



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



# Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

---

Strategická část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

*01/2021*



## Obsah

1. Úvod .....	3
2. Proces plánování, sledování a řízení mobility města.....	3
2.1. Management mobility.....	4
3. Vymezení řešeného území.....	5
4. Shrnutí stávajících schválených dokumentů .....	6
4.1. Dokumenty EU.....	6
Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011).....	6
Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T).....	9
Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly.....	11
Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění .....	12
4.2. Dokumenty ČR.....	13
Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015).....	13
Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 .....	16
Dopravní sektorová strategie, 2. fáze. ....	17
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 .....	19
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020.....	20
Národní program snižování emisí .....	21
Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015).....	22
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z.....	23
Národní akční plán čisté mobility (2015).....	24
4.1. Dokumenty krajské úrovně.....	27
ZÚR Kraje Vysočina.....	27
Páteřní silniční síť Kraje Vysočina (výhled do roku 2050).....	28
Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina .....	29
Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 - 2021 .....	30
Koncepte bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina .....	32
4.2. Návaznost na platnou legislativu.....	33
Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky.....	33
4.3. posouzení strategických dokumentů města .....	34
Územní plán .....	34
Územně analytické podklady .....	35

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

Koncepce dopravy Velkého Meziříčí aktualizace, 2018 .....	39
Plán rozvoje sportu města Velké Meziříčí.....	41
Studie proveditelnosti relaxačního centra ve Velkém Meziříčí.....	41
Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velké Meziříčí.....	41
Architektonicko-urbanistická soutěž o návrh Náměstí a přilehlé ulice ve Velkém Meziříčí .....	42
Studie cyklistické dopravy Velké Meziříčí .....	43
Cyklostezka D1 .....	44
Studie rozvoje cyklotras v mikroregionu Velkomeziříčsko - Bítešsko .....	44
Dopravní studie pro město Velké Meziříčí.....	45
5. Vyhodnocení dosavadní praxe dopravního plánování, identifikace bariér rozvoje dopravního sektoru .....	45
6. Vize plánu mobility .....	45
7. Strategické cíle .....	46
Strategický cíl Bezpečnost .....	46
Strategický cíl Inovace .....	47
Strategický cíl Místo pro Život.....	47
Strategický cíl Management dopravy .....	47
8. Opatření a aktivity PUMM.....	48
8.1. Opatření strategického cíle Bezpečnost.....	48
8.2. Opatření strategického cíle Inovace .....	50
8.3. Opatření strategického cíle Místo pro život .....	52
8.4. Opatření strategického cíle Management dopravy .....	58
9. Projednání.....	60

## 1. Úvod

Zajištění mobility je jedním ze základních kamenů udržitelné dopravy a udržitelného rozvoje města vůbec. Zpracovaný dokument má za cíl zajištění uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním PUMM je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejich negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).

Tato dokumentace bude syntetickým materiálem. Zkoordinuje především územní a dopravní plánování, navržený dopravní systém zajistí dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, preferuje ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Cílem strategické části dokumentace je definování výchozího stavu procesu plánování mobility na městské úrovni, v rámci urbanistické struktury, její kvality, užitelnosti a designu města. Posouzení vlivů evropského, národního a regionálního rámce, seznámení a zapojení všech partnerů a veřejnosti do projektu. Výsledkem této části je nalezení konsenzu **nad vizemi a strategickými cíli města**, jejich schválení a následná prezentace odborné a laické veřejnosti.

Tato část byla projednána s urbanistickým týmem a s vedením města. Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí schválilo Zastupitelstvo města Velké Meziříčí dne 14.9.2021.

## 2. Proces plánování, sledování a řízení mobility města

Proces plánování udržitelné dopravy ve městě je realizován na základě diskuse politického vedení města a odborníků. Na tvorbě plánu mobility se podílí zejména Oddělení investorské činnosti na úseku Právním, pod kterým je plán tvořen, dále Odbor dopravy a silničního hospodářství ve své samosprávné působnosti, Odbor výstavby a územního rozvoje, tajemník, Odbor správní.

Oddělení investorské činnosti Úsek právní zajišťuje právní agendy, agendy související s organizací výběrových řízení dle platného zákona o zadávání veřejných zakázek a dle platné vnitřní směrnice o zadávání veřejných zakázek i pro ostatní odbory a oddělení úřadu a zajištění metodické pomoci ve věci organizace výběrových řízení dle platného zákona o zadávání veřejných zakázek a dle platné vnitřní směrnice o zadávání veřejných zakázek i pro ostatní odbory a oddělení úřadu.

Odbor dopravy a silničního hospodářství provádí činnosti v přenesené působnosti na úseku silničního hospodářství, úseku dopravně správních agend (řidičské oprávnění a registr silničních vozidel) a úseku přestupků na úseku dopravy. V rámci samostatné působnosti provádí činnosti na úseku silničního hospodářství, zejména vykonává činnosti týkající se místních a veřejně přístupných komunikací a dále zajišťuje dopravní obslužnost města (městskou hromadnou dopravu).

Odbor výstavby a územního rozvoje je partnerem při zpracování plánu udržitelné městské mobility. Je odborem magistrátu pro oblast urbanismu a územního rozvoje. Má v gesci územní plánování města a zajišťuje výkon státní památkové péče.

Tajemník zejména plní úkoly uložené mu zastupitelstvem obce, radou obce nebo starostou, plní úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele podle zvláštních právních předpisů vůči zaměstnancům obce

zařazeným do obecního úřadu a vydává spisový řád, skartační řád a pracovní řád obecního úřadu a další vnitřní směrnice obecního úřadu, nevydává-li je rada obce.

Odbor správní Úseky **správy budov MěÚ, krizového řízení, BOZP a PO**, zabezpečuje agendy bezpečnosti práce, školení BOZP a PO zaměstnanců města, zabezpečuje úkoly vyplývající ze zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a další činnosti.

Úsek informačních a komunikačních technologií zabezpečuje provoz a údržbu zařízení výpočetní techniky, tj. aplikačního software, hardware a správu počítačové sítě úřad, nákup a údržba ostatní kancelářské techniky a kancelářských potřeb, zajištění elektronické podatelny, rozesílání elektronické pošty zaslané na centrální adresu úřadu jednotlivým vedoucím odborů, zajištění provozu metropolitní sítě a telefonní ústředny a zajištění provozu elektronického zabezpečovacího systému.

Cílem Plánu udržitelné městské mobility je vytvoření systému udržitelné městské dopravy s vyřešením následujících cílů:

- Zajistit, aby dostupnost, kterou dopravní systém nabízí, byla k dispozici všem;
- Zlepšit bezpečnost dopravy;
- Snížit znečištění ovzduší, znečištění hlukem, emise skleníkových plynů a spotřebu energie;
- Zlepšit účinnost a hospodárnost přepravy osob a zboží;
- Přispět ke zlepšení atraktivnosti a kvality městského prostředí a městského designu;

Hlavními charakteristikami Strategického plánu udržitelné městské mobility jsou

- Dlouhodobá vize a jasný implementační plán
- Zapojení všech partnerů, včetně širokého zapojení veřejnosti do všech fází rozhodovacího procesu
- Rovnoměrný a integrovaný rozvoj všech módů dopravy za souběžné propagace „měkkých“ dopravních módů
- Pravidelné monitorování definovaných ukazatelů, jejich analýza, vyhodnocení a publikování výsledků
- Zvážení externích nákladů pro všechny dopravní módy

## 2.1. Management mobility

Managementem mobility se zpravidla zabývají samosprávy a jejich organizace, významné výrobní podniky a velcí zaměstnavatelé, logistické a obchodní řetězce, zajišťovatelé dopravních služeb, správci dopravní infrastruktury, organizátoři veřejných akcí a další skupiny osob.

Management mobility zahrnuje nejen přepravu osob v celém rozsahu populace (mladé rodiny, děti, školáci, ekonomicky aktivní, senioři či osoby se specifickými nároky), ale i na dopravu nákladní.

Management mobility musí probíhat na třech úrovních, kdy role jednotlivých účastníků procesu a nástroje ovlivnění dopravní nabídky a poptávky se liší.

Na strategické úrovni se o generování dopravní poptávky tedy potřeby po přemístění mezi jednotlivými funkcemi rozhoduje již při zpracování územního plánu a odvětvových generelů či studií. Úkolem územního plánování je mimo jiné stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb, což dává rámec pro budoucí generování dopravní poptávky.

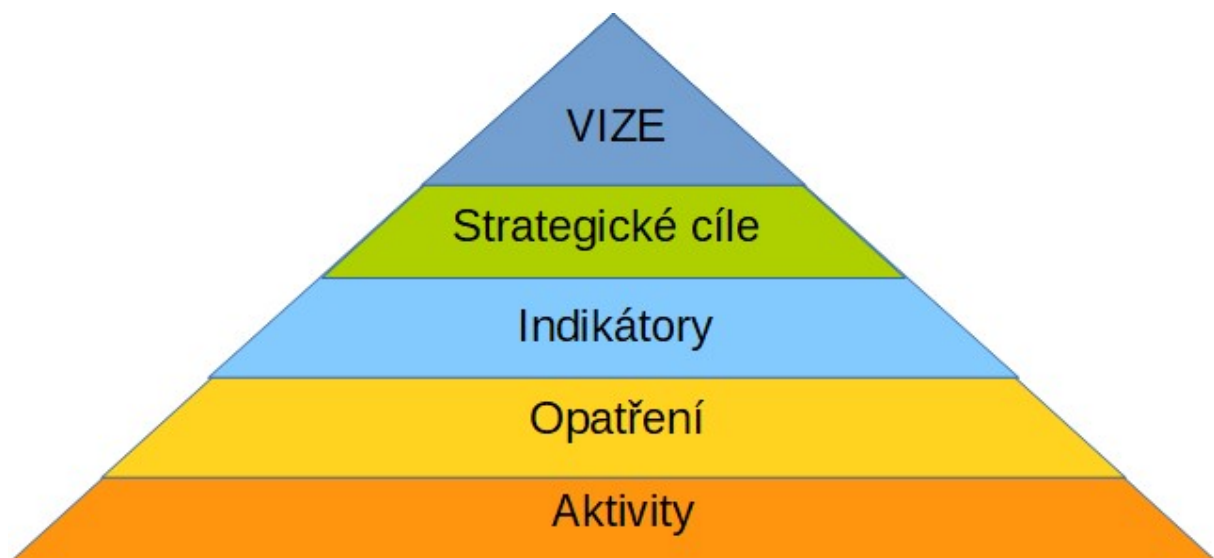
Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a

pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje současné generace, aniž by ohrožoval podmínky generací budoucích.

Na taktické úrovni se rozhoduje o zvládnutí nároků mobility na úrovni provozování dopravních systémů. Cílem plánování udržitelné dopravy na této úrovni, je zajistit preferenci udržitelných druhů dopravy i v podmínkách oprav či dočasných uzávěr dopravní infrastruktury.

Na operativní úrovni se jedná o řízení okamžité situace. Důležitou úlohu má spolupráce klíčových partnerů, kteří zajišťují dopravní nabídku a průjezdnost infrastruktury.

Management mobility má potenciál stát se významným nástrojem na cestě k zajištění udržitelné mobility. Management mobility vyžaduje komplexní přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji.



**Obrázek 1 Hierarchie strategie PUMM**

Plán udržitelné mobility je způsob, jakým je možné účinněji řešit problémy související s dopravou ve městě Velké Meziříčí a zároveň posílit funkčnost jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje města pro jeho užítost. Jeho specifikací je:

- Participativní přístup: zapojení občanů, partnerů a municipality po celou dobu procesu
- Závazek k udržitelnosti: vyváženost všech aspektů života s důrazem na zvyšování kvality života obyvatel a návštěvníků města
- Integrovaný přístup mezi strategickými sektory a urbanistickou strukturou města
- Kvalitní implementace návrhů: zaměření se na dosažení měřitelných cílů
- Revize nákladů a přínosů

### 3. Vymezení řešeného území

Řešeným územím plánu mobility je město Velké Meziříčí samé s 11 tis. obyvateli s vazbou na zázemí města a na blízká okolí města. V dokumentaci jsou řešeny v potřebné míře vazby na regionální zázemí města (okolní obce a města).

## 4. Shrnutí stávajících schválených dokumentů

V této kapitole je popsán kontext nadnárodního, národního a regionálního rámce se kterým je zpracovaný plán mobility v souladu.

### 4.1. 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 CO<sub>2</sub> 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 příležitosti 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 zdroje:*

*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 CO<sub>2</sub>
- 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 roku 2009. 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<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>.

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.

---

<sup>1</sup> 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 vahou, 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.

<sup>2</sup> Interoperabilita je schopnost různých systémů vzájemně spolupracovat.

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*

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.<sup>3</sup>

### 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.

---

<sup>3</sup> Zdroj: Bílá kniha 2011 Plán jednotného evropského prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

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:

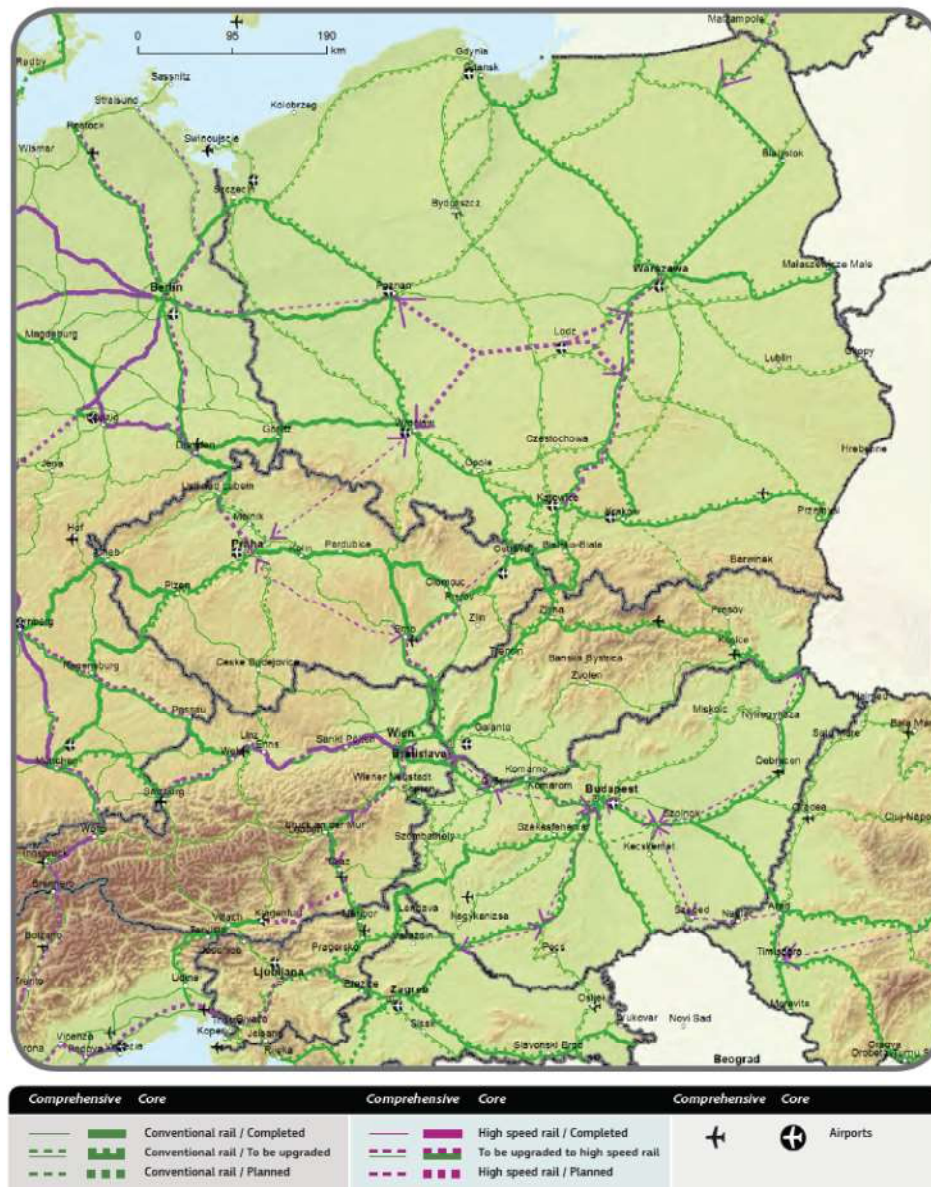
Baltsko – jadranský koridor (viz úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)

Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň)

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



Obrázek 2 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 3 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

Evropského hospodářského a sociálního výboru, dále označován jen 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 řídko zalidněných regionech s omezenou železniční sítí.

Je nezbytné zajistit přiměřenou infrastrukturu a dopravní služby rovněž ve vzdálených regionech. Do 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“<sup>(1)</sup>. 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 řídko 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<sup>4</sup> 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. 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<sup>5</sup> a opatřením, jimiž se toto sdělení v současnosti provádí.

EHSV znovu opakuje politování, jež vyjádřil ve stanovisku k plánu z roku 2011a sice nad tím, že městská 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.

---

<sup>4</sup> Stanovisko EHSV k Bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

<sup>5</sup> COM(2013) 913 a stanovisko EHSV Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje

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.

## 4.2. Dokumenty ČR

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

Politika územního rozvoje ČR dále jen PÚR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území<sup>6</sup>.

Má ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovává 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.

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

Má 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.

Má 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 vymezuje 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).

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. Vytváří 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).

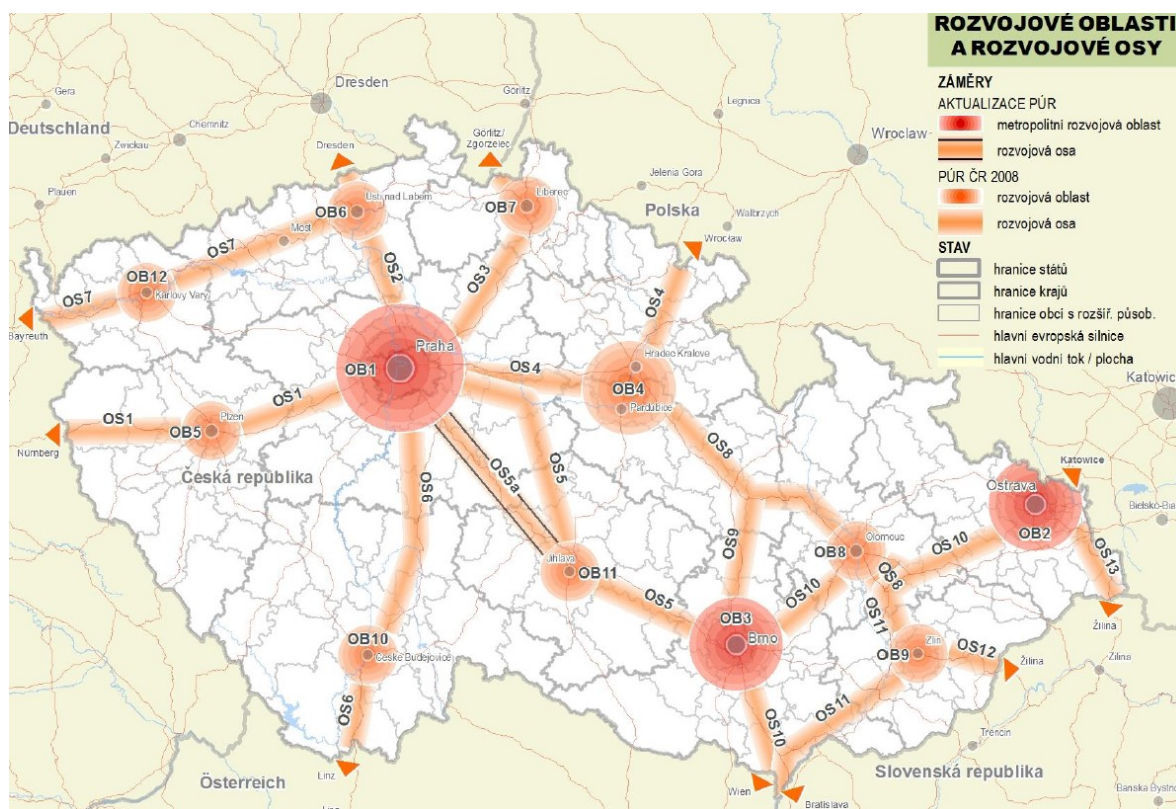
---

<sup>6</sup> Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Zvláštní pozornost má věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezuje 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. Vytváří tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytváří 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:*

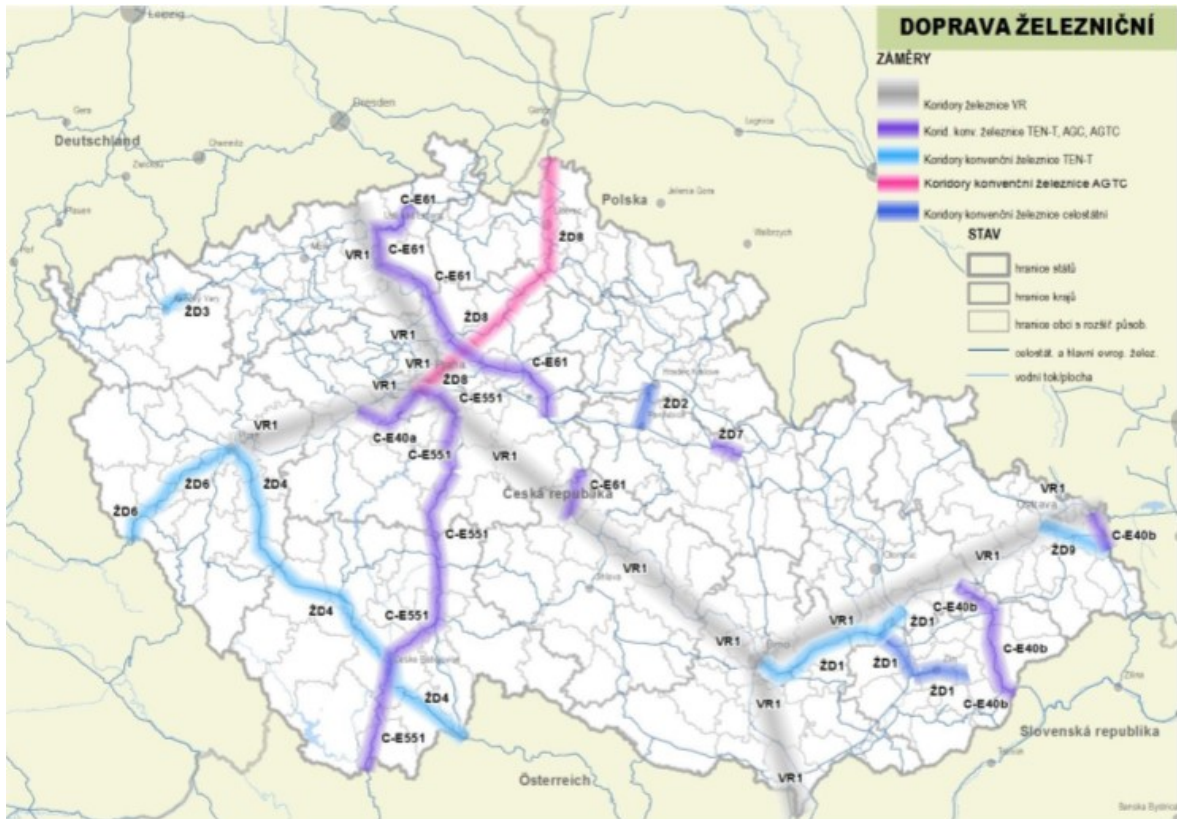
Velké Meziříčí spadá do rozvojové osy OS5 Rozvojová osa Praha - (Kolín) - Jihlava - Brno, která má významnou vazbu na dopravní cesty tj. dálnici D1.



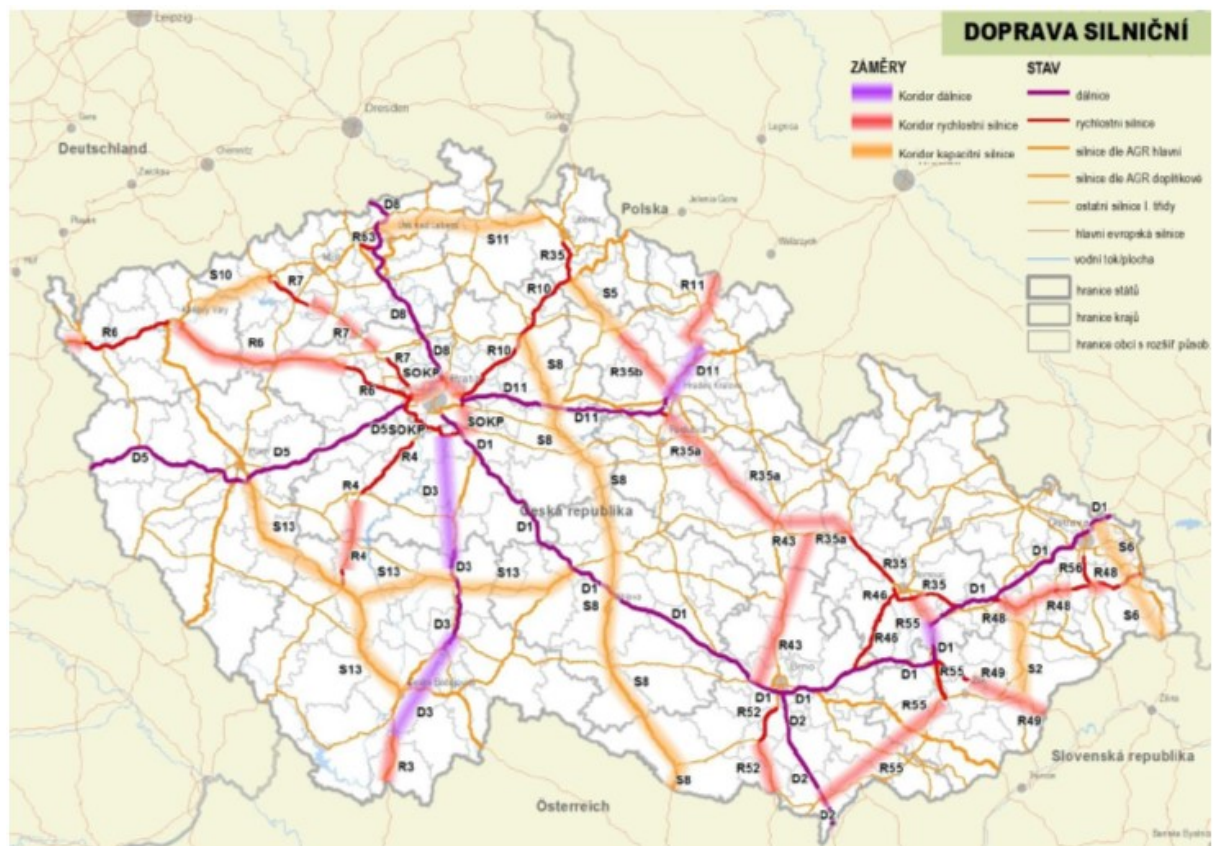
**Obrázek 4 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1**

Politika stanovuje železniční koridor VR1 s cílem chránit v území navržené koridory VRT v návaznosti na obdobné koridory v zahraničí.





Obrázek 5 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 6 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1

## Dopravní politika ČR na roky 2014-2020

Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 dále jen 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 byla schválena 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.mdcz.cz/cs/Strategie/>. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování samostatných návazných strategií pro jednotlivé dílčí oblasti, kterým je třeba se věnovat ve větší míře podrobnosti.

Dopravní politika se v rámci dosažení svých cílů především zabývá tématy:

- 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),
- snížování 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.
- zjistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a států 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.
- zjistit 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).
- zjistit 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.

zjistit 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 oblastí zázemí města, 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 ve vazbě veřejnou dopravu.

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 následující. 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 2011–2020. 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 označován 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 Dopravní strategie** je zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

Cíle realizace procesu Dopravní strategie jsou:

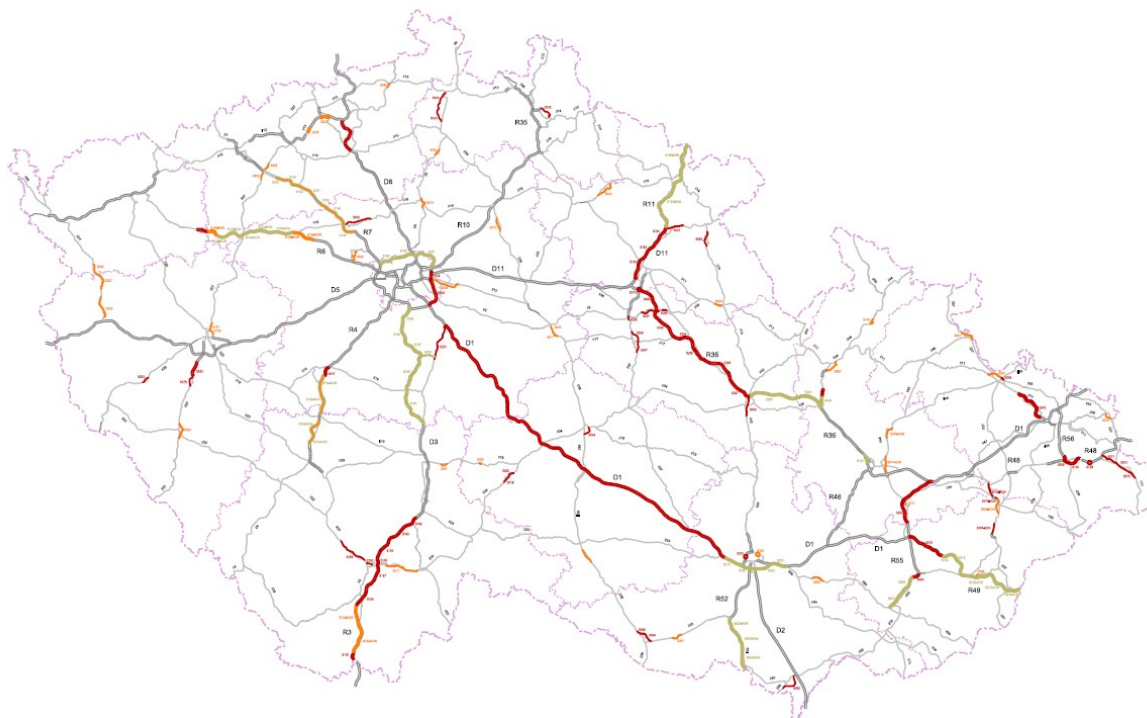
- zajištění stabilních finančních zdrojů,
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí,
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky,
- definování preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury,
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných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

DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR.

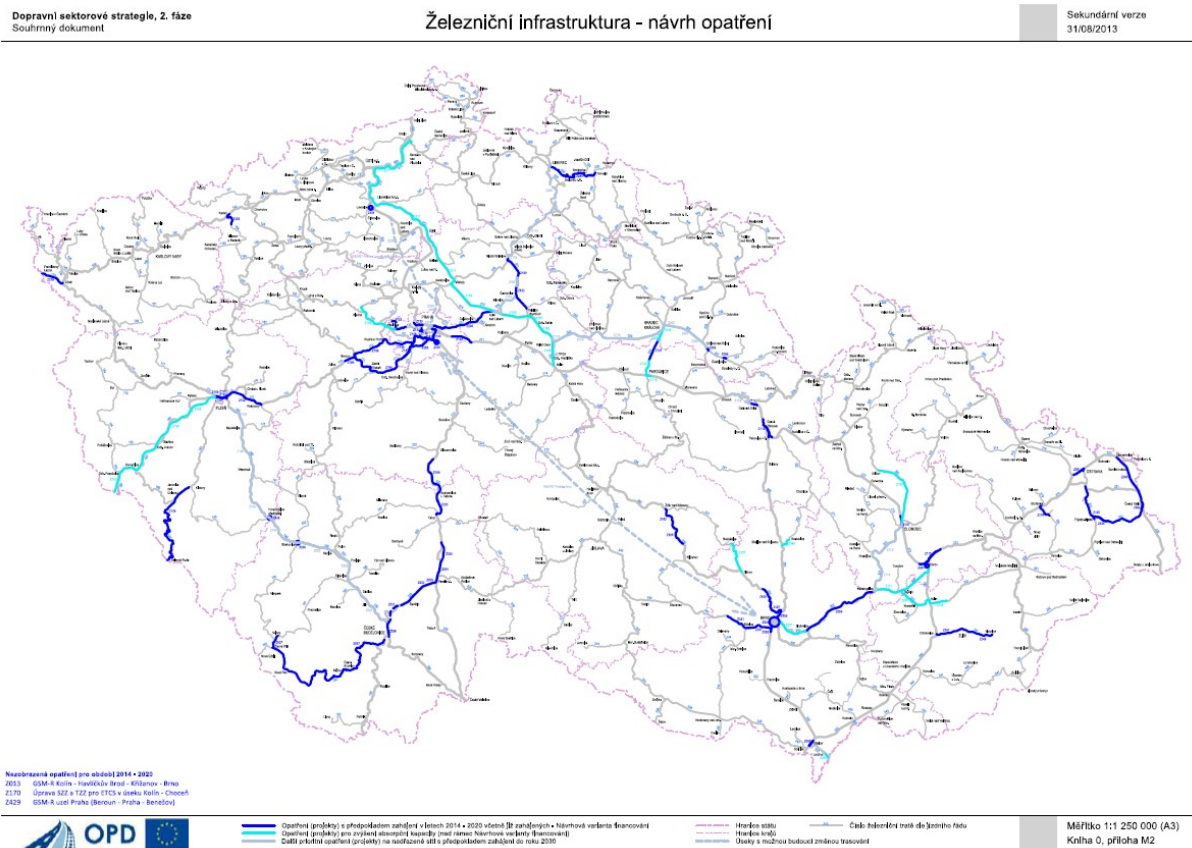
DSS2 obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a určení prioritizace rozvojových projektů k realizaci, včetně námětů na jejich optimalizaci v místech, kde se dosud sledované řešení ukazuje obtížně obhajitelné (dopravně-spočasně, územně, environmentálně, ekonomicky). DSS2 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 dostupností jednotlivých zdrojů. V období 2014 – 2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci DSS2 definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedena 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.

DSS2 navrhuje v blízkosti Velkého Meziříčí modernizaci úseku D1 v úseku Mirošovice - Kývalka. DSS2 navrhuje také výstavbu VRT Praha- Brno. Dále je navrhována modernizace a elektrizace tratí na Vysočině. V současné době je trať 257 Křižanov - Studenec jednokolejná a neelektrifikovaná.



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



Obrázek 8 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 aktualizovaná roku 2017 je koncipována jako samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na pozemních komunikacích 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 (tj. o 60%) 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 dětí,
- nové formy dopravní výchovy s využitím interaktivních metod,
- rozšiřování zón s omezenou rychlostí jízdy na 30 km/h,
- rozšíření budování cyklistické infrastruktury,
- budovat opatření ke zklidnění dopravy,
- výstavba obchvatů měst a obcí,
- zavedení 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.

V roce 2014 a ani v roce 2015 nebylo dosaženo předpokládaného snížení počtu usmrcených (v roce 2015 bylo usmrceno o 155 osob více, tzn. o 30 % víc, než byl strategický cíl).

Pokles počtu těžce zraněných znamená, že realizovaná opatření neměla dostatečnou účinnost na snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod.

Snižování smrtelných následků nehod v EU je úspěšnější a ČR se tak posunuje mezi nejnebezpečnější evropské země (v roce 2009 byla ČR na 18. místě, v roce 2015 poklesla na 21. místo, SR si udržela svou pozici na 11. místě).

Výše celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu přesáhla v roce 2015 58 mld. Kč.

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

Základním globálním cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, dále označován jen 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 ČR).
- 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 nejdynamičtější se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, 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 dojížděcí do práce.
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuoobjevení potenciálu cyklistiky a jejich důsledků 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 označován jen Program, je připraven na základě ustanovení § 8 Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o ochraně ovzduší) s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky, očekávané změny právního rámce Evropské unie 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 ozón 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 Göteborgského protokolu pro NH<sub>3</sub> a PM2.5 a dále nedostatečný stimul pro další snižování emisí k roku 2030 pro PM2.5, oxid siřičitý, oxidy dusíku, VOC<sup>7</sup> a amoniak, je nutno formulovat nový národní scénář „s dodatečnými opatřeními“ (NPSE-WaM). 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. Převážná 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 1 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 dopravě	MD, MMR, MPO	2023
AA8	Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí	MŽP	2017
AA9	Zvýšení maximální hranice poplatku za povolení	MF	2017

<sup>7</sup> VOC - Těkavé organické látky

	k vjezdu motorových vozidel do vybraných míst a částí měst		
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 ovzduší a požadavků směrnice č. 2001/81/ES o národních emisních stropcích 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 přijal, očekávané změně právního předpisu Evropské unie a neuspokojivému stavu dodržování imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, 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 o ochraně ovzduší pro ochranu zdraví lidí (pro znečišťující látky SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, benzen, olovo a částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), pro ochranu ekosystémů a vegetace (pro znečišťující látky SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>), pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM<sub>10</sub> pro ochranu zdraví lidí (u As, Cd, Ni, a benzo(a)pyrenu), a pro troposférický ozón 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 2 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Oxid siřičitý SO <sub>2</sub>	1 hodina	350 µg.m <sup>-3</sup>	24
Oxid siřičitý SO <sub>2</sub>	24 hodin	125 µg.m <sup>-3</sup>	3
Oxid uhelnatý CO	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr <sup>10</sup>	10 mg.m <sup>-3</sup>	
Suspendované částice PM <sub>10</sub>	24 hodin	50 µg.m <sup>-3</sup>	35
Suspendované částice PM <sub>10</sub>	1 kalendářní rok	40 µg.m <sup>-3</sup>	
Suspendované částice PM <sub>2,5</sub>	1 kalendářní rok	25 µg.m <sup>-3</sup>	
Olovo Pb	1 kalendářní rok	0,5 µg.m <sup>-3</sup>	
Oxid dusičitý NO <sub>2</sub>	1 hodina	200 µg.m <sup>-3</sup>	18
Oxid dusičitý NO <sub>2</sub>	1 kalendářní rok	40 µg.m <sup>-3</sup>	
Benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m <sup>-3</sup>	

Imisní limit pro PM<sub>2,5</sub> byl v roce 2020 snížen z 25 µm<sup>-3</sup> na 20 µm<sup>-3</sup>. Díky tomuto snížení nejsou plněny imisní limity ve většině měst ČR.

#### Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z

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

Doprava je identifikována jako mobilní zdroj zařazený do skupiny REZZO4. Pro Velké Meziříčí byly označeny imise PM<sub>10</sub> a BaP jako nadlimitní. Zmiňován je vliv zdrojů REZZO 4. Pro Velké Meziříčí byly stanoveny emisní stropy do r. 2020 jako 37% emisí roku 2011. Mělo by dojít ke snížení PM<sub>10</sub> z 5,46 t/rok na 3,41 t/rok na území města. Výpočet emisí PM<sub>10</sub> byl tehdy proveden bez resuspenze.

Tabulka 3 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ08A

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

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

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

### Národní akční plán čisté mobility (2015)

Národní akční plán čisté mobility, dále označován jen 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 plnicích stanic. NAP CM stanoví požadavky na výstavbu plnicích 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 automobilový 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. m<sup>3</sup> CNG).
- Sížení emisí osobních vozů o 15 % v roce 2025 a o 35 % v roce 2030 oproti roku 2021.
- U nákladní automobily snížení emisí o 15 % v roce 2025 a o 30 % v roce 2030 oproti roku 2019.

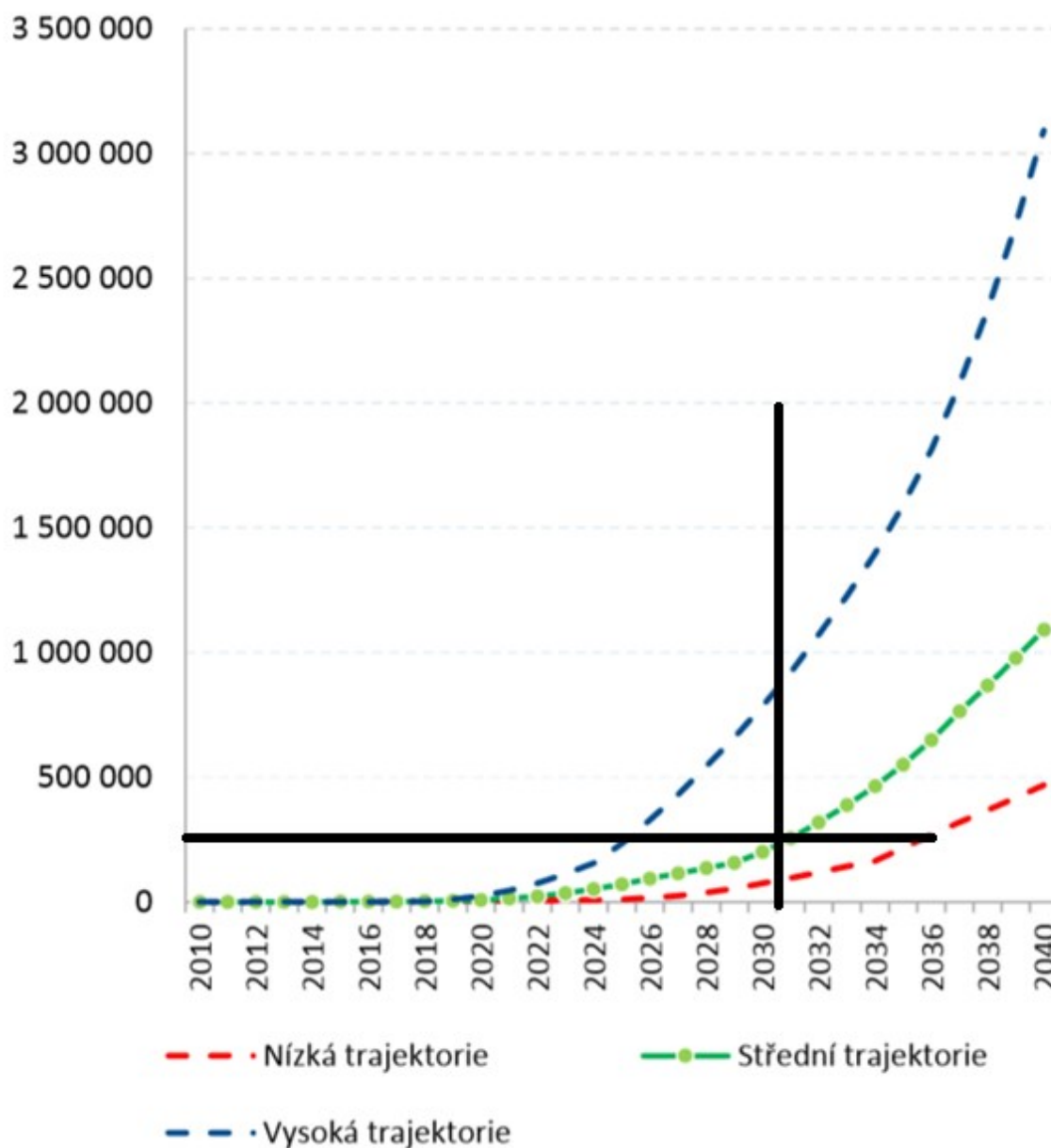
Zajištění financování:

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

IROP - Pořizování vozidel na alternativní paliva (městská hromadná a linková doprava) pro 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 9 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<sub>2</sub> a PM<sub>2,5</sub> zřejmě nepřispěje.**

Vizi 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.

**K termínu 06/2019 bylo v ČR v provozu pouze 376 nabíjecích stanic. K 08/2020 je v ČR v provozu pouze 573 nabíjecích stanic.**



**Obrázek 10** Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic

Vizi 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. m<sup>3</sup>.

## 4.1. Dokumenty krajské úrovně

### ZÚR Kraje Vysočina

ZÚR nabyly platnosti aktualizací č. 5 30. 12. 2017. Zařazují Velké Meziříčí do osy OS 6 Prah a- Jihlava - Brno. ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- a) rozvoj bydlení soustředit do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy včetně železniční;
- b) rozvoj ekonomických aktivit soustředit zejména do území Humpolce, Měřina, Velkého Meziříčí a Velké Bíteše ve vazbě na D1;
- c) logistické a výrobní areály lokalizovat tak, aby jejich vazby neměly negativní důsledky na centra sídel a obytná území;
- d) respektovat prvky přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území;
- e) chránit ve zvýšené míře pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu a dotvářet krajinu s cílem zvýšení její estetické hodnoty a ekologické stability.

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- a) v územních plánech obcí řešit vazby navazující silniční sítě na existující MÚK na D1 s cílem snížit zatížení obytného území sídel;
- b) ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturou, limity rozvoje území a ochranu krajiny;
- c) respektovat požadavky na ochranu městské památkové zóny Velká Bíteš a Velké Meziříčí;

ZÚR stanovují na území kraje Vysočina centrum Velkého Meziříčí v kategorii středního centra osídlení ostatní.

ZÚR vymezují jako územní rezervy koridory pro prověření budoucího umístění staveb: b) alternativní vedení silnice I/37 MÚK Velké Meziříčí-východ – Kozlov – Křižanov v šířce 400 m. Pro stavbu je nutné studijní prověření.

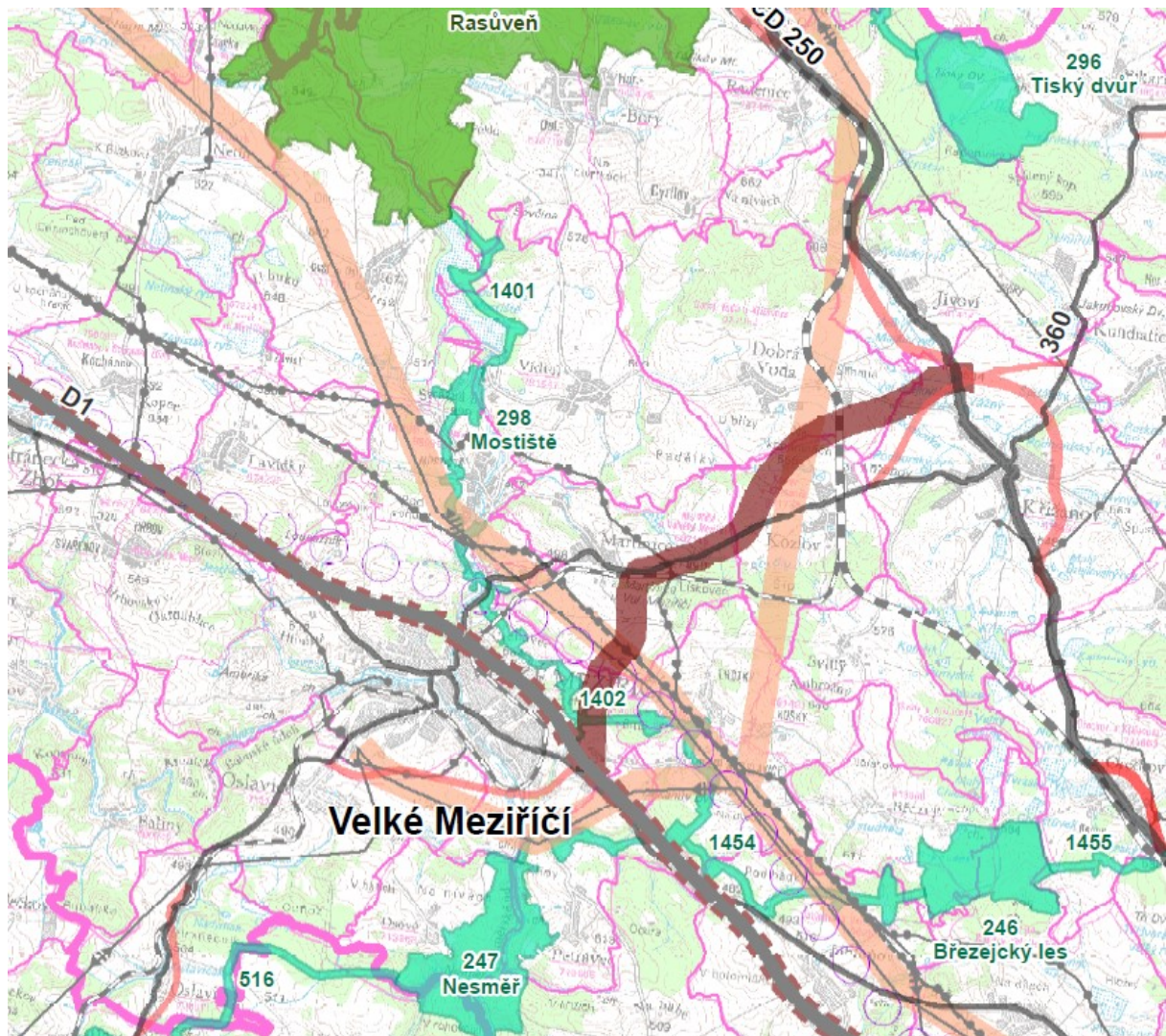
VRT – jižní varianta s dotčenými obcemi Blížkov, Březejc, Černá, Jabloňov, Lavičky, Martinice, Měřín, Meziříčko, Nové Sady, Ruda, Stránecká Zhoř, Tasov, Velká Bíteš, Velké Meziříčí.

ZÚR stanovují VPS v zájmovém území:

DK21 - Silnice II/360 (Horní Libochovná, Jívoví, Kozlov, Křižanov, Kundratice, Martinice, Moravec, Oslavice, Oslavička, Pikárec, Velké Meziříčí). ZÚR vymezují koridor silnice II/360 v šířce 80 m zahrnující: b.4) napojení na D1 Velké Meziříčí-východ;

DK32 - Silnice II/602 (Jabloňov, Lavičky, Měřín, Meziříčko, Nové Sady, Petráveč, Ruda, Stránecká Zhoř, Velká Bíteš, Velké Meziříčí, Záblatí)

V rámci VPO stanovuje ZÚR v zájmovém území opatření U005, U061, U071, U290, U291, U296.



Obrázek 11ZÚR Kraje Vysočina

### Páteřní silniční síť Kraje Vysočina (výhled do roku 2050)

Páteřní silniční síť Kraje Vysočina (výhled do roku 2050) byl schválen usnesením Zastupitelstva Kraje Vysočina ze dne 15.5.2018.

Je zde patrné, že silnice II/360 směr Třebíč a II/602 jsou plánovány v kategorii S9,5/70 a silnice II/360 směr Křižanov je plánována v kategorii S7,5/60.

Silnice II/392 je navržena k přeřazení do silnic III. třídy.

Výhledová síť do roku 2050 neobsahuje stavby dle ZÚR, zejména pak koridor silnice II/360 v šířce 80 m zahrnující napojení na D1 Velké Meziříčí-východ.



Obrázek 12 Páteří silniční síť Kraje Vysočina (výhled do roku 2050)

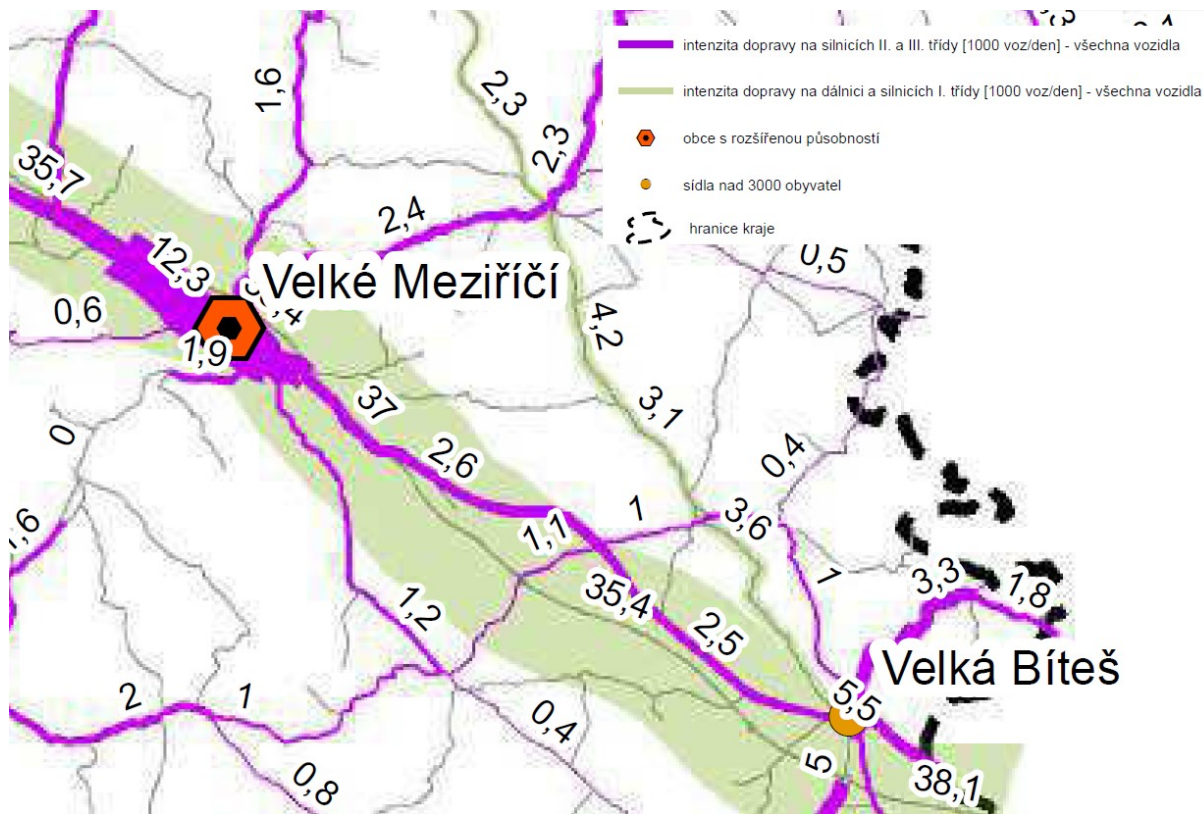
### Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina

Dokumentace z roku 2017 stanovuje páteří síť silnic v kraji a současně navrhuje její úpravy. V zájmovém území se jedná zejména o stavbu II/360 Velké Meziříčí - JV obchvat (I39): jižní obchvat města Velké Meziříčí s napojení do MÚK Velké Meziříčí - východ (D1 - exit 146) s plánovanými náklady 269 mil. Kč. .



Obrázek 13 Stavebně technický stav silnic II. a III. tř v roce 2017

Silnice II/392 byla dle dokumentace v havarijním stavu. V roce 2020 je realizována oprava silnice.



Obrázek 14 Intenzity dopravy na silnicích

### Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 - 2021

Tento plán dopravní obslužnosti je pořízen na základě § 5 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně některých zákonů.

Prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území se zajišťuje dopravní plánování veřejných služeb v přepravě cestujících. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.

Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraje. Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Trať 252 Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec

Trať lze rozdělit do dvou přepravních úseků:

- Křižanov – Velké Meziříčí zastávka;
- a Velké Meziříčí – Studenec.

V prvním úseku Kraj Vysočina od počátku platnosti JŘ 2016/2017 přikročil ke koncepční změně, kterou v Křižanově nově sleduje přípoje mezi osobními vlaky v uzlu L:00. Cílem je dosažení lepších přípojových vazeb v regionální dopravě, jak z obcí ležících na trati č. 250 do Velkého Meziříčí, tak ve



spojení Velké Meziříčí – Žďár nad Sázavou. Toto spojení je jedinou významnou relací z Velkého Meziříčí, ve které železnice může časově konkurovat nejen veřejné linkové dopravě, ale dokonce i individuální automobilové dopravě.

Zachovávání předchozí koncepce s přípoji na R ve směru Brno by neúnosně prodlužovalo přestupní dobu mezi vlaky regionální dopravy, neboť s postupující rozsáhlou rekonstrukcí hlavní tratě budou dálkové vlaky linky R9 Křižanovem projíždět ve stále dřívějších časových polohách (ve směru Brno). Mezi Křižanovem a Velkým Meziříčím je provozováno 12 párů vlaků v pracovní dny a 7 párů vlaků v sobotu a v neděli vedených motorovými vozy ř. 810 a 841. Přepravní zatížení během 24 hodin průměrného pracovního dne činí na profilu cca 300 cestujících.

Ve druhém úseku Kraj Vysočina sleduje přípojové vazby mezi osobními vlaky ve Studenci (L:00). Lze říci, že je v něm provozováno 6 párů vlaků v pracovní dny (+ 1,5 párů vlaků v úseku Velké Meziříčí – Rudíkov/Budišov u Třebíče), 5 párů vlaků v sobotu a 4 páry, které jsou vedeny motorovými vozy ř. 810 a 841. Přepravní zatížení je velmi nízké a činí cca 150 cestujících na profilu v průměrný pracovní den.

V severní části tratě bude Kraj Vysočina rozvíjet koncepci s těsnými přípoji v Křižanově mezi vlaky regionální dopravy. Do budoucna bude Kraj Vysočina usilovat o zavedení linky osobních vlaků Velké Meziříčí zastávka – Žďár nad Sázavou, bližší podrobnosti jsou uvedeny u tratě č. 250.

Jižní část tratě bude dotčena změnou koncepce Ministerstva dopravy na lince R11. Tato změna vyvolá potřebu vedení vlaků z Velkého Meziříčí až do Náměště nad Oslavou, což by mohlo být impulsem k oživení této části tratě.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

- Zřízení dopravní D3 Velké Meziříčí zastávka
- Zřízení nástupiště s normovanou nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad TK v dopravně Velké Meziříčí zastávka
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Křižanov – Velké Meziříčí

Významné přípojné autobusové linky

- Velké Meziříčí – Třebíč

### **Přepravní směr Třebíč – Velké Meziříčí**

V tomto přepravním směru je vedena linka 840214, nabízející i víkendovou obsluhu (trasa vedena přes Trnavu), společně s linkami 790311 (rovněž přes Trnavu) a 790205 (1 pár spojů). Na trase je také vedena linka 790310 z Třebíče do Oslavičky, která je dále trasována do obcí Rohy a Budišov (2 páry spojů).

V trase Třebíč – Velké Meziříčí je v dopravní obslužnosti kraje nabízeno ř párů spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování), 4 páry v sobotu a 3 páry v neděli. Na trase jsou vedeny také komerční dálkové spoje.

Současná obsluha nenabízí spojení v pravidelném intervalu (ve většině případů je však zajištěna ranní školní a odpolední špička). O víkendu je nabízeno pouze několik párů spojů. Aktuální nabídka dopravního spojení se může jevit jako nedostačující poptávce, například není zajištěno spojení na 5:30 do Velkého Meziříčí, které vykazuje nižší míru nezaměstnanosti než město Třebíč.

Střednědobý výhled 2019 - 2021

V tomto přepravní směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Velké Meziříčí – Rudíkov – Třebíč. Linka bude spojovat sídla ORP Třebíč a Velké Meziříčí. Linka bude vázat v Třebíči na uzel v X:30, obdobně jako Velkém Meziříčí (X:30). Z jihu bude spojení do Velkého Meziříčí doplněno obslužnou linkou vedenou z Budišova a Tasova. Do uzlu Velké Meziříčí budou směřovány i místní autobusové linky z obcí ze západního směru (Měřín, Bochovice, Uhřínov), severního směru (Křižanov, Vídeň) a východního směru (Osová Bítýška). Páteřní linka provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Navrhována je také obslužná linka z Třebíče přes Budíkovice a Svatoslav do Rudíkova.

### **Přepravní směr Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno**

Tento přepravní směr se nachází v ose velmi významných přepravních vztahů Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. V celé trase je množství linek, které v rámci přestupů umožňují široký rámec kombinací možných přepravních cest. Vzhledem k velkému množství dopravců, a to včetně komerčních, nutně dochází k velké roztržitosti časové nabídky spojů, přičemž nabídka spojů je spíše zaměřena na špičku. Komerční spoje zajišťují i přiměřenou víkendovou dopravu.

Obce v tomto přepravním směru mají zajištěnou poměrně velkou nabídku spojů do Brna a Jihlavy, čemuž i odpovídá množství cestujících, kteří cestují do těchto měst.

#### **Střednědobý výhled 2019 – 2021**

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. Páteřní linka bude spojovat krajská města Jihlava a Brno, ORP Velké Meziříčí a další větší obce v Kraji Vysočina. Linka bude směřovat do taktových uzlů Velké Meziříčí X:30 pro zastávkové spoje a Jihlava X:30 pro rychlíkové spoje, v širším uzlu pak i pro zastávkové spoje.

V Měříně jsou zajištěny přestupní vazby s významnou linkou Jihlava – Luka nad Jihlavou – Kamenice – Měřín, která slouží pro spojení těchto obcí s městy na páteřní lince Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno, kam přirozeně obce inklinují, a to včetně víkendu.

Ve Velké Bíteši jsou zajištěny přestupní vazby s významnými linkami Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš (i o víkendu) a Velká Bíteš – Krokočín – Náměšť nad Oslavou, které umožňují rychlé spojení do Brna a Jihlavy.

Integrace dopravy v oblasti Velkého Meziříčí nebyla provedena.

### **Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina**

Koncepce je provedena pro období do roku 2020.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných.

Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina jsou strukturována do tří základních složek:

- bezpečná pozemní komunikace,
- bezpečné dopravní prostředky,
- bezpečné chování.

V Kraji Vysočina se v roce 2011 stalo 2594 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 33 osob, těžce zraněno 188 osob a lehce raněno 1241 osob.

V Kraji Vysočina se v roce 2019 stalo 4803 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 40 osob, těžce zraněno 105 osob a lehce raněno 1271 osob.

**Tabulka 4 Počet nehod v roce 2019 po okresech Kraje Vysočina, zdroj Policie ČR**

Okres	SZ	TZ	LZ	Nehod
Pelhřimov	6	16	160	897
Havlíčkův Brod	9	19	234	926
Jihlava	11	29	259	1039
Žďár nad Sázavou	7	31	340	1053
Třebíč	7	10	278	888
Celkem	40	105	1271	4803

Z vyhodnocení dat za roky 2011 a 2019 lze říci, že stanovené cíle jsou plněny pouze částečně. Počet usmrcených osob za rok stoupl z 33 na 40. Počet těžce zraněných osob klesl o 42%.

## 4.2. Návaznost na platnou legislativu

### 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.

PUMM definuje jako dokument, který 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.

PUMM 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 (Přípravnou fází) a naplňováním monitorování a evaluace všech aktivit. Celá paleta prací na plánu mobility je rozdělena do pěti fází, které na sebe postupně navazují:

V první fázi je třeba vypracovat plán přípravy SUMPu, 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.

### 4.3.posouzení strategických dokumentů města

#### Územní plán

Územní plán byl schválen usnesením Zastupitelstva města Velké Meziříčí 07/.2020.

Územní plán vymezuje významné stavební dominanty a významné vyhlídkové body

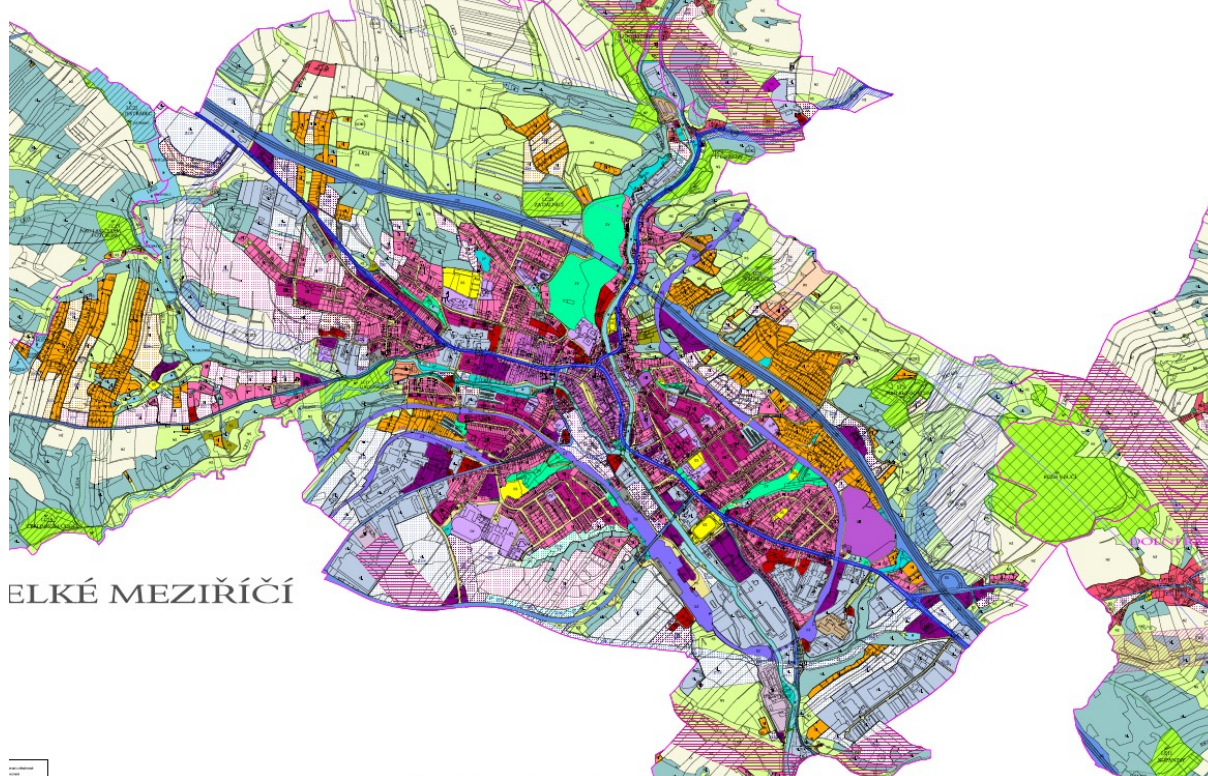
- a) Významné stavební dominanty:
  - Zámek
  - Stará synagoga (Novosady)
  - Kostel sv. Mikuláše (náměstí)
  - Kostel sv. Marka (v Mostišti)
  - Kostel sv. Kříže (U Bašty)
  - Kostel Nejsvětější Trojice (na hřbitově)
  - Kaple sv. Václava (v Hrbově)
- b) Významné vyhlídkové body:
  - U Tří křížů
  - Fajtův vrch

Územní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury:

- a) VD1 - Přeložka silnice II/360 včetně řešení křižovatek, souvisejících objektů, zemědělských cest a vyvolaných přeložek inženýrských sítí a asanací.
- b) VD2 - Homogenizace stávajícího tahu silnice II/602 ve vymezeném koridoru DK1.
- c) VD3 - Homogenizace stávajícího tahu silnice II/360 ve vymezeném koridoru DK2.
- d) VD4 - Přeložka silnice III/35437 pro dopravní napojení Nemocnice sv. Zdislavy.
- e) VD5 - Místní komunikace včetně přemostění Oslavy v lokalitě za Motorpalem.
- f) VD6 - Nový úsek místní komunikace v ulici Třebíčská.
- g) VD8 - Plocha pro parkování a odstavování vozidel za autobusovým nádražím.
- h) VD9 - Plocha pro parkoviště u koupaliště.
- i) VD10 - Plocha pro parkoviště u Nemocnice sv. Zdislavy

Územní plán vymezuje tyto koridory územních rezerv:

- a) RDK1 – Koridor pro územní rezervu (budoucí umístění) VRT o šířce 600 m.
- b) RDK2 – Koridor pro územní rezervu (budoucí umístění) přeložky trasy silnice II/360 o šířce 400 m.
- c) RDK3 – Koridor pro územní rezervu (budoucí umístění) přeložky silnice II/602 o šířce 80 m.



Obrázek 15 Územní plán, Velké Meziříčí

### Územně analytické podklady

4. úplná aktualizace územně analytických podkladů SO ORP Velké Meziříčí byla provedena v roce 2020.

Cílem 4. úplné aktualizace územně analytických podkladů (dále jen ÚAP) je zhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, limitů využití území, vyplývajících z platných právních předpisů či vlastností území, a záměrů na provedení změn v území v rámci správního obvodu obce s rozšířenou působností Velké Meziříčí (SO ORP), ke stavu známému koncem roku 2016. Dále vyhodnocují udržitelný rozvoj území a určují problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci.

Velké Meziříčí spadá do oblasti krajiny s předpokladem vyššího stupně urbanizace.

Dle dokumentu je ve Velkém Meziříčí překročen roční limit NO<sub>x</sub>, jehož významným zdrojem je dálnice D1.

Páteřní osu silniční dopravy na území ORP Velké Meziříčí tvoří dálnice D1, na kterou se napojuje na území obce Velká Bíteš silnice I.třídy I/37 (Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – Ždírec n. Doubravou – Žďár nad Sázavou – Velká Bíteš), významná spojnice s východočeským krajem. Doplňující kostru hlavních silničních tahů doplňují na území ORP silnice II. a III. třídy, přičemž významnými pro doplnění páteřní silniční sítě jsou silnice II/602 a II/360, která je stěžejní v rámci severojižního propojení kraje Vysočina.

Řešeným územím ORP Velké Meziříčí prochází celostátní železniční trať č. 250 Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Křižanov – Tišnov – Brno, na kterou se připojuje regionální železniční trať č. 252

Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec. Trať č. 250 tvoří významnou spojnicí na I. tranzitní železniční koridor a je doplňkem trati evropské sítě mezinárodních železničních magistrál a mezinárodní kombinované dopravy dle evropských dohod AGC a AGTC.

Na území ORP Velké Meziříčí je vymezen v ZÚR Kraje Vysočina na základě požadavků Ministerstva dopravy ČR a v souladu s PÚR ČR ve znění aktualizace č.1 (duben 2015) koridor vysokorychlostní trati, procházející krajem Vysočina v návaznosti na sousední kraje Středočeský a Jihomoravský v ose (Praha) – Světlá n. Sázavou – Havlíčkův Brod – Velké Meziříčí – (Brno – Břeclav).

Na území ORP Velké Meziříčí je evidováno 13 starých zátěží území a kontaminovaných ploch, kterými se bude třeba postupně zabývat a prověřit jejich vlivy na životní prostředí. Extrémní riziko bylo u zátěží areálu bývalého SVITU ve Velkém Meziříčí, kde byly provedeny sanace, a v současné době je území bez ekologické zátěže.

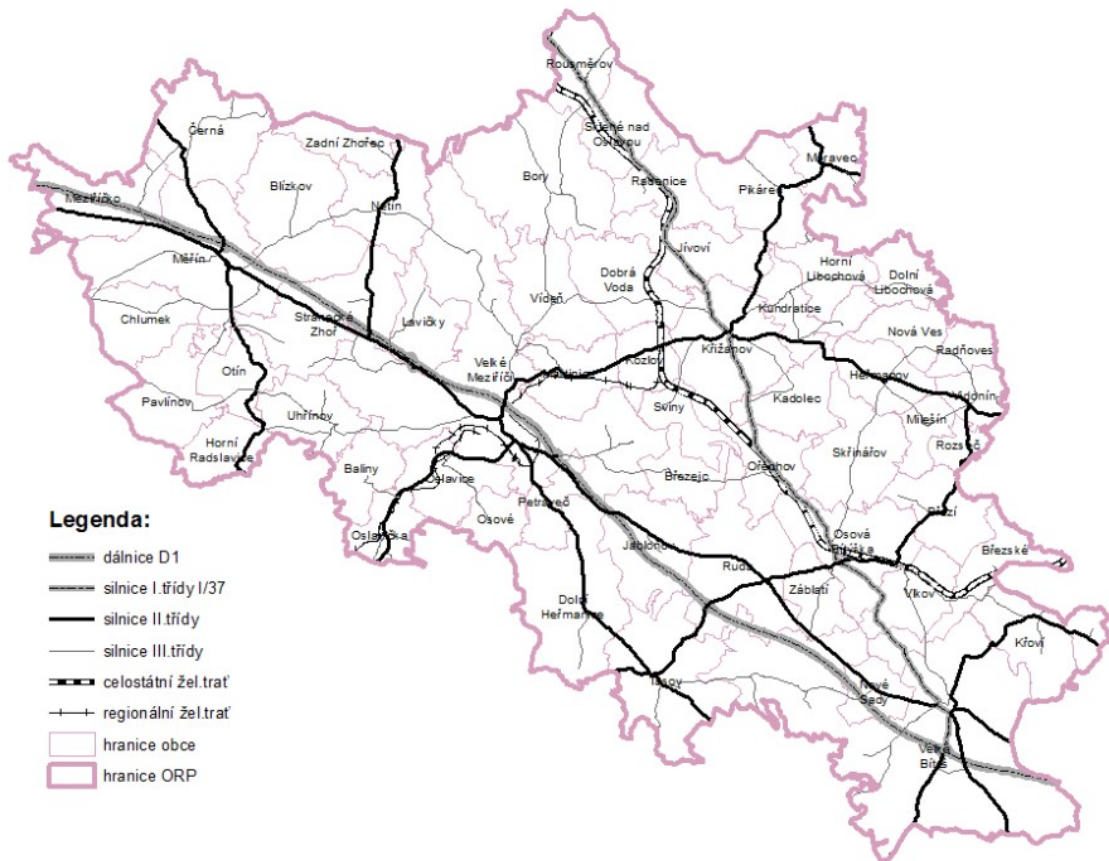
Na území ORP se nenalézá spalovna ani zařízení na odstraňování nebezpečného odpadu.

Hlavním zdrojem hlukové zátěže venkovního prostoru na území ORP je v současné době pozemní doprava, a to především doprava silniční. Hygienický limit hluku z pozemní dopravy v chráněném venkovním prostoru je v současné době obecně dán ekvivalentní hladinou akustického tlaku v hodnotě 60 dB pro denní dobu (tj. 6.00 – 22.00 hod.) a 50 dB (resp. 55 dB v případě hluku ze železniční dopravy) pro noční dobu (tj. 22.00 – 6.00 hod.). Významným zdrojem hlukové zátěže na území ORP Velké Meziříčí je dálnice D1 s vysokou intenzitou dopravy. Proto je nutné realizovat příslušná protihluková opatření především v místech, kde těleso dálnice prochází v bezprostřední blízkosti zástavby sídel. Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina bylo vydáno povolení nadlimitního zdroje hluku.

Jedná se o časově omezených povolení zdrojů hluku pozemní komunikace:

- dálnice D1 v km 149,900 – 151,900 vlevo, lokalita Jabloňov
- pozemní komunikace II/360 Oslavička – obchvat, 2. stavba – přeložka sil. II/360 v úseku km 2,220 – 2,667

Tyto nadlimitní zdroje hluku jsou mimo zájmové území.



**Obrázek 16** Přehled silniční a železniční sítě na území ORP Velké Meziříčí, zdroj ÚAP

Územím ORP Velké Meziříčí prochází nadregionální cyklistická trasa „Mlýnářská stezka“, jejíž hlavním motivem je historické mlýnářství. Celá trasa začíná v Novém Městě na Moravě a překračuje hranice kraje Vysočina a přes území Jihomoravského kraje pokračuje až na území Dolního Rakouska. Cílovým bodem je hraniční přechod Čížov-Hardegg (pouze pro pěší a cyklisty). Trasa je navržena po stávajících komunikacích, maximálně se přibližujících, případně kopírujících vodní toky, na nichž leží jednotlivé mlýny. Na území se dále nachází relativně hustá síť regionálních cyklotras III. třídy. Častým problémem je nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou dopravu, která je často vedena společně s automobilovou dopravou po silnicích II. a III. třídy bez oddělení a zajištění potřebné bezpečnosti motorového i nemotorového provozu.

**Tabulka 5** Dojížd'ka a vyjížd'ka do práce a škol dle SLDB 2011, zdroj ÚAP

Území		Zaměstnaní vyjíždějící do zaměstnání mimo obec	Žáci a studenti vyjíždějící do škol mimo obec	Zaměstnaní dojíždějící do zaměstnání do obce	Žáci a studenti dojíždějící do škol do obce
Obec Velké Meziříčí	Velké	854	576	2288	715
ORP Velké Meziříčí	Velké	2019	1791	1778	441

Od roku 1990 je na území ORP Velké Meziříčí městská památková zóna (MPZ) ve Velkém Meziříčí, číslo rejstř. 2106 a ve Velké Bíteši, číslo rejstř. 2105. Hranice MPZ je uvedena ve výkresu limitů i

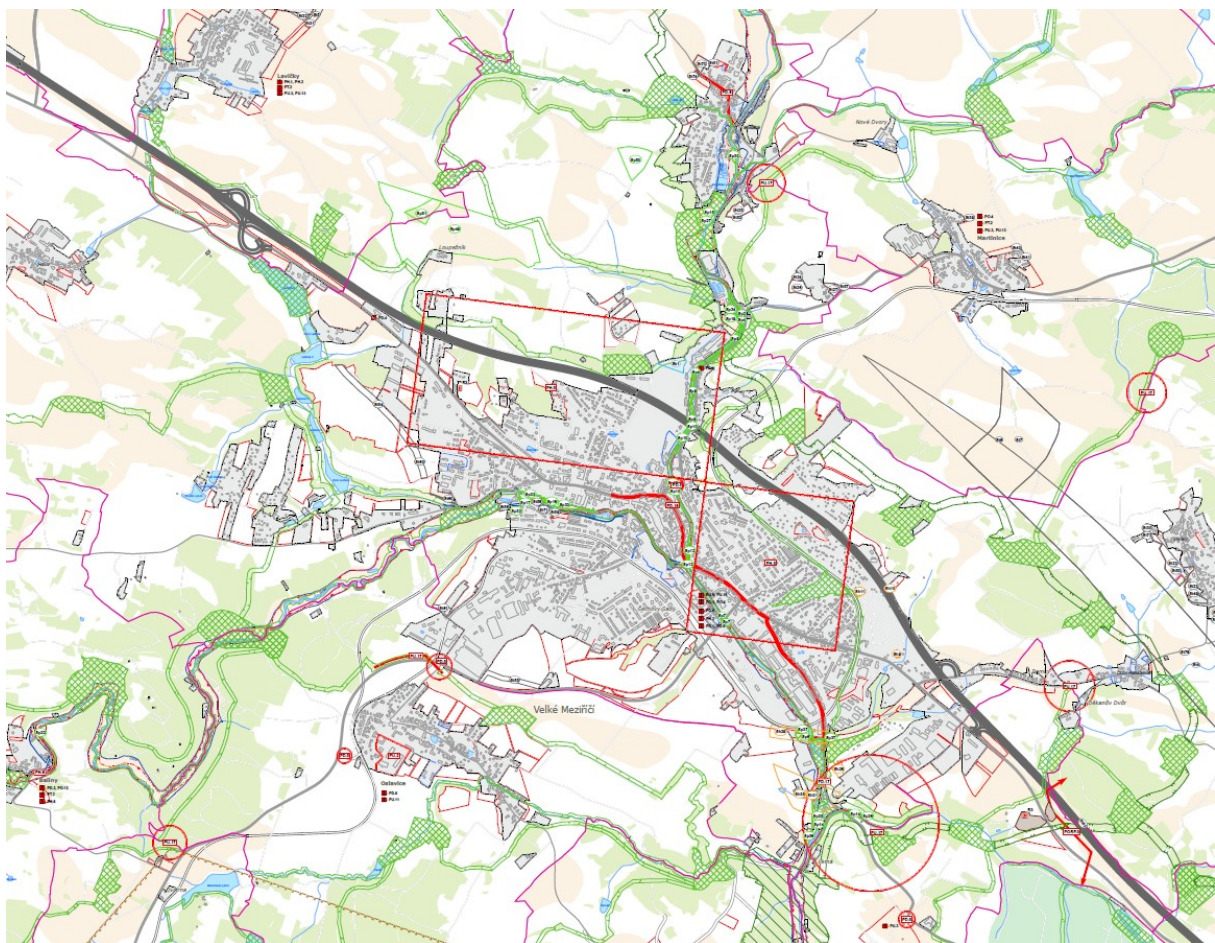
hodnot. Výčet objektů, které do MPZ náleží, je uveden v seznamech Národního památkového ústavu na adrese <https://iispp.npu.cz/>.

**Tabulka 6 Problémy v obci Velké Meziříčí dle ÚAP**

Kód problému	Popis problému	Lokalizace	Význam Z/ÚP/VO	Problém trvá od 2012 A/N
PD.1	Přetíženost obce dopravou	Městem prochází silnice II/602, v blízkosti obce se nachází sjezd z dálnice D1	ÚP	A
PD.5	Nepřehledná křižovatka	Křižovatka ulic Vrchovecká a Poříčí – špatný rozhled při výjezdu od Polikliniky – ve výhledu brání betonové zábradlí na mostu	VO(ÚP)	A
PD.6	Nedostatek parkovacích míst	Převážně v centru města nedostatek parkovacích ploch, v blízkosti náměstí	ÚP	A
PD.8	Absence chodníku	Silnice III/36049 směr k.ú. Mostišťe, absence chodníku, dále průmyslová zóna „Jidášky“ ve východní části území města Aktuálně v realizaci.	ÚP	A
PD.16	Zhoršená dopravní propustnost	Centrem města prochází silnice II/602	ÚP	A
PD.17	Cyklostezka po silnici II.tř.	Vedení cyklostezky po silnici II/602 a II/392	ÚP	A
PH.2	Hlučný provoz dopravy	Silnice II/602 centrem města+ dálnice D1, koncentrace smogu	ÚP	A
PH.5	Znečištění imisemi	Překročení imisních limitů Nox <sub>r</sub>	ÚP	A
PO.1	Úbytek obyvatel v obci	V obci klesá počet obyvatel, nízká porodnost, stěhování obyvatel z města. Snížení počtu obyvatel je dán demografickým vývojem a trendem života na vesnici s dojížděnkou za prací do měst.	ÚP	A
PO.4	Úbytek ekonomických subjektů	V obci byl zaznamenán úbytek ekonomicky aktivních subjektů k 31.12.2015	ÚP	N
PU.6	Nedostatečné zastoupení	Centrum města a náměstí – málo zeleně – výhledově proběhne rekonstrukce náměstí	ÚP	A



	zeleně v obci			
PU.15	Nedostatek veřejných prostranství		ÚP	A
PU.17	Nenavazující USES	USES v UP Vel.Mez. nenavazuje na vymezený USES v UP Petráveč,	ÚP	A
R3	Staré ekologické zátěže	Na území města je vymezena stará ekol.zátěže „Mýto“	ÚP	A
PORP.1	Zranitelná oblast	Obec je vymezena ve zranitelné	ÚP	N



Obrázek 17 Problémy vymezené v ÚAP

#### Problematika náměstí

Náměstí MPZ Velké Meziříčí je vnímáno negativně. Proto město dlouhodobě plánuje jeho přestavbu.

#### Koncepce dopravy Velkého Meziříčí aktualizace, 2018

Koncepce dopravy stanovuje hlavní dopravní problémy města a navazuje na dlouhodobou historii koncepčního přístupu dopravního plánování ve městě. V předloženém materiálu jsou uvedeny ty z dopravních problémů, které je město Velké Meziříčí schopno řešit zcela nebo z větší části vlastními

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

silami a prostředky a dále jsou zde uvedeny takové akce, při jejichž řešení je město Velké Meziříčí závislé na přístupu Kraje Vysočina k těmto akcím.

### **Problémy silniční dopravy s nutnou spoluúčastí Kraje Vysočina nebo dalších subjektů**

Vyjmutí úseku dálnice D1 mezi Exitem 141 Velké Meziříčí – západ a Exitem 146 Velké Meziříčí – východ ze zpoplatněných úseků. Priorita 5.

Křižovatka II/602 s MK Skřivanova (u BILLY) – možnost okružní křižovatky. Priorita 2.

Most na silnici II/360 na ulici Vrchovecká. Priorita 4.

Obchvat II/360 – 4. etapa obchvatu silnice II/360 Velké Meziříčí. Priorita 1. Finanční náročnost 450 mil. Kč, jako investice Kraje Vysočina.

Přestavba křižovatky II/602 Sokolovská – II/360 K novému nádraží. Priorita 7.

Oprava náměstí – křižovatka silnic II/602 a II/360 – možnost okružní křižovatky. Priorita 8.

Křižovatka silnice II/360 se silnicí III/36054 a MK Třebíčská u Oslavice. Priorita 6.

Nová vlaková zastávka v ulici Nad gymnáziem. Priorita 9.

Obchvat Velkého Meziříčí - propojení silnice II/360 na silnici II/602. Priorita 3.

### **Problémy silniční dopravy v působnosti Města Velké Meziříčí:**

Zpřístupnění bývalého areálu Svit. Priorita 2.

Stavebně technický stav místní komunikace v ulici Třebíčská včetně mostů. Priorita 4. Náklady 20 mil. Kč.

Parkování v ulicích Pionýrská a Mírová. Priorita 6.

Parkování v centru města (Na opravu příjezdové komunikace Pod Strání a parkovací plochu má Město zpracován projekt). Priorita 1.

Přístup a parkování u koupaliště. Náklady 1 mil. Kč. Priorita 7.

Parkování v lokalitě Nad Gymnáziem, Gen. Jaroše, Čechova, Poštovní, Bezděkov (je již zpracován projekt na rozšíření parkování na ulici Generála Jaroše a Čechova). Priorita 5.

Parkování u zimního stadionu (ulice Příkopy). Priorita 10.

Bezbariérové úpravy komunikací pro pohyb všech skupin obyvatel ve městě. Priorita 9.

Chodník na ulici Vrchovecká podél silnice II/360 (od Vaverků k Motorpalu). Priorita 8.

### **Problémy cyklo dopravy v působnosti Města Velké Meziříčí:**

Cyklotrasa Balinského údolí – Nesměř

#### **Dřívější zařazené a již realizované akce:**

1. Přechody pro chodce přes silnici II/602 (ulice Jihlavská, Hornoměstská, Sokolovská, Karlov) – hotovy úpravy všech přechodů které byly v plánu.

2. Křižovatka Hornoměstská – Třebíčská – v roce 2016 provedena realizace okružní křižovatky v definitivní podobě, stavba slouží bez problémů.

3. Okružní křižovatka silnic II/602 a III/03719 směr Dolní Radslavice – v roce 2015 realizace okružní křižovatky a současně pěší trasa na ulici Průmyslová.

4. Vysokorychlostní vážení na II/602 ve Velkém Meziříčí – v roce 2015 realizováno jako pilotní projekt Kraje Vysočina, v současnosti je v běžném provozu.
5. Most ev.č. 602/028 na silnici II/602 na ulici Sokolovská - určen Krajem Vysočina k realizaci v roce 2017.
6. Křižovatka Oslavická – Školní, parkování u základních škol – zrealizována miniokružní křižovatka a parkovací pruh u DDH.
7. Křižovatka ulic U Světlé – K Novému světu – vyřešeno úpravou dopravního značení.
8. Parkoviště u městského hřbitova (ulice Karlov) – vyřešeno zásadním rozšířením stávajícího parkoviště.
9. Cyklostezka od koupaliště do Balinského údolí - podřazeno k cyklotrase Balinské údolí – Nesměř.

### **Plán rozvoje sportu města Velké Meziříčí**

Cíle definované v oblasti sportu jsou následující:

- a) Rekonstrukce zimního stadionu na ulici Vrchovecká
- b) Výstavba relaxačního centra (vč. bazénu) u základních škol
- c) Výstavba sportovní haly v Čechových sadech
- d) Výstavba dalších víceúčelových hřišť
- e) Propojení Balinského a Nesměřského údolí pro cyklodopravu.

Zachování a dle finančních možností případné navýšení prostředků vyčleněných do grantového programu podpory sportu včetně prostředků na pořádání ankety Sportovec města a na ocenění mimořádných sportovních úspěchů při reprezentaci města.

### **Studie proveditelnosti relaxačního centra ve Velkém Meziříčí**

Dokumentace z roku 2017 navrhuje výstavbu relaxačního centra s krytým bazénem v investiční výši 100 - 150 mil. Kč a ztrátou až 1,5 mil. Kč ročně. Lokalita pro výstavbu nebyla stanovena.

### **Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velké Meziříčí**

Poslední změna pravidel standardů pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace proběhla v roce 2009. Dokumentace z roku 2016 je tedy aktuální.

Cílem dokumentace jsou:

- Vytvoření a trvalé udržení podmínek pro nezávislý pohyb občanů a návštěvníků města s omezenou schopností pohybu a orientace po městě. Je to nezbytná podmínka pro možnost skutečné integrace a základní předpoklad pro vytvoření nových příležitostí pro handicapované občany.
- Zvýšení zaměstnanosti handicapovaných, zlepšení jejich sociálního postavení a začlenění většiny těchto lidí do běžného života společnosti.
- Zlepšení a vytvoření bezbariérových tras ve městě.

Základem páteřních tras je centrum města: náměstí

Z něho vycházejí čtyři hlavní trasy

N – NÁMĚSTÍ – Náměstí

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

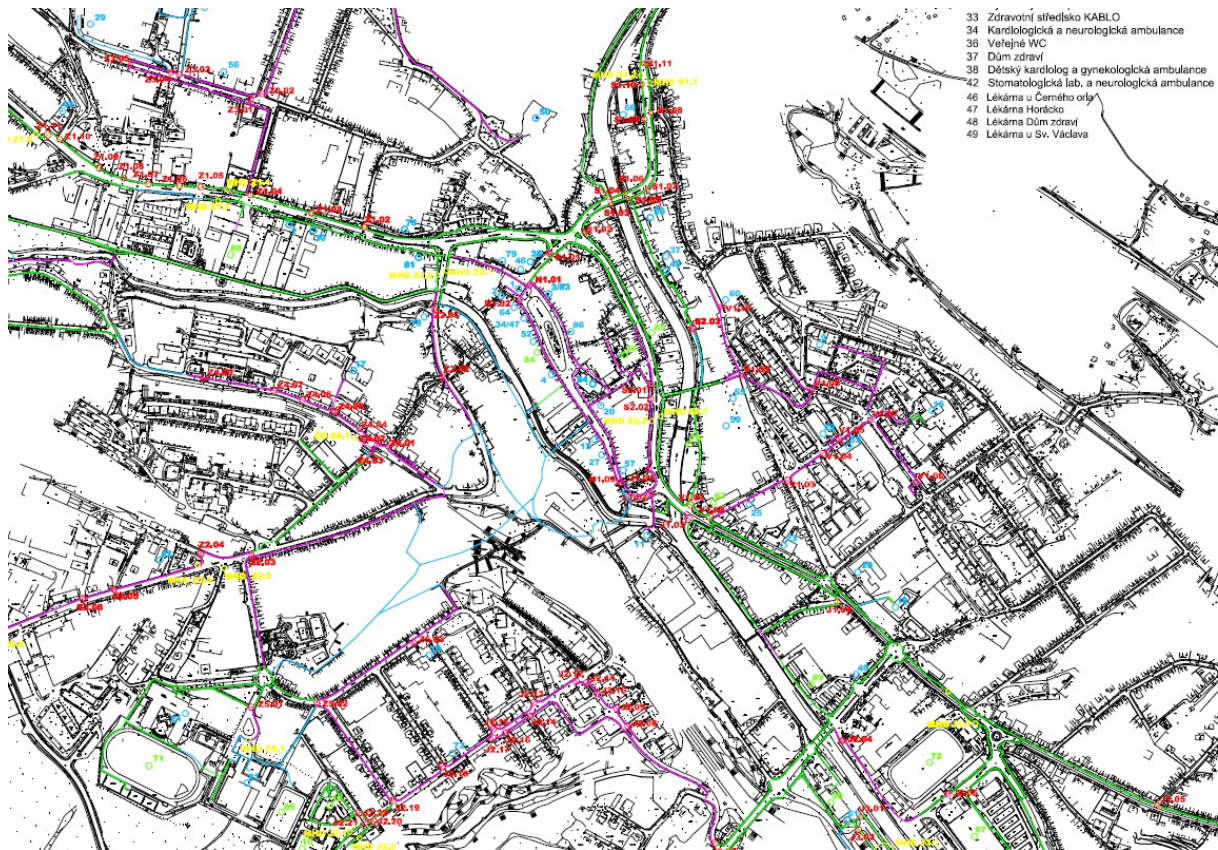
S – SEVERNÍ – Vrchovecká, Bezděkov, Novosady

Z – ZÁPADNÍ – Mírová, Oslavická, Třebíčská, Družstevní, Hornoměstská

J – JIŽNÍ – Sokolovská, Karlov, K Novému nádraží, Zd. Vorlové

V – VÝCHODNÍ – Poštovní

Jako ve všech městech jsou úzkými hrdly pro pěší pohyb zejména přechody pro chodce, místa pro přecházení a křížení vozovky obecně.



**Obrázek 18** Ukázka vedení bezbariérových tras, zdroj: Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velké Meziříčí, 2016

### Architektonicko-urbanistická soutěž o návrh Náměstí a přilehlé ulice ve Velkém Meziříčí

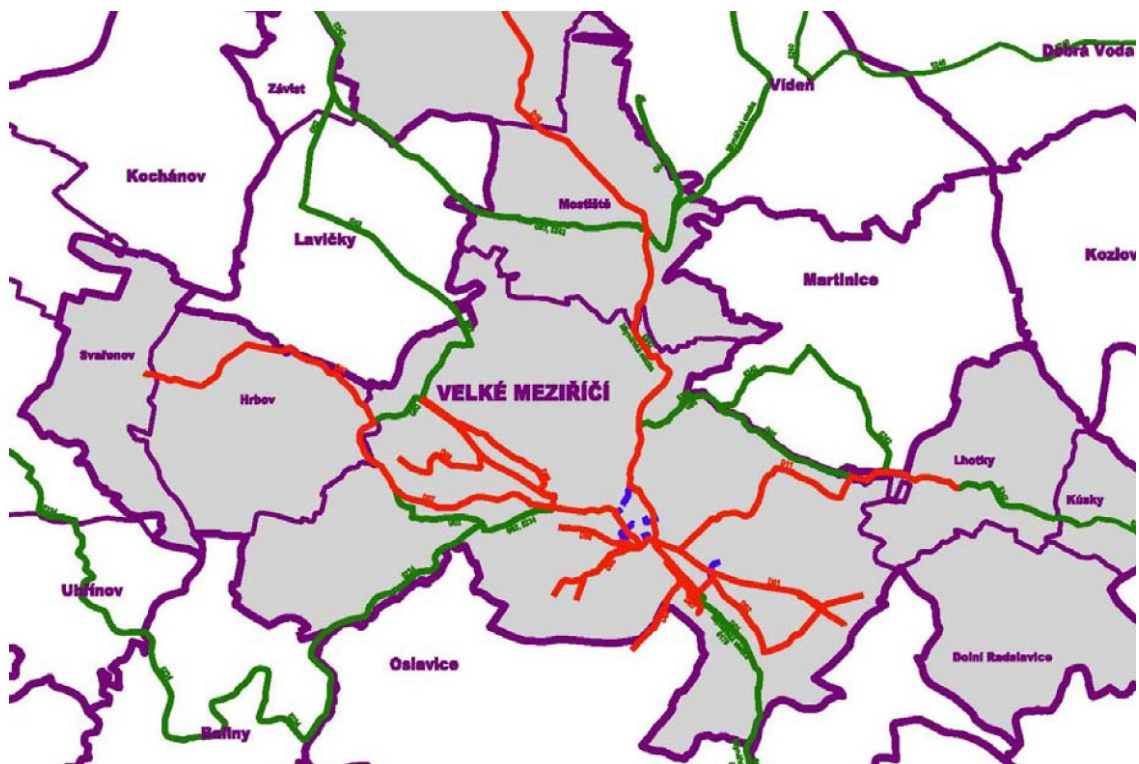
Množství podnětných návrhů na přestavbu nevyhovujícího náměstí včetně jeho příjezdu. Návrhy bude nutné posoudit z kapacitního hlediska a z hlediska geometrie návrhu ve směru průjezdu směrdatného vozidla. Návrhy soutěže by měly být diskutovány v rámci návrhové části plánu mobility.



Obrázek 19 Jeden z návrhů na řešení křižovatky Vrchovická x Novosady

### Studie cyklistické dopravy Velké Meziříčí

Dokumentace z r. 2008 navrhuje velké množství tras a stezek. Trasy a stezky jsou navrženy dle dnešního měřítek. Trasy a stezky jsou vedeny radiálně do centra města. Nicméně etapovost a prioritizace výstavby bude muset být přepracována.



Obrázek 20 Návrh stezek a tras dle studie z roku 2008

### Cyklostezka D1

Návrh z roku 2008 je zajímavým návrhem propojením jednotlivých částí města podél řeky Oslavy, Balínky a Lavičského potoka. Současně tvoří alternativu pro cyklisty k využívání silnice II/602, která je značně zatížena automobilovou dopravou a není pro pohyb cyklistů vhodná.



### Studie rozvoje cyklotras v mikroregionu Velkomeziříčsko - Bítešsko

Dokumentace z roku 2005 navrhuje doplnění cyklotras severně od města. Návrh se zabýval zejména rekreačními trasami a mobiliářem.



Obrázek 21 Navržené cyklotrasy dle dokumentace Studie rozvoje cyklotras v mikroregionu Velkomeziříčsko - Bítěsko z r. 2005

### Dopravní studie pro město Velké Meziříčí

Studie z roku 2004 je již překonaná, lokality byly upraveny.

## 5. Vyhodnocení dosavadní praxe dopravního plánování, identifikace bariér rozvoje dopravního sektoru

Stávající praxe dopravního plánování zahrnuje periodické zpracování koncepcí dopravy, které jsou soupisem hlavních cílů k řešení v krátkodobém horizontu. Tento přístup je doplněn dlouhodobým plánováním v rámci plánu mobility a územního plánu.

Plán je tvořen v době rozvoje pandemie COVID, která s sebou přinesla snížení dopravních nároků osob a omezení jejich aktivit. Předpokládá se, že krize bude mít krátkodobý vliv a dopravní chování se poté vrátí do původních objemů. Pandemie může urychlit decentralizaci a digitalizaci vybraných činností, což je v souladu s principy udržitelného plánování. Současně nelze cíl zajištění udržitelné dopravy zaměřovat za redukci aktivit obyvatel, která se v době krize uskutečnila.

Cílem plánování udržitelné dopravy je zajistit dostupnost realizace aktivit obyvatel s eliminací negativních vlivů na životní prostředí.

Bariéry dosažení tohoto cíle mohou být politické, hospodářské, technické nebo organizační.

## 6. Vize plánu mobility

Prvním krokem při tvorbě strategie propagace PUMM je stanovení vize. Na základě jednání řídicí skupiny a podkladů od veřejnosti bude stanovena vize.

Možným východiskem je vize "Velké Meziříčí - město s tradicí a perspektivou v srdci ČR.", která byla stanovena v dokumentu Velké Meziříčí - vize rozvoje. Tato má dlouhodobou platnost a lze se ní ztotožnit i dnes.

Pod vizí si musíme představit důraz na bezpečnost, nízký stupeň negativních vlivů dopravy, akcentaci multimodality dopravního chování obyvatel, přechod na nízkouhlíkovou dopravu a efektivitu správních činností.

## 7. Strategické cíle

Vize města představuje popis vytouženého budoucího stavu, není však sama o sobě dostatečně konkrétní na to, aby určila co je potřeba změnit (zvýšit, snížit nebo udržet), aby tohoto stavu bylo dosaženo. Proto ji rozvíjí strategické cíle, které jsou doplněny měřitelnými indikátory. Cíle jsou průsečíkem mezi vizí a konkrétními opatřeními.

Strategické cíle byly představeny veřejnosti na veřejném projednání dne 21.6.2021. Veřejnost měla možnost se k nim vyjadřovat do 18.8.2021.

Cíle byly zvoleny na základě projednání a dostupných podkladů. Analytická část sbírá požadovaná data pro konkrétní návrh dle stanované strategie a stanovených cílů. Problémy města lze rozdělit dle možných řešení na řešení a zajištění bezpečnosti tj. snížení počtu a následků dopravních nehod. Největší problém je na ulici Hornoměstská. To a další problémy je nutno řešit aktivitami v rámci cíle A Bezpečnost. Hrozby zvýšení intenzity dopravy a tím zvýšení imisí z dopravy a kongescí brzdících veřejnou dopravu budou řešeny v rámci cíle Inovace, který je zaměřen na zajištění IT při řízení dopravy a změny skladby dopravního proudu ve smyslu zavádění alternativních paliv v individuální automobilové i veřejné hromadné dopravě. Problematika nevhodného řešení geometrie na dopravní síti, bezbariérovosti, cyklistická infrastruktura, zajištění multimodálních řetězců a další jsou řešeny v rámci strategického cíle Místo pro život, který má za cíl zlepšit dopravní dostupnost udržitelných druhů dopravy. V rámci cíle je řešena i nabídka veřejné hromadné dopravy. Problematika dojížděky a dělby přepravní práce bude řešena v rámci strategického cíle Management dopravy. Zde je cíleno na zlepšení podílu udržitelné dopravy zejména měkkými opatřeními a zajištění efektivního fungování plánování udržitelné městské mobility.

Strategické cíle byly zvoleny 4. Ty postihují základní vztah k vizí, kterou rozvíjí v těchto směrech: bezpečnost, přechod na nízkouhlíková paliva a snižování CO<sub>2</sub>, kvalitní životnímu prostředí obyvatel a efektivita plánování vč. práce s veřejností.



### Strategický cíl Bezpečnost

Díky snahám ve zvyšování bezpečnosti silničního provozu došlo za posledních 5 let k stagnaci těžkých a smrtelných následků dopravních nehod ve městě na sumě smrtelných a těžkých zranění v



průměrném počtu 2 za rok.. Do roku 2025 jsme si stanovili cíl snížit následky těžkých a smrtelných nehod na polovinu roku 2019 tj. na 1 za rok počítáno bez dopravních nehod na D1.

### **Strategický cíl Inovace**

I přes veškeré politické snahy na nadnárodní, národní a místní úrovni se nedaří nastartovat dekarbonizaci dopravy. Město Velké Meziříčí si proto klade za cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy ve městě do roku 2035 o 20% k bázi roku 2019. V rámci cíle inovace jsou k dosažení požadovaného stavu preferovány nástroje vytvoření podmínek pro změnu paliva veřejné hromadné a individuální automobilové dopravy. Současně jsou podporovány chytré informační technologie, které jsou podpůrným prvkem pro dosažení cíle.

### **Strategický cíl Místo pro Život**

V rámci cíle místo pro život je cíleno na změnu dělby přepravní práce a dosažení hodnot definovaných ve vizi. Velký důraz bude kladen zejména na zavedení bezplatné MHD, rozvoj cyklistické infrastruktury, která je ve stavu nevyhovující a posílení role příměstské dopravy a železnice.

### **Strategický cíl Management dopravy**

V rámci cíle zřízena funkce manažera mobility, který bude prosazovat udržitelné formy dopravy a sledovat plnění cílů stanovených v PUMM. Managementem dopravy je dále podporována integrace v rámci IDS, která je nedílnou součástí plnění cílů vize. Současně jsou využívány měkká opatření, jako nástroj pro změnu vnímání udržitelné dopravy při volbě dopravního prostředku. Cíl míří také na efektivitu plánovacího procesu při zajištění plnění stanovených cílů.

Stanovená koncepce je reflektována v navržených opatřeních vč. přiděleného finančního rámce jednotlivých aktivit. Aktivní kombinovaný scénář podpory udržitelných druhů dopravy je přijat vedením města na základě široké shody pracovních skupin i veřejnosti dle komunikační strategie.

## 8. Opatření a aktivity PUMM

Opatření jsou obecné nástroje, kterými chceme dosáhnout dlouhodobých strategických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke strategickému cíli, který naplňuje. Naplňování opatření, a tím i plnění cílů, je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Aktivity navazují v návrhové části na opatření a detailněji pak jsou pro krátkodobý horizont řešeny v akčním plánu.

Opatření jsou logicky strukturována pro naplňování zvolených cílů. Jejich prioritizace byla provedena na základě návrhu zpracovatele, projednání v řídicí skupině, s veřejností a partnery dle komunikační strategie.

### 8.1. Opatření strategického cíle Bezpečnost




**OPATŘENÍ A1**  
**BEZPEČNĚ NA KOLE**

---

Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených a sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná.

Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stezkách bude revidováno.



**OPATŘENÍ A2**  
**BEZPEČNĚ NA KŘÍŽOVATKÁCH**

---

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou na okružní.

Na všech ramenech křižovatky budou navrženy přechody pro chodce. Cyklistická doprava bude řešena v rámci přestavby.



**OPATŘENÍ A3**  
**BEZPEČNĚ PŘECHÁZENÍ**

---

Zajistíme prostředky pro každoroční periodickou úpravu přechodů s cílem zajištění podmínek daných ČSN a vyhl. 398/2009 Sb. Bude nastolen režim projektové přípravy a navazující realizace. Upravovány budou prioritně přechody přes základní komunikační skelet.



**OPATŘENÍ A4**  
**KAMEROVÝ DOHLED**

---

Zajistíme kamerový dohled na vybraných zastávkách a veřejných prostranstvích.

**OPATŘENÍ A5****BEZPEČNĚ DO ŠKOL**

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50.

**OPATŘENÍ A6****MĚŘENÍ RYCHLOSTI**

Na vybraných místech pozemních komunikací zajistíme automatizovaným systémem měření rychlosti v místech zvýšené nehodovosti, nutnosti zajištění bezpečného přecházení nebo v místech častého překračování dovolené rychlosti.

## 8.2. Opatření strategického cíle Inovace



### OPATŘENÍ B1

#### ELEKTROMOBILITA

Zajistíme možnost nabíjení elektromobilů ve městě rozšířením nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO.

Umožníme výstavbu nabíjecích stanic soukromého sektoru na pozemcích města.



### OPATŘENÍ B2

#### ALTERNATIVNÍ PALIVO VHD

Budeme usilovat o 100% podíl autobusů s na alternativní paliva.



### OPATŘENÍ B3

#### INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY

Budeme podporovat instalaci elektronických informačních panelů a indukčních smyček u nádraží a na vybraných zastávkách MHD a PAD. Spoje MHD budou zasílat informace o zpoždění do centrální databáze v rámci IDS.



### OPATŘENÍ B4

#### PODPORA VÝSTAVBY PARKOVACÍCH DOMŮ

Připravíme plán rozvoje parkovacích domů s cílem pomoci soukromému sektoru dobudovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě. Předpokládá se vznik SVJ vlastníků hromadných garáží v sídlištích. Garáže nabídnou také možnost nabíjení.




OPATŘENÍ B5

### **MĚSTSKÉ ELEKTROMOBILY**

---

Pro snížení emisí ve městě zvýšíme podíl elektromobilů nebo plugin hybridů místo vozidel na fosilní paliva.


### 8.3. Opatření strategického cíle Místo pro život



**OPATŘENÍ C1**  
**PODPORA PĚŠÍCH ZÓN A STEZEK PRO CHODCE**

---


Podpoříme realizaci pěší zóny a stezek pro chodce, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.



**OPATŘENÍ C2**  
**TVORBA ZÓN 30 (SNÍŽENÍ HLUKU O 2 dB)**

---


Budeme pokračovat ve zřizování zón 30 s omezením rychlosti na 30 km/hod všude v rezidentních oblastech mimo základní komunikační skelet. V místech bez chodníků budou realizovány obytné ulice.



**OPATŘENÍ C3**  
**ODVEDENÍ TRANZITU**

---

Zajistíme odvedení tranzitní dopravy výstavbou obchvatu města a odvedení dopravy na nadřazený dopravní skelet.



**OPATŘENÍ C4**  
**REKONSTRUKCE PŘEDNÁDRAŽÍ**

---

Zajistíme dostatečné kapacity parkování a car sharingu. Zajistíme zlepšení standardu přestupních uzlů pro přestup mezi vlakem, MHD, PAD, P+R, B+R a K+R.



## OPATŘENÍ C5

**ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH MÍST  
REZIDENTŮ**

Zajistíme zlepšení podmínek a omezíme ilegální stání v obytných souborech.



## OPATŘENÍ C06

**ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A  
DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ**

Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané mohou být řešeny jako stezka pro pěší a cyklisty. Zajistíme rozšíření či opravu nevyhovujících chodníků.



## OPATŘENÍ C7

**OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ  
V JEDNOSMĚRKÁCH**

Zajistíme povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách od šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhové obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017.



## OPATŘENÍ C08

**PODPORA A ROZVOJ MHD VČ.  
ZAJIŠTĚNÍ NOVÉHO TRASOVÁNÍ**

Budeme podporovat a rozvíjet stávající systém MHD, kde je to účelné.



**OPATŘENÍ C09**

**ZLEPŠENÍ**

**ZASTÁVEK VHD/MHD**

---

Zajistíme rekonstrukci a výstavbu zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.



**OPATŘENÍ C10**

**SENIOR TAXI**

---

Budeme iniciovat a finančně dále podporovat službu Senior Taxi, jako doplněk k MHD.



**OPATŘENÍ C11**

**VÝSTAVBA SPOLEČNÝCH STEZEK**

---

Zajistíme připojení pro cyklisty na definované základní síti výstavbou společných stezek pro cyklisty. Budeme pokračovat v jejich vyznačování a připojíme novými stezkami okolní obce, které nejsou dostatečně kvalitně napojeny.



**OPATŘENÍ C12**

**REKONSTRUKCE ŽEL. TRATI**

---

Budeme usilovat o rekonstrukci železniční trati pro podporu udržitelné dopravy dojížděky do spádového města v brzkém termínu. Toto je v gesci SŽDC.





## OPATŘENÍ C13

**RESTRIKCE NÁKLADNÍ DOPRAVY**

Zajistíme restrikce průjezdu nákladní dopravy v oblastech v dotyku s bydlením všude tam, kde je možné využít alternativní trasu nadřazené dopravní sítě.



## OPATŘENÍ C14

**ROZŠÍŘENÍ ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ**

Zajistíme rozšíření zóny placeného stání pro návštěvníky.



## OPATŘENÍ C15

**PLACENÉ STÁNÍ REZIDENTŮ**

Zavedeme zónu placeného stání rezidentů pro snížení poptávky po vlastnictví osobních vozidel v sídlištích. Tím podpoříme udržitelnou dopravu.



## OPATŘENÍ C16

**K+R U ŠKOL**

Pro zajištění většího bezpečí dětí při zajištění školní docházky budeme realizovat opatření pro bezpečné vysazování dětí u škol K+R a bezpečné prostory pro shromažďování dětí před školami. Kolem škol bude vymezena zóna bez aut.



**OPATŘENÍ C17**

**MÍSTO PRO ODSTAVOVÁNÍ KAMIONŮ**

Budeme usilovat o řešení odstavení nákladních vozidel v rámci zdrojů a cílů jejich dopravy na soukromých plochách a v rámci dálnice.



**OPATŘENÍ C18 ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH PROFILŮ ULIC A PŘEROZDĚLENÍ MÍSTA**

Zajistíme rekonstrukci vybraných uličních profilů a přerozdělení místa mezi druhy dopravy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Současně zvýšíme estetiku a funkčnost uličních profilů.



**OPATŘENÍ C19**

**REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ A MOSTŮ**

Zajistíme opravu komunikací ve špatném technickém stavu a opravu mostů.



**OPATŘENÍ C20**

**BIKESHARING**

Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Zavedeme službu sdílených kol.



OPATŘENÍ C21

**PARKOVÁNÍ U SPORTOVIŠŤ A  
OBČANSKÉ VYBAVENOSTI**

---

Zajistíme opravu parkoviště u sportovišť a občanské vybavenosti, zejména u koupaliště.


## 8.4. Opatření strategického cíle Management dopravy



**OPATŘENÍ D1**

**BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE UDRŽITELNÉ DOPRAVY**


Pomocí propagačních kampaní a aktivit ukážeme lidem, jaké jsou výhody a možnosti udržitelné dopravy s cílem vyvolat změny v jejich chování a přispět ke zlepšení zdraví a kvality života obyvatelů města.



**OPATŘENÍ D2**


**DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA**

Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, povědomí o dopravní bezpečnosti, udržitelné mobilitě a ohleduplnosti účastníků dopravy.



**OPATŘENÍ D3 KOMUNIKACE A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU**


Budeme aktivně komunikovat s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšíme informovanost veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/aktivitách v dopravě.



**OPATŘENÍ D4**

**KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE**

Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby.



**OPATŘENÍ D5**  
**INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM**

---

Budeme podporovat prohloubení integrace MHD, VLD a železniční dopravy v rámci IDS pro zajištění koordinace jízdních řádů, uznávání jízdného a zlepšení služeb pro cestující.



**OPATŘENÍ D6**  
**MANAŽER MOBILITY**

---

Pro zajištění realizační fáze zřídíme pozici manažera mobility, který bude koordinovat postup prací navržených plánem mobility a který bude prosazovat udržitelnou dopravu ve městě.

## **9. Projednání**

Strategie plánu mobility byla projednána řídicím výborem na jaře 2021. Následně byla vize, strategické cíle a opatření prezentována veřejnosti na veřejném projednání dne 21.6.2021.