

# AKČNÍ PLÁN

9

## Zlepšování logistiky, zásobování a služeb v Ústí nad Labem

Efektivní distribucí zboží a služeb a optimalizací toků nákladní dopravy přispět ke snížení zatížení centra nákladní dopravou.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Listopad 2012





## Obsah

1	Úvod .....	4
2	Analýza .....	5
3	Posouzení a využití možnosti vyloučení zbytné nákladní dopravy z území .....	8
4	Posouzení a využití možnosti lepší organizace nezbytné nákladní dopravy .....	9
5	Posouzení a využití možnosti regulace nákladní dopravy a změny dopravního módu .....	10
6	Posouzení a využití možnosti regulace územního rozvoje a dislokace zdrojů a cílů nákladní dopravy .....	11
7	Mezinárodní a vnitrostátní spolupráce .....	12
8	Financování a personální zdroje .....	13
9	Časový harmonogram .....	14
10	SWOT analýza .....	15



## 1 Úvod

V rámci dlouhodobé koncepce dopravy nelze opomenout ani problematiku nákladní dopravy ve městě a reálné možnosti úsilí o udržitelnou městskou logistiku přepravy zboží a služeb.

S historickou existencí průmyslových výrobních a skladových areálů ve městě, přístavy, překladišti a navíc s výstavbou nových obchodních středisek v Ústí nad Labem i jeho okolí (např. 30 km od města je vystavěn jeden z největších logistických terminálů – Lovosice) se zvyšuje i podíl nákladní dopravy v území, která stále více ovlivňovat dopravu ve městě a vybízí k hledání nových cest pro řešení negativních vlivů nákladní dopravy ve městě.

Logistika nákladní dopravy pak musí řešit potřeby města v zásobování zároveň eliminaci zbytné dopravy vedoucí přes město. Negativní dopady průjezdu nákladní dopravy městem je třeba omezit nejen dostavbou dálnice D8, výstavbou kapacitní silnice I/13 mezi dálnicí D8 a Děčínem, ale i řešením a podporou dostavby komunikačních spojení tangenciálního typu, umožňujících minout centrální území města. Bohužel takové nezbytné objízdny mimo průjezdní úseky silnic městem, a to ještě ve vazbě na významné zdroje a cíle nákladní dopravy (výroba, obchod, překladiště, přístav atd.), nejsou ani k dispozici, ani v plánu.

Město Ústí nad Labem se sice již několik let aktivně zabývá problematikou nákladní dopravy jako celku, avšak dosud nemá ucelenou politiku zaměřenou na nákladní dopravu ve městě, což by mělo být významnou součástí v plánování budoucího rozvoje města. Ve snaze využít zkušeností měst EU s řešením podobných problémů se město zapojilo kromě projektu CIVITAS ARCHIMEDES i do projektu SUGAR.

## 2 Analýza

### Východiska

Východiskem pro Generel dopravy a tento akční plán je schválená „Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015“, definující vize a cíle rozvoje města, a adresné cíle „Zlepšit podmínky pro udržitelný rozvoj dopravy na území města Ústí nad Labem“, „Zefektivnit obslužnost města a jeho spádového území veřejnou dopravou, zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a její vazbu na ostatní druhy dopravy“, „Zlepšit stav dopravní infrastruktury města“, „Rozvoj dosažené dopravní infrastruktury“.

Hlavní téma problematiky nákladní dopravy a služeb je udržitelná logistika městské nákladní dopravy dosažená regionální a obecní politikou. Nákladní doprava ve městech je podstatným zdrojem škodlivých emisí znečišťujícím životní prostředí.

### Nutnost městské nákladní dopravy

Vzhledem k velké hustotě osídlení v městských oblastech a omezeným zdrojům, avšak koncentrovaným potřebám (infrastruktura, zdroje životního prostředí, hustá zástavba, intenzivní výstavba i spotřeba, výrobní kapacity), se nákladní doprava ve městech potýká s mnoha obtížemi. Dopravní infrastruktura je prostorově velmi omezená a možnosti jejího rozšíření jsou limitovány nedostatkem využitelných prostor. Podzemní stavby jsou řešením nákladným s nároky i na provozní náklady a jsou obtížně finančně realizovatelné. Podíl nákladní dopravy na spotřebě energie a znečištění je vyšší než její odpovídající procentový podíl ve vozokilometrech. musíme rozlišovat:

- Čeho doprava;
- Odkud kam;
- Čím;
- Kudy;
- Za jakých podmínek;
- Nezbytnost pro život města a jeho obyvatel;
- Existence šetrnější nebo nenáročnější alternativy.

