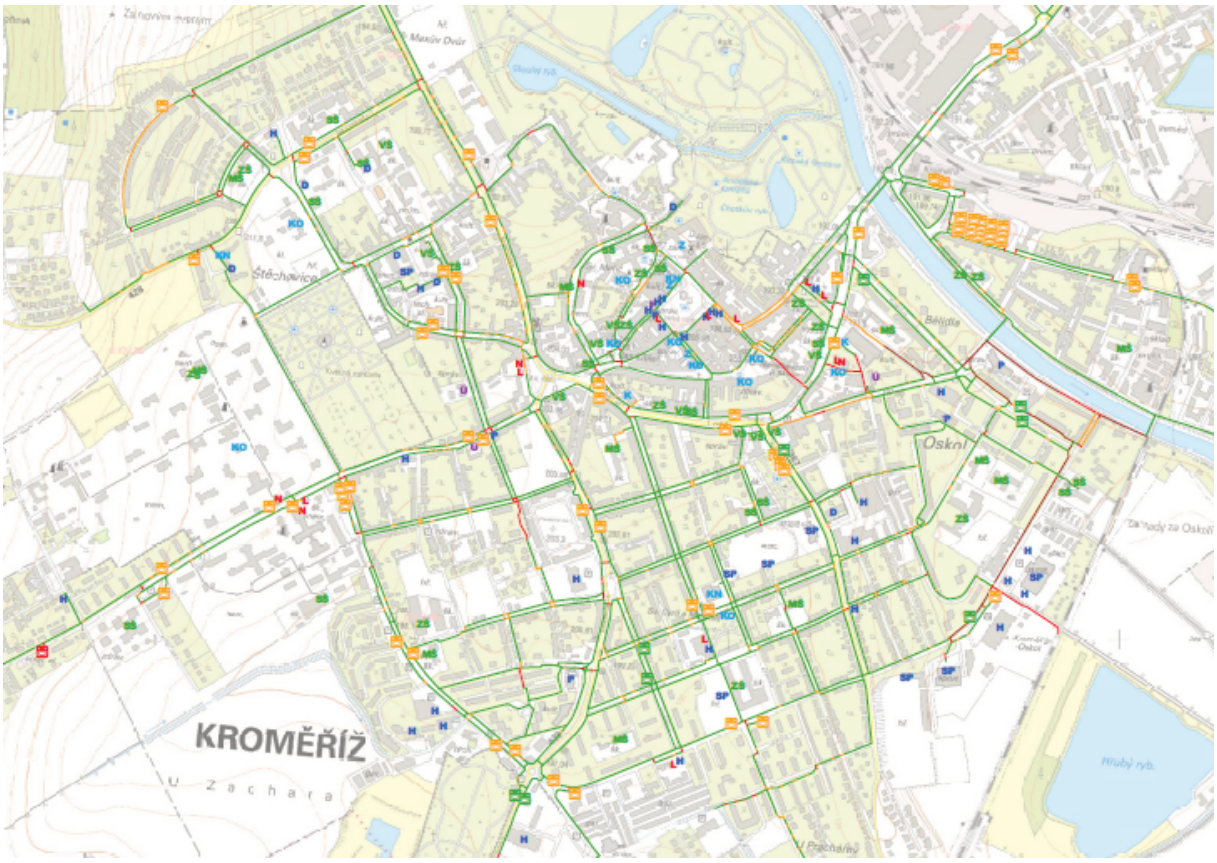
Částečně vyhovující chodníky, tj. s nevyhovujícím krytem jsou zejména v místech chybějících varovných pásů v místech snížené obruby např. ulice Oskol.

Samostatnou skupinou jsou přechody pro chodce, které v mnoha případech nesplňují podmínky pro bezpečné přecházení. Odděleně je nutné vnímat přechody pro chodce delší než 7 m, které jsou historicky umístněny na Velehradské nebo Na Lindovce. Tyto přechody jsou vyhovující počtem přecházených pruhů, ale nevyhovují svou délkou. Velkým problémem Kroměříže jsou dlouhé souvislé tahy sběrných komunikací bez možnosti přejití. Přechody zde byly mnohdy historicky zrušeny bez náhrady. Tímto je omezena možnost pohybu nejen osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Příkladem jsou ulice Velehradská, Kojetínská, Havlíčkova, Albertova nebo i Stoličkova.

Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob

Stav sítě pěších tras je hodnocen dle stanovených kategorií ve výkrese Základní síť pěších tras. Oranžově označené úseky lze uvést do vyhovujících předlážděním. Červeně označené úseky je nutné připravit projekčně.





Hodnocenou síť pěších tras lze označit za vyhovující. Podíl nevyhovujících úseků je pouze 5%.

Obrázek 60 Základní hodnocení pěších tras, ukázka výkresové části

Hodnocení	Délka	Podíl
Vyhovuje	53 km	83%
Částečně vyhovuje	6 km	9%
Nevyhovuje	3 km	5%
Sdružená stezka	2 km	3%

Podmínky pro osoby se sníženou mírou pohybu a orientace

Vhodné podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace standardizuje vyhl. 398/2009 Sb. Ta byla použita jako jeden z podkladů pro hodnocení pěších tras. Pohyb osob můžeme rozdělit na problematiku pohybu osob se sníženou schopností pohybu, zde patří osoby hůře se pohybující, které obtížně zdolávají výškové rozdíly. Patří zde osoby pohybující se pomocí holí, na vozíku, matky s kočárky či malé děti a senioři. Druhou skupinu tvoří osoby se sníženou schopností orientace, které obtížně rozeznávají bezpečný prostor chodníku a ostatní "nebezpečný prostor" pojížděný vozidly či mají problémy se zrakovou orientací v terénu. Do této skupiny spadají zejména osoby se zhoršeným zrakem a osoby nevidomé.

Obě skupiny osob mají specifické požadavky na řešení pěších tras.

Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností pohybu jsou přechody pro chodce a místa pro přecházení. Problémem na zastávkách MHD bývá nízko položená nástupní hrana, ze které je obtížné nastoupit do nízkopodlažního vozidla.

Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností orientace je nedostatečné či chybné provedení varovných a signálních pásů na přechodech pro chodce a na místech pro přecházení.

Varovné pásy plní roli oddělení bezpečného a nebezpečného prostoru. Signální pásy plní roli umělé vodící linie a v místech přechodu či místa pro přecházení by měly být v ose přechodu, pokud směřují jinam, je to závažná závada, kterou je nutné odstranit. U zastávek je problémem chybně provedený kontrastní či signální pás.

Varovné a signální pásy musí být mimo jiné v barevně kontrastním provedení oproti okolnímu povrchu, což není v některých místech splněno.

Pěší zóny, obytné ulice a zóny

Pěší zóna je zřízena centru města v ulicích Vodní, Dobrovského, Křížná, Farní a ztracená. Její délka je 702 m. Záchytné parkoviště P+G je řešeno zpoplatněným stáním na Riegrově náměstí, Velkém náměstí a Komenského náměstí. Provoz cyklistů není na pěší zóně dopravním značením řešen jednoznačně.

Další pěší zóna je vyznačena na ulici Kovářská v délce 141 m. Zde je pohyb cyklistů zakázán.

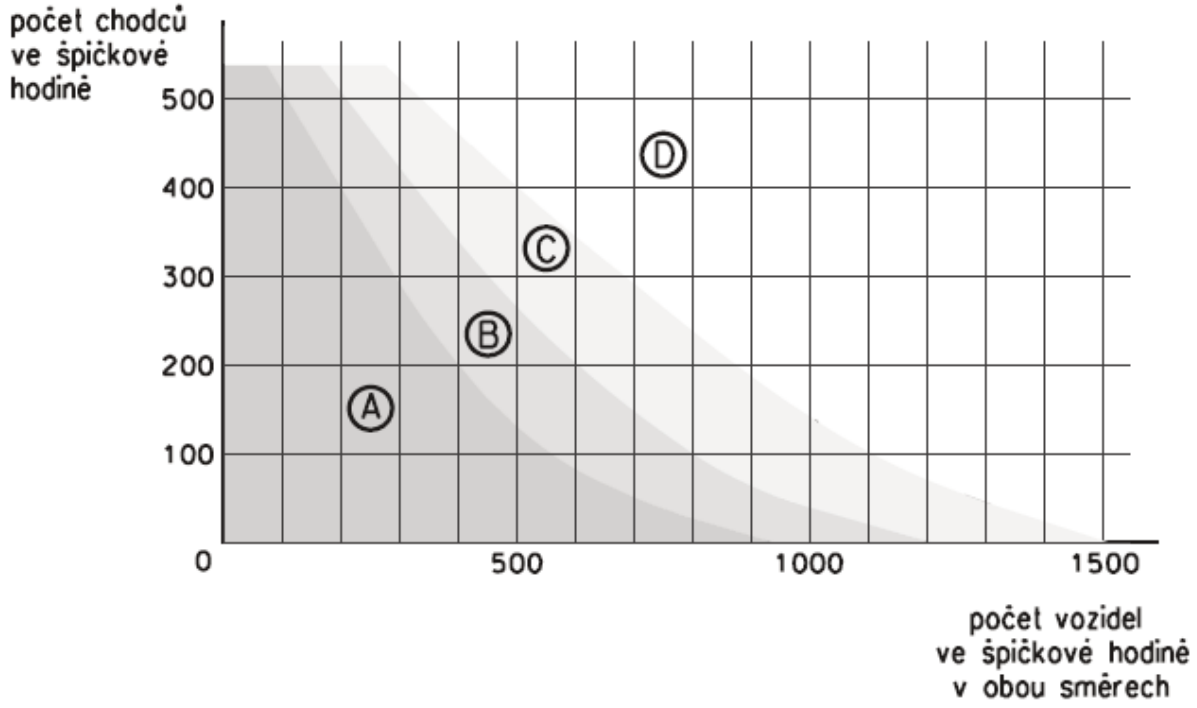
Obytné zóny jsou ve městě využívány pouze výjimečně. Zklidnění zónami 30 není v obytných souborech provedeno.