Teprve po vyjasnění vstupních podmínek můžeme začít seriózně analyzovat, která nákladní doprava je zbytečná, kterou je možné vyloučit, realizovat jinak a jinudy.

Navzdory negativním důsledkům ND je **prospěch plynoucí pro celou společnost z omezení nákladní dopravy v městských centrech sporný**. Pro hospodářskou konkurenci v městské oblasti je velmi důležité zaručit volnou a dostupnou výměnu zboží. V tomto kontextu je třeba vzít v úvahu, že jedno nákladní auto zásobující obchod v obytné čtvrti způsobuje méně problémů než 100 soukromých aut, která přivážejí stejné množství zboží z nákupního střediska mimo tuto čtvrt.

Městská nákladní doprava (kromě stavební a výrobní činnosti) se zabývá hlavně distribucí zboží na konci dopravního řetězce, a proto jsou dodávky většinou malé, což vede k mnoha jízdám.

Městskou nákladní dopravu je nutné integrovat do dopravního řetězce a přitom je nutné najít kompromis mezi požadavky městské nákladní dopravy a ostatních součástí dopravního řetězce. Tento kompromis však bohužel často vede k přetížení dálkové dopravy, aniž by se přitom bral ohled na požadavky městské nákladní dopravy.

**Optimalizaci dopravních toků v městských centrech často nelze sladit se zájmy zúčastněných partnerů. Tito se snaží optimalizovat své dopravní toky v souladu se svými vlastními zájmy, které nejsou podřízeny cílům celkové optimalizace.**

Vzhledem k tomu neměly ve většině případů úspěch pokusy vytvořit nákladová distribuční střediska.

Vytvoření středisek nákladní dopravy zaznamenalo určitá zlepšení. Cílem těchto středisek je koncentrace podniků s intenzivní nákladní dopravou do dobře propojených průmyslových oblastí. Pro taková střediska nákladní dopravy je pak možné zajistit zařízení pro kombinovanou dopravu (terminály...).

Město Ústí nad Labem musí reálně vycházet z následujících implikací:

**Nelze provést absolutní zákaz vjezdu nákladních automobilů na území města**, jelikož se nejedná o turistickou destinaci, jízdy nákladních vozidel jsou potřebné k zajištění funkcí jednotlivých částí města.

### **Omezování zdrojové a cílové nákladní dopravy je možné, avšak může být kontraproduktivní:**

- V případě, že i po omezení vjezdu nákladní dopravy do vybraných částí města (např. centrální část) zůstanou tyto části města atraktivní (tj. omezení budou pro podnikatele ekonomicky únosná), omezení hmotnosti vjíždějících vozidel může vést ke zvýšení počtu cest menších vozidel.
- V případě, že omezení nebudou pro podnikatele v dotčené zóně ekonomicky únosná, dojde sice ke snížení poptávky po nákladní dopravě, ale za cenu umrtvení ekonomických aktivit resp. k jejich přesunu do dopravně dostupnějších lokalit a k postupné degradaci atraktivity dotčených lokalit. Dojde ke zřetelnému úbytku počtu cest nákladních automobilů, nárůst se ale projeví v počtu cest osobních automobilů v podobě cest za službami a tovary, které byly omezením nákladní dopravy vypuzeny do jiných lokalit.

**Je nutno proto najít řešení, které povede k tlaku na racionalizaci dopravy** (vyšší vytížení, minimalizace počtu cest logistickými opatřeními apod.), ale zároveň k zachování ekonomických aktivit v dotčených lokalitách.

Uvažovat lze o:

- přiměřeném zpoplatnění vjezdu do centrální části,
- motivační podpoře ekologických vozidel (odpuštění poplatku nebo dotace),
- omezení vjezdu vozidel od určité hmotnosti
- regulaci parkování a odstavení nákladních vozidel
- nabídce vhodného parkování, odstavení, služeb v průmyslově skladové oblasti města.