Turistické trasy, vazby na území regionu

Městem prochází modrá turistická značka spojující Chropyni, centrum města, nádraží a Kvasice. Zejména úsek mezi nádražím a centrem města je důležitý pro turismus. Bohužel tento je veden částečně po průtahu s intenzitou 24 tis. vozidel za 24 hodin, což jeho atraktivitu snižuje. Mimo to funguje ve městě místní orientační značení ve směru Květná zahrada. Bohužel ulice Generála Svobody mezi centrem a květnou zahradou není esteticky nijak zvlášť ztvárněna.

Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě

Intenzita pěších ve vztahu k silniční dopravě se sleduje pouze pro potřeby zřizování přechodů pro chodce. V místech, kde je intenzita dopravy větší než 10 tis. vozidel je nutné zřizovat přechody pro chodce se střením dělením.



Obrázek 61 Vztah chodců a automobilové dopravy při řešení přecházení, kde A - bez úprav, B - vyznačený přechod, C - vyznačený přechod s nutným středním dělením, D - přechod řízený SSZ.

Přechody pro chodce se na místních komunikacích a průjezdních úsecích silnic zřizují a misťují v závislosti na charakteru urbanizace a z toho vyplývající poptávce po přecházení v závislosti na funkční skupině komunikace. Na komunikacích funkční skupiny B (sběrné) v kompaktní zástavbě se přechody pro chodce obvykle zřižují na všech křižovatkách a mohou se zřizovat i v mezikřižovatkových úsecích podle místních podmínek a podle poptávky po přecházení.[14] Na komunikacích s intenzitou cca 10 tis. vozidel je nutné budovat přechody dle ČSN 736110 i v případě, že poptávka po přecházení je 1 chodec za hodinu.

Běžnou praxí je, že Policie ČR vyžaduje pro zřízení přechodu pro chodce přes sběrnou komunikaci alespoň poptávku 50 chodů za hodinu. Tento požadavek je z hlediska ČSN 736110 neodůvodněný a současně jde proti ideje normy i udržitelné dopravy.

Bezpečná cesta do školy

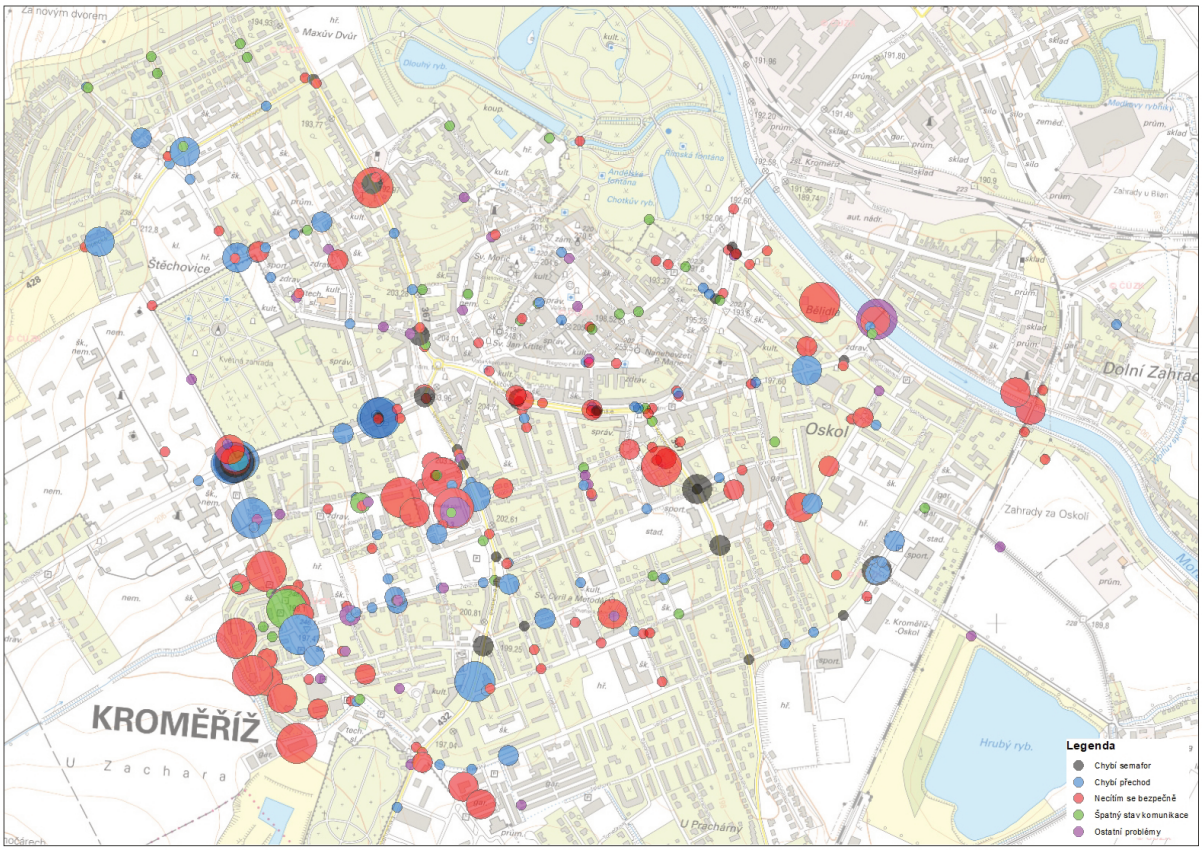
Bezpečná cesta do školy je jednou ze základních premis výchovy k udržitelné dopravě, kdy si děti tvoří návyky na celý život. Pokud se tyto cítí při pěší chůzi ohroženy, je větší šance, že budou v dospělosti využívat pěší dopravu méně než děti s kladnou vzpomínkou.

Bezpečná cesta do školy je souhrn estetických, technických, infrastrukturních a organizačních opatření eliminující nebezpečná místa.

V rámci participace na plánu mobility byly osloveny základní školy ve městě, aby se zapojily do vytipování nebezpečných míst. Děti 6. a 9. tříd pracovali ve skupinkách, diskutovali o problémech a zaznačovali je do map. V případě, že byla lokalita označena více skupinkami, její váha narostla. To je v obrázku níže vyznačeno velikostí bodů.

Zejména žáci 9. tříd se neomezili pouze na dopravní problémy a do skupiny "kde se necítím bezpečně" zaznačovali také místa výskytu sociopatogenních jevů např. bezdomovectví, drogy apod.

[14] Dle ČSN 736110 Navrhování místních komunikací



Obrázek 62 Participační analýza bezpečné cesty do školy

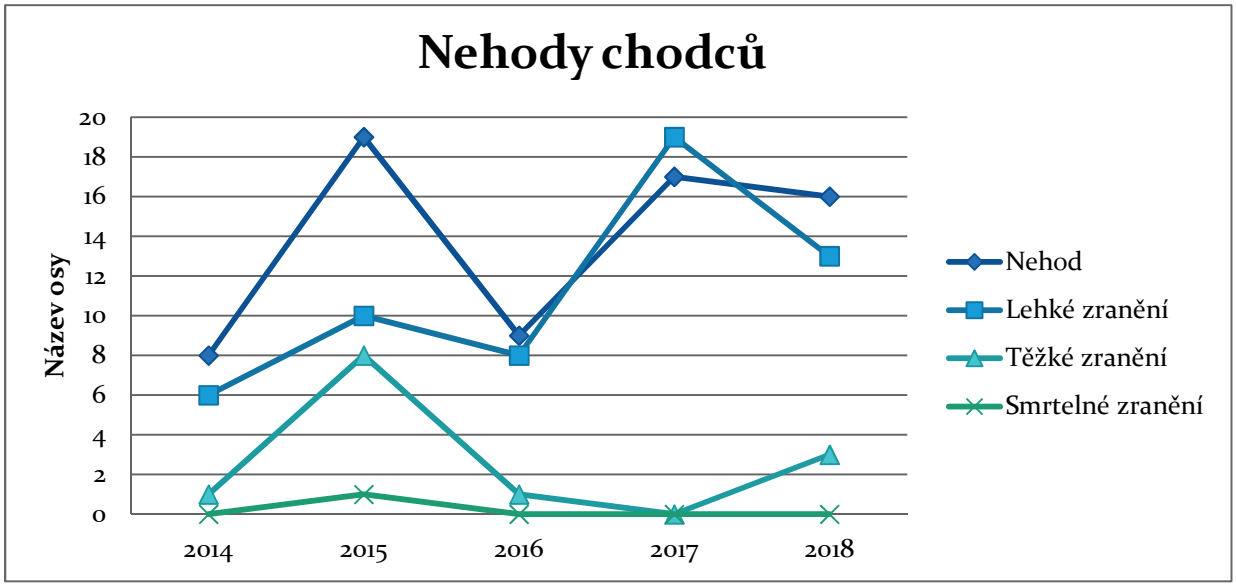
Problémové oblasti, nehodové lokality

Z analýzy vyplývá, že problémovými místy jsou zejména přechody pro chodce na průtahu a také na ulicích Oskol, Obvodová, Moravská, Albertova, Hulínská a v křižovatce Hulínská x Kaplanova.

Problematické jsou také lokality před obchodními domy KAUFLAND Obvodová, Albert Kotojedská a Penny Albertova.