Tranzitní nákladní doprava bude po dobudování dálnice D8 na hlavním koridoru

Praha – Dresden vedena kompletně mimo kompaktní části města, což se pozitivně projeví především v koridoru Žižkovy a Pražské ulice.

Z hlediska environmentálních dopadů je pro snížení emisí výfukových plynů kritickým předpokladem zajištění plynulosti dopravy, tj. eliminace kongescí a dopravy typu stop&go. V této souvislosti je nutno realizovat opatření ovlivňující nejen nákladní dopravu, ale i dominantní individuální automobilovou dopravu.

Vybudování střediska pro distribuci zboží se dle dosavadních zkušeností s takovými pokusy jeví jako zcela neefektivní až neaplikovatelné z důvodu nezájmu konkurujících si firem o společnou distribuční logistiku.

Vybudování (příprava či podpora) nákladové vesnice resp. střediska zboží přepravy lze považovat za akt podpory průmyslu (především dopravního, ale i výrobního, jehož výrobky jsou pak dopravovány a distribuovány) ale nelze očekávat výrazné poklesy intenzit nákladní dopravy v intravilánu města.

Náklady na pracovní sílu v hromadné výrobě vedou často k volbě vzdálených výrobních lokalit, neboť tyto náklady tvoří větší část finálních nákladů než náklady na dopravu. Nákladové vesnice neboli logistické parky v prostředí České republiky vznikají postupně s rostoucí poptávkou po dopravě a vývojem výrobních a logistických procesů s ústupem od skladování u výrobce k jeho přímému zásobování (just in time). Firmy podílející se na výstavbě, provozu a využívání logistických parků sledují svoje ryze ekonomické cíle a např. kombinovaná doprava železniční/silniční zůstane pouze utopií nebo snem ekologů, pokud bude ekonomicky méně výhodná (včetně flexibility a spolehlivosti) než samotná silniční doprava.

### **Ekologické hledisko**

**Dobrym řešením pro minimalizaci ekologických dopadů silniční dopravy je vytvoření tzv. ekologické zóny,** jak je tomu ve 40 německých městech. Takové zóny jsou vyznačeny svislými dopravními značkami upozorňujícími, že vjezd je povolen pouze pro vozidla, která mají tzv. ekologickou vinetu, přičemž jsou barevně rozlišovány 3 druhy dle splňující emisní euronormy. Jednotlivá města pak mají možnost rozhodnout, kterým emisním kategoriím umožní vjezd do vymezené oblasti města. Opatření zajistí, že v citlivé lokalitě se budou pohybovat pouze vozidla splňující vybrané emisní limity. Sekundárně opatření může rovněž snížit intenzitu vozidel v předmětné zóně a to právě o vozidla s nejvyšší produkcí emisí. Zavedení zóny je časově, finančně i administrativně nenáročné, některé české firmy (např. stk) již v současnosti udělují ekologické vinety pro německá města s poplatkem cca 300 Kč na základě údajů velkého technického průkazu. Jelikož vozidla splňující přísnější emisní normy jsou vozidly novějšími, lze obecně předpokládat i pozitivní vliv z hlediska hlukových emisí ve srovnání s vozidly staršími (v nízko-rychlostním prostředí intravilánu převažuje hluk z motoru nad ostatními složkami automobilového hluku).

**Z hlediska hlukové zátěže je ve vztahu k nákladním vozidlům smysluplné uvažovat o snížení rychlosti pouze tam, kde je v současnosti rychlost vyšší než 50 km/h, jelikož 50 km/h je přibližnou hranicí, do které převažuje hluk z motoru nad ostatními složkami hluku** (hluk z pneumatik, aerodynamický hluk).

**Cesta redukce emisí hluku v městském prostředí prostřednictvím snižování intenzity dopravy se jeví jako málo účinná, vzhledem ke skutečnosti, že i malý pokles emisí hluku vyžaduje výraznou redukci intenzity dopravy,** což je v saturované městské síti těžce realizovatelné (jsou nutná radikální opatření). Výrazné redukce intenzity dopravy lze docílit např. vybudováním obchvatu a přesunem části intenzity dopravy z citlivé zóny, avšak i takové opatření může být pouze dočasné – uvolněná kapacita na původní komunikaci může za jistých okolností indukovat další individuální dopravu a po jistém čase může dojít k opětovné úrovni saturace na původní komunikaci. Vzhledem k povaze hluku a potenciálu redukce jeho emisí v městském prostředí prostřednictvím redukce intenzity dopravy doporučujeme hledat i jiná technická řešení, jako jsou protihlukové bariéry, inovativní protihlukové materiály, tunelové řešení apod. Rovněž je potřeba zvážit opatření na řízení poptávky po individuální automobilové dopravě, jako je redukce parkovacích míst v zónách centra, kde je žádoucí redukce počtu vozidel, nebo zavedení mýtného systému pro vjezd do městské nebo centrální zóny.

### Priority

V rámci akčního plánu „Logistika nákladní dopravy, zásobování a služeb“ jsou identifikovány následující priority:

- Docílit snížení dopravního zatížení centrální oblasti města těžkou nákladní dopravou;

- Zefektivnit logistiku nákladní dopravy, zásobování a služeb;
- Snižet negativní účinky nákladní dopravy na infrastrukturu, bezpečnost, plynulost, hluk a prašnost.

### Vytýčení hlavních cílů v oblasti zefektivnění pohybu nákladních vozidel, zboží a služeb

Pro naplnění výše uvedených priorit byly definovány následující hlavní cíle:

- Posouzení a využití možnosti vyloučení zbytné nákladní dopravy z území
- Posouzení a využití možnosti lepší organizace nezbytné nákladní dopravy
- Posouzení a využití možnosti regulace ke změny dopravního módu
- Posouzení a využití možnosti regulace územního rozvoje a dislokace zdrojů a cílů

### Charakteristika uživatelů

Uživatelé produktů nákladní dopravy, zásobování a služeb ve městě jsou přímo nebo nepřímo všechny sociální vrstvy a věkové skupiny obyvatelstva, neboť i ti, kteří zdánlivě nevyužívají nákladní dopravu, využívají produkty zásobování a služeb, jako je svoz odpadu, čištění apod.

### Analýza

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	

### 3 Posouzení a využití možnosti vyloučení zbytné nákladní dopravy z území

- Cíl 3.1. Podrobné vyhodnocení pravidelných průzkumů a sčítání dopravy, které jsou prováděny na národní, případně na regionální a místní úrovni, pro účely zjištění toků nákladní dopravy;
- Cíl 3.2. Sběr a vyhodnocení dat o pohybu zboží a služeb ve městě a městem;
- Cíl 3.3. Vytvoření podrobné matice jízd a objemu přepravy zboží a služeb městem;
- Cíl 3.4. Podrobný model tranzitní, zdrojové a cílové dopravy ve městě;
- Cíl 3.5. Analýza zjištěných objemů a tras tranzitní dopravy;
- Cíl 3.6. Vyhledání vhodných tras pro převedení nákladní dopravy mimo centrální a čistě obytné území;
- Cíl 3.7. Prověření objízdnych tras z hlediska vhodnosti pro těžkou nákladní dopravu a z hlediska bezpečnosti ostatních uživatelů;
- Cíl 3.8. Realizace navržených objízdnych tras.

#### Vyloučení zbytné nákladní dopravy

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	



## 4 Posouzení a využití možnosti lepší organizace nezbytné nákladní dopravy

- Cíl 4.1.** Analýza neefektivního a nedostatečného řízení městské dopravy, které ovlivňuje rozvoz zboží a návrh efektivnějšího rozvozu;
- Cíl 4.2.** Zavedení otázek citylogistiky do problematiky řešení dopravy ve městě;
- Cíl 4.3.** Zajištění sběru relevantních dat o pohybu zboží ve městě a to jak údajů od vlastních dopravců, tak údajů od vlastních obchodníků a firem působících ve městě a údajů od všech ostatních subjektů, které ve městě distribuují zboží, různé zásilky a jiné služby;
- Cíl 4.4.** Vytvoření modelu pohybu zboží a služeb ve městě, který se stane součástí celkového dopravního modelu města;
- Cíl 4.5.** Zpracování návrhu efektivní distribuce zboží a oběhu služeb;
- Cíl 4.6.** Návrh integrace městské nákladní dopravy do dopravního řetězce;
- Cíl 4.7.** Zlepšení komunikace s podnikateli v otázkách řešení dopravy ve městě, zapojení podnikatelů do diskuse o plánovaných opatřeních;
- Cíl 4.8.** Posouzení reálné efektivity navržených opatření tak, aby bylo zajištěno, že povede ke skutečné optimalizaci dopravních toků v městském centru, povede k tlaku na racionalizaci dopravy a nebude kontraproduktivní;