Tabulka 30 Nehodovost s chodci za posledních 5 let tj. 2017 - 2018

	Nehod	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	8	6	1	0
2015	19	10	8	1
2016	9	8	1	0
2017	17	19	0	0
2018	16	13	3	0
celkem	69	56	13	1



Obrázek 63 Nehodovost s chodci za posledních 5 let tj. 2017 - 2018

Chodci se podílí na 7,4% nehod, ale jejich podíl na těžkých zraněních je 39,4%. Podíl chodců na smrtelných nehodách v Kroměříži je 50%. Z toho vyplývá, že chodci mají vysoký podíl nehodách s těžkými a smrtelnými zraněními.



Obrázek 64 Nehodová místa s chodci za 10 let

SWOT

SWOT je zkratka z anglického originálu, kde S = Strengths (Silné stránky), W = Weaknesses (Slabé stránky), O = Opportunities (Příležitosti), T = Threats (Hrozby). SWOT je tedy zkratkou pro vnitřní silné a slabé stránky organizace a příležitosti a hrozby z vnějšího prostředí organizace.

Tabulka 31 SWOT analýza pěší dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Kvalitní síť chodníků	Nedostatečné možnosti přecházení na Kojetínské
Fungující pěší zóna	Nedostatečné možnosti přecházení na Albertově
	Nedostatečné možnosti přecházení na Velehradské
	Nedostatečné možnosti přecházení na Moravské
	Nedostatečné možnosti přecházení na Kotojedské
	Nedostatečné možnosti přecházení na Havlíčkové
	Nedostatečné možnosti přecházení Na Lindovce
	Nevhodně dlouhé přechody na průtahu
	Nedostatečně zklidněná lokalita Oskol
	Nízká estetická úroveň ulice Generála Svobody
	Vysoký podíl chodců na nehodách s těžkými a smrtelnými zraněními
Příležitosti	**Hrozby**
Změna postavení Policie ČR při řešení přecházení	Zvýšená nehodovost chodů s vážnými následky na zdraví
Zvýšená osvěta řidičů i chodců	

21. Průzkum intenzit zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy ve vybraných lokalitách

Nákladní doprava je ve městě omezena v rezidentních lokalitách. Omezen je vjezd vozidel nad 3,5 t mimo dopravní obsluhy např. v lokalitě Pod Barbořinou, v ulici Smetanova, v lokalitě ulice Purkyňova, Březinova, Sokolovská, Kolárova, v lokalitě Třasoňová a Talichova, v lokalitě Alšova, Oskol, Spáčilova a Obvodová.

Nákladní doprava je vedena po ZÁKOS mimo ulici Spáčilova, kde je vyloučena. Zásobování Kauflandu je provedeno od Kotojedské.

V centru je doprava omezena na vozidla do 1,5 t mimo dopravní obsluhy na Komenského náměstí a 3,5 t na Masarykovo nám.

Zákaz vjezdu nákladní dopravě a autobusům je za Květnou zahradou.

Intenzity těžké nákladní dopravy jsou znázorněny ve výkresové příloze.

Stav infrastruktury a technologických zařízení

Stav infrastruktury pro nákladní dopravu je dobrý.

Objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace

Hlavní přepravní relace nákladní dopravy jsou vnější doprava. Tranzit těžké nákladní dopravy je zejména ze silnice z Hulína na silnici II/435 směr Chropyně a z Hulína do II/432 od Jarohněvic. Dále od Hulína do II/367 na Kojetín, ale i z Jarohněvic II/432 na II/367 směr Tlumačov.

Z výše zmíněného je patrno, že část nákladní dopravy se vyhýbá dálnici a jede po silnicích 2 třídy po nejkratší trase.

Nákladní doprava se realizuje zejména z dálnice sjezdem 260 do průmyslové zóny na Kaplanově ulici a Jožky Silného cca 500 vozidel za den.

Část nákladních vozidel pokračuje do města kde se větví na jednotlivé radiály.

Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností

Překladiště resp. multimodální nákladní dopravní terminál je pro dálkovou dopravu v Přerově a Zlíně. Dle koncepce VLC se v Kroměříži s překladištěm nepočítá.

Závady a problémové oblasti

Závadou pro vedení nákladní dopravy je zejména nutnost obsluhy průmyslové zóny Kotojedy přes centrum města. Pro vymístění nákladní dopravy z centra města je nutné připojit jižní radiály města na dálnici D1 mimo obytné území.

SWOT

Tabulka 32 SWOT analýza pěší dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Rezidentní oblasti jsou regulovány pro vozidla nad 3,5 t. Vyloučení mýtného na D1 mezi km 260 a 258	Nutnost průjezdu nákladní dopravy centrem při tranzitu z jižních radiál na D1
Příležitosti	**Hrozby**
Odvedení nákladní dopravy z centra	Zvýšená nehodovost chodů s vážnými následky na zdraví Zvýšený hluk a imise způsobené nákladní dopravou

22. SWOT analýza komplexního dopravního systému města

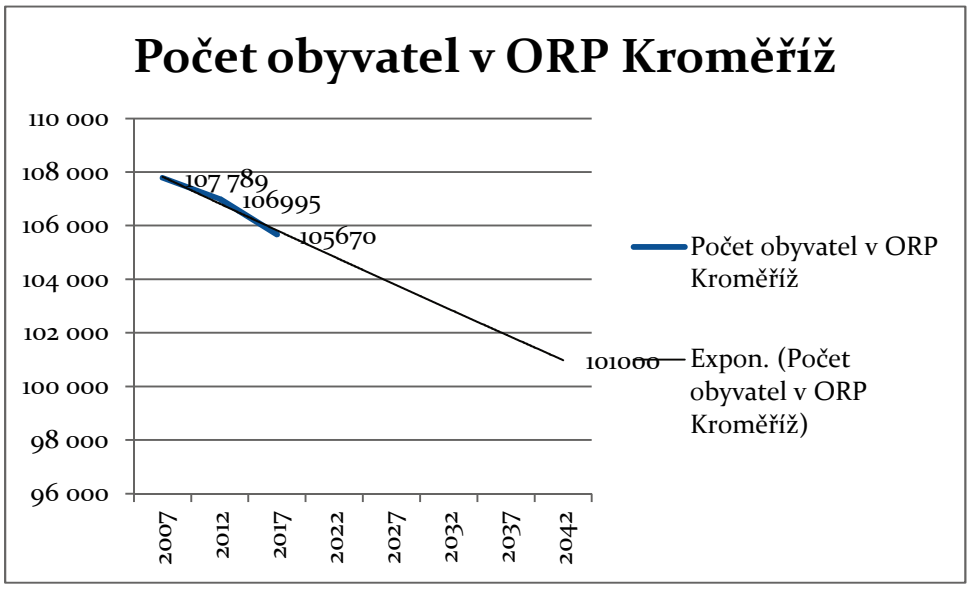
SWOT analýza identifikuje silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

Silné stránky	Slabé stránky
Stabilní počty přepravených osob MHD	Nezapojení MHD do systému IDS.
Existence multimodálního dopravního terminálu	Vzdálenost terminálu od centra města
Stabilní tržby MHD	Omezené zázemí pro řidiče na konečných
Kvalitní vozový park MHD	Horší obsluha Kotojedské ulice MHD
Zapojení příměstské dopravy do IDS	Vysoká provozní nerovnoměrnost MHD
Vysoká efektivita nasazení vozidel MHD	Nízká nabídka B+R na terminálu Kroměříž
Kvalitní síť chodníků	Nízká nabídka P+R na terminálu Kroměříž
Fungující pěší zóna	Nedostatečné možnosti přecházení přes ZÁKOS
Chuť obyvatel jezdit na kole	Nevhodně dlouhé přechody na průtahu
Cyklistická stezka podél Moravy do Kvasic	Nedostatečně zklidněná lokalita Oskol
Dobrá dostupnost obcí na východě	Nízká estetická úroveň ulice Generála Svobody
Krátké vzdálenosti vhodné pro jízdu na kole	Vysoký podíl chodců na nehodách s těžkými a smrtelnými zraněními
Nízký stupeň automobilizace ve městě	Chybějící podmínky pro jízdu na kole, chybějící páteřní stezky městem
Zajištěný systém P+G u pěší zóny	Nebezpečná nehodová místa Švabinského nábřeží, Oskol, Obvodová, Moravská, Jiráskova, Velhradská, Milíčovo nám., 1. máje a Vrobelova.
Dostatečně řešené centrum města	Nízká ochota výstavby cyklistické infrastruktury vedení města v minulosti
Zavedený systém zpoplatnění P+G centra města	Nedostatečné podmínky pro odstavování kol u nádraží
Dostupnost dálnice D1	Nedostatečné kapacity stání pro bydlící
Vyjmutí D1 u Kroměříže ze zpoplatnění	Podíl nelegálně stojících dosahuje 26,5%
Konstantní kapacita křižovatek na průtahu bez úzkých hrdel	Bilance na sídlišti Oskol je -272 míst
Nízký tranzit vozidel	Chybějící východní obchvat města
Snižující se počet těžkých zranění z dopravních nehod	Nesoulad zatřídění komunikací v ÚP a pasportu komunikací
Průměrné stáří vozidel 10 let	Kapacity křižovatek za hranu výkonnosti
Přítomnost elektromobilů ve městě	Průjezd vozidel obslužnými ulicemi
Nabíjecí stanice ve městě	Chybějící zklidnění v obslužných částech sítě

Rezidentní oblasti jsou regulovány pro vozidla nad 3,5 t.	Vysoké intenzity dopravy na průtahu městem
Vyloučení mýtného na D1 mezi km 260 a 258	Malý počet nabíjecích stanic
Vstřícní řidiči dodržující rychlost	Profil komunikací - historicky úzké ulice
Plnění limitu pro NO_2	Překročení limitu pro BaP a prach
Příležitosti	**Hrozby**
Odvedení nákladní dopravy z centra	Zvýšená nehodovost chodů s vážnými následky na zdraví
Změna postavení Policie ČR při řešení přecházení	Zvýšený hluk a imise způsobené nákladní dopravou
Zvýšená osvěta řidičů i chodců	Nízká ochota povolovat prvky cyklistické infrastruktury ze strany Policie ČR
Podpora Zlínského kraje při řešení stezky dálkové trasy 4 na Chropyni	Možnost zvýšení nehodovosti cyklistů
Zvýšení podílu elektromobility v závislosti na dotacích	Nedostatek řidičů VHD
Kapacitní rezervy terminálu	Odliv cestujících VHD
Zajištění podmínek pro nízký stupeň automobilizace	Zdvojnásobení počtu vozidel ve městě
Zklidnění ulice Spáčilova a přeřazení do obslužných	Prodloužení kolon na průtahu
Vyšší využití D1 jako obchvatu města	Zvýšené riziko nehod na průtahu
Zlidnění a estetizace ulice Generála Svobody	Zvýšení zátěže na ulici Spáčilova v bytové zástavbě
Vybudování cyklokultury	Zvýšení hluku v Květné zahradě

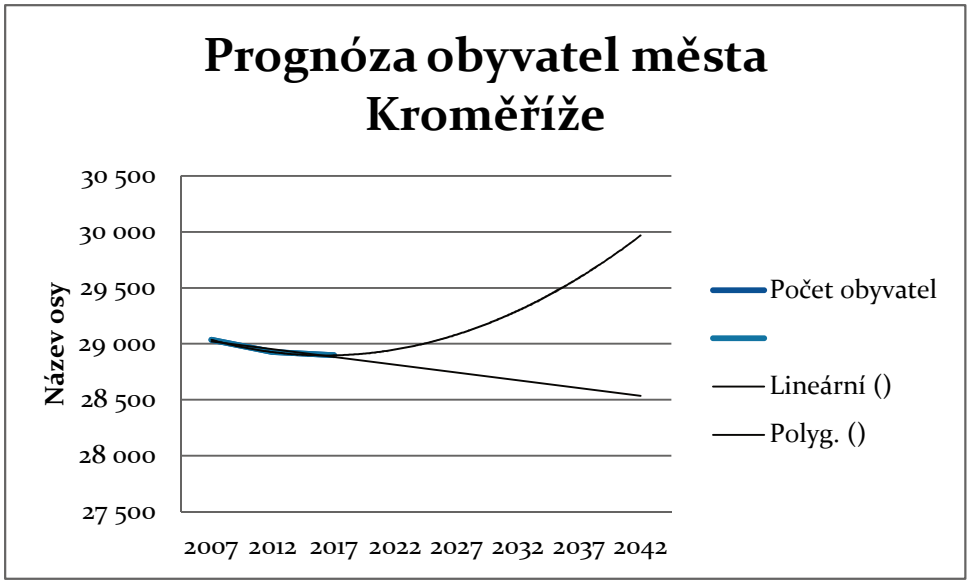
23. Prognózy v rámci výhledového období

23.1. Prognóza a posouzení pohybu obyvatel a zaměstnanosti



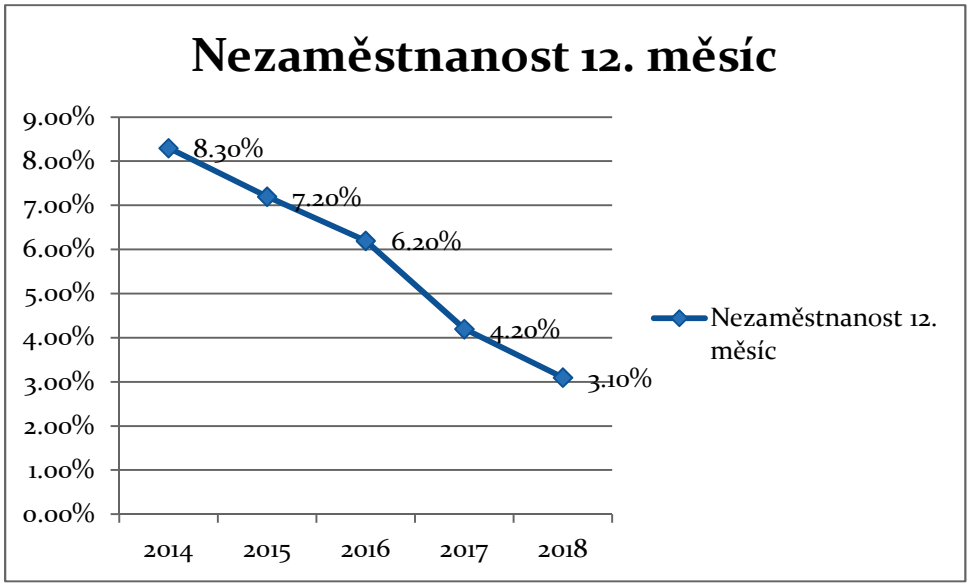
Obrázek 65 Prognóza počtu obyvatel v ORP Kroměříž

Dle prognózy bude počty obyvatel ORP Kroměříž mírně klesat až k 101 tis. v rove 2042. Tento vliv by měl zapříčinit snížení počtu vnějších cest o cca 4,5%. Vliv tohoto jevu je na dopravu zanedbatelný,



Obrázek 66 Prognóza počtu obyvatel města Kroměříže

Dle prognózy se bude počet obyvatel ve městě pohybovat v rozmezí 30 - 28,5 tis. obyvatel.Předpokládá se tedy mírný pokles o 1,4% až nárůst o 3,8%. Tyto trendy mají minoritní vliv na dopravu ve městě. Demografická situace v území je stabilní.Dle průzkumu dopravního chování nebude mít stárnutí populace příznivý vliv na podíl udržitelné dopravy, jelikož v dělbě práce osob nad 65 let je zastoupeno osobní vozidlo je 23% oproti 42% u populace ve věku 15 - 64 let.



Obrázek 67 Nezaměstnanost v Kroměříži ve 12. měsíci roku

Vzhledem k faktu, že ekonomika se dlouhodobě pohybuje v cyklech, lze očekávat, že míra nezaměstnanosti, která byla ve městě v roce 2018 3,1% se v dlouhodobém horizontu bude pohybovat mezi hodnotami 3 - 8 %.

23.2. Prognóza a posouzení stupně vývoje automobilizace a mobility obyvatel

Tabulka 33 Minimalistická prognóza vývoje počtu vozidel (nízká prognóza počtu obyvatel a pozvolné zvyšování stupně automobilizace)

Rok	Obyvatel[15] / automobilizace	264	279	295	312	329
2019	16189	4273	4517	4774	5046	5334
2024	16119	4255	4497	4753	5024	5311
2029	16050	4236	4478	4733	5003	5288
2034	15981	4218	4458	4713	4981	5265
2039	15912	4200	4439	4692	4960	5242

Prognóza je provedena pro minimalistický scénář, kdy počet obyvatel klesá o 1,4% do roku 2039 a stupeň automobilizace roste jen o 0,95% ročně tj. hodnoty hospodářské krize.

15

Tabulka 34 Maximální prognóza vývoje počtu vozidel (vysoká prognóza obyvatel a vysoká prognóza počtu vozidel)

Rok	Obyvatel / automobilizace	264	306	355	412	477
2019	16189	4273	4955	5746	6663	7726
2024	16343	4314	5002	5800	6726	7799
2029	16499	4355	5050	5855	6790	7873
2034	16656	4396	5098	5911	6855	7948
2039	16814	4438	5146	5967	6920	8024

Maximální prognóza uvažuje se zvýšením počtu obyvatel o 3,8% a zvýšením počtu vozidel o 2,4% ročně.

Z prognózy je zřejmé, že nároky na počet vozidel ve městě při maximální prognóze vývoje budou za 20 let zhruba dvojnásobné. U minimalistické prognózy pak nároky na počet vozidel vzrostou zhruba o 1000 vozidel za 20 let tj. 22%.

Z prognózy je zřejmé, že ani trendy v úbytku obyvatel nezvrátí rostoucí počet vozidel. Trend růstu počtu vozidel je mnohem silnější než vylidňování města.

Hybnost obyvatel byla dle průzkumu dopravního chování stanovena na 3,53 cesty na osobu a den již dále růst nebude. Dle porovnání se zahraničními průzkumy již tato hodnota neposkytuje prostor pro další růst mobility.

Hlavní překážka v nepoužívání osobního vozidla je vlastnictví vozidla nebo řidičského průkazu. Druhým důvodem je na základě průzkumu dopravního chování cena dopravy osobním vozidlem. Naopak důvody pro nevyužívání veřejné hromadné dopravy jsou pohodlí, časová poloha spoje, jízdní doba, vzdálenost ke stanici a přestupy. U kola je důvodem pro jeho nevyužívání zejména bezpečnost.

24. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Kritická místa z hlediska hlukového zatížení jsou identifikována, jako místa s nejvyšší intenzitou dopravy s blízkostí zástavby chráněných budov. Jedná se o průjezdní úseky silnic. III/36733 s intenzitou 24 tis. vozidel za 24 hodin běžného pracovního dne, II/367 s intenzitou až 21 tis. vozidel, II/432 s intenzitou 11 tis. vozidel.

Tabulka 35 Limitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru

		Hygienický limit hluku [dB]			
Doba	Chráněný prostor	1	2	3	4
Denní	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	45	50	55	65
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	50	55	60	70
Noční, železniční doprava	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	40	45	50	60
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	45	50	55	65
Noční ostatní	zdravotnických zařízení včetně lázní	35	40	45	55
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	40	45	50	60

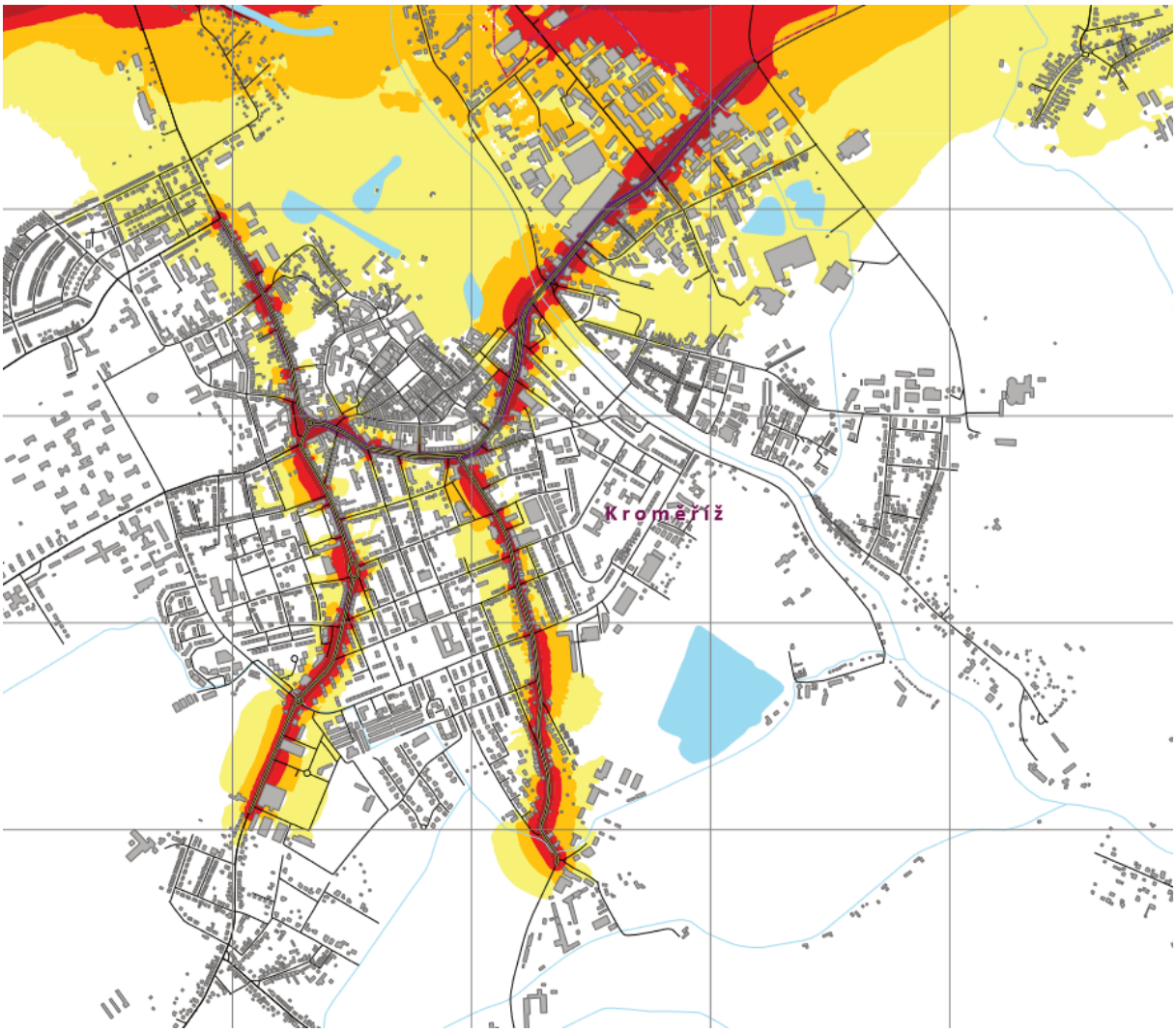
1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.

4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže

Starou hlukovou zátěží se rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby. Dle současné rozhodovací praxe je pod překračovanými limity nutno chápat hodnotu limitu staré hlukové zátěže v roce 2001 (tj. dle Nařízení vlády č. 502/2000 Sb.) – typicky 70 dB v denní době a 60 dB pro silniční dopravu v noční době.



Obrázek 68 Hodnocení Ldvn pro celodenní obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017



Obrázek 69 Hodnocení Ln pro noční obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017

Pro železniční dopravu nejsou pro nízké intenzity dopravy strategické hlukové mapy provedeny.

Imisní zátěž města je posouzena na základě měření škodlivin NO2, PM10, PM2,5, benzen a benzo(a)pyren .

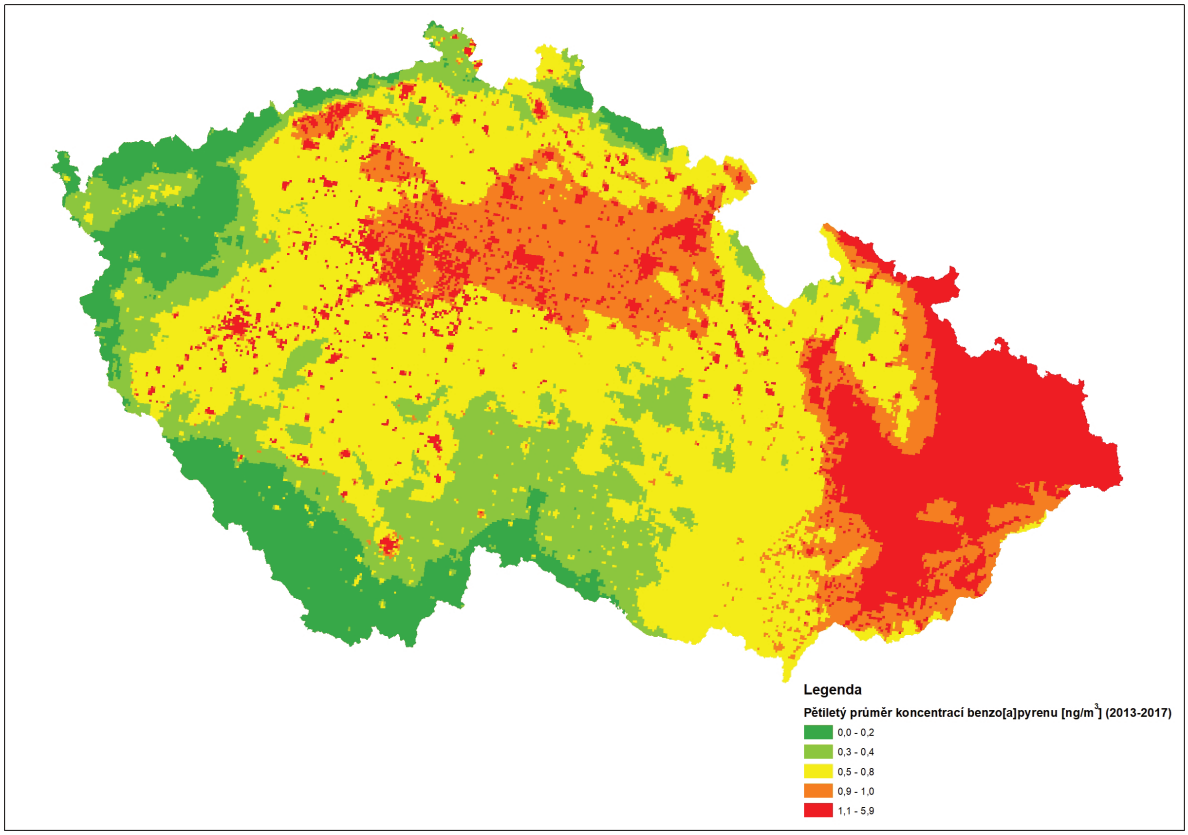
Úroveň znečištění ovzduší lze dle legislativy hodnotit s využitím měření, výpočtu či jejich kombinací. Pro účely posouzení kvality ovzduší v zájmovém území byla vyhodnocena oficiální data z měření kvality ovzduší, prováděné ČHMÚ. Při hodnocení úrovně znečištění ovzduší je především sledován vztah zjištěných imisních hodnot k příslušným imisním limitům (viz výše).

Podle §11, odst. 5 a 6. zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb. se pro účely hodnocení, zda dochází v předmětné lokalitě k překročení některého z imisních limitů, používá průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km^2 vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto čtverce jsou pro hodnocené roky na území města Kroměříže stanoveny pro pětiletí 2013 – 2017 a všechny sledované znečišťující látky. Z těchto průměrů vyplývá, že pro uvedené pětiletí jsou limity na celém území města překračovány pro 24hod. koncentrace PM10 a roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

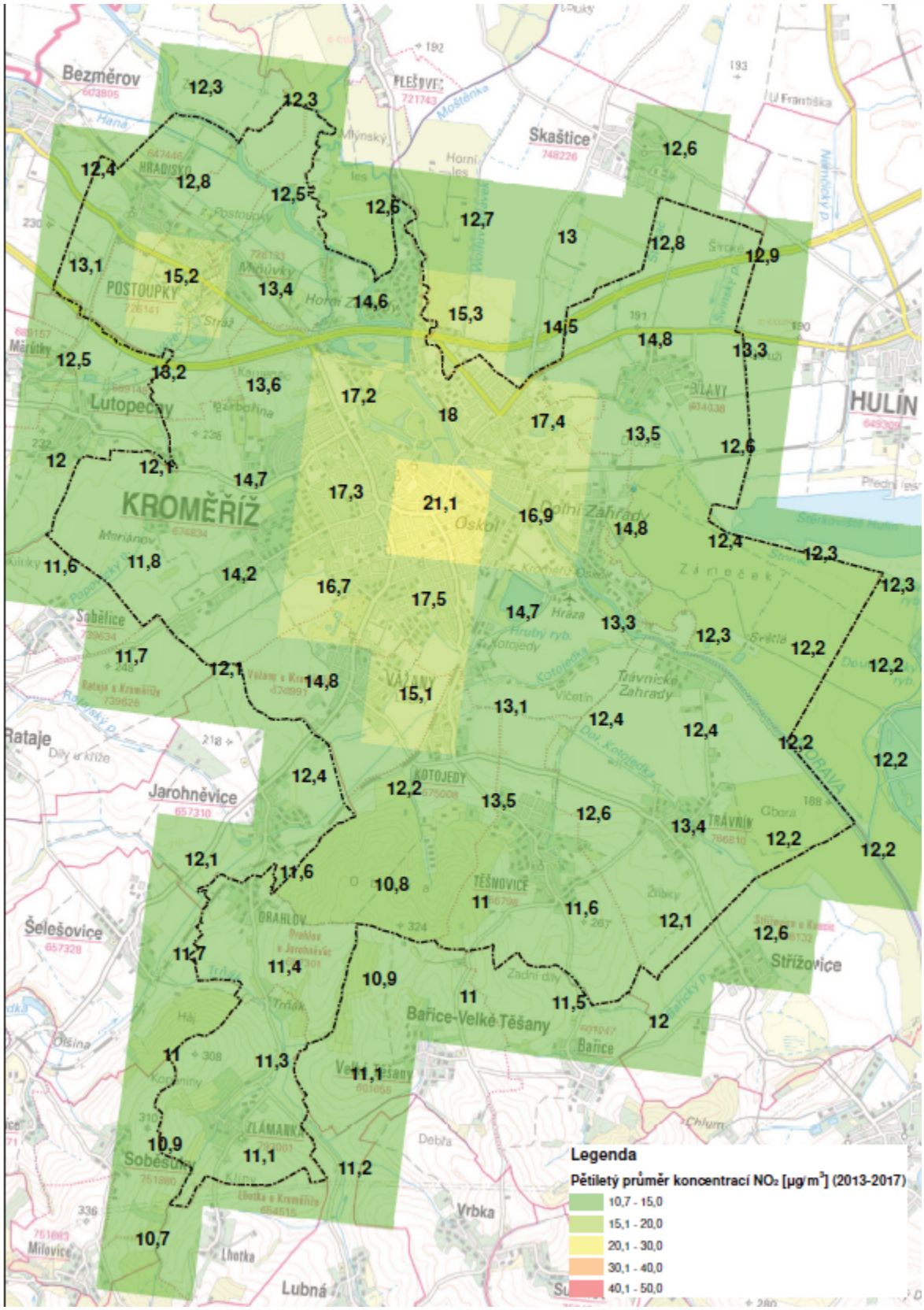
U ostatních dotčených znečišťujících látek jsou hodnoty v limitech. To potvrzuje i dlouhodobý vývoj koncentrací těchto látek na sledovaném území, neboť za poslední desetiletí došlo v případě ročních koncentrací PM10 a NO2 k znatelnému poklesu.

Překročení limitů je v obrázcích označeno červenou barvou. Z vyhodnocení vyplývá, že překročen je limit pro benzoapyren až o 60% a PM10, kde je limit překročen o 1,4%. Hodnoty PM10 dlouhodobě klesají. Je předpoklad, že v blízké budoucnosti se dostanou do podlimitních hodnot. Dle vyhodnocení průměrné hodnoty benzoaprenu není problém překročení hodnot pouze v Kroměříži, ale tato hodnota je překročena na velké části Moravy.

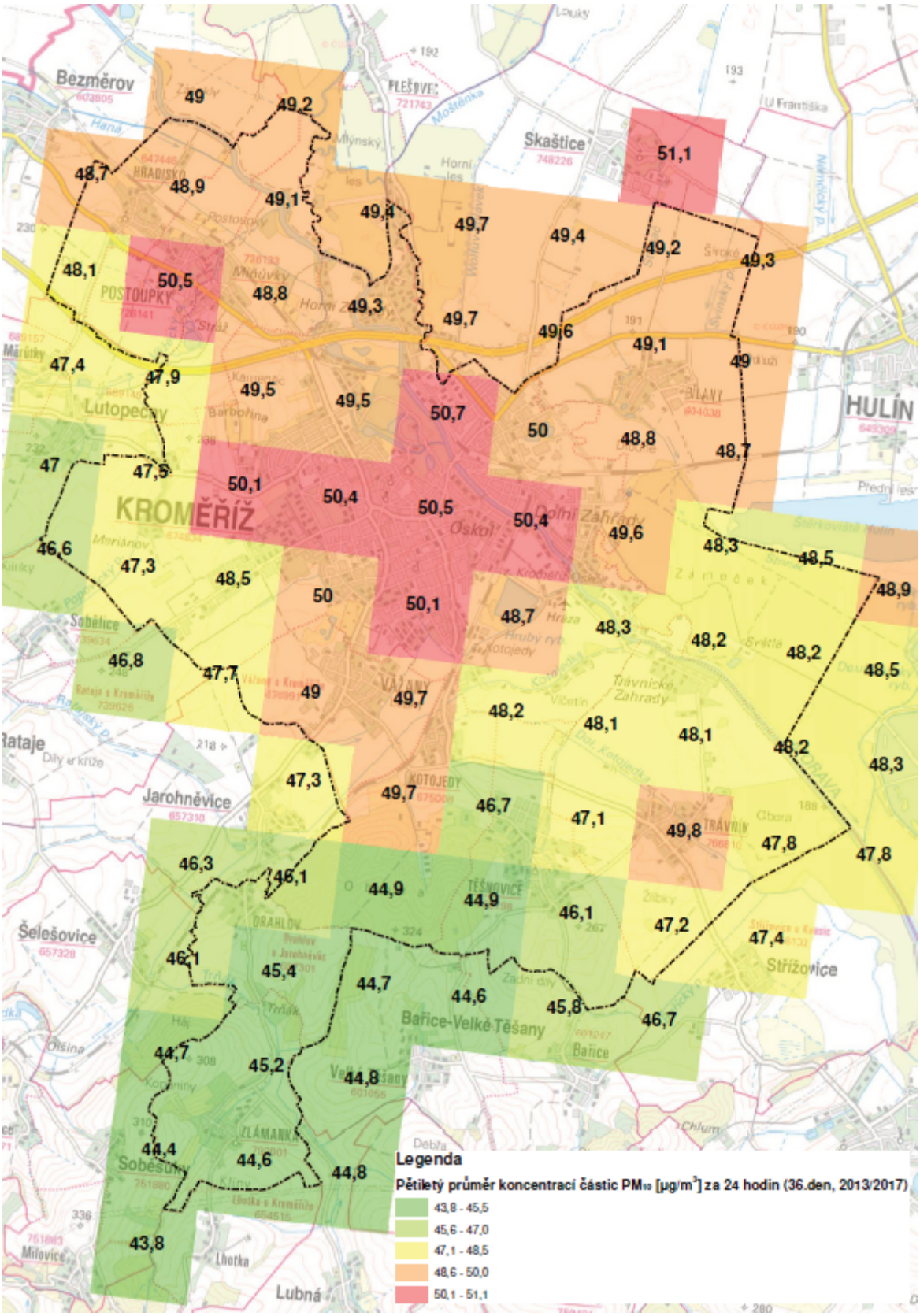
Hodnoty PM2,5 a NO2 dosahují v řešením území pouze podlimitních hodnot.



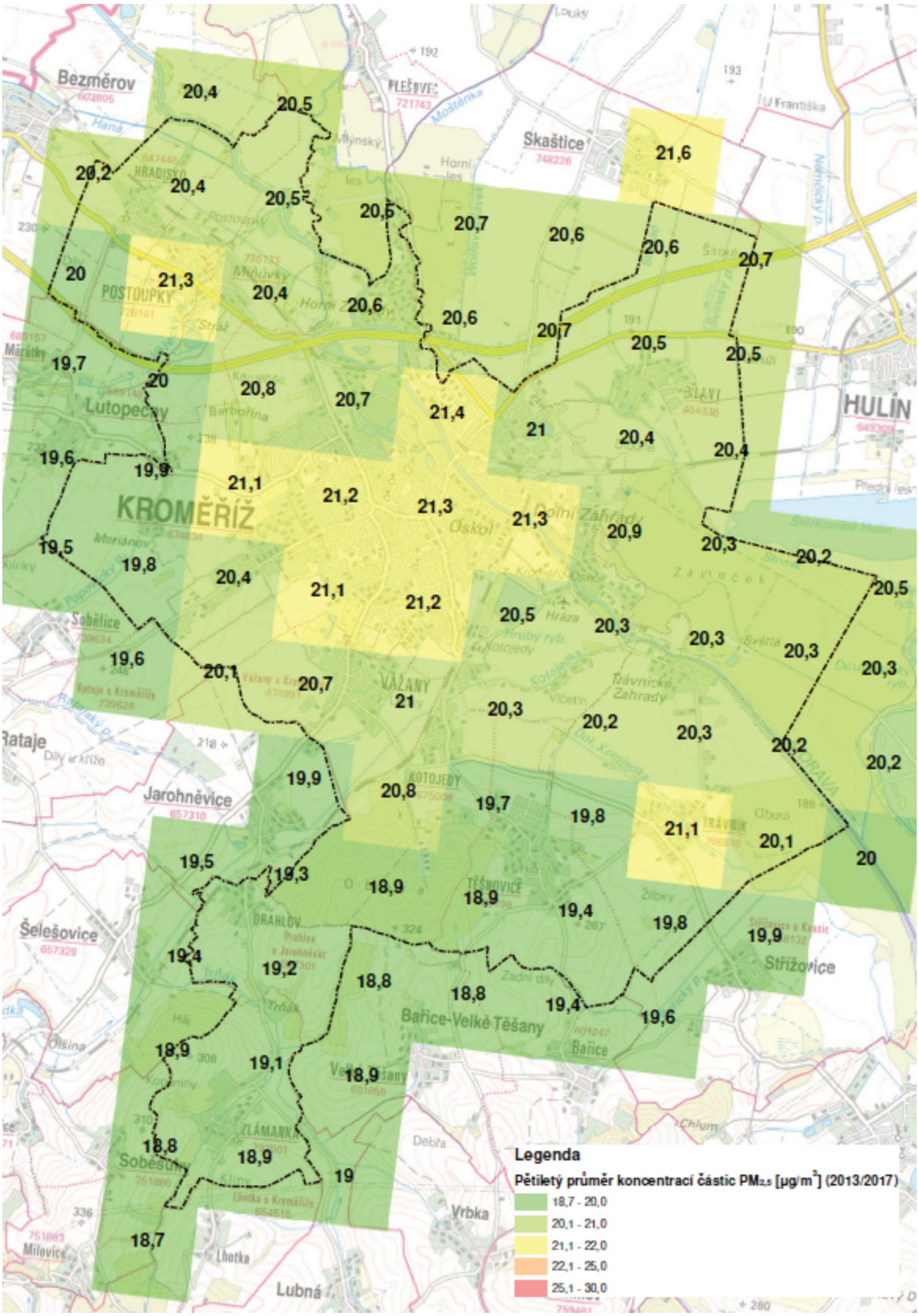
Obrázek 70 Hodnoty BaP, pětiletý průmět v ČR



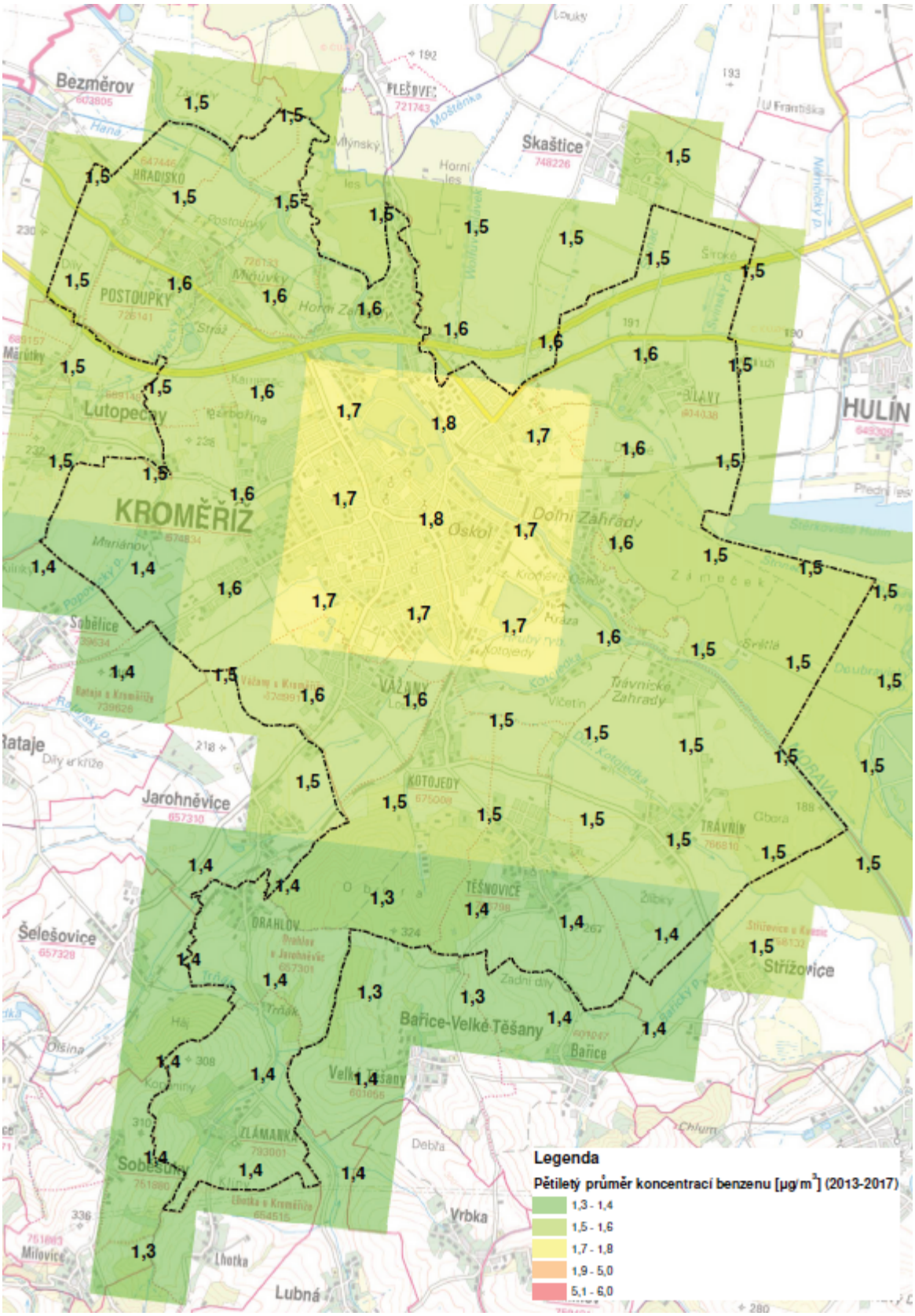
Obrázek 71 Imisní zátěž NO2, pětiletý průměr z let 2013 - 2017



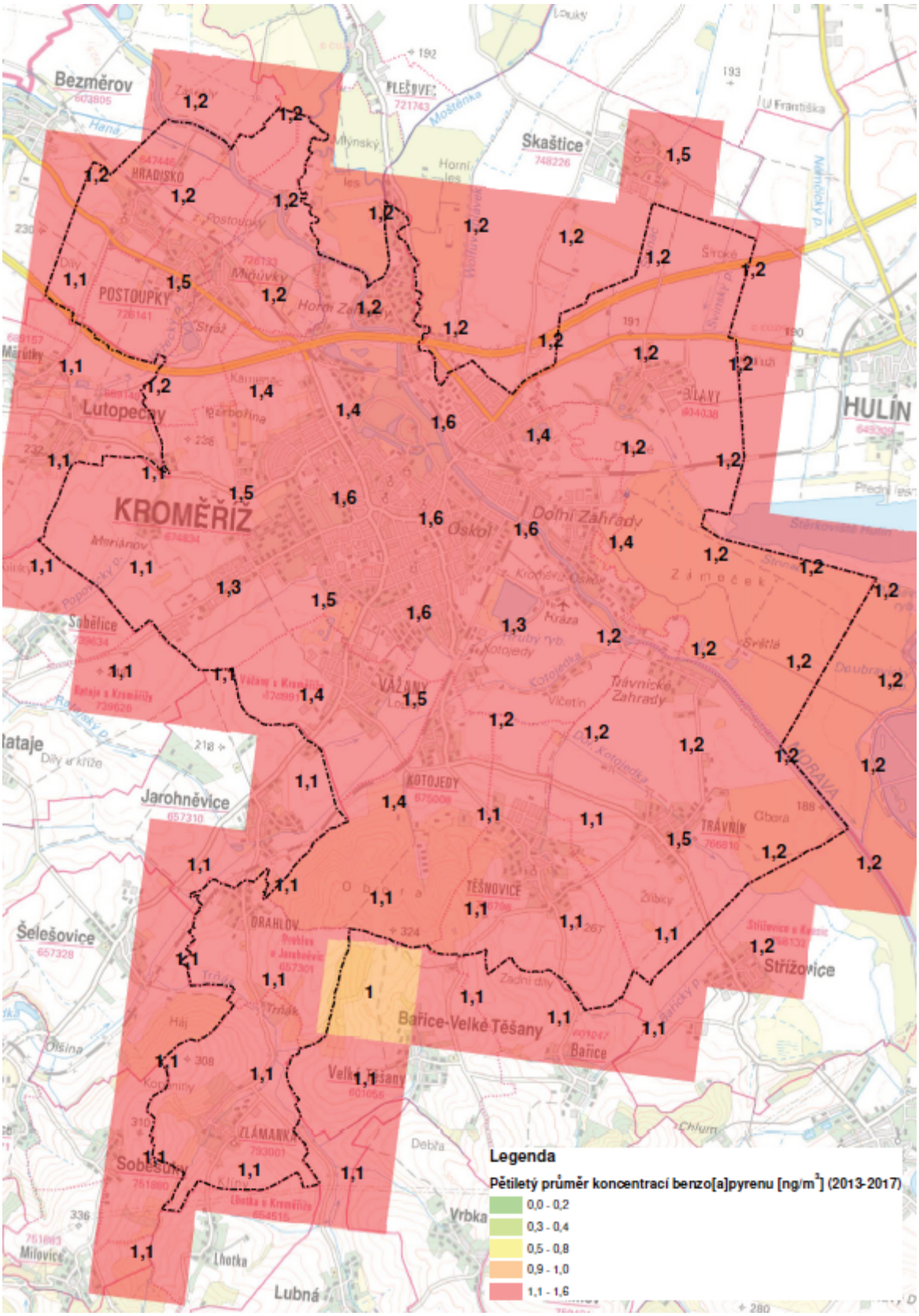
Obrázek 72 Imisní zátěž koncentrací PM10 za 24 hodin, pětiletý průměr 36. dne z let 2013 - 2017