### Zavedení lepší organizace nákladní dopravy

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	

## 5 Posouzení a využití možnosti regulace nákladní dopravy a změny dopravního módu

- Cíl 5.1.** Realizace pilotních opatření pro vymezení zásobovacích stání, omezení vjezdu do centra apod.;
- Cíl 5.2.** Návrh, posouzení a vytvoření tzv. ekologické zóny;
- Cíl 5.3.** Návrh a realizace přiměřeného zpoplatnění vjezdu do centrální části podle hmotnosti;
- Cíl 5.4.** Návrh, posouzení a zavedení motivační podpory ekologických vozidel (odpuštění poplatku nebo dotace, zvýhodnění vjezdu a parkování);
- Cíl 5.5.** Návrh zón omezení vjezdu vozidel od určité hmotnosti;
- Cíl 5.6.** Návrh regulace parkování a odstavení nákladních vozidel;
- Cíl 5.7.** Návrh a realizace nabídky vhodného parkování, odstavení, služeb v průmyslově skladové oblasti města.
- Cíl 5.8.** Posouzení přínosů zavedení mytného systému pro vjezd do městské nebo centrální zóny;
- Cíl 5.9.** Posouzení přínosů výstavby, provozu a využívání logistických parků;
- Cíl 5.10.** Podpora kombinované dopravy železniční/silniční/říční;
- Cíl 5.11.** Podpora konkurenceschopnosti vodní dopravy a přepravy zboží po vodě, rozvoje přístavů a překladišť;
- Cíl 5.12.** Podpora zachování a využívání železničních vlečků pro zásobování a expedici z výrobních závodů ve městě;

### Regulace nákladní dopravy a změna dopravního módu

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	

## 6 Posouzení a využití možnosti regulace územního rozvoje a dislokace zdrojů a cílů nákladní dopravy

Vytvoření středisek nákladní dopravy zaznamenalo určitá zlepšení. Cílem těchto středisek je koncentrace podniků s intenzivní nákladní dopravou do dobře propojených průmyslových oblastí.

**Cíl 6.1. Vymisťování významných zdrojů a cílů nákladní dopravy z centrální oblasti města;**

**Cíl 6.2. Podpora vzniku logistických center, překladišť a truck-center ve vazbě na dálnici D8;**

**viz 6.1 Dislokace všech zařízení, skladů a výrobních kapacit na základě analýzy objemů generované dopravy;**

**Cíl 6.4. Dislokace zařízení služeb a organizace rozvozních plánů na principu optimalizace oběhu vozidel a rozmístění terminálů (poštovní služby, údržba, svozové služby apod.);**

**Cíl 6.5. Podpora rozvozních služeb a internetového nákupu zboží;**

### Regulace rozvoje a dislokace cílů

Odpovědnost:	Odbor územního plánování
Spolupráce s:	

## 7 Mezinárodní a vnitrostátní spolupráce

### Cíl 7.1. Výměna zkušeností a vzdělávání řídicích pracovníků

**Strategický cíl:** Dosažení a udržení technologické úrovně logistických zásobovacích a rozvozních systémů v rámci citylogistiky na evropském standardu;

Program vzdělávání řídicích pracovníků by měl zahrnovat jejich pravidelnou účast na mezinárodních nebo tuzemských logistických a dopravních konferencích a seminářích týkajících se organizace a regulace nákladní dopravy. Je třeba zajistit i odběr odborných časopisů z dané oblasti.

### Cíl 7.2. Zapojení do evropských projektů

**Strategický cíl:** Zvýšení kvalifikace, výměna zkušeností, transfer know-how, zvyšování kvalifikace středních technických pracovníků, zavádění osvědčených postupů;

Zapojení do evropských projektů přináší rozsáhlé příležitosti poznání praktických aplikací Citylogistiky, regulace nákladní dopravy. Podpora výměny zkušeností a získaných poznatků v oblastech technického řešení i politického rozhodování v oblasti Citylogistiky mezi jednotlivými evropskými městy.