Obrázek 73 Imisní zátěž koncentrací PM2,5, pětiletý průměr z let 2013 - 2017



Obrázek 74 Imisní zátěž benzenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017



Obrázek 75 Imisní zátěž benzoapyrenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017

Identifikovaná kritická místa na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti je důležitým prvkem pro návrhovou část a bude projednán a odsouhlasen v odborných pracovních skupinách.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i. 8
Tabulka 2 Prioritní opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší 26
Tabulka 3 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení 28
Tabulka 4 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ08A 28
Tabulka 5 Přehled - užší výběr prověřovaných lokalit 33
Tabulka 6 Analýza dojezdových časů jednotlivými druhy dopravy do centra a do obchodních center 50
Tabulka 7 Analýza dojezdových časů jednotlivými druhy dopravy do výrobních zón města 50
Tabulka 8 Důvody nevyužívání jednotlivých druhů dopravy 51
Tabulka 9 Dominantní proudy denně vyjíždějící a dojíždějící do Kroměříže 53
Tabulka 10 Demografická struktura obyvatel města Kroměříže 54
Tabulka 11 Souhrn hospodářského prostředí ve městě, zdroj rysy.cz 56
Tabulka 12 Hybnost obyvatel města Kroměříže 58
Tabulka 13 Stupeň automobilizace, počet jízdních kol a motorek na 1000 obyv. dle různých zdrojů 59
Tabulka 14 Vývoj stupně automobilizace v Kroměříži, zdroj registr vozidel a ČSÚ 59
Tabulka 15 SWOT analýza dopravní poptávky 60
Tabulka 16 Intenzity na vjezdech za 24 hodin na sčítaných křižovatkách, jaro 2019 70
Tabulka 17 Orientační výkonnost křižovatek ZÁKOS 76
Tabulka 18 Průměrný roční nájezd v kilometrech 77
Tabulka 19 Stupeň automobilizace 77
Tabulka 20 Nehodovost za posledních 5 let tj. 2017 - 2018 78
Tabulka 21 SWOT analýza automobilové dopravy 78
Tabulka 22 Souhrnné indikátory odstavování vozidel 79
Tabulka 23 SWOT analýza parkování vozidel 80
Tabulka 24 Obrat na zastávkách MHD 83
Tabulka 25 Základní ukazatele provozu MHD 84
Tabulka 26 SWOT analýza parkování vozidel 88
Tabulka 27 Hodnocení dostupnosti okolních sídel z Kroměříže na kole 89
Tabulka 29 SWOT analýza cyklistické dopravy 93
Tabulka 30 Nehodovost s chodci za posledních 5 let tj. 2017 - 2018 98
Tabulka 31 SWOT analýza pěší dopravy 101
Tabulka 31 SWOT analýza pěší dopravy 102
Tabulka 32 Minimalistická prognóza vývoje počtu vozidel (nízká prognóza počtu obyvatel a pozvolné zvyšování stupně automobilizace) 106

Tabulka 33 Maximální prognóza vývoje počtu vozidel (vysoká prognóza obyvatel a vysoká prognóza počtu vozidel) 107

Tabulka 34 Limitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru 107

Seznam obrázků

Obrázek 1 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy 16

Obrázek 2 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště 17

Obrázek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1 20

Obrázek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1 20

Obrázek 5 Záměry siliční dopravy dle PÚR, aktualizace 1 21

Obrázek 6 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření silniční infrastruktury 24

Obrázek 7 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření železniční infrastruktury 24

Obrázek 8 Předpokládaný vývoj počtu elektrických osobních vozidel (kategorie M1) 30

Obrázek 9 Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic 31

Obrázek 10 ZÚR Zlínského kraje aktualizace 2, Koordinační výkres 32

Obrázek 11 Základní síť automobilové dopravy 33

Obrázek 12 Koncepce cyklistiky Kroměřížsko 2008 34

Obrázek 13 Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace kraje 35

Obrázek 14 Územní plán města Kroměříže po vydání změny č. 6 37

Obrázek 15 Uvažované variantní vedení obchvatů při zpracování nového územního plánu 38

Obrázek 16 Uvažované variantní vedení obchvatů při zpracování nového územního plánu 39

Obrázek 17 Koncepce cyklistické dopravy z r. 2002 40

Obrázek 18 Generování cest IAD za 24 hodin 41

Obrázek 19 Generování cest VHD za 24 hodin 42

Obrázek 20 Generování cest cyklisty za 24 hodin 43

Obrázek 21Generování cest pěšky za 24 hodin 44

Obrázek 22 Generování cest do práce za 24 hodin 45

Obrázek 23 Generování cest do školy za 24 hodin 46

Obrázek 24 Generování cest za nákupy za 24 hodin 47

Obrázek 25 Generování cest za účelem sport, rekreace a soukromé za 24 hodin 48

Obrázek 26 Generování cest za kulturou, lékařem a službami za 24 hodin 49

Obrázek 27 Počet obyvatel v obcích ORP Kroměříž, rok 2017, zdroj ČSÚ 52

Obrázek 28 Vývoj počtu obyvatel v ORP Kroměříž v letech 2001 - 2017 52

Obrázek 29 Vývoj počtu obyvatel města Kroměříže od roku 1960, zdroj ČSÚ 55

Obrázek 30 Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých SO mezi lety 2001 a 2011 56

Obrázek 31 Dělba přepravní práce obyvatel města Kroměříže 58

Obrázek 32 Odpovědi, kde se cítí obyvatelé dobře 60
Obrázek 33 Lokalizace, kde je nutné upravit podmínky pro auta 61
Obrázek 34 Lokalizace, kde je nutné upravit podmínky pro cyklisty 62
Obrázek 35 Lokalizace, kde je nutné zlepšit MHD 63
Obrázek 36 Lokalizace, kde je nutné řešit parkování 64
Obrázek 37 Lokality, kde se obyvatelé necítí dobře 65
Obrázek 38 Lokalizace problémových míst z diskuse na webu 66
Obrázek 39 Tranzit vozidel celkem na kordonu města za 24 hodin 67
Obrázek 40 Tranzit těžké nákladní dopravy na kordonu města za 24 hodin 68
Obrázek 41 Sčítání dopravy na křižovatkách a profilech 69
Obrázek 42 Docházkové vzdálenosti na BUS a vlak, podrobně viz výkresová část 71
Obrázek 43 Základní komunikační síť města 72
Obrázek 44 Zatřídění silniční sítě do tříd, zdroj ŘSD ČR 73
Obrázek 45 Kartogram vozidel celkem, z dopravních průzkumů jaro 2019 74
Obrázek 46 Kartogram nákladní vozidel nad 3,5 t z dopravních průzkumů jaro 2019 75
Obrázek 47 Intenzity dopravy RPDI tj. roční průměr vč. víkendů a prázdnin, Zdroj ŘSD 2016 76
Obrázek 48 Nabídka a poptávka po odstavování vozidel 79
Obrázek 49 Stupeň automobilizace v jednotlivých částech města 80
Obrázek 50 Vedení linek MHD 81
Obrázek 51 Dopravní terminál při nádraží Kroměříž 82
Obrázek 52 Přepravní vztahy MHD mezi zónami, zdroj Czech Conzult 83
Obrázek 53 Dopravní výkon MHD po linkách 85
Obrázek 54 Počty spojů MHD v pracovní den 85
Obrázek 55 Počet cestujících na linkách MHD 86
Obrázek 56 Sledování zpoždění autobusů online na stránkách mpvnet.cz 87
Obrázek 57 Hodnocení vybrané cyklistické sítě 90
Obrázek 58 Sčítání cyklistů na komunikacích za 10 hodin (mimo chodníky) 91
Obrázek 59 Nehody s cyklisty za 10 let tj. 2009 - 2018 92
Obrázek 60 Základní hodnocení pěších tras, ukázka výkresové části 95
Obrázek 61 Vztah chodců a automobilové dopravy při řešení přecházení, kde A - bez úprav, B - vyznačený přechod, C - vyznačený přechod s nutným středním dělením, D - přechod řízený SSZ. 96
Obrázek 62 Participační analýza bezpečné cesty do školy 98
Obrázek 63 Nehodovost s chodci za posledních 5 let tj. 2017 - 2018 99
Obrázek 64 Nehodová místa s chodci za 10 let 100
Obrázek 65 Prognóza počtu obyvatel v ORP Kroměříž 105

Obrázek 66 Prognóza počtu obyvatel města Kroměříže 105

Obrázek 67 Nezaměstnanost v Kroměříži ve 12. měsíci roku 106

Obrázek 68 Hodnocení Ldvn pro celodenní obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017 109

Obrázek 69 Hodnocení Ln pro noční obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017 110

Obrázek 70 Hodnoty BaP, pětiletý průmět v ČR 111

Obrázek 71 Imisní zátěž NO2, pětiletý průměr z let 2013 - 2017 112

Obrázek 72 Imisní zátěž koncentrací PM10 za 24 hodin, pětiletý průměr 36. dne z let 2013 - 2017 113

Obrázek 73 Imisní zátěž koncentrací PM2,5, pětiletý průměr z let 2013 - 2017 114

Obrázek 74 Imisní zátěž benzenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017 115

Obrázek 75 Imisní zátěž benzoapyrenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017 116