Využití, rozvíjení a prohlubování zkušeností, které město nasbíralo v rámci projektů CIVITAS ARCHIMEDES a SUGAR

#### Spolupráce

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

## 8 Financování a personální zdroje

### Cíl 8.1. Plánování finančních prostředků pro rozvoj Citylogistiky

**Strategický cíl:** Zajistit stabilitu a udržitelnost zásobování a služeb tak, aby centrální oblast města nebyla zatěžována těžkou a objemnou nákladní dopravou;

Dlouhodobou stabilizací finančních zdrojů a vícezdrojového financování, využitím dotačních programů a evropských projektů je třeba zabezpečit prostředky pro účelné zavádění organizace a regulace nákladní dopravy tak, aby nedocházelo ke ztrátě konkurenceschopnosti a útlumu ekonomických aktivit v centrální části města.

### Cíl 8.2. Personální stabilizace kvalifikovaných pracovníků

**Strategický cíl:** Zajistit stabilizaci vysoce kvalifikovaných pracovníků pro plánování a řízení optimálního systému zásobování města a vyvedení zbytné nákladní dopravy do okrajových částí a tangenciálních komunikací;

Zavádění zásad citylogistiky a funkční regulace nákladní dopravy bez negativních efektů vyžaduje tým vysoce specializovaných odborníků na jednotlivé subsystemy, od organizace logistických řetězců, volbu přiměřené regulace, zjišťování zdrojů a cílů dopravy po optimalizaci přepravních služeb, nepodvazující ekonomickou úspěšnost města.

#### Financování a personální zdroje

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

## 9 Časový harmonogram

**Cíl 9.1. Zpracování časového harmonogramu postupného zavádění logistických systémů**

**Strategický cíl:** Dosažení udržitelného rozvoje dopravy;

**Cíl 9.2. Zpracování časového harmonogramu detailního průzkumu zdrojů a cílů různých typů přeprav ve městě**

**Strategický cíl:** Zvýšeným poznáním spotřeby nákladní dopravy k jejímu zefektivnění;

**Cíl 9.3. Zpracování časového harmonogramu postupného zavádění regulace nákladní dopravy ve městě z hlediska hmotnosti, ekologické kvality atd.**

**Strategický cíl:** Snížení negativních účinků hluku a prašnosti v centrálním území města;

**Cíl 9.4. Zpracování časového harmonogramu realizace vhodných objízdnych tras nákladní dopravy mimo centrální území města a mimo souvislé obestavění obytnou, školskou a zdravotnickou zástavbou**

**Strategický cíl:** Snížení zatížení průjezdných silnic ve městě nákladní dopravou, snížení devastace vozovek;

**Cíl 9.5. Zpracování časového harmonogramu podpory a rozvoje vodní a železniční nákladní dopravy**

**Strategický cíl:** Zvýšení efektivnosti citylogistiky a snížení zatížení města kongescemi;

### Časový harmonogram

Odpovědnost:	
Spolupráce s:	

## 10 SWOT analýza

### Slabé stránky

- Dosavadní nekompletnost uliční a silniční sítě s absencí tangenciálních spojení;
- Nedostatek možnosti překročení řeky Labe;
- Bariéry tvořené návršími a železničními zařízeními.
- Umístění výrobních a skladových kapacit v centrální oblasti města.

### Silné stránky

- Pozitivní vůle vedení města podporovat udržitelný rozvoj v dopravě, jehož součástí je i účast v projektu CIVITAS ARCHIMEDES, který řeší mimo jiné i omezení kongescí, plynulost a efektivnost dopravy a dopravní obsluhu území.

### Příležitosti

- Možnost využívání dopravního modelu města pro analýzu zdrojů a cílů nákladní dopravy a oběhy služeb a zásobování;
- Možnost vytvoření logistického řešení pro efektivní a šetrný způsob zásobování města nezbytnými službami.

### Hrozby

- Neschopnost nalézt finanční zdroje ani v dlouhodobém horizontu;
- Neochota a neshoda vedení města nad cílem zkvalitnění a zkapacitnění dopravní infrastruktury a doplňování páteřní sítě o chybějící nebo nedostatečné spojnice, které by využívala zejména tranzitní a zdrojová/cílová nákladní doprava;
- Nedostatek vůle zavést přiměřenou a ekonomickým subjektům neškodící regulaci nákladní dopravy v centrálním území města, neochota věnovat na řešení těchto problémů a návrhů přiměřené finanční prostředky.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION