



MOBILITA PŘEROV
Chytré řešení pro vaši cestu



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

MĚSTA PŘEROV

Analytická část



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

ekomob
čistá mobilita

Ministerstvo životního prostředí

Projekt „Zvýšení informovanosti o ekologicky šetrné dopravě a přípravě plánu mobility města Přerov včetně zapojení veřejnosti do jeho přípravy“ je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky a Ministerstvem životního prostředí, www.sfzp.cz, www.mzp.cz

**ZADAVATEL:****Statutární město Přerov****Zastoupen:** Ing. Petrem Měřínským, náměstkem primátora
Bratrská 709/34, 750 11 Přerov**ZPRACOVATEL:****ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.****Zastoupen:** Doc. Ing. Luborem Hruškou, Ph.D., ředitelem vědecko-výzkumného ústavu
Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava**Tel.:** +420 596 112 649**Web:** accendo.cz**E-mail:** info@accendo.czACCENDO je členem mezinárodního společenství poradenských organizací a expertů spojených v PAAC CONSORTIUM, z. s. (<http://paac.eu>)**UDIMO spol. s r.o.****Zastoupen:** Ing. Pavlem Roháčem, jednatelem společnosti**Zpracoval:** Ing. Petr Macejka, Ph.D.

Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 139 112**Web:** udimo.cz**E-mail:** info@udimo.cz**Číslo smlouvy:** MMPr/SML/2026/2016**Zpracováno ke dni:** 16. 3. 2017**Ověřovací doložka:**Plán udržitelné městské mobility města Přerova byl **schválen** na 30. zasedání Zastupitelstva města Přerova dne 21. 08. 2017, usnesením č. 876/30/5/2017. Akční plán bude schválen samostatně.

Krajský úřad Olomouckého kraje vydal dle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dne 05. 09. 2017 závěr zjišťovacího řízení, kterým konstatoval, že koncepce s názvem „Plán udržitelné městské mobility města Přerova“ nebude posuzována podle citovaného zákona.



OBSAH

1. Úvod	7
2. Východiska	8
2.1 Vymezení a popis řešeného území	8
2.2 Inventarizace dat a podkladových materiálů	9
2.3 Identifikace klíčových aktérů/stakeholderů	9
2.4 Sociologické průzkumy	12
2.4.1 Průzkum veřejnosti v oblasti dopravy a městské mobility	12
2.4.2 Dopravně-sociologický průzkum domácností	12
2.5 Pocitová mapa města Přerova	13
3. Charakteristika poptávky po mobilitě	16
3.1 Sociodemografický profil města	16
3.2 Socioekonomický profil města	23
3.3 Rekreační a volnočasové aktivity	28
3.4 Motorizace, automobilizace	29
3.5 Přepavní objemy a ukazatele dopravy	31
3.6 Dopravní chování obyvatel	32
3.7 SWOT analýza	41
4. Dopravní průzkumy	42
4.1 Směrový dopravní průzkum	42
4.2 Křižovatkový dopravní průzkum	45
5. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	50
5.1 Stav sítě pozemních komunikací	50
5.2 ZÁKOS – Základní komunikační Síť	51
5.3 Intenzita dopravy a přepravní vztahy	54
5.4 Výkonnost skeletu	55
5.5 Organizace dopravy	56
5.5.1 Omezení nákladní dopravy	57
5.5.2 Zóny 30	56
5.6 Skladba vozového parku	56
5.7 Nehodové oblasti	57
5.8 SWOT analýza	62
6. Politika parkování (doprava v klidu, statická doprava)	63
6.1.1 Stav infrastruktury rezidentního stání	63
6.2 Parkování centra města	64
6.3 Oblasti a způsoby regulace	65
6.4 Park and Ride a Park and Go	66
6.5 Bilance nabídky a poptávky	67



6.6	Problémové oblasti.....	68
6.7	Dostupnost území.....	69
6.8	SWOT analýza	69
7.	Veřejná osobní doprava (včetně železnice) a vazeb na IDS OLK	70
7.1	Stav infrastruktury	70
7.2	Vozový park	72
7.3	Zatížení sítě.....	73
7.4	Dostupnost území.....	74
7.5	Bezbariérovost.....	74
7.6	Integrace osobní dopravy	75
7.7	Závady a problémové oblasti.....	76
7.8	Železniční doprava	76
7.9	SWOT analýza	77
8.	Cyklistická doprava	78
8.1	Stav sítě cyklistických komunikací	78
8.2	Základní kostra sítě a vazba na region.....	83
8.3	Kvalita tras	83
8.4	Dopravní vztahy a intenzita cyklistů	83
8.5	Závady a problémové oblasti, nehodové lokality	84
8.6	SWOT analýza	85
9.	Pěší doprava.....	86
9.1	Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob.....	86
9.2	Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	91
9.3	Pěší zóna	92
9.4	Turistické trasy, vazba na území v regionu.....	92
9.5	Intenzita pěší dopravy	93
9.6	Problémové oblasti, nehodové lokality	95
9.7	Bezpečné cesty do škol.....	98
9.8	SWOT analýza pěší dopravy.....	103
10.	Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava	104
10.1	Stav infrastruktury a technologických zařízení.....	104
10.2	Intenzity nákladní dopravy	104
10.3	dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností	106
10.4	Průzkum zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy	107
10.5	Závady a problémové oblasti.....	110
10.6	SWOT nákladní doprava	110
11.	Vyhodnocení potenciálu letecké a lodní dopravy	111
12.	Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy	112



12.1	Světelně signalizační zařízení.....	112
12.2	Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě.....	115
12.3	SWOT analýza	115
13.	Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období	116
13.1	Prognóza počtu obyvatel a migrace	116
13.2	Prognóza stupně automobilizace	116
13.3	Prognóza spotřeby ropy	117
13.4	Prognóza mobility obyvatel.....	118
14.	Vyhodnocení vlivu na životní prostředí.....	119
15.	Seznam zkratk	120
16.	Přílohy.....	121
16.1	Přílohy v rámci dokumentu	121
16.2	Přílohy – samostatné dokumenty.....	128
16.3	Přílohy – výkresová část	129



1. ÚVOD

Doprava je jedním z faktorů, které utvářejí město a zajišťují jeho životaschopnost. V současnosti doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Zároveň je ale také největším zdrojem emisí skleníkových plynů. Proto je nezbytné, v souladu s cíli dokumentu „Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“, nalézt řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy a zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Plán udržitelné městské mobility (dále též Plán mobility) pro město Přerov je proto strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Plán mobility komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepšit účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží se negativní vliv dopravy na životní prostředí.

Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji měst, pracuje s nimi tak, aby všechny aktivity Plánu mobility směřovaly ke zlepšení kvality života.

Plán mobility tvoří část analytická a část návrhová.

Účelem **Analytické části** je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů. Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Z dostupných informací je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel Přerova vč. vyhodnocení prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu. Za každou z hlavních kapitol je zpracována přehledná SWOT analýza, která popisuje hlavní silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení každého dopravního systému.

Na Analytickou část navazuje **Návrhová část** Plánu mobility, která popisuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly na řešeném území realizovat. Při tvorbě návrhové části bude reagováno na silné a slabé stránky města identifikované ve SWOT analýze, a to s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Do zpracování Návrhové části budou zapojeny odborné pracovní skupiny, jejichž členy jsou klíčoví aktéři a subjekty v regionu (viz kap. 2.3).



2. VÝCHODISKA

2.1 VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

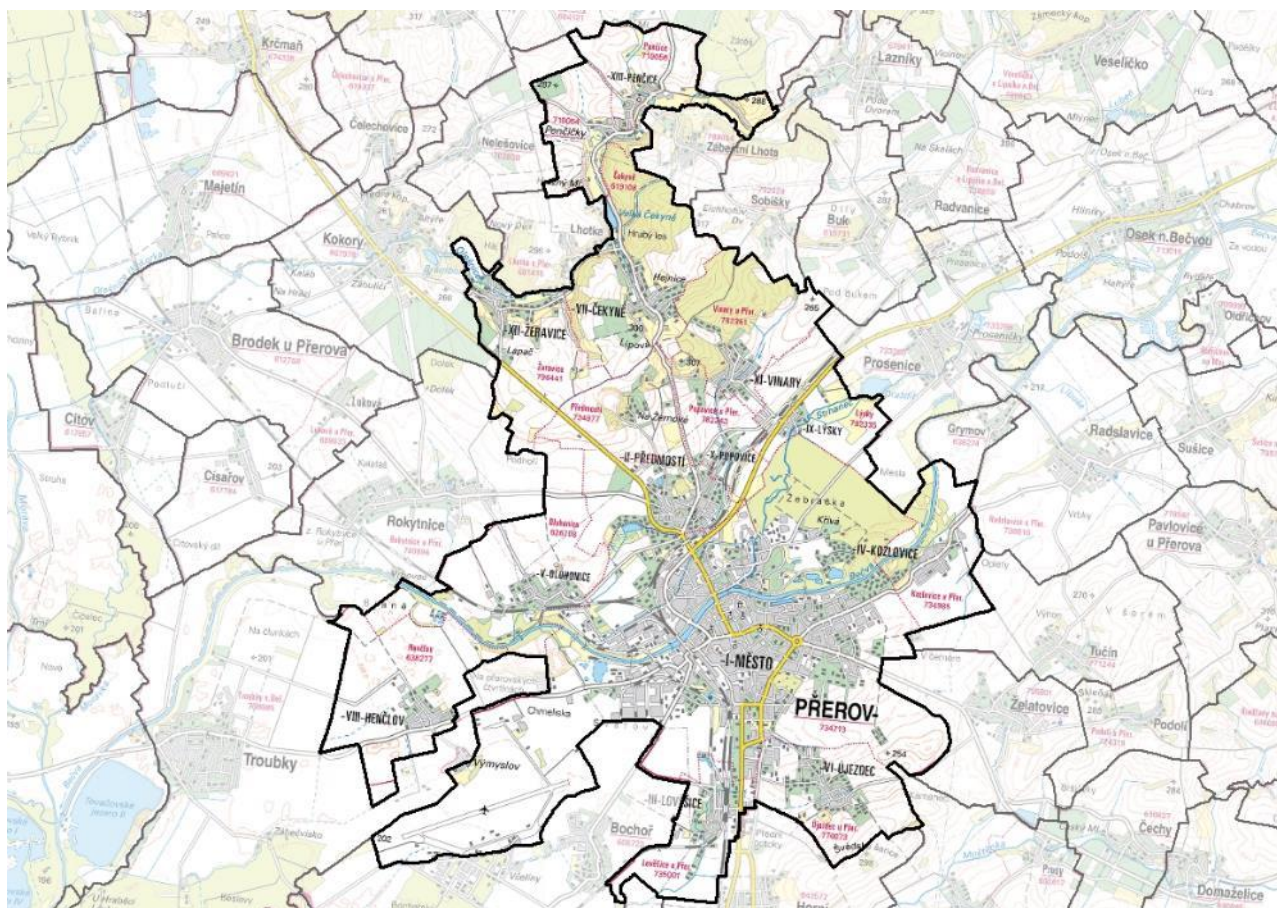
Statutární město Přerov se nachází na střední Moravě, v jihovýchodní části Olomouckého kraje, v nadmořské výšce cca 210 m nad mořem. Rozkládá se po obou stranách řeky Bečvy na území o rozloze 58,44 km². Město Přerov je přirozeným centrem dojíždky z okolních obcí, což se týká jak dojíždky do školy, tak do zaměstnání. Přerov je centrem vyšší občanské vybavenosti a pracovním centrem se širokým spektrem možností v oblasti kultury, sportu, zaměstnanosti, ale i v sociální oblasti.

Město Přerov je součástí následujících správních celků:

Správní celek	Název
NUTS 2	region soudržnosti Střední Morava
NUTS 3	Olomoucký kraj
LAU 1 (dříve NUTS 4)	okres Přerov
Správní obvod obce s rozšířenou působností	SO ORP Přerov
Obec s pověřeným obecním úřadem	POÚ Přerov

Přerov má 13 místních částí: Město, Předmostí, Lověšice, Kozlovice, Lýsky, Dluhonice, Újezdec, Čekyně, Henčlov, Popovice, Vinary, Žeravice a Penčice.

Obrázek 2.1: Vymezení hranic území města Přerova a okolních obcí



Zdroj: ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

Svou polohou je Přerov vzdálený přibližně 22 km od Olomouce, 79 km od Brna, 81 km od Ostravy a 290 km od hl. m. Prahy. Město leží na křižovatce silnic I/47, I/55 a II/150, které zajišťují jeho napojení na hlavní silniční síť ČR. Ve směru z jihu na severozápad vede silnice I/55 přes Přerov do Olomouce. V Přerově se větví jako I/47 na severovýchod do Lipníka nad Bečvou, s napojením částečného obchvatu na I/35 do Hranic.



2.2 INVENTARIZACE DAT A PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ

Pro účely zpracování Plánu mobility byly využity již existující strategické, koncepční a jiné dokumenty zaměřené na dopravní problematiku v Přerově, které byly podrobeny analýze. Jedná se o tyto dokumenty:

- Návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek v Přerově (PRINTES-ATELIER, s.r.o., 04/2002)
- Revize cyklostezek a cyklotras v Přerově (PRINTES-ATELIER, s.r.o., 02/2013)
- Návrh úpravy a rozšíření cyklokomunikací v Přerově (PRINTES-ATELIER, s.r.o., 04/2013)
- Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI Olomoucké aglomerace (Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, Olomouc, 07/2015)
- Studie dopravy v klidu v Přerově (UDIMO spol. s r.o., Ostrava, 03/1997)
- Rámcová studie stávajícího stavu parkování pro město Přerov (VŠLG, 2012)
- Návrh dopravní politiky v lokalitě ohraničené ulicemi Želatovskou, Dvořákovou a Kabelíkovou (Czech Consult, 2016)
- Generel dopravy města Přerova – komunikační síť (UDI MORAVA, 2004)
- Strategie dopravní obslužnosti města Přerova na období 2007–2013, Aktualizovaná verze (Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., a Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, Olomouc, 07/2010)
- Projekt optimalizace městské autobusové dopravy (MAD) a další služby spojené s přípravou výběrového řízení na provozovatele MAD ve statutárním městě Přerově v letech 2013–2023 (UDI MORAVA s.r.o., 12/2012)
- Strategický plán územního a ekonomického rozvoje statutárního města Přerova pro období 2014–2020 (Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, Olomouc, 08/2014)
- Studie proveditelnosti sítě cyklistických komunikací propojujících místní části s Přerovem (v průběhu zpracování Plánu mobility)
- Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava - CZ07
- Plán odpadového hospodářství města Přerova

Podrobné informace o těchto dokumentech jsou součástí samostatné přílohy PS1.

2.3 IDENTIFIKACE KLÍČOVÝCH AKTÉRŮ/STAKEHOLDERŮ

Tvorba plánu udržitelné městské mobility musí být založena na participativním zapojení široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostateku vhodných příležitostí k vyjádření a spolupráce plánu mobility pro všechny dotčené skupiny obyvatel.

VÝROBNÍ VÝBOR

Pro účely tvorby a zpracování plánu mobility je zřízen tzv. Výrobní výbor (projektový tým), který má rozhodovací funkci nad výstupy z pracovních skupin. Výrobní výbor má za úkol po celou dobu zpracovávání Plánu mobility kontinuálně dohlížet na aktivity dodavatele, komunikaci a propagaci dílčích částí Plánu mobility.

Hlavními úkoly Výrobního výboru jsou:

- kontinuální dohled nad zpracováním Plánu mobility;
- schválení akčního plánu v rámci Plánu mobility;
- schválení způsobu realizace rozvojových aktivit a stanovení jejich priorit;
- sledování a hodnocení realizace rozvojových aktivit.

Členy Výrobního výboru jsou zástupci zadavatele, tedy Statutárního města Přerova, kteří mají v kompetenci řídit zpracování Plánu mobility ze strany města (viz seznam členů níže). Součástí Výrobního výboru jsou také zástupci zpracovatele, tedy vědecko-výzkumného ústavu ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú., a společnosti UDIMO, spol. s r.o.



Tabulka 2.1: Seznam členů Výrobního výboru

ČLENOVÉ TÝMU	FUNKCE V RÁMCI PLÁNU MOBILITY	POZICE V RÁMCI MAGISTRÁTU
Ing. arch. Jan Horký	Vedoucí projektu	Člen rady města
Ing. Pavel Gala	Technická část	Vedoucí odboru koncepce a strategického rozvoje
Ing. František Zlámal	Technická část	Vedoucí oddělení koncepce a rozvoje města, Odbor koncepce a strategického rozvoje
Ing. Kamila Lesáková	Technická část	Referentka oddělení koncepce a rozvoje města, Odbor koncepce a strategického rozvoje
Ing. Jitka Kočicová	Technická část	Vedoucí odboru evidenčních správních služeb a ObŽÚ
Mgr. Jiří Janalík	Cyklokoordinátor DPNK – technická i osvětová část	Referent oddělení územního plánování, Odbor koncepce a strategického rozvoje
Ing. Hana Mikulová	Správce dotací, administrátor projektu na osvětovou část	Oddělení projektů, veřejných zakázek dotací, Odbor řízení projektů a investic
Ing. Daniela Novotná	Osvětová část	Vedoucí odboru kanceláře primátora
Bc. Lenka Chalupová	Osvětová část	Vedoucí oddělení komunikace a vnějších vztahů, odbor kancelář primátora
Bc. Hana Chmelíčková DiS.	Osvětová část	Referentka organizačního oddělení, odbor kancelář primátora

ODBORNÉ PRACOVNÍ SKUPINY

Vzhledem k obsahu a zaměření plánu mobility na všechny dopravní módy byly za účelem odborné diskuze vytvořeny pracovní skupiny, které byly tvořeny tzv. stakeholdery, tj. nositeli informací, kteří mají pro zpracování Plánu mobility zásadní charakter. Jedná se zejména o pracovníky z řad zástupců objednatele, zpracovatele a o odborníky na danou oblast věnující se všem konkrétním dílčím tématům v rámci Plánu mobility.

Odborné pracovní skupiny se aktivně podílejí na projednání analytické a tvorbě návrhové části Plánu mobility vč. Akčních plánů. Pracovní skupiny jsou stanoveny tematicky dle zaměření dopravních módů – **veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava a statická doprava, cyklistická a pěší doprava, nákladní doprava a logistika**. Níže je uveden přehled subjektů, resp. jejich zástupců zapojených do pracovních skupin:

Tabulka 2.2: Seznam členů pracovních skupin

Pracovní skupina	Subjekt/zástupce
Veřejná hromadná doprava	Odbor evidenčních správních služeb a ObŽÚ, Magistrát města Přerova
	Oddělení dopravní správních agend, Magistrát města Přerova
	SŽDC – Centrální dispečerské pracoviště Přerov
	SŽDC – Oblastní ředitelství Olomouc
	ARRIVA MORAVA a.s., oblast Přerov
	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK)
	Zástupce místních částí
	Zástupce veřejnosti
	Svaz tělesně postižených ČR, z.s. – místní organizace
	Zástupce podnikatelského sektoru – Meopta Optika, s.r.o.
Individuální doprava vč. statické dopravy	Oddělení koncepce a rozvoje města, Magistrát města Přerova
	Odbor správy majetku a komunálních služeb, Magistrát města Přerova
	Technické služby města Přerova
	Ředitelství silnic a dálnic – Správa Olomouc
	Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje, územní odbor Přerov
	Policie ČR (dopravní inspektorát)
	Městská policie Přerov
	Výbor pro plán, rozvoj, investice a dopravu
	Zástupce odborné veřejnosti



Pracovní skupina	Subjekt/zástupce
Cyklistická a pěší doprava	Zástupce podnikatelského sektoru – Meopta Optika, s.r.o.
	Oddělení koncepce a rozvoje města, Magistrát města Přerova
	Odbor správy majetku a komunálních služeb, Magistrát města Přerova
	Odbor sociálních věcí a školství, Magistrát města Přerova
	Technické služby města Přerova
	Zástupce místních částí
	Zástupce ITI olomoucké aglomerace (mobilita, životní prostředí)
	Policie ČR (dopravní inspektorát Přerov)
	Ředitel Městské policie
	Výbor pro plán, rozvoj, investice a dopravu
	Centrum pro zdravotně postižené Olomouckého kraje – regionální pracoviště Přerov
	Člen rady města
Nákladní doprava a logistika	Odbor správy majetku a komunálních služeb
	Bothe-Schnitzius CZ, spol. s r.o.
	LOM – letiště Přerov
	Česká pošta – depo Přerov
	Zástupce místní částí Dluhonice
	Zástupce místní částí Kozlovice
	Městská policie Přerov
	Vysoká škola logistiky
	Zástupce podnikatelského sektoru – Precheza a.s.

OSTATNÍ AKTÉŘI

Kromě Výrobního výboru a odborných pracovních skupin participují na tvorbě Plánu mobility také:

- političtí představitelé města;
- zástupci městských organizací;
- zástupci podniků a neziskových organizací;
- občané Přerova.

Tyto skupiny byly seznamovány s průběžnými výstupy formou prezentací a veřejných projednání jednotlivých částí Plánu mobility a rovněž byly zapojeny do připomínkování zpracovaných výstupů.

2.4 SOCIOLOGICKÉ PRŮZKUMY

V rámci zpracování analytické části Plánu udržitelné mobility města Přerova byly realizovány dva sociologické průzkumy, které jsou popsány v následujících podkapitolách.

2.4.1 PRŮZKUM VEŘEJNOSTI V OBLASTI DOPRAVY A MĚSTSKÉ MOBILITY

V září 2016 proběhl úvodní dotazníkový průzkum veřejnosti za účelem zjištění názorů obyvatel města na současný stav a budoucí rozvoj dopravy ve městě. Celkem bylo získáno 430 dotazníků, přičemž 71 % z nich bylo sesbíráno metodou face to face dotazování v terénu a 29 % dotazníků bylo vyplněno metodou CAWI – prostřednictvím online webového dotazníku umístěného na webových stránkách projektu (mobilita-prerov.eu).

Kompletní výsledky průzkumu jsou k dispozici v samostatném dokumentu přílohy PS2.

2.4.2 DOPRAVNĚ-SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM DOMÁCNOSTÍ

V rámci charakteristiky poptávky po mobilitě byl proveden dopravně sociologický průzkum domácností, který byl zaměřen na zjištění běžného dopravního chování a obvyklých přepravních vztahů obyvatel města.

Průzkum probíhal od října do listopadu 2016 a byl zaměřen na sběr informací v jednotlivých domácnostech, přičemž byli dotazováni všichni členové domácnosti. Celkem byly v rámci průzkumu získány dotazníky od 2 089 domácností, ve kterých bydlí více než 4 300 obyvatel.

Při výběru domácností k oslovení bylo využito metody náhodného výběru, konkrétně se jednalo o metodu náhodné procházky, tj. pseudonáhodný kvótní výběr populace, kdy ve vybrané územní jednotce se náhodně vybraly ulice, ze kterých byly náhodně kontaktovány jednotlivé domácnosti. Reprezentativnost byla zajištěna s ohledem na rozložení a velikost počtu domácností v jednotlivých místních částech.

Pro zajištění co nejefektivnějšího sběru dat o dopravním chování domácností bylo využito kombinace metod PAPI a CAWI, které umožňují oslovit různorodou škálu respondentů:

- PAPI (Paper And Pencil Interview) – sběr dat formou osobních rozhovorů tazatele s respondentem (face to face) pomocí papírových dotazníků.
- CAWI (Computer-Assisted Web Interviewing) – sběr dat přes online webový dotazník/formulář.

Předmětem zjišťování byly údaje:

- o všech osobách žijících v domácnosti; o vybavenosti domácnosti dopravními prostředky (automobily, kola, apod.) vč. jejich podrobnější specifikace;
- o využívání předplatných jízdenek a zdravotním omezení mobility;
- o dopravním chování členů domácností (tzv. cestovní deník) za 1 běžný pracovní den – délka, doba trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti vč. identifikace využitých dopravních prostředků.

Výsledky dopravně-sociologického průzkumu domácností jsou popsány v kapitole 3.6 Dopravní chování obyvatel.



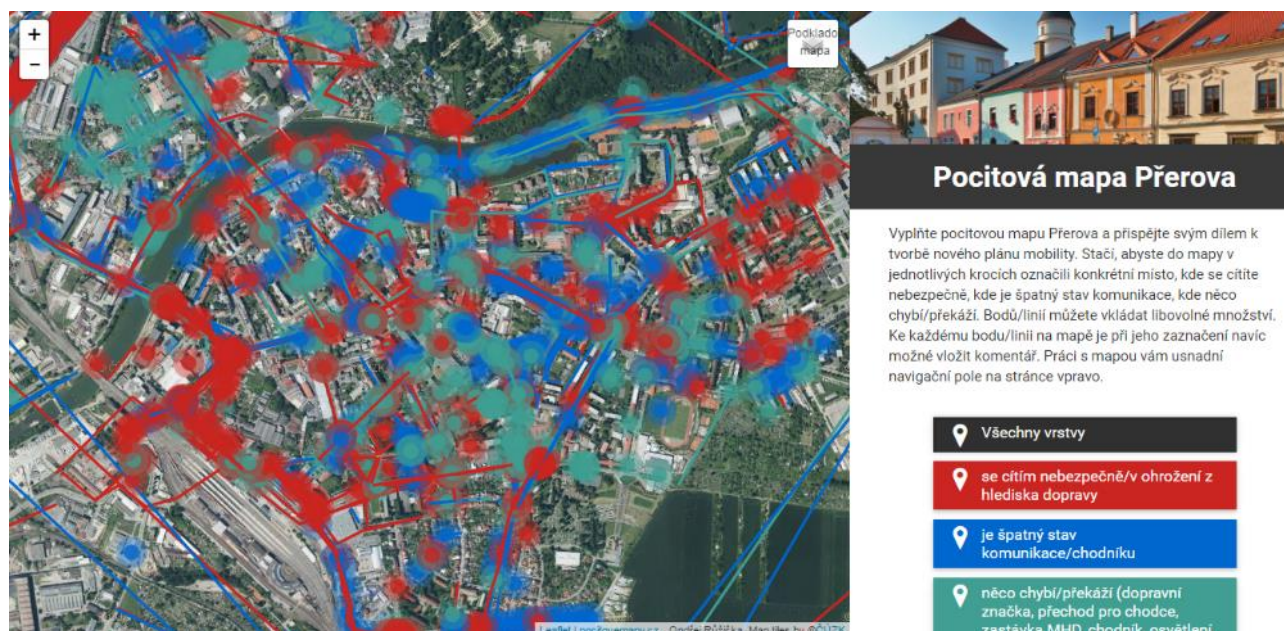


2.5 POCITOVÁ MAPA MĚSTA PŘEROVA

Pocitová mapa je nástroj, který nabízí možnost aktivně zapojit občany do tvorby plánu mobility, a to prostřednictvím předání informací o jejich vlastním vnímání dopravy ve městě a problémů s ní spojených.

Pocitová mapa byla vytvořena jako online verze dotazníku s mapovým zobrazením zaznamenávaných podnětů. Do mapy bylo možné přidávat podněty formou jednotlivých bodů (až na úroveň konkrétní adresy) a linií. Mapování probíhalo v období září až listopad 2016. Sesbíraná data byla vyhodnocena v GIS a byly vytvořeny souhrnné mapy pro jednotlivé otázky.

Obrázek 2.2: Ukázka online verze pocitové mapy



Zdroj: vlastní zpracování, 2016

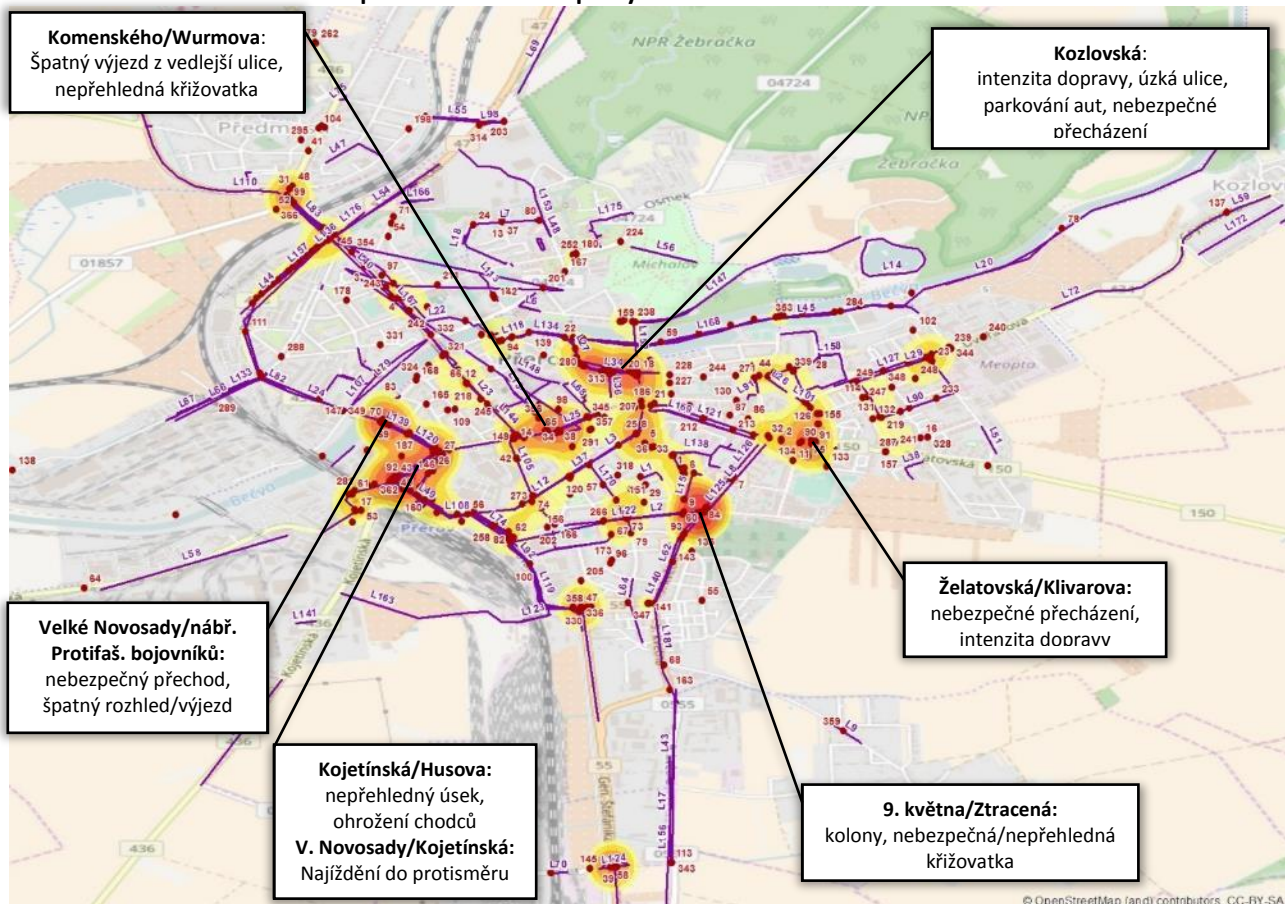
Celkem se do pocitové mapy zapojilo 362 osob, které vložily 1 755 záznamů, tj. v průměru 4,8 záznamu na 1 osobu. Nejvíce podnětů bylo přidáno do kategorie „kde se lidé cítí nebezpečně z hlediska dopravy“, viz následující tabulka:

Kategorie	Počet záznamů celkem	Podíl záznamů
Kde se cítím nebezpečně z hlediska dopravy	844	48 %
Kde je špatný technický stav komunikace/chodníku	508	29 %
Kde něco chybí/překáží	403	23 %
Celkem	1 755	100 %

Následující obrázky představují vizualizaci pocitové mapy. Za jednotlivé kategorie jsou zpracovány teplotní mapy (heat mapy), které lokalizují ohniska nejčastěji uváděných podnětů vč. jejich stručného popisu. Mapy v plném rozlišení vč. kompletního seznamu podnětů jsou uvedeny v elektronické příloze. Body/linie bez identifikačního čísla zobrazují pouze místo za danou kategorii bez doplňujícího komentáře.

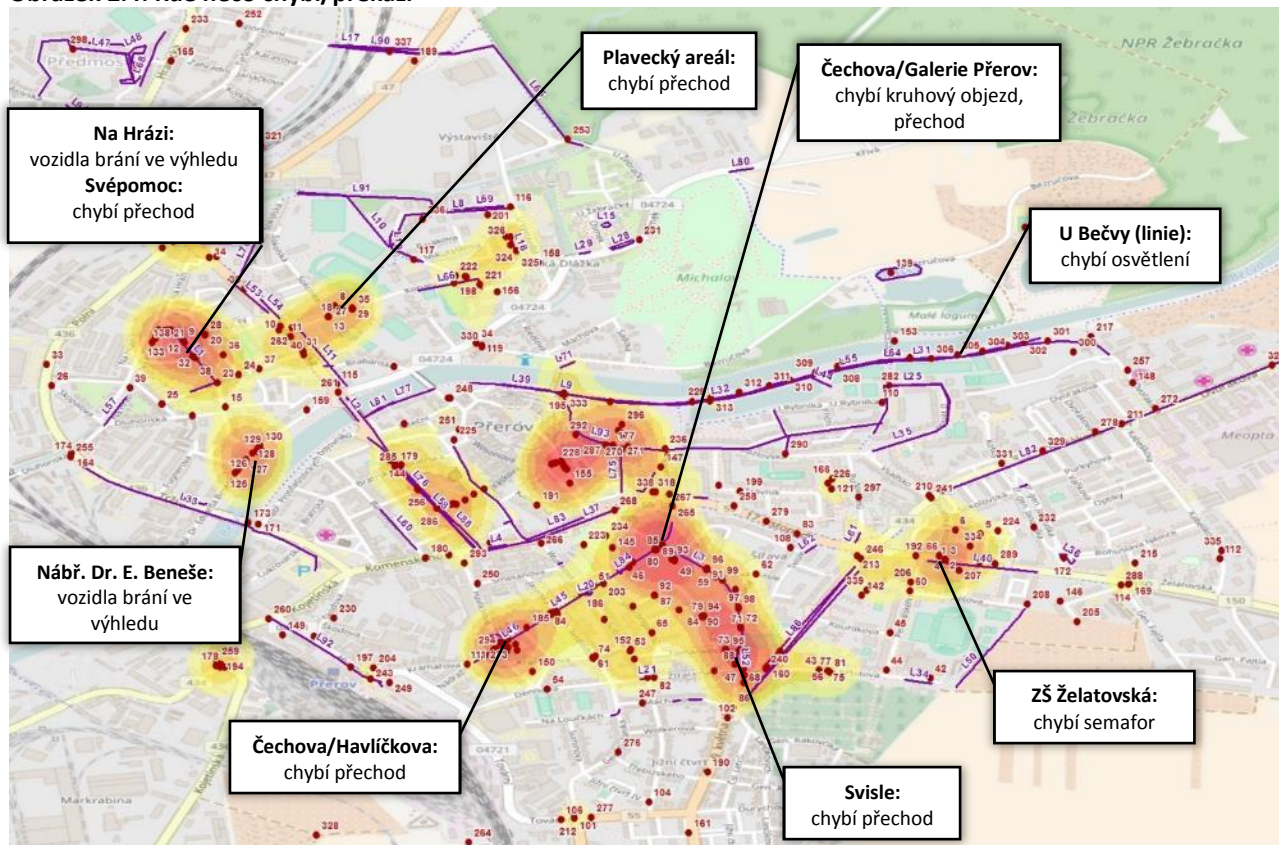


Obrázek 2.3: Kde se cítím nebezpečně z hlediska dopravy



Zdroj: ACCENDO, vlastní zpracování (podněty občanů), 2016

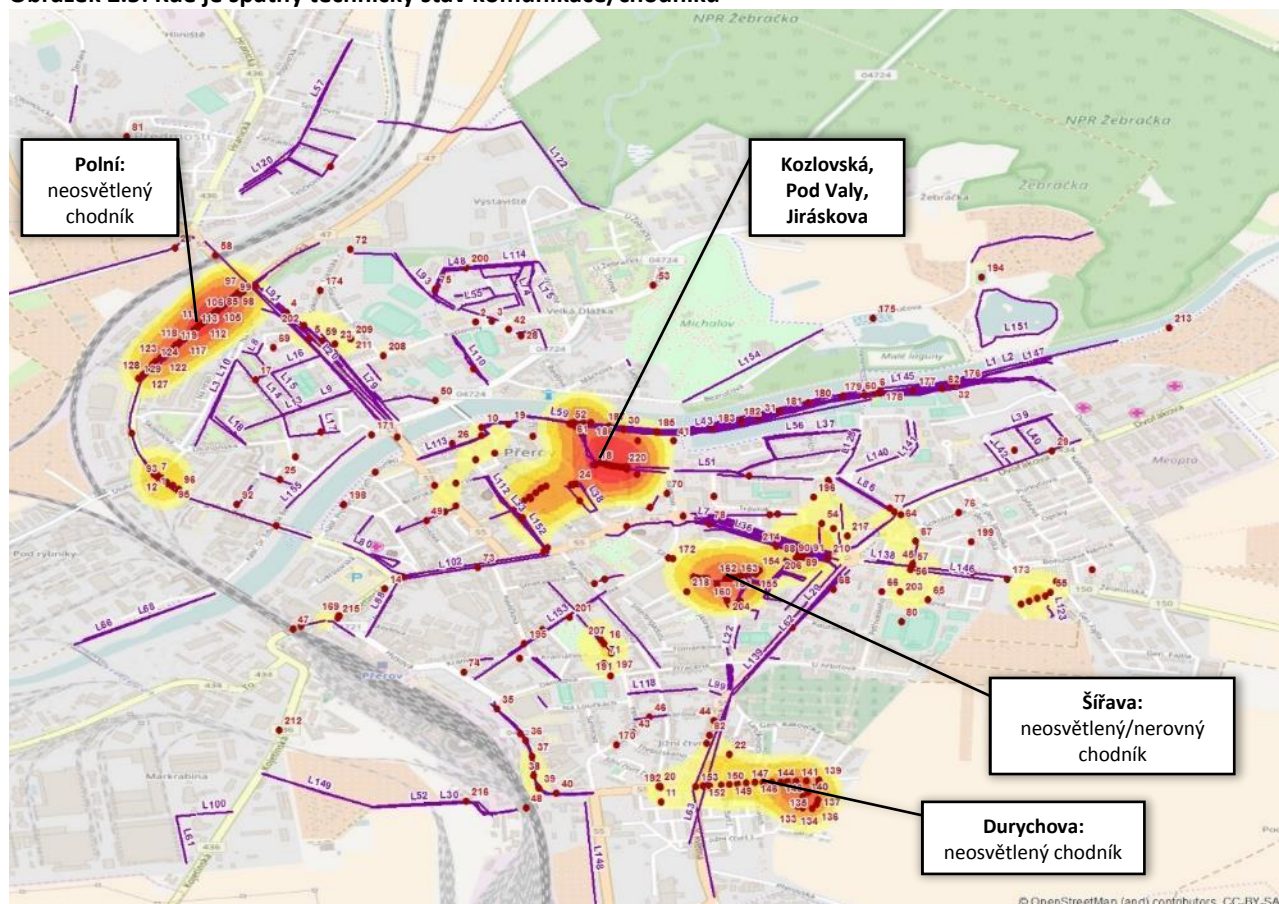
Obrázek 2.4: Kde něco chybí/překáží



Zdroj: ACCENDO, vlastní zpracování (podněty občanů), 2016



Obrázek 2.5: Kde je špatný technický stav komunikace/chodníku



Zdroj: ACCENDO, vlastní zpracování (podněty občanů), 2016



3. CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ

3.1 SOCIODEMOGRAFICKÝ PROFIL MĚSTA

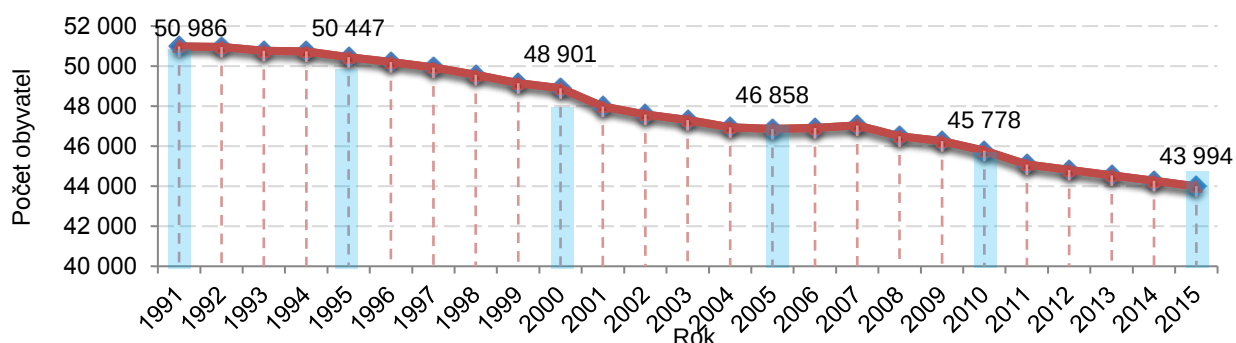
V rámci kapitoly je popsán sociodemografický vývoj obyvatel, počet a struktura obyvatel vč. prognózy dalšího demografického vývoje, zejména ve vztahu ke stárnutí populace.

STAV A VÝVOJ POPULACE

Město Přerov mělo k 31. 12. 2015¹ celkem 43 994 obyvatel, což je řadí do 3. desítky populačně největších měst v České republice. Strukturu obyvatel tvoří 51,7 % žen a 48,3 % mužů.

Počet obyvatel za posledních 25 let nepřetržitě klesá (viz graf níže); oproti roku 1991, kdy ve městě žilo cca 51 000 obyvatel, došlo k poklesu o necelých 7 000 osob (tj. o 13,7 %). Do roku 2000 nebyl tento pokles příliš výrazný. Následně však, především z důvodu zvyšující se migrace obyvatel z města do okolí (vyvolané suburbanizačním procesem), došlo ke zrychlení trendu poklesu populace ve městě, přičemž největší pokles byl zaznamenán v letech 2008 (– 534 obyvatel) a 2010 (– 476 obyvatel). Pokles počtu obyvatel však v současné době probíhá ve většině měst této velikostní kategorie v ČR.

Graf 3.1: Vývoj počtu obyvatel v Přerově v období let 1991 – 2015



Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů, stav k 31. 12. daného roku

Pozn.: Data za rok 2016 nebyla v době zpracování k dispozici

Nejvíce obyvatel bydlí místní části Přerov I – Město (cca 34 000) a v místní části Přerov II – Předmostí (cca 4 300), dohromady je v těchto dvou územních celcích situováno více než 87 % obyvatel města.

Tabulka 3.1: Rozmístění obyvatel v místních částech města Přerova (k 31. 12. 2015)

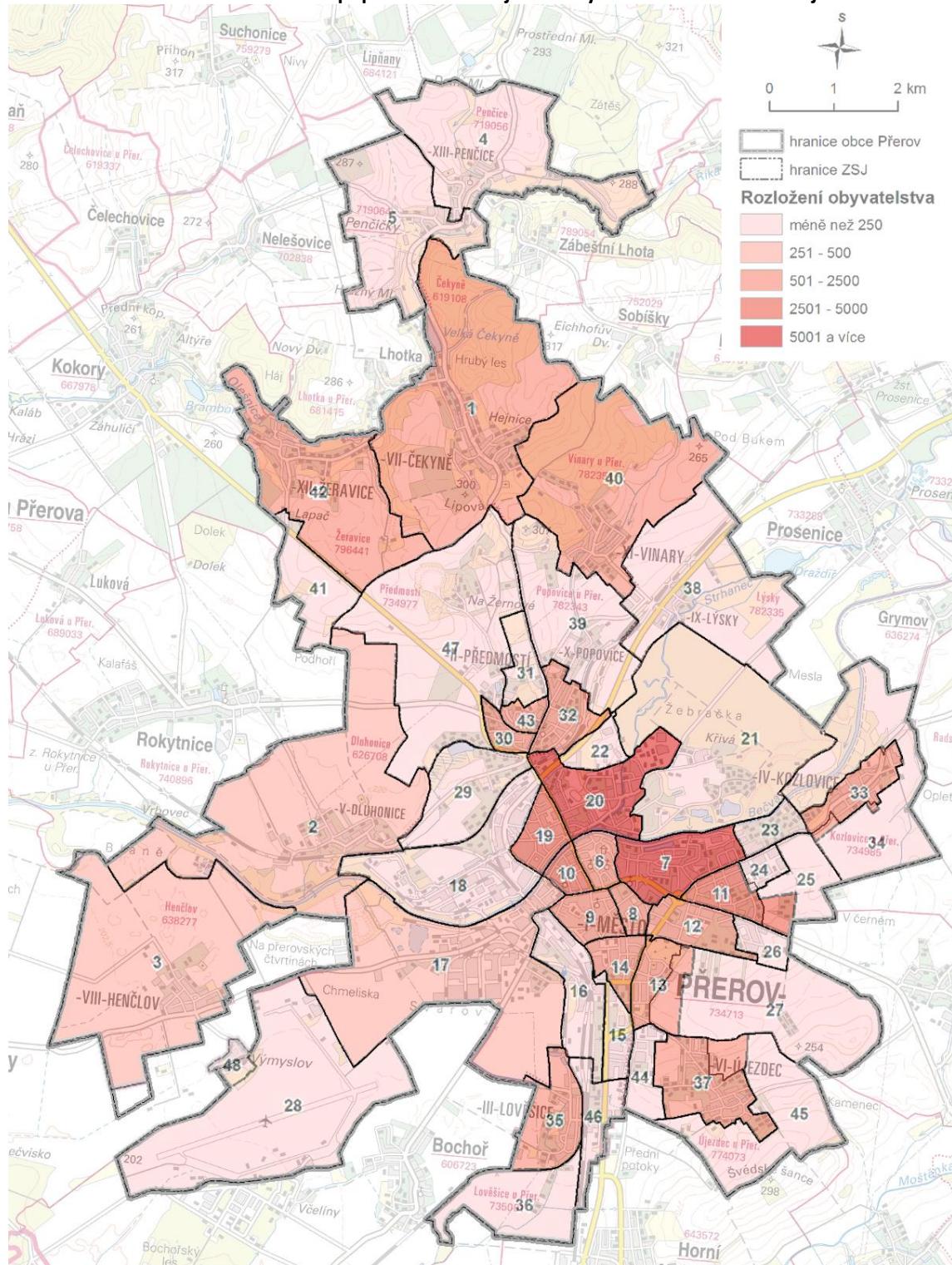
Místní část	Celkem	Podíl	Muži	Ženy
Přerov I – Město	33 949	77,3	16 231	17 718
Přerov II – Předmostí	4 362	9,9	2 087	2 275
Přerov III – Lověšice	551	1,3	266	285
Přerov IV – Kozlovice	606	1,4	310	296
Přerov V – Dluhonice	377	0,9	192	185
Přerov VI – Újezdec	794	1,8	389	405
Přerov VII – Čekyně	690	1,6	349	341
Přerov VIII – Henčlov	553	1,3	272	281
Přerov IX – Lýsky	197	0,4	102	95
Přerov X – Popovice	221	0,5	103	118
Přerov XI – Vinary	759	1,7	371	388
Přerov XII – Žeravice	555	1,3	285	270
Přerov XIII – Penčice	281	0,6	136	145
CELKEM	43 895	100,0	21 093	22 802

Zdroj: Magistrát města Přerova, 2016; pozn.: Data obsahují odchylku od dat o počtu obyvatel z ČSÚ.

Pozn.: Barevná škála porovnává hodnoty ve sloupci – barevný odstín představuje hodnotu v buňce (tmavě modrá = nejnižší hodnota, tmavě červená = nejvyšší hodnota).

¹ V době zpracování nebyla dostupná aktuálnější data za rok 2016

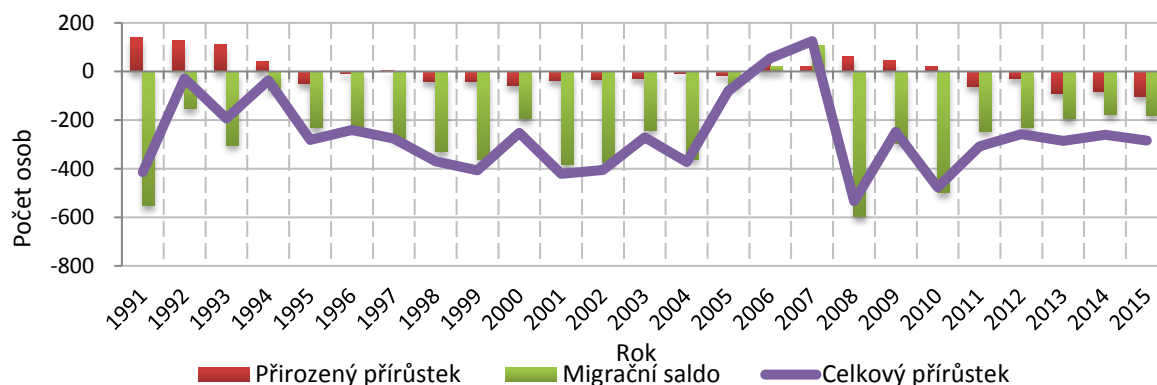
Obrázek 3.1: Prostorové rozmístění populace města v jednotlivých základních sídelních jednotkách v roce 2011



Pozn.: Názvy jednotlivých ZSJ dle číselného kódu na obrázku jsou uvedeny v Příloze P1.

Vývoj počtu obyvatel města (celkový přírůstek) je přímo ovlivňován hodnotami přirozeného přírůstku a migrací. Přirozený přírůstek se v rámci sledovaného období pohyboval v kladných hodnotách v období 1991 – 1994 a 2006 – 2010, od roku 2011 je naopak trvale záporný, přičemž se rodí stále méně dětí. Naopak migrační přírůstek dosahuje kromě let 2006 a 2007 trvale záporných hodnot, přičemž v posledních 5 letech se úbytek populace pohybuje kolem 200 osob ročně. Celkový přírůstek se dlouhodobě pohybuje v záporných hodnotách a je výrazně ovlivněn zejména úbytkem obyvatel migrací.

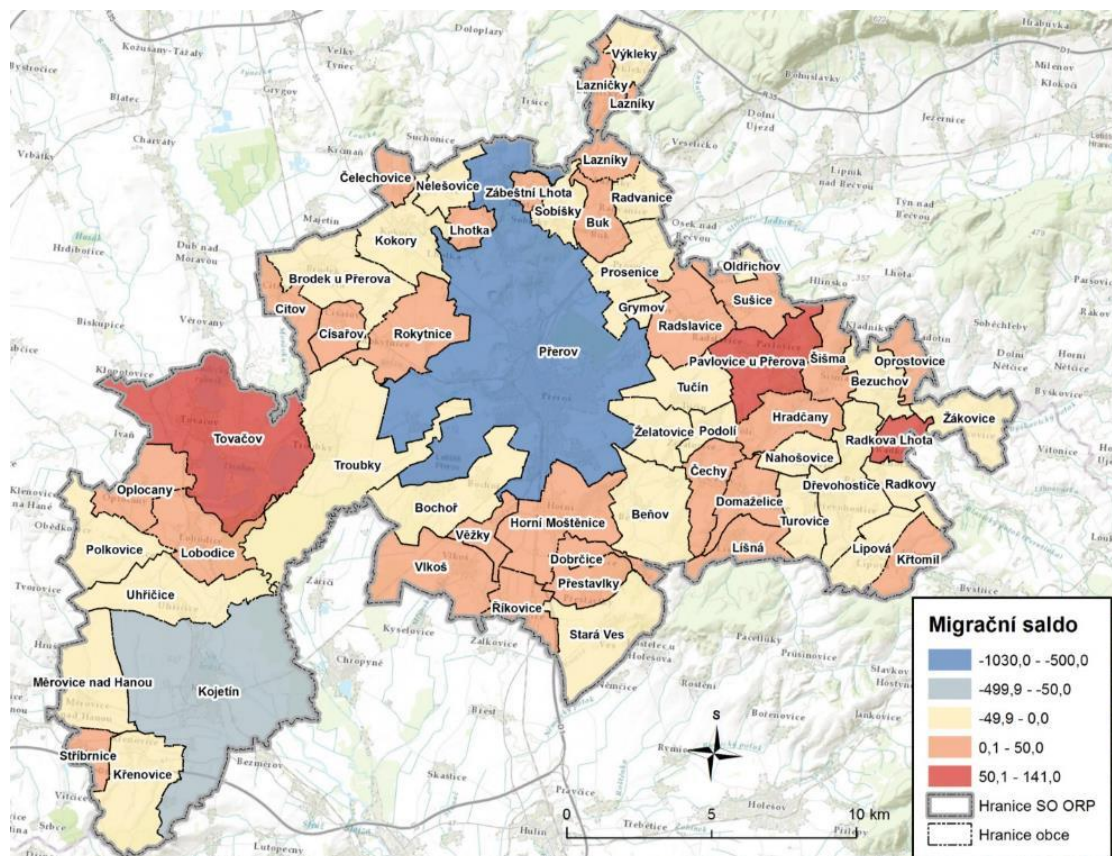
Graf 3.2: Vývoj ukazatelů přírůstků obyvatel v Přerově v období let 1991 – 2015



Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016; stav k 31. 12. daného roku

Na migraci obyvatel z města má vliv mimo jiné tzv. proces suburbanizace, kdy se obyvatelé Přerova stěhují do okolních obcí – tzn., tyto obce jsou migračně ziskové, zatímco samotné město obyvatele ztrácí – viz obrázek níže. V období let 2009 – 2014 se z města vystěhovalo cca 5 000 osob, přičemž cca 40 % z nich se přestěhovalo do okolních obcí v rámci správního obvodu nebo okresu Přerov. Jedná se teda o osoby, které preferují bydlení v klidnějším a čistším prostředí na okraji města či v okolních obcích, ale stále využívají infrastrukturu města při dojíždě za prací, školou a službami.

Obrázek 3.2: Migrační saldo v rámci SO ORP Přerov v letech 2009 – 2014

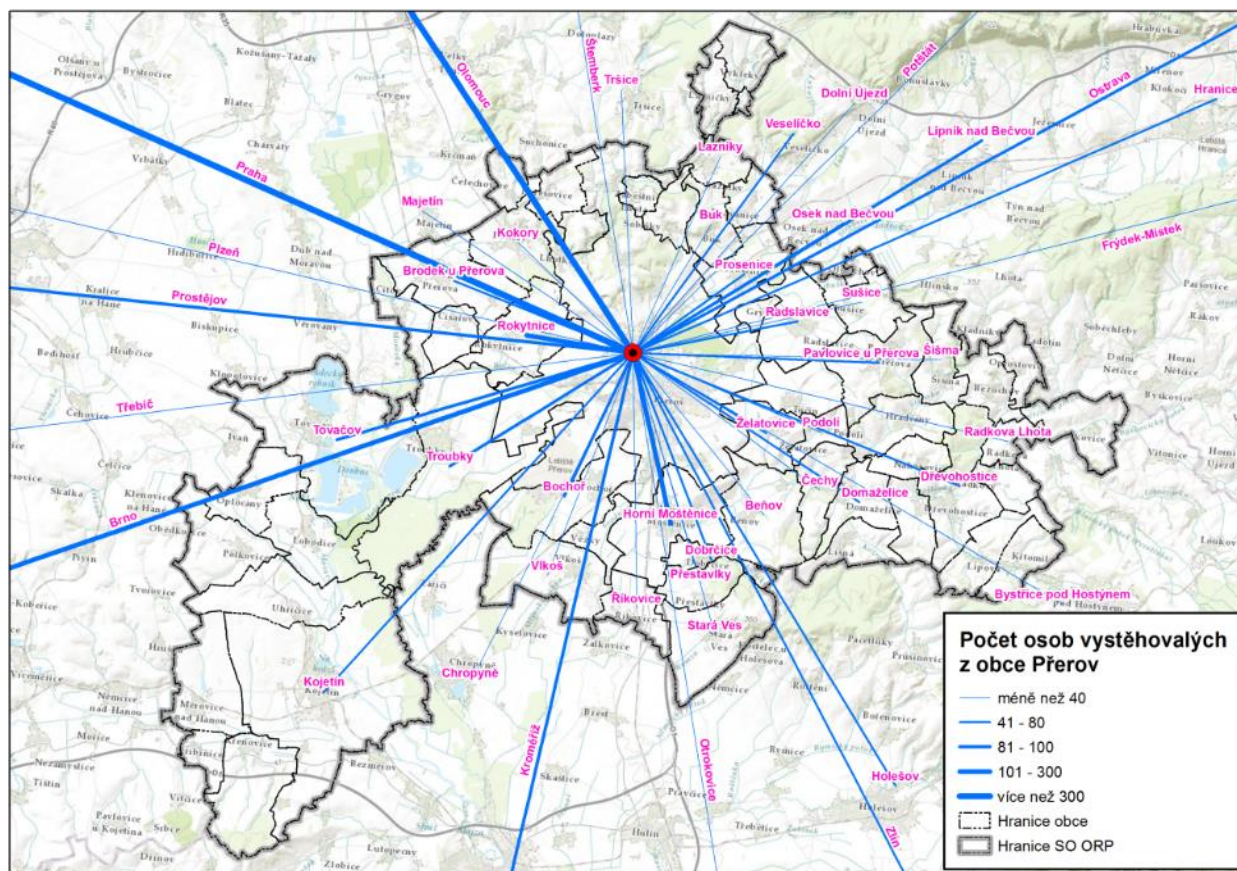


Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování



Kromě vlivu suburbanizace se obyvatelé stěhují ve značné míře do velkých měst v rámci kraje i ČR. Nejvíce obyvatel Přerova v období 2009 – 2014 se přestěhovalo do Prahy (572 osob), Olomouce (348 osob), Brna (206 osob), Horní Moštěnice (183 osob) a Rokytnice (108 osob), viz obrázek níže.

Obrázek 3.3: Hlavní směry osob migrujících z Přerova v letech 2009 – 2014



Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATEL

S vyvídnutím města úzce souvisí věková struktura populace, resp. probíhající proces **stárnutí obyvatel**. Stejně jako v celé České republice, i v Přerově dochází v posledních letech k postupnému stárnutí obyvatelstva. Snižuje se podíl dětí do 14 let věku a zvyšuje se podíl poproduktivní složky (osoby starší 65 let). V roce 2015 z celkového počtu 43 994 obyvatel jich do předproduktivního věku spadalo 13,6 %, v produktivním věku (15 – 64 let) bylo celkem 65,2 % obyvatel a v poproduktivním věku (65 a více let) se nacházelo celkem 21,2 % obyvatel. To je výrazně více než činí krajský (18,5 % seniorů) i celorepublikový průměr (18,2 %). Příčinou je dlouhodobě nízká míra porodnosti, prodlužující se průměrný věk obyvatel a výrazný odliv zejména mladých osob a rodin s dětmi mimo město.

Stárnutí obyvatel potvrzuje také hodnota **indexu stárnutí**², která v Přerově dosahuje v současné době hodnoty 154 seniorů na 100 dětí do 14 let, zatímco průměr Olomouckého kraje je 122 a celorepublikový pak 118. **Průměrný věk** obyvatel Přerova činí 43,8 let (v ČR 42 let), u žen je to o 3,5 let více než u mužů.

² **Index stárnutí** – počet osob ve věku 65 a více let na 100 osob ve věku 0–14 let. Je-li index vyšší než 100, znamená to, že v území žijí více osob ve věku 65 a více let, než dětí ve věku 0–14 let.



Tabulka 3.2: Věková struktura obyvatel Přerova k 31. 12. 2015

Ukazatel		Počet	Podíl (v %)
Celkem počet obyvatel		43 994	100,0
v tom ve věku (let)	0–14	5 981	13,6
	15–64	28 673	65,2
	65 a více	9 340	21,2
Průměrný věk (let)		43,8	x

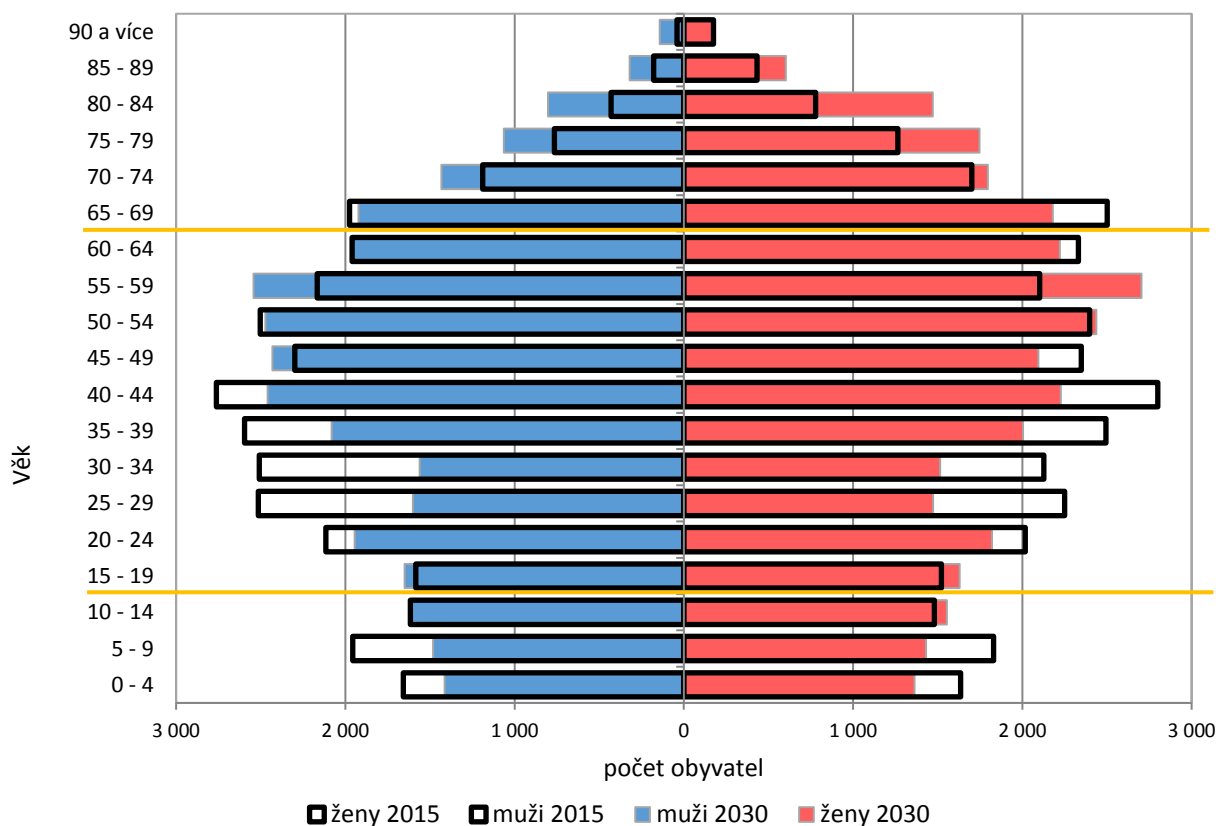
Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016

Demografická prognóza Přerova v letech 2015 až 2030

Český statistický úřad vytváří demografické prognózy pouze na úrovni krajů. Proto byla zpracovatelem za pomoci dostupných dat o vývoji přirozeného přírůstku (narození, zemřelí) a s použitím matematicko-statistických metod zpracována prognóza vývoje počtu obyvatel města Přerova a jeho rozložení v jednotlivých věkových kategoriích do roku 2030. Tato prognóza je důležitá pro veřejný sektor při strategickém rozhodování o budoucím stavu (nejen) dopravní infrastruktury v Přerově.

Z provedené analýzy vyplývá, že bude pokračovat negativní trend stárnutí populace. Stále se bude zvyšovat počet obyvatel v poproduktivním věku, a to zejména na úkor produktivní složky obyvatelstva. Největší pokles obyvatel se dá očekávat u věkové kategorie 25 – 44 let, kdy oproti současnému stavu bude v roce 2030 v této kategorii o cca 30 % osob méně. Naopak největší přírůstek bude u věkové kategorie 55 až 59 let (o 20 %) – viz věková pyramida v grafu níže.

Graf 3.3: Demografická prognóza Přerova do roku 2030

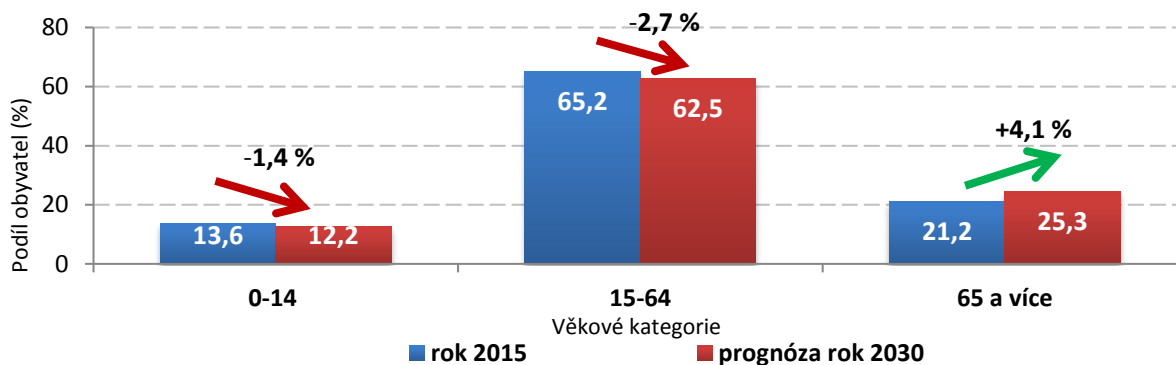


Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

Z celkového pohledu je prognózováno, že v roce 2030 bude v Přerově o cca 4 000 obyvatel méně než v roce 2015 (tj. pokles o 9,2 %). Nadále se bude zvyšovat podíl seniorů v populaci, a to zejména na úkor produktivní složky ve věku 15 – 64 let. Dojde k 1,4procentnímu poklesu podílu dětí, o 2,7 % poklesne podíl produktivní populace, naopak osob starších 65 let bude o cca 4 % více. Téměř každý čtvrtý obyvatel města tak bude seniorem, zatímco dětí bude o polovinu méně. Do roku 2030 vzroste rovněž **index stárí** ze 156 na 207 seniorů na 100 dětí.



Graf 3.4: Srovnání věkové struktury obyvatel v roce 2015 a prognózy v roce 2030



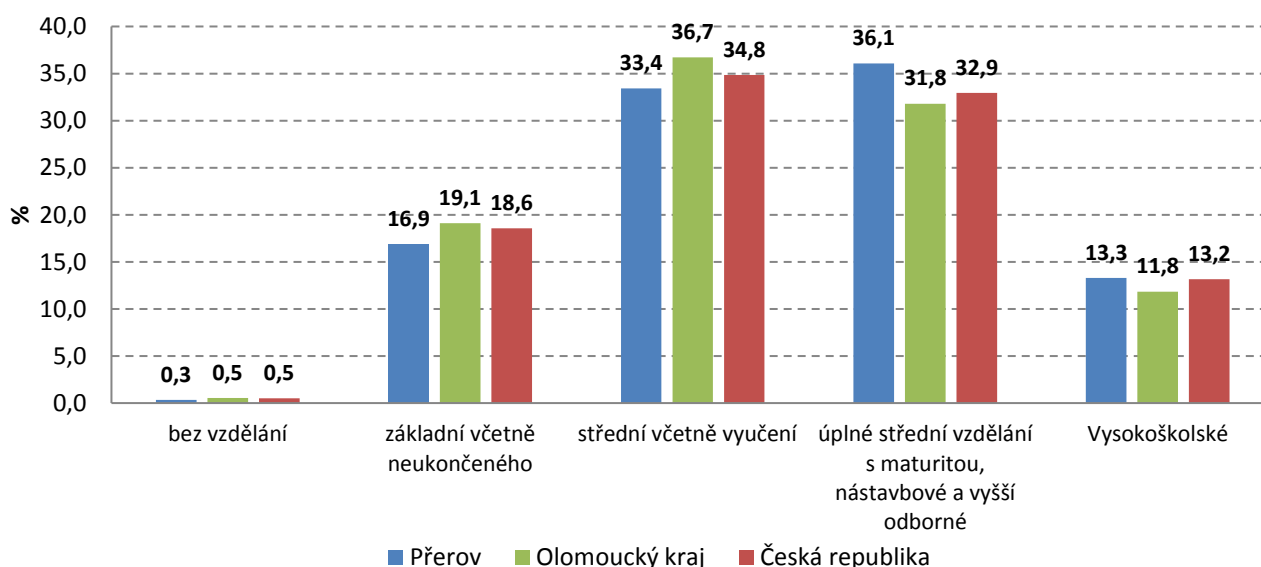
Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

Vzhledem k výše uvedeným prognózovaným změnám věkové struktury populace bude místní samospráva muset přizpůsobit městskou hromadnou dopravu i celkovou dopravní infrastrukturu tomuto očekávanému stavu.

VZDĚLANOSTNÍ STRUKTURA OBYVATEL

S ohledem na historický socioekonomický vývoj regionu je v Přerově vyšší míra vzdělanosti oproti krajskému i celorepublikovému průměru – vyšší podíl obyvatel se středním vzděláním s maturitou či vyšším odborným vzděláním (36,1 %) a také vyšší podíl vysokoškoláků (13,3 %) – viz následující graf. Vzhledem ke značnému množství středních škol sídlících v Přerově, přítomnosti Vysoké školy logistiky i blízkosti dalších vysokých škol v Olomouci se dá očekávat, že míra vzdělanosti se bude nadále zvyšovat.

Graf 3.5: Vzdělanostní struktura obyvatel Přerova, Olomouckého kraje a ČR



Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

**MOBILITA OBYVATEL DO ZAMĚŠTNÁNÍ A ŠKOL**

Z pohledu migrace obyvatel je důležitý pohled na denní dojížděku a vyjížděku do zaměstnání a do škol. Dle údajů ze SLDB z roku 2011 v rámci Přerova vyjíždí denně (automobilem, veřejnou/městskou hromadnou dopravou) cca 27 % všech obyvatel města (z toho necelé 2/3 obyvatel dojíždí do zaměstnání, ostatní pak do škol). Ze všech vyjíždějících osob jich více než 14 % vyjíždí za prací do jiných obcí v rámci kraje, téměř 10 % obyvatel pak vyjíždí za prací do jiné obce v rámci okresu.

Za prací lidé nejčastěji směřují do Olomouce (35 % všech osob vyjíždějících mimo město), okolo 5 % vyjíždějících směřuje do Prahy, Bochoře a Brna. Téměř 26 % všech osob, které vyjíždějí mimo město za vzděláním, jich směřuje do Olomouce, 24 % do Brna, 9 % do Ostravy a 8 % do Prahy.

Tabulka 3.3: Vyjížděka obyvatel Přerova do zaměstnání a škol v roce 2011

Město Přerov		Počet	Podíl (v %)
Počet obyvatel v roce 2011		45 082	x
Vyjíždějící celkem		11 996	26,6
vyjíždějící do zaměstnání	celkem	8 587	71,6
	v rámci obce	5 433	63,3
	do jiné obce okresu	860	10,0
	do jiného okresu kraje	1 249	14,5
	do jiného kraje	895	10,4
	zahraničí	150	1,7
vyjíždějící do školy	celkem	3 409	28,4
	v rámci obce	2 038	59,8
	mimo obec	1 371	40,2

Zdroj: ČSÚ, SLDB, 2011

Přerov tvoří spádové centrum pro obce zejména z SO ORP Přerov, což se projevuje také na dojížděce do zaměstnání a škol. Mezi obce, ze kterých do Přerova za prací dojíždí nejvíce osob, patří Troubky, Kojetín, Rokytnice, Horní Moštěnice a Radslavice. Do škol v Přerově směřuje nejvíce obyvatel z Horní Moštěnice, Rokytnice, Brodku u Přerova a z Troubek – viz obrázky P1 a P2 v příloze.

Bilance dojížděky a vyjížděky do zaměstnání a škol je v Přerově pozitivní. Celkem do města denně dojíždí do zaměstnání o 2 833 osob více, než jich z Přerova za prací vyjíždí do jiných obcí, přičemž více takto cestují ženy než muži (o 14 %). Žáků a studentů, kteří v roce 2011 denně dojížděli za vzděláním do Přerova z okolí, bylo o 951 více než těch, kteří z Přerova za vzděláním vyjížděli mimo město. Po roce 2011 však došlo ke zrušení nebo přesunu některých přerovských škol, proto aktuální situace může být mírně odlišná. Průměrně se však v běžný pracovní den vyskytuje ve městě kolem 47 500 osob tzv. přítomného obyvatelstva.



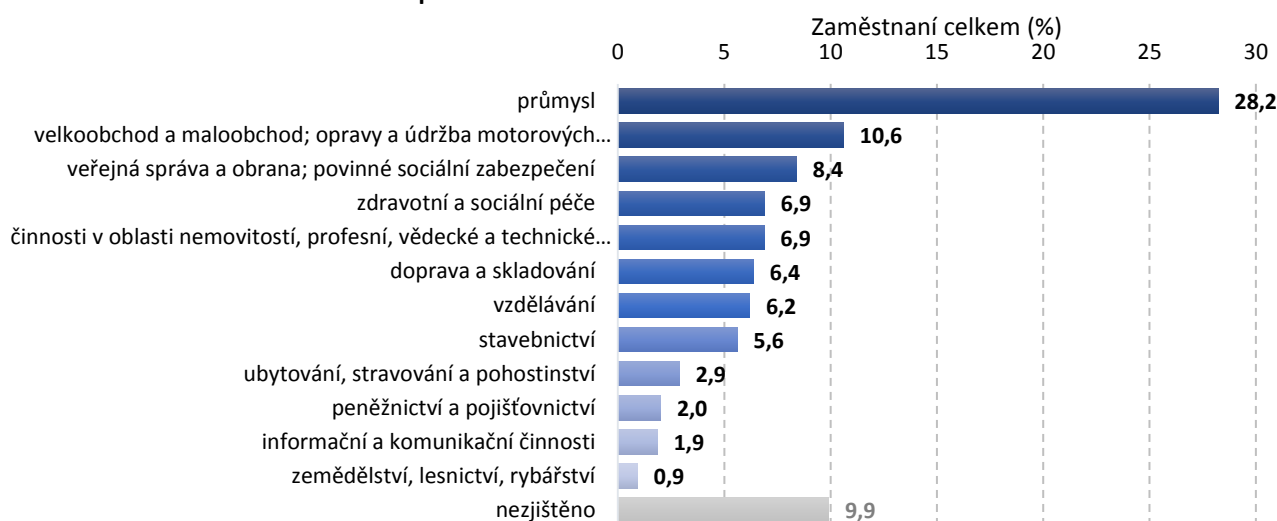
3.2 SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL MĚSTA

ZAMĚSTNANOST

Mezi hlavní zdroj pracovní síly v území patří ekonomicky aktivní obyvatelstvo, které přispívá k ekonomické výkonnosti a rozvoji města. Na základě výsledků ze sčítání lidu, domů a bytů (2001, 2011) je patrný pokles ekonomické aktivity obyvatel města, což odráží také trend stárnutí a vývoje populace. Ve městě Přerově bylo v roce 2011 evidováno 21 396 (42,8 %) ekonomicky aktivních obyvatel, což je mírně pod krajským průměrem. Ekonomicky neaktivních osob, tzn. žen v domácnosti, nepracujících studentů či invalidů, bylo na území města 21 029.

Vedle průmyslu, který zaměstnává největší část (28,2 %) ekonomicky aktivních obyvatel, bylo ve městě nejvíce zaměstnanců evidováno v odvětví obchodu, oprav a údržby motorových vozidel (10,6 %). Podíly zaměstnanců v jednotlivých odvětvích a srovnání s vyššími administrativními jednotkami zobrazuje následující graf.

Graf 3.6: Rozdělení zaměstnanosti osob podle odvětví ekonomické činnosti v roce 2011



Zdroj dat: ČSÚ, SDLB, 2011

Seznam zaměstnavatelů na území města s více než 200 zaměstnanci je v tabulce níže (seřazeno dle kategorie počtu zaměstnanců). Do tohoto seznamu patří také Nemocnice Přerov, která spadá do holdingu Středomoravská nemocniční a.s.



Tabulka 3.4: Významní zaměstnavatelé

Název subjektu	Počet zaměstnanců	Přepažující činnost dle CZ-NACE
Meopta Optika, s.r.o.	2000 – 2499	Hodinářství, obráběčství
Nemocnice Přerov (Středomoravská nemocniční a.s.)	není známo (odhadem cca 1 000 – 1 500)	Zdravotní péče
*Gambro Czech Republic s.r.o./BAXTER CZECH spol. s r.o.	500 – 999	Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel
PRECHEZA a.s.	500 – 999	Výroba chemických látek a chemických přípravků; Výroba kovových konstrukcí a jejich dílů
Statutární město Přerov	250 – 499	Veřejná správa, veřejné služby
DPOV, a.s.	250 – 499	Výroba zámků a kování, Obrábění, opravy a instalace strojů a zařízení
Metso Czech Republic, s.r.o.	250 – 499	Slevárenství
PSP Machinery s.r.o.	250 – 499	Opravy a instalace strojů a zařízení, Slevárenství
Montáže Přerov, a.s.	250 – 499	Obrábění
EMOS, spol. s r.o.	250 – 499	Architektonické a inženýrské činnosti a související technické poradenství
Olympus Medical Products Czech, spol. s r.o.	200 – 249	Výroba optických a fotografických přístrojů a zařízení
Pekárna Racek, s.r.o.	200 – 249	Výroba pekařských a cukrářských výrobků, kromě trvanlivých

Zdroj: ČSÚ, registr ekonomických subjektů, 2016

Pozn.: Od 1. června 2016 byla provedena integrace společnosti Gambro Czech Republic s.r.o. do BAXTER CZECH spol. s r.o.

PODNIKATELSKÁ AKTIVITA

Jedním z faktorů ovlivňujících trh práce a zaměstnanost v území je úroveň podnikatelského prostředí. To má vliv na rozvoj místního hospodářství, ekonomiky a zaměstnanosti. Míra podnikatelské aktivity v Přerově je ve srovnání s průměrem ČR nižší. V samotném městě je registrováno přibližně 205 podnikajících fyzických osob na 1 000 obyvatel, což je o 6 subjektů pod průměrem v celém Olomouckém kraji. V posledních pěti letech můžeme sledovat klesající trend v počtu podnikatelských subjektů. V posledních dvou letech můžeme říci, že se pokles stabilizoval na hodnotě 9 042 a rozdíl oproti roku 2011 činí – 637 podnikatelských subjektů (viz graf níže).

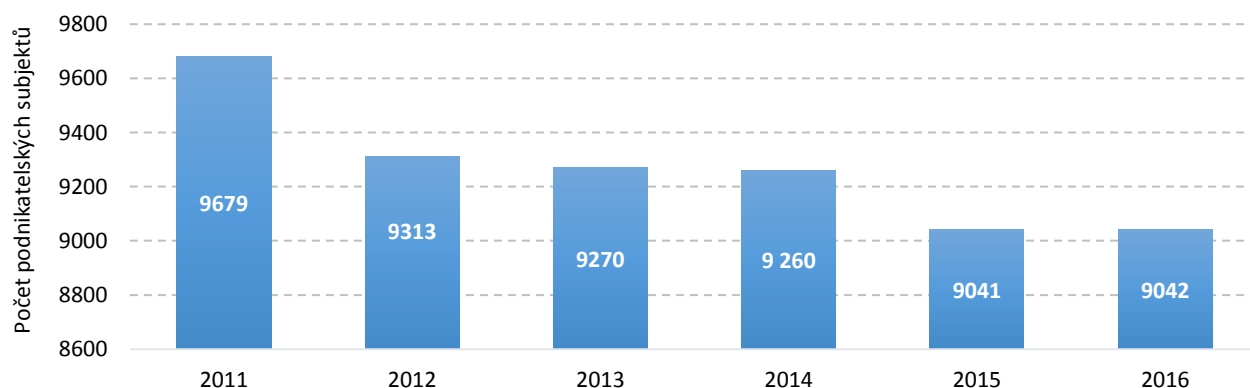
Tabulka 3.5: Podnikatelská aktivita v roce 2016

	Česká republika	Olomoucký kraj	Přerov
Počet podnikatelských subjektů	2 679 950	134 081	9 042
Počet obyvatel	10 564 866	634 049	43 994
Míra podnikatelské aktivity	253,7	211,5	205,5

Zdroj: Veřejná databáze, ČSÚ; data k 31. 12. 2016

Pozn.: Míra podnikatelské aktivity = Počet podnikatelských subjektů/počet obyvatel*1000

Graf 3.7: Počet podnikatelských subjektů v letech 2010 – 2016



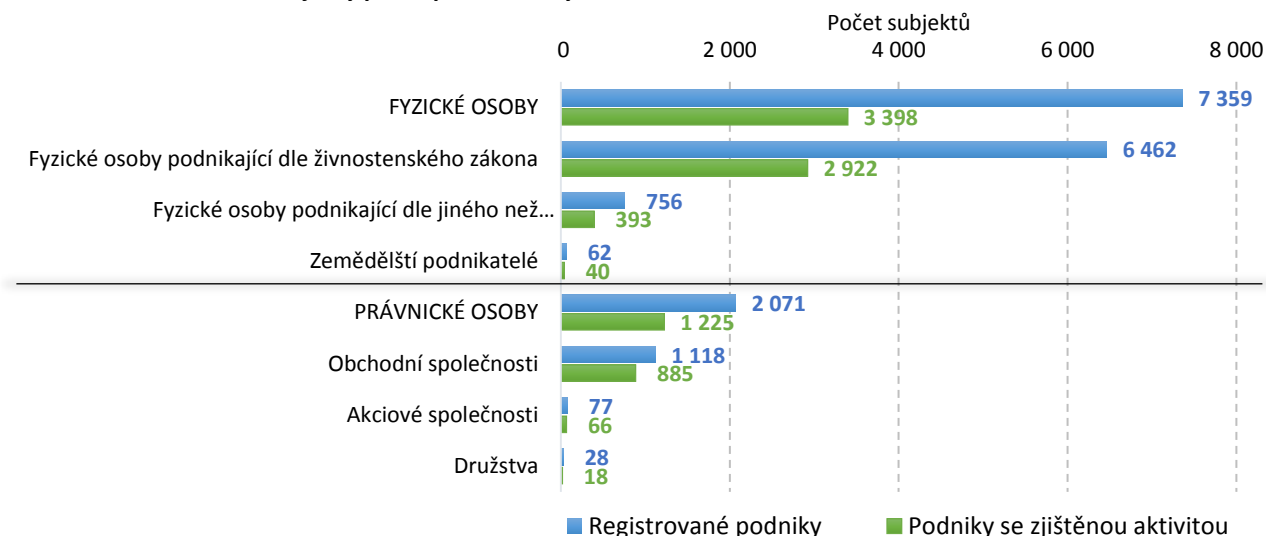
Zdroj: Veřejná databáze, ČSÚ, data k 31. 12. daného roku

Podkladem pro porovnání registrovaných a reálně činných subjektů je evidence tzv. statistických jednotek typu podnik. Statistické jednotky typu podnik, respektive subjekty se zjištěnou aktivitou, jsou subjekty, které podle informací z administrativních zdrojů nebo ze statistických zjišťování vykazují ekonomickou aktivitu.



Z administrativních zdrojů jsou přebírány údaje z daňového informačního systému (plátcí DPH a plátcí daně z příjmu) a od ČSZ (platby na sociální zabezpečení).

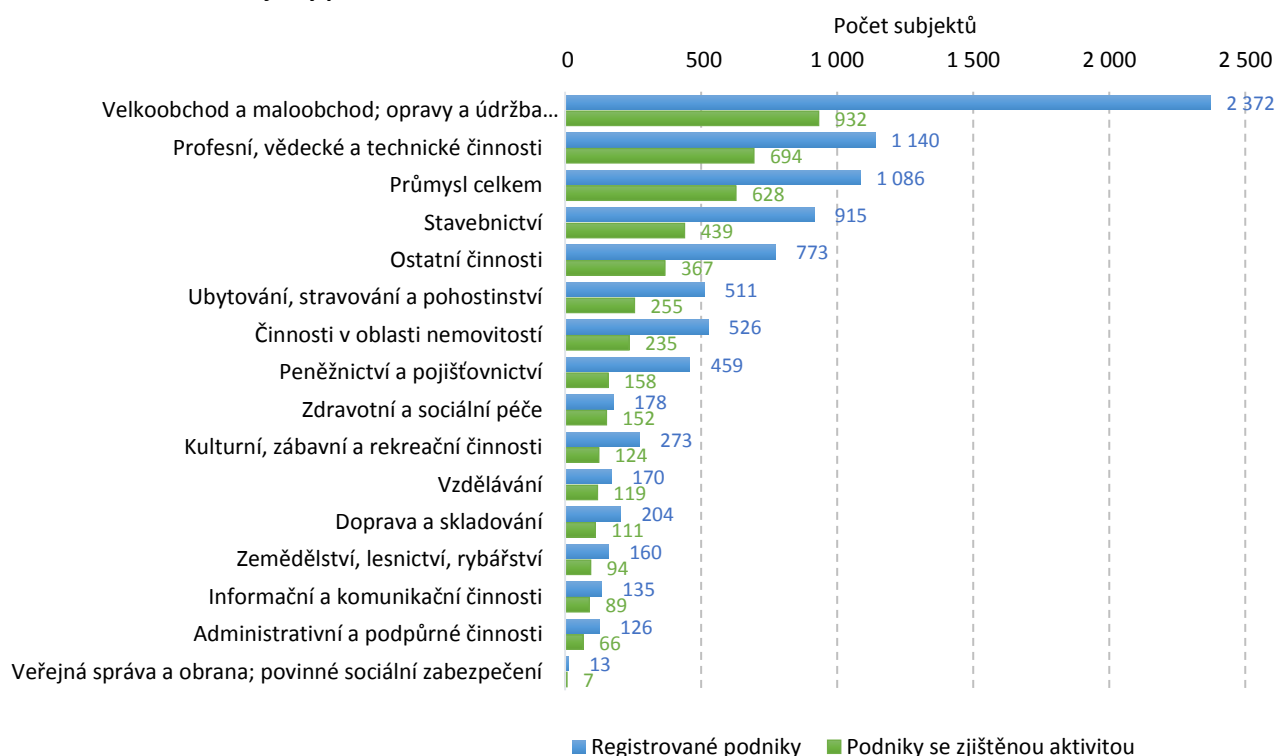
Graf 3.8: Podnikatelské subjekty podle právní formy za rok 2015



Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. 2015

V případě odvětvového pohledu potvrzují údaje za aktivní firmy odvětvovou specializaci přerovské ekonomiky projevující se v první řadě v odvětví „Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel“, na druhém místě „Profesní, vědecké a technické činnosti“ a těsném závěsu „Průmysl celkem“.

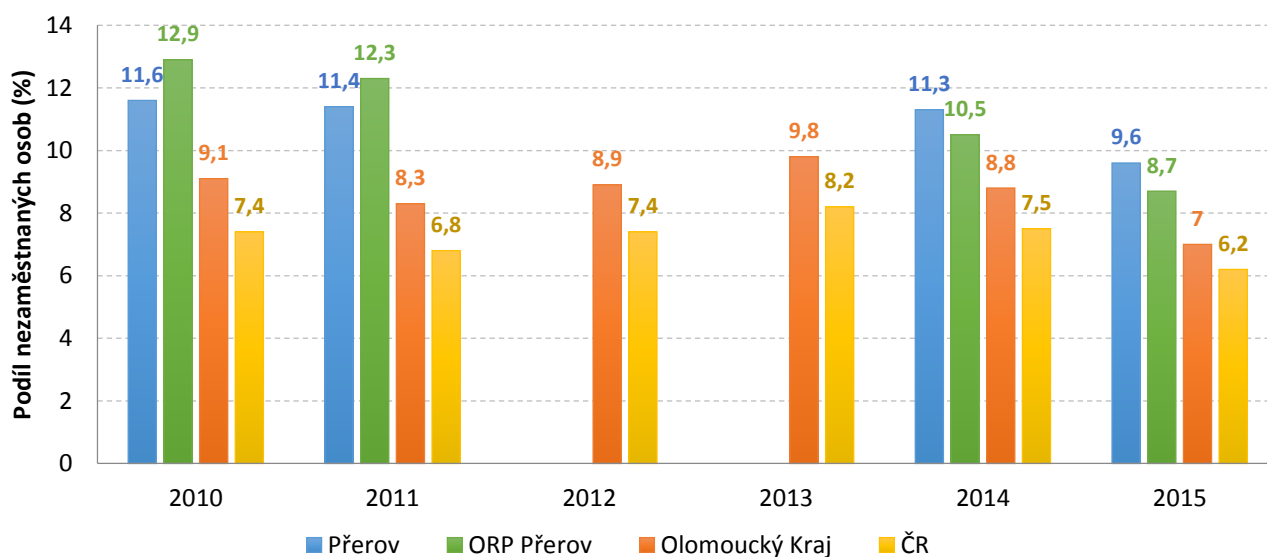
Graf 3.9: Podnikatelské subjekty podle odvětví za rok 2015



Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. 2015

NEZAMĚSTNANOST

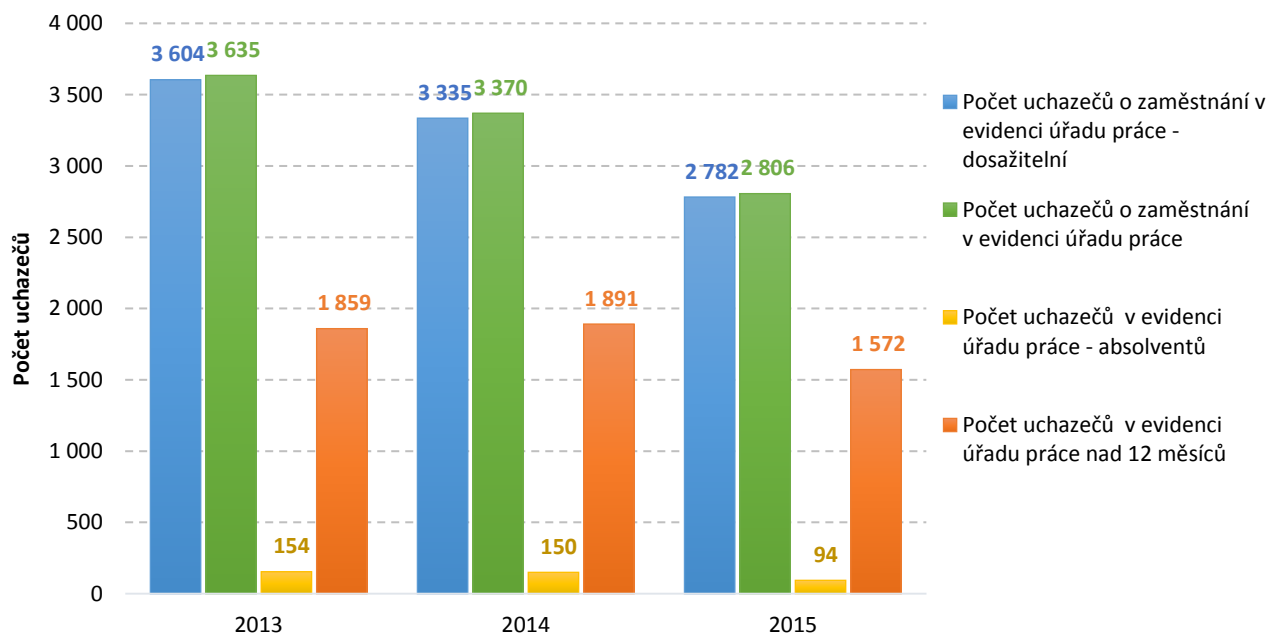
Přerov přes relativně příznivé podmínky k rozvoji vykazuje jak v celokrajském, tak v celorepublikovém srovnání poměrně vysoký podíl nezaměstnaných osob. Podíl nezaměstnaných osob za posledních pět let, který vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku, zobrazuje níže uvedený graf.

Graf 3.10: Podíl nezaměstnaných osob v ČR, Olomouckém kraji, ORP Přerov a ve městě Přerov v letech 2010 – 2015


Zdroj: Integrovaný portál MPSV; stav k 31. 12. daného roku

Pozn.: Od ledna 2012 do února 2014 nejsou k dispozici statistické údaje za nižší územní celky

Následující graf zobrazuje základní charakteristiky uchazečů o zaměstnání a také některé problémové skupiny na trhu práce, jako jsou dlouhodobě nezaměstnaní. Právě dlouhodobá nezaměstnanost se může negativně promítat do sociální oblasti. Pokles objemu této skupiny můžeme pozorovat v roce 2015, kdy počet uchazečů jsoucích v evidenci ÚP déle než 12 měsíců klesl oproti roku 2014 o 319 osob. Pozitivním jevem je také pokles podílu nezaměstnaných absolventů na současná cca 3,4 %.

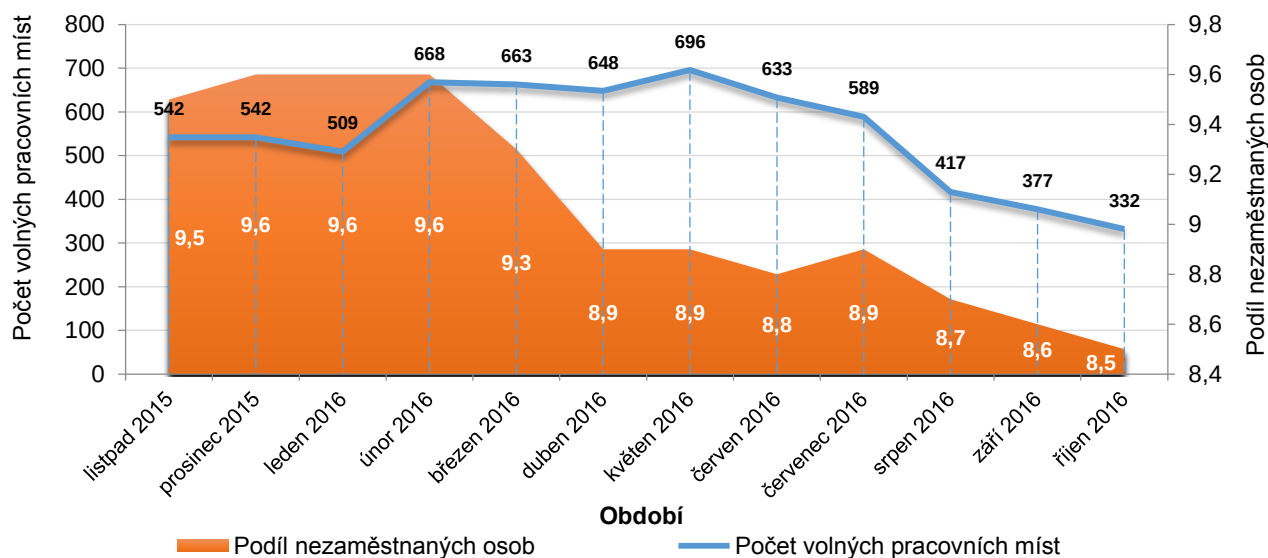
Graf 3.11: Vybrané ukazatele – nezaměstnanost


Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. daného roku



S nezaměstnaností úzce souvisí nabídka počtu volných pracovních míst. Ta v Přerově za poslední rok (v období listopad 2015 až říjen 2016) sezónně roste a klesá. K největšímu nárůstu došlo v období únor až červen 2016, kdy trh práce nabízel cca 650 až 700 volných pracovních míst. V dalších měsících byl zaznamenán výrazný pokles. Současně s růstem počtu pracovních míst dochází k poklesu podílu nezaměstnaných osob.

Graf 3.12: Vývoj nezaměstnanosti a volných pracovních míst v Přerově v období 11/2015 – 10/2016



Zdroj: Integrovaný portál MPSV, 2016



3.3 REKREACE A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Významným faktorem ovlivňujícím kvalitu života obyvatel ve městě je možnost trávení volného času, vč. kulturního, společenského a sportovního vyžití. Přerov je přirozeným kulturním, sportovním a volnočasovým centrem okresu Přerov. Nabídka jednotlivých aktivit a služeb odpovídá velikosti a charakteru města/regionálního centra.

Na území města se vyskytuje městská památková zóna, ve které se nacházejí měšťanské domy z 15. a 16. století, zbytky středověkých hradeb s fortnou a renesančně upravený zámek, ve kterém sídlí Muzeum Komenského. Roli kulturního a společenského centra města zajišťuje Městský dům z roku 1897 (náměstí T. G. Masaryka), postavený v novorenesančním slohu s bohatou štukovou výzdobou s prvky secese. Zde se konají různá divadelní představení, koncerty a společenské akce, z nichž nejvýznamnější je Československý jazzový festival s mezinárodní účastí, jehož tradice sahá až do roku 1966.

Součástí území je také městský park Michalov, který se rozkládá na 17 hektarech a od roku 1992 je kulturní památkou. V sousedství parku nabízí pro potřeby relaxace své zázemí areál Laguny se skateparkem, bikrosovou dráhou a DiscGolfParkem. Nedaleko areálu Laguny se nachází ornitologická stanice ORNIS, kde je umístěna největší expozice ptáků ve střední Evropě. Na území města lze také nalézt národní přírodní rezervaci Žebračka, kterou prochází naučná vlastivědná stezka Přerovským luhem. Z oblasti pravěké historie se v Předmostí nachází Památník lovců mamutů, kde jsou k vidění kosti pravěkých zvířat staré 25 000 let. Mimo Památník je nálezům z pravěké historie Předmostí věnováno také školní Muzeum mamutů.

Co se týče sportovního zaměření, je ve městě k dispozici přerovský plavecký areál, tenisové kurty nebo zimní stadion, který v letním období nabízí zázemí pro in-line bruslaře s multifunkční plochou vhodnou také pro florbal nebo hokej, a další sportovní centra. Cyklisté mohou využít sítě cyklostezek, kterými je město protkáno. Pro motorové sporty je zde Přerovská rokle, která hostí autocrossové a motocrossové závody evropského formátu.

Atraktivitu území z hlediska cestovního ruchu lze vyjádřit prostřednictvím počtu příjezdů hostů do ubytovacích zařízení. V období let 2013 až 2015 došlo k nárůstu počtu ubytovaných návštěvníků o cca 1 800 osob. V tomto období stoupl počet přenocování za rok, přičemž průměrný počet přenocování stoupl pouze v roce 2014 a následně klesl opět na hodnotu 1,8 z roku 2013.

Tabulka 3.6: Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení

	2013	2014	2015
Počet zařízení	12	11	12
pokoje	403	356	368
lůžka	1 019	850	886
Hosté	26 175	24 410	28 014
z toho nerezidenti	5 424	5 395	5 499
Přenocování	46 954	51 733	50 408
z toho nerezidenti	10 601	12 321	10 863
Průměrný počet přenocování (noci)	1,8	2,1	1,8

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. daného roku

V rámci své statistiky sleduje NIPOS – útvar Centrum informací a statistik kultury – údaje o muzeích, památnících a galeriích včetně jejich poboček na území České republiky. Dle této statistiky je významné Komenského muzeum, které se dle počtu stálých expozic řadí na 18. – 20. místo v ČR, dle počtu návštěvníků pak na místo 30. a stejnou příčku zaujímá dle počtu uspořádaných kulturně výchovných akcí.

**Tabulka 3.7: Návštěvnost muzeí a galerií v okrese Přerov v letech 2013 – 2015**

Název objektu	Návštěvnost v roce		
	2013	2014	2015
Muzeum Komenského v Přerově	80 560	68 742	72 728
Městská kulturní zařízení Hranice, p. o. – středisko muzeum a galerie	4 178	3 529	12 004
Městské muzeum MěKS Kojetín	500	1 680	2 800

Zdroj: Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS), 2016

V rámci této statistiky sleduje NIPOS také údaje o památkových objektech. Pod tímto pojmem se rozumí hrady, zámky, kláštery, zříceniny, mlýny apod. zpřístupněné návštěvníkům za vstupné.

Tabulka 3.8: Návštěvnost památek v okrese Přerov v letech 2013 – 2015

Název památkového objektu	Návštěvnost v roce		
	2013	2014	2015
zámek Tovačov	11 743	5 339	10 663
Větrný mlýn Skalička	85	289	250

Zdroj: Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS), 2016

3.4 MOTORIZACE, AUTOMOBILIZACE

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

Podle údajů z Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy (do r. 2012 spravovaný Ministerstvem vnitra) činil k 1. 1. 2016 **stupeň motorizace**³ v rámci Přerova 1,8 (tzn. 1 motorové vozidlo připadalo na 1,8 obyvatele), resp. 546 motorových vozidel/1 000 obyvatel. **Stupeň automobilizace**⁴ dosáhl ke stejnému datu hodnoty 2,6 (tzn. 1 osobní automobil připadal na 2,6 obyvatele), resp. 383 osobních automobilů/1 000 obyvatel. Míra automobilizace byla zjišťována také v rámci realizovaného dopravně-sociologického průzkumu domácností. Z výsledků vyplývá, že stupeň automobilizace činí 2,9, resp. 344 osobních automobilů/1 000 obyvatel.

Stupeň automobilizace lze srovnat s průměrem ČR, kdy v roce 2016 bylo evidováno v ČR 10,543 mil. obyvatel a registrováno bylo celkem 5,115 mil. osobních vozidel. Stupeň automobilizace tak dosáhl hodnoty 2,06 (tzn. 1 osobní vozidlo připadalo na 2,06 obyvatele), resp. 485 osobních vozidel/1 000 obyvatel, což je o cca 27 % více než v Přerově. Například v sousedním Rakousku v roce 2012 připadalo na 1 000 obyvatel přibližně 540 osobních vozidel, což už v té době bylo o cca 11 % více než v současné době v České republice. V Přerově se tak dá očekávat v následujících letech další výrazný nárůst počtu automobilů.

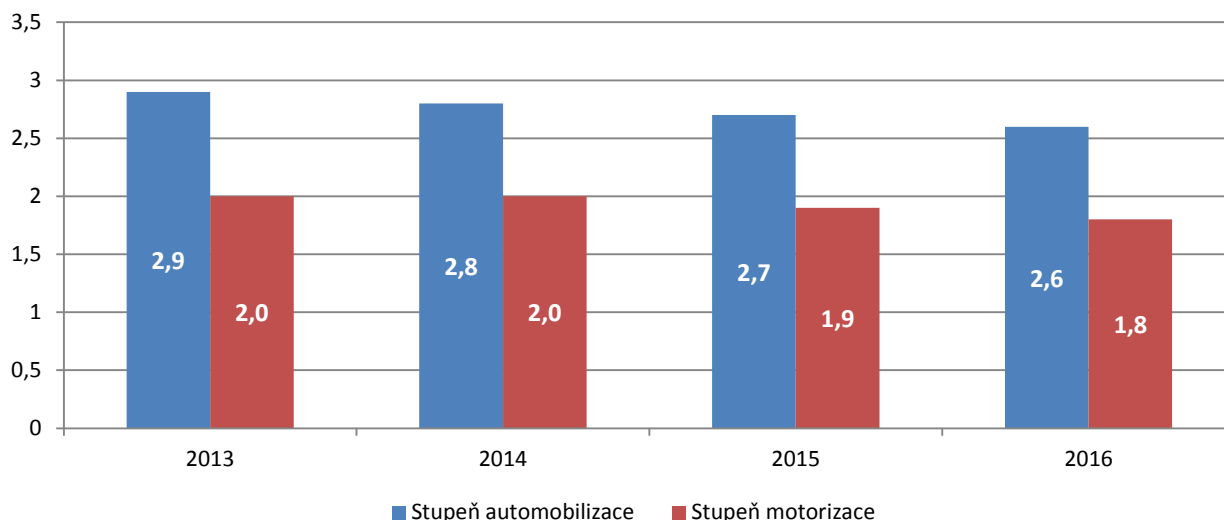
Automobilizace i motorizace v Přerově v průběhu let roste (viz graf níže), a to jak v souvislosti s nárůstem počtu vozidel, tak v souvislosti s poklesem počtu obyvatel města.

³ Stupeň motorizace vyjadřuje poměr počtu obyvatel určitého územního celku na jedno motorové vozidlo (nižší hodnota znamená vyšší stupeň motorizace).

⁴ Stupeň automobilizace vyjadřuje poměr počtu obyvatel určitého územního celku na jeden osobní automobil (nižší hodnota znamená vyšší stupeň automobilizace).



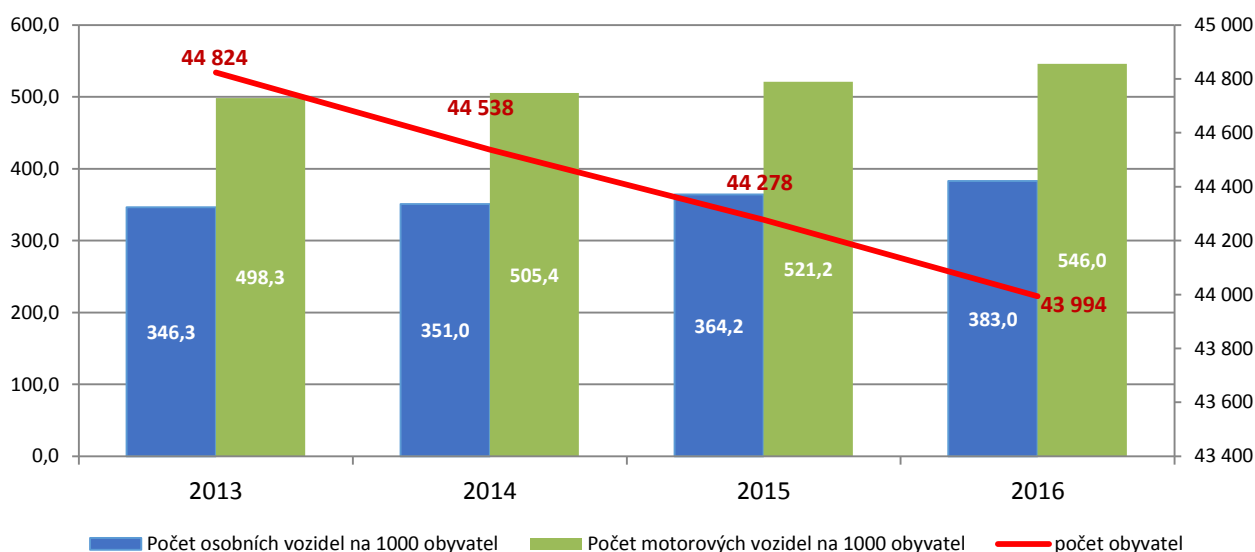
Graf 3.13: Vývoj automobilizace a motorizace Přerova v letech 2013 – 2016 (čím nižší hodnota, tím vyšší stupeň automobilizace/motorizace)



Zdroj dat: Centrální registr vozidel, Ministerstvo dopravy/Ministerstvo vnitra, 2016

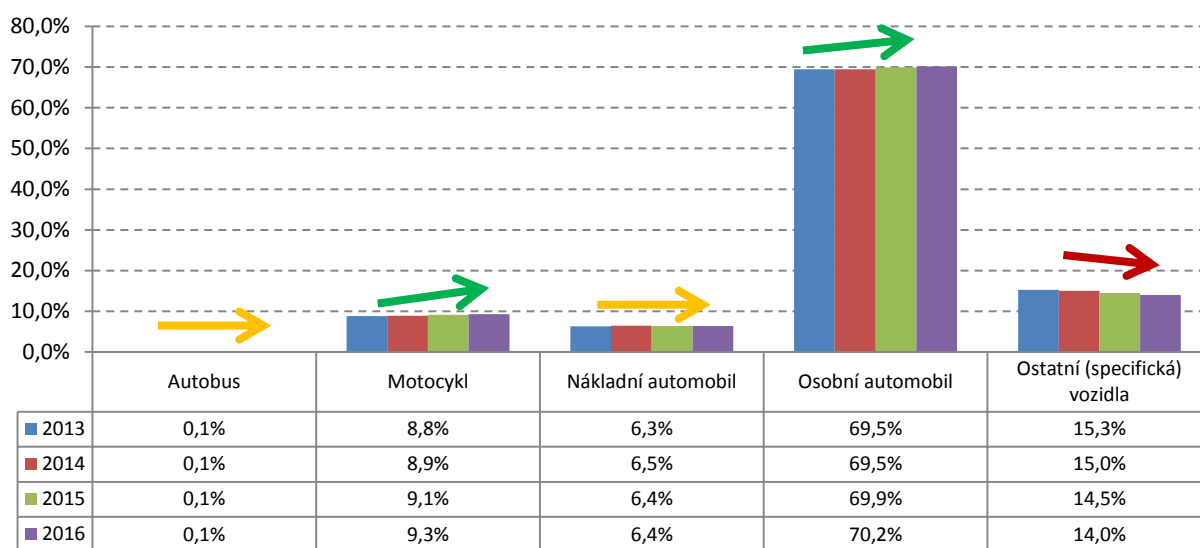
Za poslední 4 roky výrazně vzrostl také počet vozidel na 1 000 obyvatel – konkrétně počet osobních automobilů stoupl o hodnotu 36,7 (tzn. nárůst o cca 10,6 %, což představuje průměrný roční nárůst o 2,6 %), počet motorových vozidel vzrostl o 47,7 (tj. zvýšení o cca 9,6 %, což představuje průměrný roční nárůst o 2,4 %). Počet vozidel ve městě roste i přesto, že počet obyvatel města dlouhodobě klesá.

Graf 3.14: Vývoj počtu registrovaných vozidel na 1000 obyvatel Přerova v letech 2013 – 2016



Zdroj dat: Centrální registr vozidel, Ministerstvo dopravy/Ministerstvo vnitra, 2016

Celkový počet registrovaných vozidel v Přerově v roce 2016 činil 24 021 vozů, v roce 2013 to bylo 22 336 vozů a v roce 2009 se tato hodnota pohybovala kolem 17 000 motorových vozidel. Jedná se tak o nárůst o cca 7 000 vozidel za posledních 7 let, přičemž za stejné období poklesl počet obyvatel Přerova o cca 2 500. Osobní automobily tvoří až ¾ všech motorových vozidel registrovaných v Přerově. Podrobnější vývoj zastoupení jednotlivých druhů vozidel zobrazuje následující graf.

**Graf 3.15: Podíl jednotlivých druhů vozidel registrovaných v Přerově v letech 2013 – 2016**

Zdroj dat: Centrální registr vozidel, Ministerstvo dopravy/Ministerstvo vnitra, k 1. 1. daného roku

Pozn.: Motocykl vč. malých motocyklů a skútrů

Pozn.: Osobní automobil vč. terénních, kombi, veteránů

3.5 PŘEPRAVNÍ OBJEMY A UKAZATELE DOPRAVY

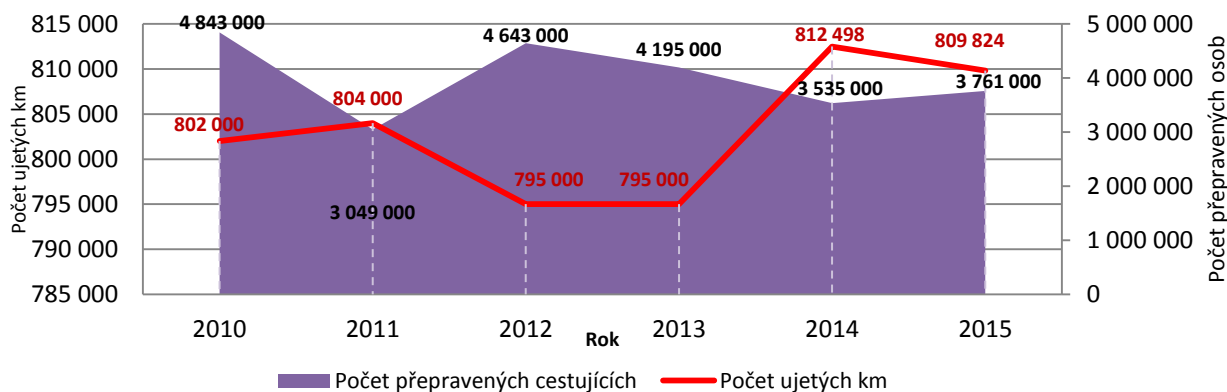
Základním ukazatelem vývoje dopravy jsou dopravní výkony v rámci celého dopravního skeletu města. V textu níže jsou shrnuty dostupné statistické údaje za jednotlivé dopravní módy – osobní automobilovou dopravu, městskou autobusovou dopravu a železniční dopravu.

Osobní doprava – informace o objemu dopravy na kordonu města a na křižovatkách jsou uvedeny v kapitole 4 – Dopravní průzkumy.

Městská hromadná (autobusová) doprava

Historicky v Přerově městskou autobusovou dopravu (MAD) do 31. 12. 2009 provozovala společnost ČSAD, která následně přecházela na Conex Morava a.s., Veolia Transport Morava a.s. V období 2010 až listopad 2011 autobusovou dopravu zajišťovala společnost SAD Trnava a.s., od prosince 2011 do února 2016 společnost DLS s.r.o., v současné době je jediným dopravcem ARRIVA MORAVA a.s.

Vývoj dopravních výkonů – počtu přepravených osob i počtu ujetých kilometrů – má od roku 2010 střídavou tendenci růstu a poklesu, nicméně oproti roku 2010 došlo v roce 2015 ke snížení počtu přepravených osob o cca 1,1 miliónu, tj. o cca 22 %. Počet ujetých km naopak oproti roku 2010 mírně vzrostl na 810 tisíc km, maximální odchylky od průměru se pohybují kolem 1 %, což signalizuje poměrně stabilní stav dopravní nabídky.

Graf 3.16: Vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy v Přerově v letech 2010 – 2015

Zdroj: Výkazy dopravců, Magistrát města Přerova, 2016, vlastní zpracování



Železniční doprava

Údaje o výkonech osobní železniční přepravy, tj. obratu cestujících v železniční stanici Přerov, nejsou veřejně dostupné a ani na žádost zpracovatele nebyla data jednotlivými dopravci poskytnuta.

O objemu osobní železniční dopravy však vypovídají rovněž data o **počtu spojů projíždějících železniční stanicí (ŽST) Přerov** (zdroj SŽDC). V roce 2014 projelo ŽST Přerov v průměru 220 osobních vlaků a 89 nákladních vlaků za 1 pracovní den, v nepracovní dny byl denní průměrný počet osobních vlaků 170 a nákladních vlaků 80. Z neúplných údajů za rok 2016 je zřejmé, že po menším poklesu průměrného počtu vlaků v roce 2015 dochází k dalšímu růstu, a to jak u osobních, tak u nákladních vlaků – viz následující tabulka.

Tabulka 3.9: Vývoj počtu spojů projíždějících železniční stanicí (ŽST) Přerov v letech 2014 – 2016

	2014	2015	2016 (do 16. 11.)
Průměrný počet vlaků osobní dopravy za den	390	376	400
▪ v pracovní dny	220	208	219
▪ v nepracovní dny	170	168	181
▪ průměrná hmotnost vlaku	275 t	279 t	272 t
Průměrný počet vlaků nákladní dopravy za den	169	174	200
▪ v pracovní dny	89	91	110
▪ v nepracovní dny	80	83	90
▪ průměrná hmotnost vlaku	972 t	929 t	995 t

Zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016

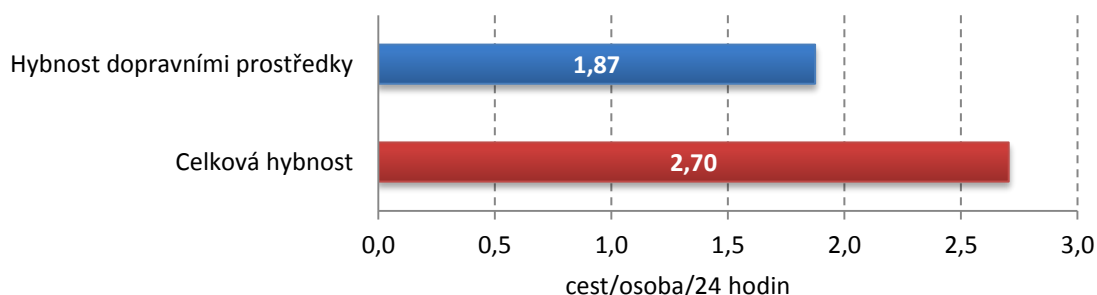
3.6 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL

Informace v této kapitole vycházejí z dopravně-sociologického průzkumu domácností – viz kapitola 2.4.2.

MOBILITA/HYBNOST OBYVATEL

Základním ukazatelem intenzity pohyblivosti obyvatel města je tzv. **mobilita neboli hybnost**. Celková průměrná hybnost v Přerově činí 2,7 cest na jednoho obyvatele za jeden den, přičemž se jedná o hybnost všemi dopravními prostředky včetně cest provedených pěšky. Samostatná hybnost pouze dopravními prostředky (bez cest vykonaných pěšky) dosahuje hodnoty 1,87 cest na obyvatele za 1 den.

Graf 3.17: Hybnost/mobilita obyvatel v Přerově



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Ukazatele hybnosti lze srovnat s jinými městy – v roce 2013 proběhl obdobný průzkum v Opavě, v roce 2014 byl stejný typ průzkumu realizován v Ostravě a v roce 2016 ve městech Most a Litvínov. Ze srovnání vyplývá, že Přerov dosahuje výrazně vyšší mobility svých obyvatel než Opava a Ostrava, ale má mírně nižší hybnost obyvatel než Most a Litvínov. Na základě posouzení rozdílu mezi celkovou hybností a hybností dopravními prostředky lze vyhodnotit, že obyvatelé Přerova vykonají více pěších cest za 1 den než obyvatelé Opavy, Ostravy i Litvínova, pouze v Mostě se občané přemisťují pěšky častěji.



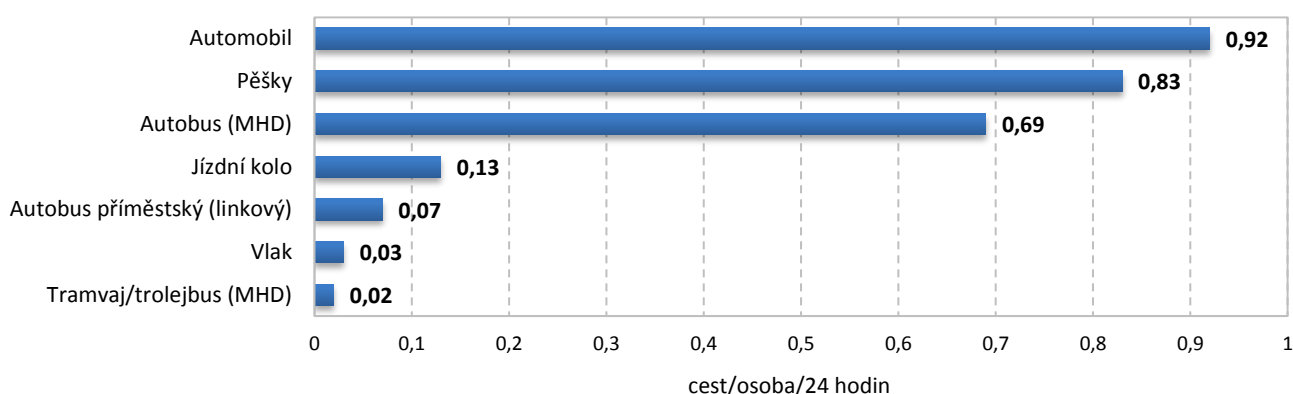
Tabulka 3.10: Mobilita/hybnost obyvatel Přerova, Opavy, Ostravy, Mostu a Litvínova

Město	Počet obyvatel	Celková hybnost	Hybnost dopravními prostředky	Rozdíl mezi celkovou hybností a hybností dopravními prostředky
Přerov (2016)	cca 44 000	2,70	1,87	0,83
Opava (2013)	cca 57 000	2,10	1,40	0,70
Ostrava (2014)	cca 295 000	2,40	1,63	0,77
Most (2016)	cca 67 000	2,96	1,97	0,99
Litvínov (2016)	cca 24 500	2,85	2,07	0,78

Zdroj: ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

Z následujícího grafu je zřejmé, že na celkové mobilitě obyvatel Přerova se nejvíce podílejí cesty vykonané automobilem (v průměru 0,92 cesty na obyvatele za den), pěšky (0,83) autobusem MHD (0,69).

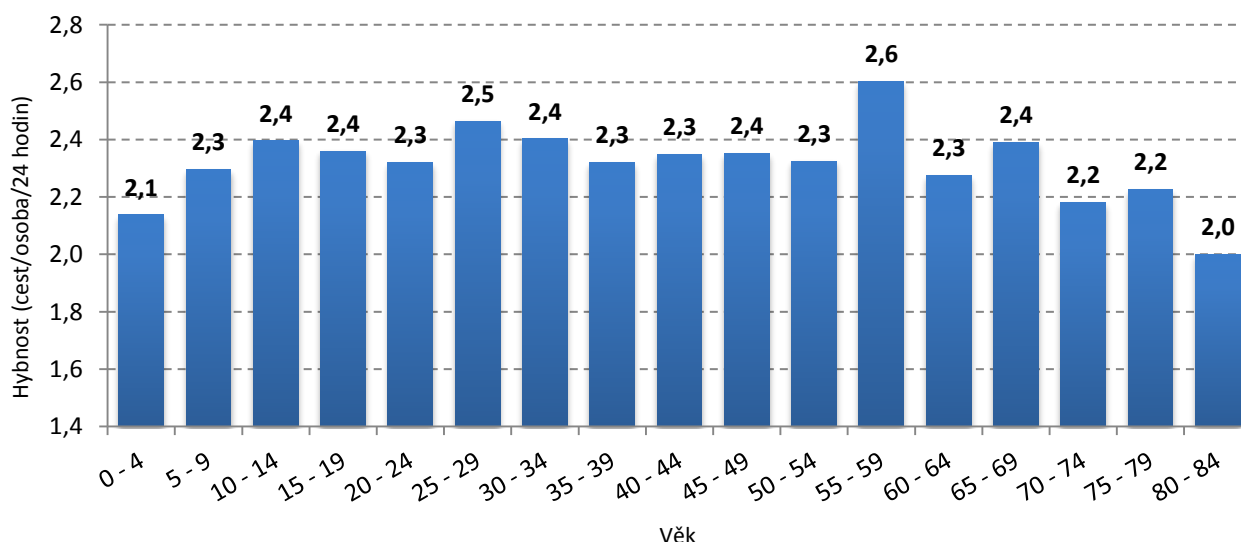
Graf 3.18: Hybnost/mobilita obyvatel v Přerově



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Ze srovnání mobility mezi jednotlivými věkovými skupinami obyvatel vyplývají pouze minimální rozdíly (v rádech desetín), přesto je z výsledku zřejmé, že nejvíce cest denně vykonají občané ve věku 55 až 59 let a mladí lidé mezi 25. a 29. rokem – viz následující graf.

Graf 3.19: Hybnost obyvatel Přerova dle věkových skupin



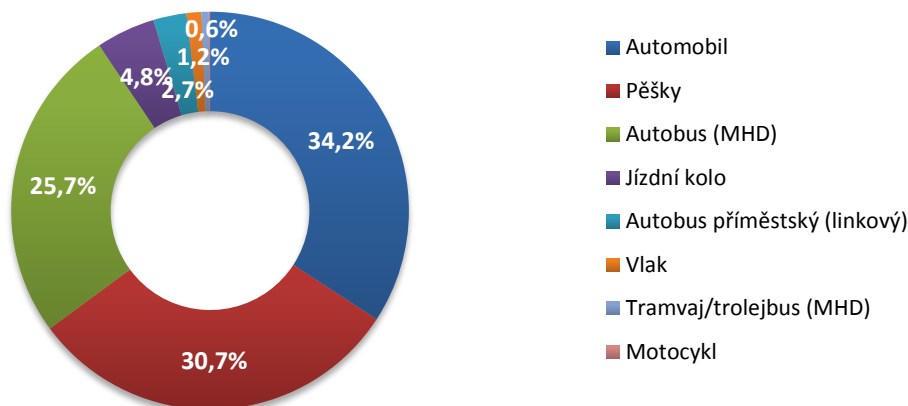
Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Pozn.: Jedná se o údaje pouze těch respondentů, kteří v rámci šetření uvedli svůj věk

DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE A ÚČEL CEST

Mobilitu obyvatel lze vyjádřit rovněž prostřednictvím tzv. dělby přepravní práce, tj. podílu využívání jednotlivých druhů dopravních prostředků na celkové dopravě. V Přerově převažuje s téměř 35% podílem využívání automobilu, cca 31 % cest je vykonáno pěšky, 25,7 % městskými autobusy. Cyklisté se na celkovém objemu přepravy obyvatel podílejí cca 5 %, což je do značné míry ovlivněno měsícem, kdy sčítání probíhalo.

Graf 3.20: Dělbba přepravní práce v Přerově



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

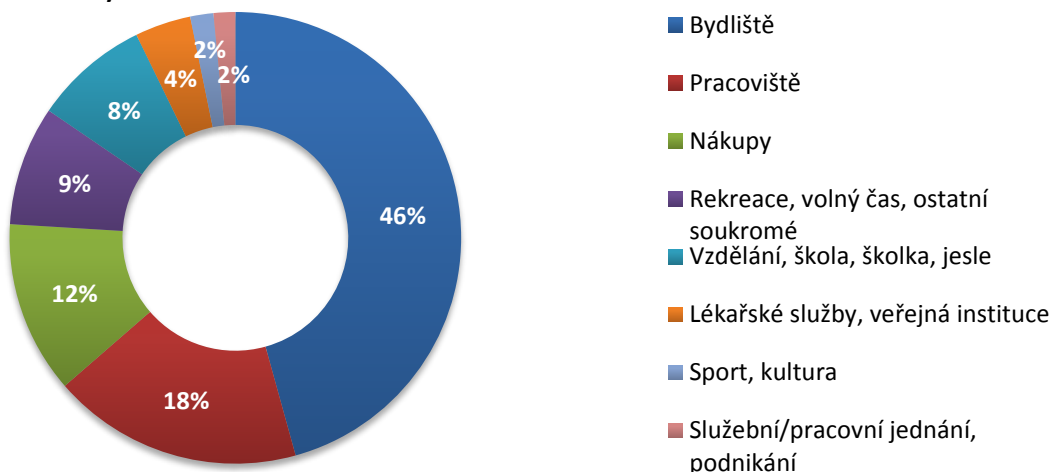
Pozn.: tramvaj/trolejbus (MHD) je vykázán jako použitý dopravní prostředek uvedený respondenty, kteří takto cestovali v daný den v jiném městě (např. Olomouc, Brno)

V rámci Přerova byl vykonán největší počet cest směrem domů (46 % všech cest), následně do zaměstnání (18 %) a za nákupy (12 %) – viz následující graf. Tyto hodnoty lze srovnat s jinými městy:

- **Opava:** bydliště – 44 %, pracoviště – 17 %, vzdělání – 12 %, nákupy – 11 %, rekreace – 8 %.
- **Most:** bydliště – 42 %, pracoviště – 18 %, vzdělání – 15 %, nákupy – 10 %, rekreace – 7 %.
- **Litvínov:** bydliště – 41 %, pracoviště – 20 %, vzdělání – 14 %, nákupy – 11 %, rekreace – 7 %.

Oproti těmto městům bylo v **Přerově** vykonáno více cest směřujících do místa bydliště, relativně obdobný podíl cest na pracoviště, více cest za nákupy, o něco vyšší podíl cest za rekreaci a volným časem a výrazně méně cest do škol a školek, což pravděpodobně souvisí s výrazně nižším zastoupením dětí a mladších obyvatel ve věkové struktuře města (výrazně negativní struktura obyvatel).

Graf 3.21: Účel/cíle cest vykonané domácnostmi v Přerově



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

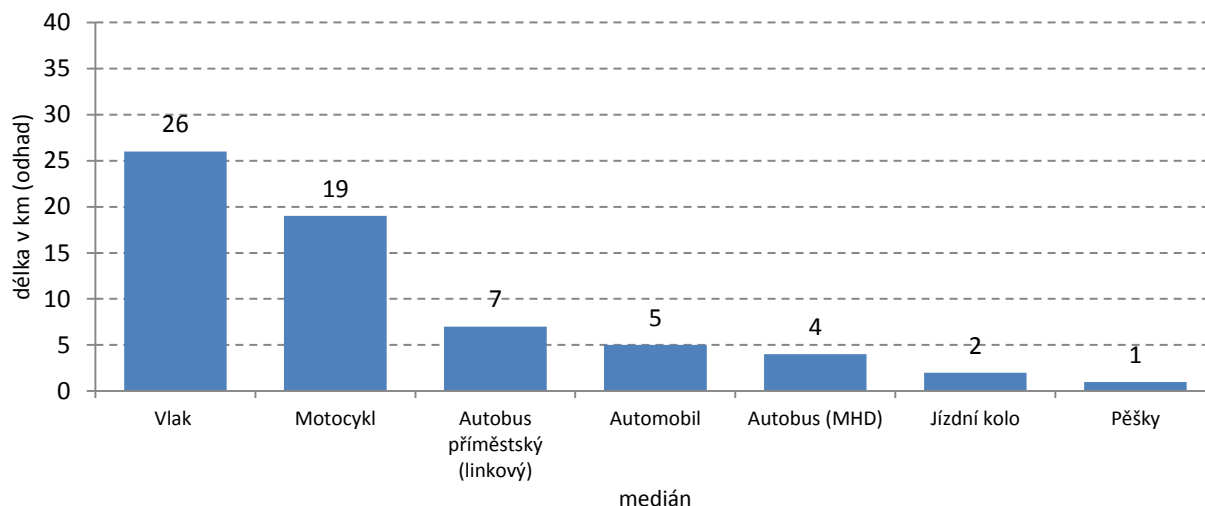
Dle odhadu respondentů byla největší přepravní vzdálenost (medián⁵) zjištěna u cest vykonaných vlakem – nejčastěji cca 26 km, tj. zhruba vzdálenost mezi Přerovem a Olomoucí. Přepravní vzdálenost automobilem

⁵ **Medián** je hodnota, jež dělí řadu vzestupně seřazených výsledků na dvě stejné početné poloviny. Platí, že nejméně 50 % hodnot je menších nebo rovných a nejméně 50 % hodnot je větších nebo rovných mediánu.



činí 5 km, motocykly jsou využívány nejčastěji pro dopravu mimo město s nejčastěji ujetou vzdáleností 19 km. Autobusem městské hromadné dopravy lidé v Přerově ujedou v průměru 4 km. Přeprava pěšky a na kole probíhá nejčastěji na vzdálenosti do 2 km.

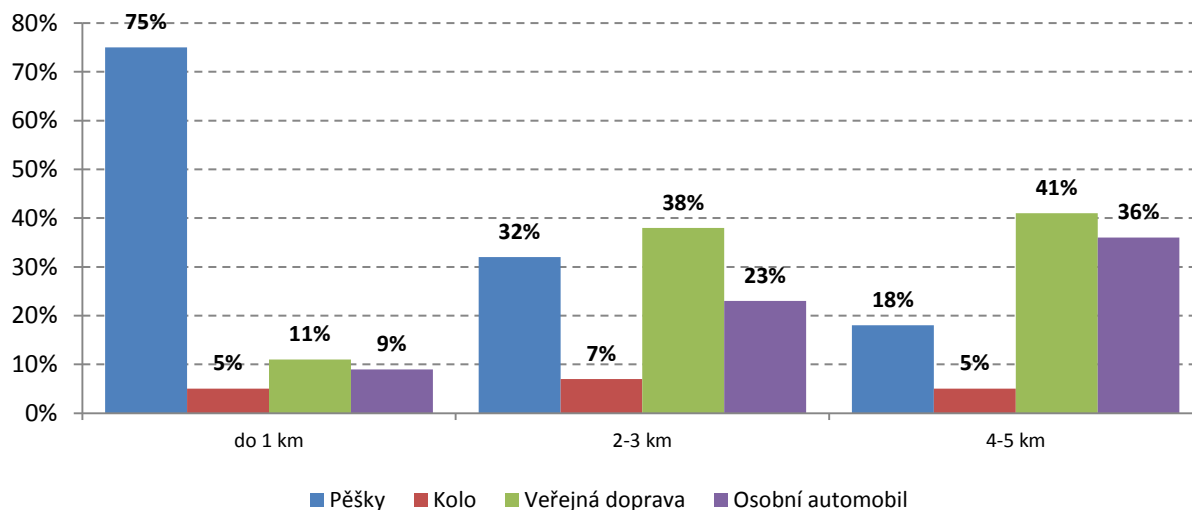
Graf 3.22: Střední hodnota (medián) přepravní vzdálenosti dle dopravních módů



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Až 68 % všech cest vykonaných během pracovního dne je maximálně do vzdálenosti 5 km, přičemž pro překonání vzdálenosti do 1 km využívá až 3/4 obyvatel pěší chůzi, na vzdálenost 2 – 3 km již pouze cca 1/3 osob. S rostoucí přepravní vzdáleností roste využití osobních automobilů i veřejné hromadné dopravy, která je nejvíce využívána pro přepravu do vzdálenosti 2 – 5 km.

Graf 3.23: Zvolený způsob dopravy podle vzdálenosti



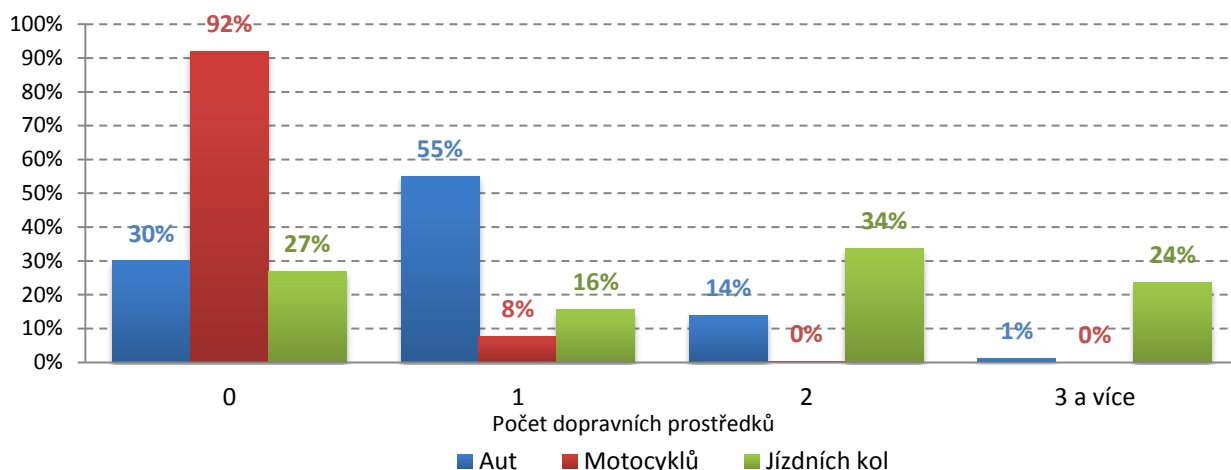
Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

VÝBAVENOST DOMÁCNOSTÍ DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY

Jedním z ukazatelů vypovídajících o způsobu dopravy obyvatel města je **vybavenost domácností jednotlivými dopravními prostředky** – v rámci průzkumu bylo zjišťováno vlastnictví osobních automobilů, motocyklů a jízdních kol. V Přerově nevlastní žádný automobil 30 % domácností, 55 % jich disponuje 1 autem, dva a více vozů má v Přerově 15 % ze všech domácností. Žádné jízdní kolo nevlastní cca ¼ rodin, naopak 58 % jich má k dispozici více než 1 kolo. Pro srovnání – v Mostě je v domácnostech více osobních automobilů (dva a více vozů vlastní 28 % domácností, v Litvínově dokonce 30 %), naopak jízdními koly disponují domácnosti v těchto městech oproti Přerovu méně (více než 1 kolo vlastní necelých 50 % z nich).



Graf 3.24: Vybavenost domácností dopravními prostředky



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Průměrné stáří automobilů přerovských domácností je 13 let, což je podprůměrná hodnota ve srovnání s průměrem ČR, který v roce 2016 přesáhl 15 let (nejvíce od vzniku samostatné ČR v roce 1993). Stáří vozového parku se v celé ČR stále zvyšuje, a to kvůli jejich nízké obměně a také dovozu ojetých vozidel v nevyhovující věkové struktuře ze zahraničí.

Průměrný obyvatel Přerova ujede svým automobilem přibližně 13 000 km (*medián*) za rok s průměrnou spotřebou 7,2 l na 100 km. Z více než 60 % slouží jako palivo benzín, z 38 % nafta, na pohon plynem jezdí pouze 1,5 % vozidel.

Více než ½ obyvatel své osobní automobily parkuje nejčastěji na veřejné komunikaci či veřejném parkovišti, přibližně 28 % vozů je parkováno v garáži vlastněné majitelem vozu.

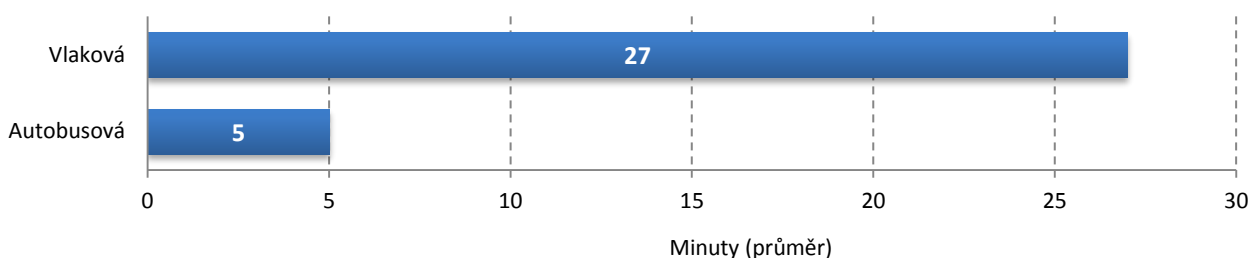
Tabulka 3.11: Základní ukazatele osobních automobilů využívaných domácnostmi v Přerově

Osobní automobil – ukazatel		Přerov (2016)
Průměrný rok výroby		2003
Nájezd za rok (medián)		13 000 km
Průměrná spotřeba		7,2 l/100 km
Typ paliva – podíl v %	<i>Benzín</i>	60,3 %
	<i>Motorová nafta</i>	38,2 %
	<i>Stlačený zemní plyn (CNG)</i>	0,4 %
	<i>Zkapalněný plyn (LPG)</i>	1,1 %
Způsob parkování – podíl v %	<i>Ve vlastní garáži</i>	28,4 %
	<i>V hromadné veřejné garáži</i>	0,4 %
	<i>Na vlastním pozemku</i>	9,2 %
	<i>Na veřejné komunikaci/silnici/parkovišti</i>	54,1 %
	<i>Na vyhrazeném parkovišti</i>	7,9 %

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

V rámci průzkumu byli respondenti dotazováni na pěší vzdálenost k nejbližší zastávce veřejné hromadné dopravy z místa jejich bydliště. Průměrný čas, který musejí obyvatelé Přerova věnovat cestě na autobusovou zastávku, činí cca 5 minut pěší chůze. Průměrný čas docházky na vlakovou zastávku dosahuje 27 minut.


Graf 3.25: Průměrná časová vzdálenost od autobusové a vlakové zastávky z bydliště obyvatel Přerova


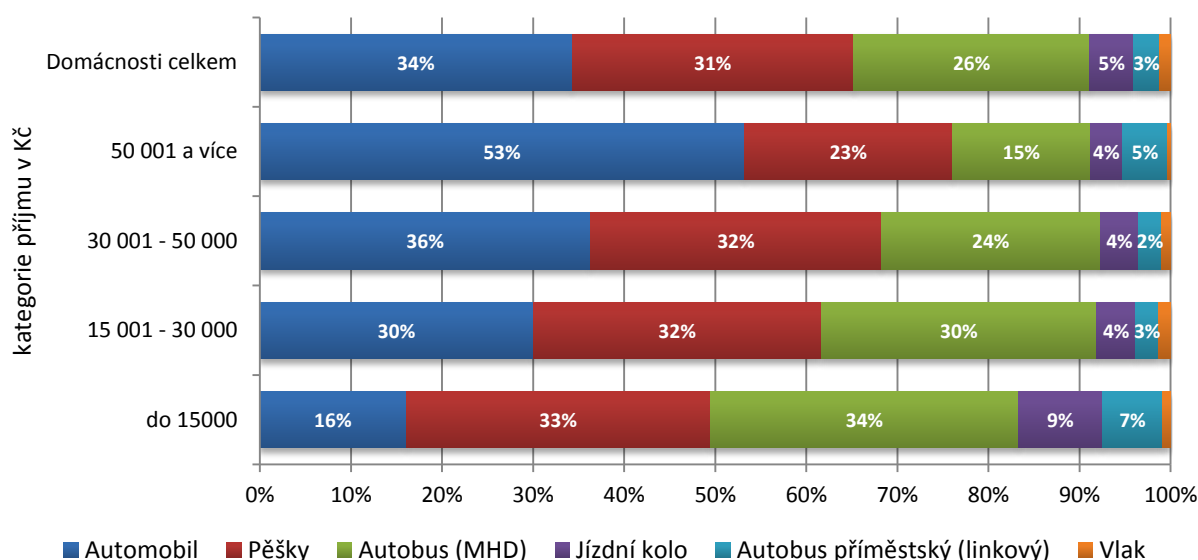
Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Dlouhodobé předplatné na veřejnou hromadnou dopravu či MHD vlastní v Přerově 29 % obyvatel (respondentů). Více než ½ z nich tvoří zaměstnanci, 25 % žáci/studenti a 8 % senioři.

ZPŮSOB DOPRAVY DLE KATEGORIE PŘÍJMU DOMÁCNOSTÍ

Mezi domácnostmi zastoupenými v průzkumu jich cca 8 % hospodaří měsíčně s částkou do 15 000 Kč, 42 % domácností dosahuje průměrného měsíčního příjmu 15 – 30 tisíc Kč, 32 % má příjem 30 – 50 tis. Kč a domácností s příjmem nad 50 000 Kč jsou cca 4 %.

Obecným trendem v dopravě je, že lidé s vyšším příjmem častěji upřednostňují osobní automobil před ostatními druhy dopravy. Jak ukazuje následující graf, tento trend je patrný rovněž v Přerově, kde nejčastějšími uživateli osobních automobilů jsou lidé, jejichž domácnosti mají měsíční příjem větší než 50 000 Kč (53 %). Naopak pěšky, na kole a městskou hromadnou dopravu se přepravují nejvíce lidé bydlící v domácnostech s nižším měsíčním příjmem.

Graf 3.26: Způsob dopravy dle kategorie příjmů domácností


Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

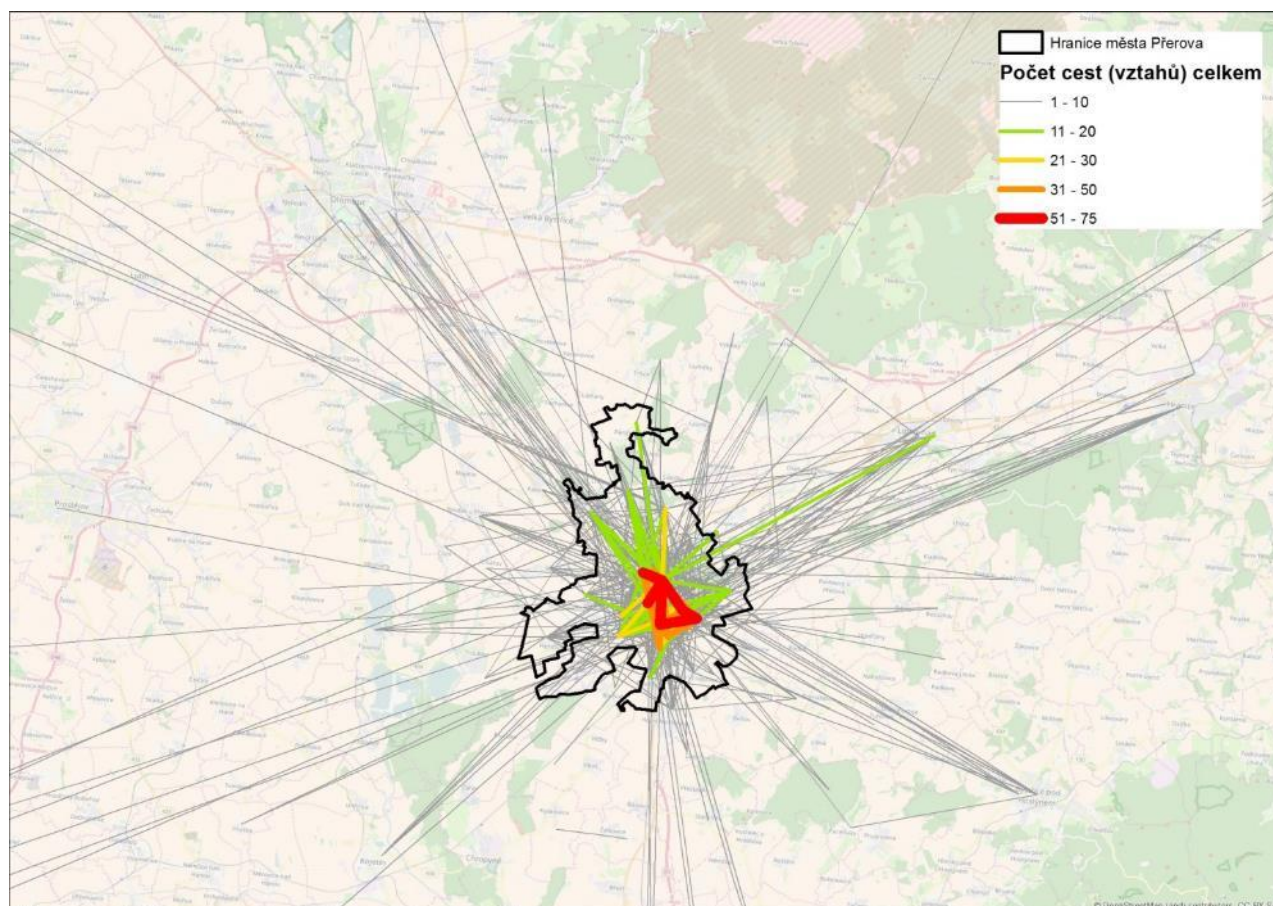
VNITŘNÍ A VNĚJŠÍ PŘEPRAVNÍ VZTAHY

O směrech pohybu a mobilitě obyvatel vypovídají tzv. přepravní vztahy, tj. vztahy vykonané v rámci jednoho pracovního dne za účelem pravidelných (zaměstnání, škola) i nepravidelných (služby, lékař, nákupy, rekreace...) aktivit, tj. za určitým cílem. Přepravní vztahy také vyjadřují vazbu mezi zdrojovými a cílovými oblastmi. Zdrojové oblasti jsou charakterizovány vyšší koncentrací obyvatel (tj. místo jejich bydliště; často se jedná o sídlištní celky a intenzivní bytovou zástavbu). Cílové oblasti představují lokality s výskytem některé atraktivity pro obyvatele různých skupin (např. pracovní příležitosti pro ekonomicky aktivní obyvatele, školy a vzdělávací zařízení pro děti a studenty, nákupní centra či úřady pro širokou škálu obyvatel).

Identifikace přepravních vztahů byla provedena na základě adresných údajů získaných z dopravně-sociologického průzkumu, přičemž data byla agregována na vyšší územní celky, tzv. **základní sídelní jednotky (ZSJ)**⁶.

Nejsilnější vnější dopravní vztahy Přerova (tj. vazby na jiná sídla) probíhají s nedalekou Olomoucí, a to za účelem dojíždky zejména do zaměstnání a škol, případně za službami a nákupy. Méně intenzivní (ale stále významné) jsou přepravní vztahy Přerov – Hranice, Přerov – Bystřice pod Hostýnem, Přerov – Lipník nad Bečvou, Přerov – Brodek u Přerova, Přerov – Horní Moštěnice a částečně také Přerov – Kojetín a Přerov – Rokytnice. Tyto výsledky z provedeného průzkumu v zásadě korespondují s oficiálními statistickými daty o směrech dojíždky a vyjíždky do zaměstnání a škol ze SLDB 2011 (viz kap. 3.1).

Obrázek 3.4: Vnější dopravní vazby Přerova



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Vnitřní přepravní vztahy v rámci Přerova jsou nejsilnější (*intenzita vztahů 51 – 75 vykonaných cest*) směrem k **ZSJ Výstaviště**, kde se nachází významné nákupní centrum (Nákupní park Přerov) a jeden z největších

⁶ Základní sídelní jednotka – jednotka představující části území obce s jednoznačnými územně technickými a urbanistickými podmínkami nebo spádová území seskupení objektů obytného nebo rekreačního charakteru.



zaměstnavatelů ve městě – EMOS spol. s r.o. Tyto vztahy jsou nejsilnější zejména ze **ZSJ Hranická** (sídliště Předmostí), **ZSJ Náměstí Svobody** (sídlo Pivovaru Zubr, OC Galerie Přerov, polikliniky, několika významných veřejných institucí a škol), ze **ZSJ Šířava-sever** (nejlidnatější místní část Přerova) a **ZSJ Na odpoledni**.

Stejně významné jsou přepravní vztahy ve směru na **ZSJ Náměstí Optiky**, kde se nachází největší zaměstnavatel Přerova (Meopta Optika, s.r.o.) a velké nákupní centrum (OC Koloseum). Nejintenzivnější jsou tyto vazby ze **ZSJ Náměstí Svobody** a **ZSJ Šířava-sever**.

Významné jsou rovněž vnitroměstské vztahy mezi ZSJ (*intenzita vztahů 31 – 50 vykonaných cest*):

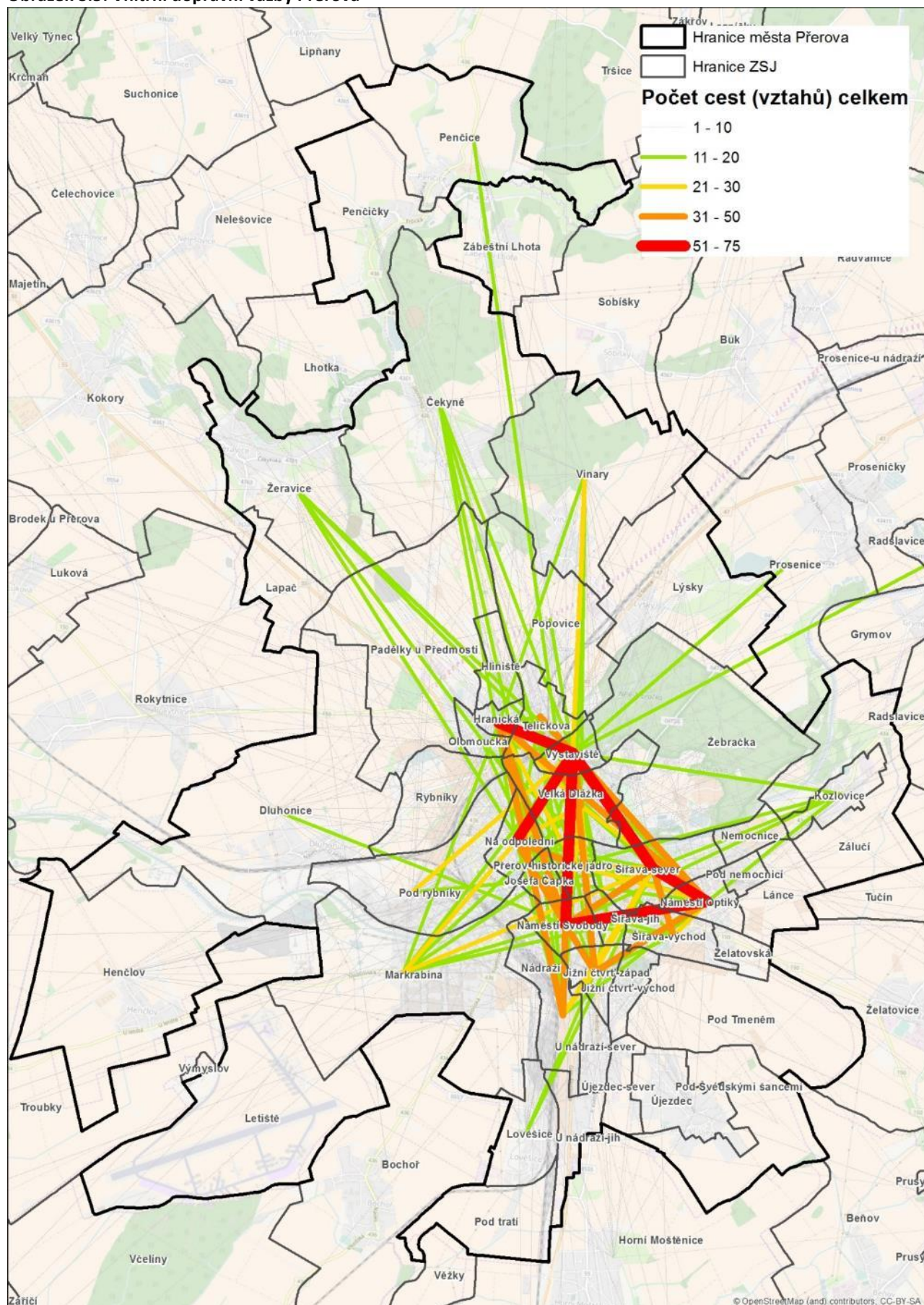
- **Náměstí Optiky** ⇔ Teličkova, Jižní čtvrť-západ, Hranická, Náměstí Svobody
- **Jižní čtvrť-západ** ⇔ Náměstí Optiky, Výstaviště, Na Odpoledni
- **Hranická** ⇔ Náměstí Optiky, Nádraží, Náměstí Svobody
- **Náměstí Svobody** ⇔ Nádraží, Šířava-sever, Náměstí Optiky, Hranická, Jižní čtvrť-západ
- **Velká Dílžka** ⇔ Výstaviště

Z venkovských místních částí směrem do vnitřního města jsou nejintenzivnější dopravní vazby z Vinar, Čekyně, Žeravic, Kozlovic a Lověšic.

Kompletní přehled dopravních vazeb vč. intenzit (počtu vykonaných cest) je zobrazen v následujícím obrázku, ve větším detailu pak rovněž v příloze (obrázky P3 až P6).



Obrázek 3.5: Vnitřní dopravní vazby Přerova



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016



3.7 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S3.1: Nadprůměrná úroveň vzdělanosti obyvatel ve vztahu k nadřazeným územním samosprávním celkům (kraj, ČR) – vyšší podíl obyvatel se středním vzděláním s maturitou i vysokoškoláků.	W3.1: Dlouhodobý pokles počtu obyvatel způsobený zejména záporným migračním saldem.
S3.2: Kladná bilance dojížděky a vyjížděky – větší počet obyvatel do města dojíždí (za prací, do školy), než jich z města vyjíždí.	W3.2: Významné stárnutí obyvatel – větší podíl osob ve věku 65 a více let než je krajský i republikový průměr.
S3.3: Nižší stupeň automobilizace oproti průměru ČR – 2,9, tj. 344 osobních automobilů/1000 obyvatel.	W3.3: Podprůměrný podíl obyvatel v produktivním věku (15 – 64 let) a jeho snižování v posledních letech.
S3.4: Přibližně 30 % domácností nevlastní osobní automobil a přepravují se tak jinými dopravními prostředky.	W3.4: Zrychlující se nárůst počtu registrovaných motorových vozidel v Přerově (cca o 2,5 % ročně).
	W3.5: Silná orientace na průmysl a závislost ekonomiky města na několika velkých zaměstnavatelích.
	W3.6: Vyšší nezaměstnanost ve srovnání s průměrem kraje i ČR.
	W3.7: Nízký podíl osobních vozidel s „ekologickým“ pohonem.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O3.1: Podpora vzniku nových pracovních příležitostí za účelem přilákání nových obyvatel a udržení stávajících (zejména mladých) obyvatel.	T3.1: Pokračující pokles počtu obyvatel v důsledku záporného přirozeného a migračního přírůstku.
O3.2: Prohlubující se spolupráce a aglomerační vazby s městy Olomouc a Prostějov.	T3.2: Prohlubující a zrychlující se trend demografického stárnutí populace a změna poptávky po mobilitě.
O3.3: Podpora udržitelných forem dopravy a osvětové činnosti (čistá a udržitelná mobilita).	T3.3: Nárůst nezaměstnanosti v důsledku odchodu některého z velkých zaměstnavatelů nebo ekonomické krize.
O3.4: Zlepšení image města.	T3.4: Zrychlující se míra automobilizace a zvyšování podílu automobilové dopravy bez adekvátních zásahů do dopravního systému Přerova.
	T3.5: Snižující se podíl MHD na dělbě přepravní práce



4. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

4.1 SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Směrový průzkum byl proveden za účelem získání údajů o tranzitní a vnější dopravě. Bylo vybráno 10 stanovišť na kordonu města, kde proběhlo sčítání zápisem části RZ s pomocí specializovaných přístrojů pro kordonový průzkum HC8. Přístroje mají synchronizován vnitřní čas a zaměstnanci vkládají jednotlivé RZ vozidel do databáze. Poloha stanovišť je na obrázku níže.

Vyhodnocení probíhá párováním dat na vjezdech a výjezdech území. Výsledkem je matice vztahů a počet záznamů, tj. intenzita dopravy na jednotlivých profilech.

Průzkum byl proveden dne 12. 10. 2016 v době od 6 do 17 hodin. Doba průzkumu byla zkrácena vzhledem ke světelným podmínkám. Průzkum lze provádět pouze za dobré viditelnosti RZ.

Tabulka 4.1: Intenzity dopravy celkem; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

CELKEM	za 11 hodin (6 - 17)	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210			
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem
Čekyně	II/436	1	442	16	8	6	4	8	31	6	7	6	38	128	570
Olomouc	I/55	2	3156	21	46	35	24	61	817	73	134	30	155	1394	4550
Rokytnice	II/150	3	712	3	22	18	4	6	29	3	36	6	159	286	998
Henčlov	II/434	4	1048	4	8	7	21	60	38	10	40	22	90	301	1349
Bochoř	II/436	5	729	3	23	6	77	27	16	1	15	12	80	261	990
Zlín	I/55	6	3100	23	711	51	61	20	90	51	97	399	708	2211	5311
Zlín II	III/0555	7	1041	3	33	16	7	6	16	62	110	251	17	521	1561
Želatovice	II/150	8	1677	7	110	33	36	17	101	66	76	42	20	508	2185
Kozlovice	II/434	9	1546	3	27	11	25	20	196	279	45	71	21	698	2243
Ostrava	I/47	10	1885	25	152	177	91	79	569	29	18	7	68	1214	3099
															39%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.2: Intenzity vnější dopravy celkem; výjezdy z města po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu

CELKEM	za 11 hodin (6 - 17)	0	
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	415
Olomouc	I/55	202	2437
Rokytnice	II/150	203	843
Henčlov	II/434	204	1215
Bochoř	II/436	205	906
Zlín	I/55	206	2458
Zlín II	III/0555	207	1270
Želatovice	II/150	208	1680
Kozlovice	II/434	209	1695
Ostrava	I/47	210	2002

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.3: Intenzity osobních vozidel; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

OA	za 11 hodin (6 - 17)	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210			
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem
Čekyně	II/436	1	366	16	7	6	4	4	28	6	6	6	37	119	485
Olomouc	I/55	2	2285	18	41	28	20	53	638	65	102	30	122	1118	3403
Rokytnice	II/150	3	574	1	20	17	3	3	23	3	27	6	119	222	796
Henčlov	II/434	4	847	4	6	4	21	51	27	10	33	18	53	227	1074
Bochoř	II/436	5	578	3	20	4	57	20	11	1	10	10	67	203	781
Zlín	I/55	6	2217	18	425	40	43	13	80	48	61	331	233	1292	3509
Zlín II	III/0555	7	887	3	33	14	7	6	16	55	63	226	9	431	1318
Želatovice	II/150	8	1479	7	84	23	28	16	57	60	68	40	18	401	1880
Kozlovice	II/434	9	1337	1	27	11	21	18	173	242	41	68	21	625	1962
Ostrava	I/47	10	1351	20	111	117	58	67	216	24	9	7	55	684	2035
															34%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

**Tabulka 4.4: Intenzity vnější dopravy osobních vozidel; výjezdy z města celkem po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu**

OA	za 11 hodin (6 - 17)		0
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	348
Olomouc	I/55	202	1926
Rokytnice	II/150	203	702
Henčlov	II/434	204	978
Bochoř	II/436	205	747
Zlín	I/55	206	1971
Zlín II	III/0555	207	1038
Želatovice	II/150	208	1426
Kozlovice	II/434	209	1422
Ostrava	I/47	210	1514

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.5: Intenzity lehkých nákladních vozidel; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

LN	za 11 hodin (6 - 17)	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210				
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem	Tranzit %
Čekyně	II/436	1	43	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	46	6%
Olomouc	I/55	2	365	0	3	0	4	5	65	5	16	0	8	105	470	22%
Rokytnice	II/150	3	68	1	3	1	1	0	1	0	5	0	8	20	88	23%
Henčlov	II/434	4	92	0	3	0	0	6	5	0	1	1	5	21	113	19%
Bochoř	II/436	5	84	0	3	0	15	3	0	0	3	1	4	28	112	25%
Zlín	I/55	6	374	1	50	0	9	0	8	3	6	46	40	163	537	30%
Zlín II	III/0555	7	66	0	0	0	0	0	0	4	6	13	0	23	89	25%
Želatovice	II/150	8	71	0	4	4	3	0	3	8	1	1	1	25	96	26%
Kozlovice	II/434	9	136	1	0	0	1	1	11	25	4	3	0	46	182	25%
Ostrava	I/47	10	254	3	6	13	9	4	20	3	3	0	10	69	323	21%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.6: Intenzity vnější dopravy lehkých nákladních vozidel; výjezdy z města celkem po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu

LN	za 11 hodin (6 - 17)		0
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	45
Olomouc	I/55	202	251
Rokytnice	II/150	203	79
Henčlov	II/434	204	121
Bochoř	II/436	205	85
Zlín	I/55	206	190
Zlín II	III/0555	207	139
Želatovice	II/150	208	123
Kozlovice	II/434	209	168
Ostrava	I/47	210	227

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.7: Intenzity středních nákladních vozidel; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

SN	za 11 hodin (6 - 17)	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210				
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem	Tranzit %
Čekyně	II/436	1	6	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	8	27%
Olomouc	I/55	2	269	0	2	4	0	3	29	0	8	0	3	50	319	16%
Rokytnice	II/150	3	45	0	0	0	0	0	2	0	1	0	13	16	61	27%
Henčlov	II/434	4	31	0	0	1	0	0	0	0	3	2	1	8	39	20%
Bochoř	II/436	5	18	0	1	2	3	0	0	0	2	1	2	12	30	40%
Zlín	I/55	6	270	0	52	2	4	3	0	0	12	13	26	113	383	29%
Zlín II	III/0555	7	36	0	0	0	0	0	0	1	5	3	0	10	46	21%
Želatovice	II/150	8	59	0	3	3	3	1	3	1	0	1	0	16	75	22%
Kozlovice	II/434	9	28	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	8	36	21%
Ostrava	I/47	10	95	0	7	18	3	2	12	2	1	0	0	46	141	32%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016



Tabulka 4.8: Intenzity vnější dopravy středních nákladních vozidel; výjezdy z města celkem po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu

SN	za 11 hodin (6 - 17)		0
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	5
Olomouc	I/55	202	129
Rokytnice	II/150	203	44
Henčlov	II/434	204	50
Bochoř	II/436	205	31
Zlín	I/55	206	116
Zlín II	III/0555	207	40
Želatovice	II/150	208	67
Kozlovice	II/434	209	59
Ostrava	I/47	210	84

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.9: Intenzity těžkých nákladních vozidel; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

TN	za 11 hodin (6 - 17)		0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210			
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem	Tranzit %
Čekyně	II/436	1	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	9	26%
Olomouc	I/55	2	188	0	0	0	0	0	31	2	4	0	22	60	248	24%
Rokytnice	II/150	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	14	33%
Henčlov	II/434	4	37	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	7	44	15%
Bochoř	II/436	5	18	0	0	0	2	0	2	0	0	0	4	9	27	33%
Zlín	I/55	6	113	0	38	0	2	4	0	0	0	0	24	69	181	38%
Zlín II	III/0555	7	24	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	26	9%
Želatovice	II/150	8	11	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	7	18	37%
Kozlovice	II/434	9	18	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	7	25	27%
Ostrava	I/47	10	56	2	13	0	0	0	22	0	0	0	2	40	96	42%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.10: Intenzity vnější dopravy těžkých nákladních vozidel; výjezdy z města celkem po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu

TN	za 11 hodin (6 - 17)		0
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	2
Olomouc	I/55	202	76
Rokytnice	II/150	203	3
Henčlov	II/434	204	29
Bochoř	II/436	205	8
Zlín	I/55	206	70
Zlín II	III/0555	207	18
Želatovice	II/150	208	13
Kozlovice	II/434	209	7
Ostrava	I/47	210	80

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.11: Intenzity kamionů; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

KA	za 11 hodin (6 - 17)		0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210			
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem	Tranzit %
Čekyně	II/436	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0%
Olomouc	I/55	2	29	0	0	0	0	0	45	0	3	0	0	48	77	62%
Rokytnice	II/150	3	5	0	0	0	0	3	3	0	3	0	15	24	29	84%
Henčlov	II/434	4	17	0	0	0	0	0	6	0	3	0	27	36	53	68%
Bochoř	II/436	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	6	54%
Zlín	I/55	6	105	3	140	9	3	0	3	0	18	6	382	564	668	84%
Zlín II	III/0555	7	13	0	0	0	0	0	0	0	36	9	9	54	66	81%
Želatovice	II/150	8	24	0	15	3	0	0	39	3	0	0	0	60	83	71%
Kozlovice	II/434	9	3	0	0	0	0	0	3	9	0	0	0	12	15	78%
Ostrava	I/47	10	126	0	15	30	21	6	292	0	6	0	0	370	496	75%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

**Tabulka 4.12: Intenzity vnější dopravy kamionů; výjezdy z města celkem po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu**

KA	za 11 hodin (6 - 17)		0
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	3
Olomouc	I/55	202	38
Rokytnice	II/150	203	5
Henčlov	II/434	204	13
Bochoř	II/436	205	6
Zlín	I/55	206	92
Zlín II	III/0555	207	7
Želatovice	II/150	208	17
Kozlovice	II/434	209	6
Ostrava	I/47	210	92

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.13: Intenzity dopravy BUS; zdroj – cíl po vazbách na vjezdech do města za dobu průzkumu

BUS	za 11 hodin (6 - 17)		0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210			
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava	Tranzit	Celkem	Tranzit %
Čekyně	II/436		1	17	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	19	11%
Olomouc	I/55		2	20	2	0	2	0	0	8	0	0	0	13	33	39%
Rokytnice	II/150		3	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0%
Henčlov	II/434		4	24	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	26	8%
Bochoř	II/436		5	28	0	0	0	0	4	2	0	0	0	6	34	18%
Zlín	I/55		6	22	0	6	0	0	0	0	0	2	2	11	33	32%
Zlín II	III/0555		7	15	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	17	12%
Želatovice	II/150		8	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0%
Kozlovice	II/434		9	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0%
Ostrava	I/47		10	3	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6	9	68%

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Tabulka 4.14: Intenzity vnější dopravy; výjezdy z města BUS po stanovištích bez tranzitu za dobu průzkumu

BUS	za 11 hodin (6 - 17)		0
Směr	Silnice	ID vjezd	Z města
Čekyně	II/436	201	12
Olomouc	I/55	202	18
Rokytnice	II/150	203	11
Henčlov	II/434	204	25
Bochoř	II/436	205	28
Zlín	I/55	206	19
Zlín II	III/0555	207	28
Želatovice	II/150	208	34
Kozlovice	II/434	209	33
Ostrava	I/47	210	5

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

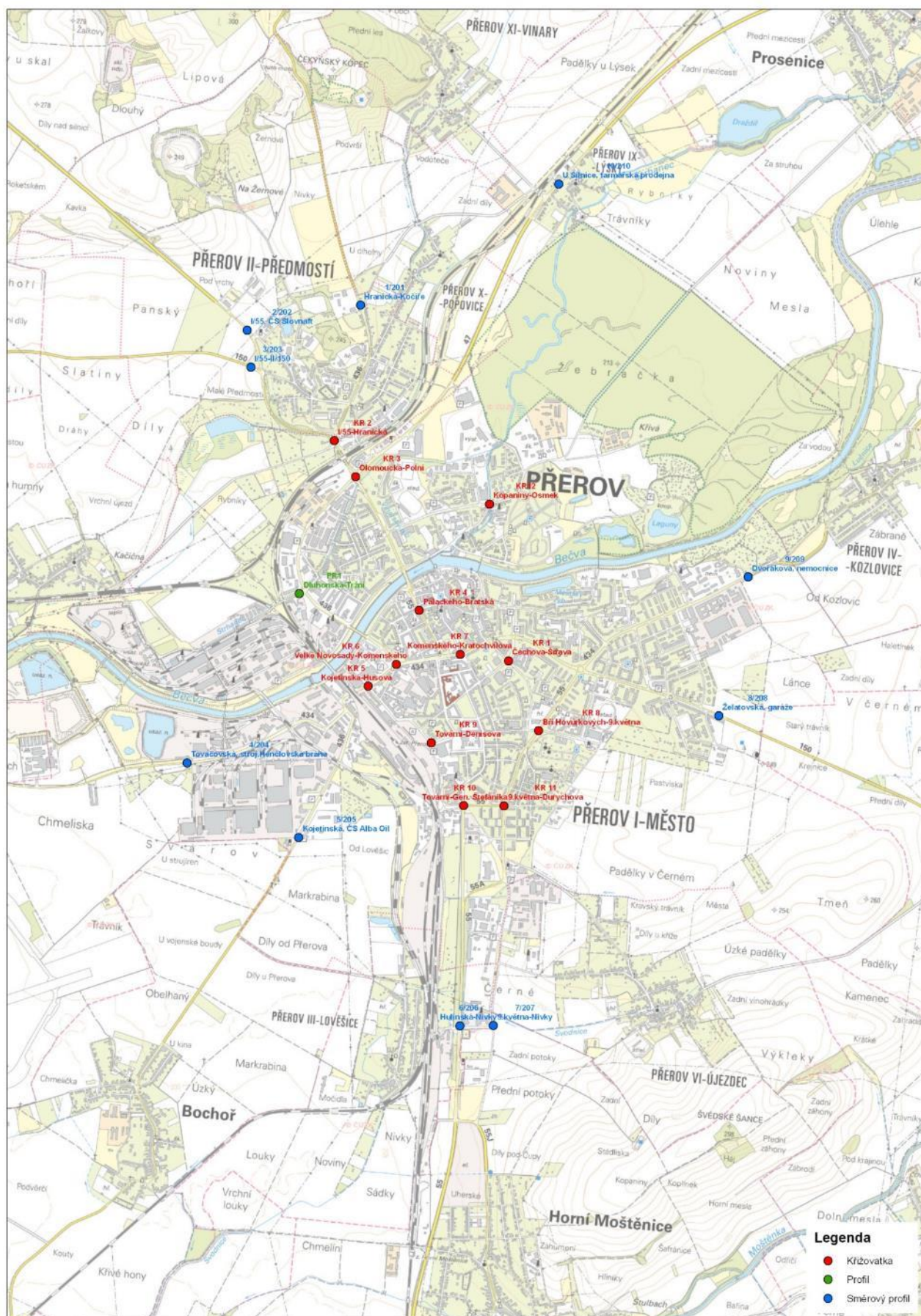
4.2 KŘIŽOVATKOVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Křižovatkový dopravní průzkum byl proveden na vybraných křižovatkách dne 19. 10. 2016 v době od 7 do 10 a od 14 do 18 hodin čárkovací metodou. Sčítány byly 4 druhy dopravy: osobní vozidla, lehká nákladní vozidla do 3,5 t, střední a těžká nákladní vozidla, autobusy. Sčítání bylo rozděleno na úseky po 15 minutách.

V době průzkumu bylo v odpoledních hodinách zataženo s deštěm. Teplota byla 8 – 11 °C.



Obrázek 4.15: Vybrané křižovatky a profil pro křižovatkové sčítání a směrový kordonový průzkum

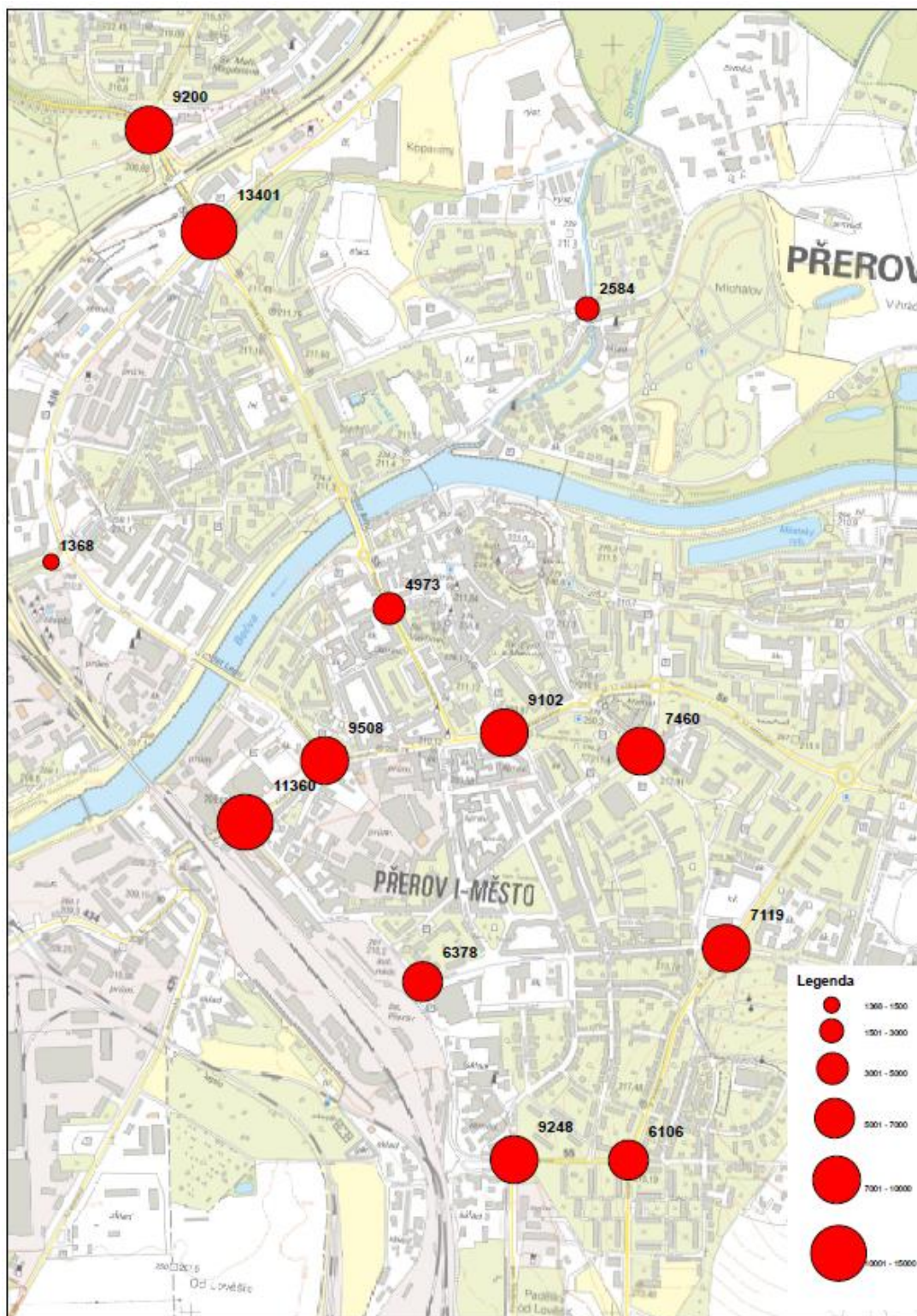




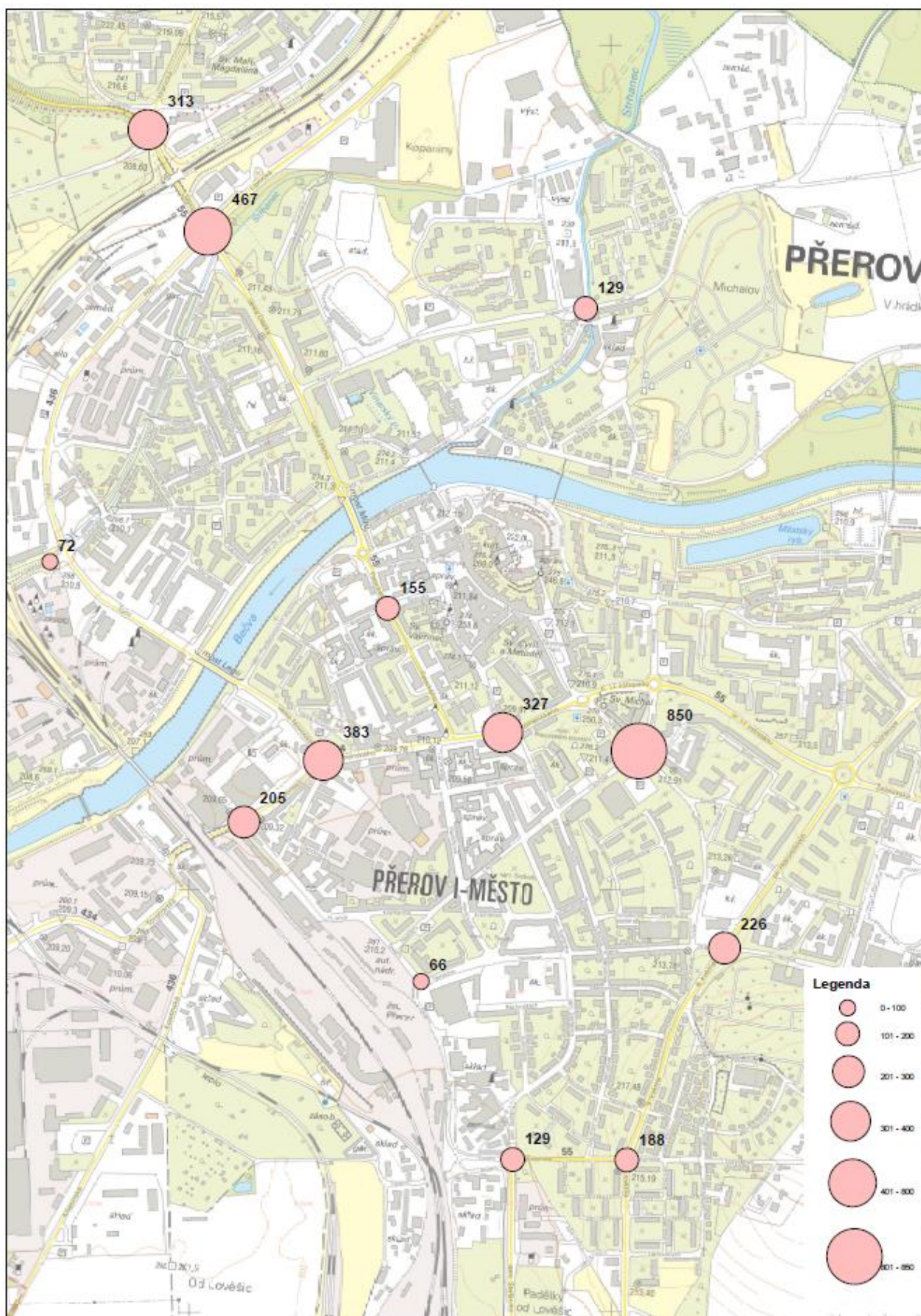
Mimo vozidel byli obdobnou metodou sčítáni také chodci a cyklisté.

Výsledky průzkumu motorových vozidel jsou užity pro kapacitní hodnocení křižovatek uvedené v samostatné příloze PS 3. Výsledky průzkumu cyklistů jsou uvedeny v samostatné příloze PS 4. Výsledky průzkumu chodců jsou uvedeny v samostatné příloze PS 5.

Obrázek 4.16: Souhrnné výsledky průzkumu vozidel v mapě; intenzita vozidel za 7 hodin průzkumu dne 19. 10. 2016

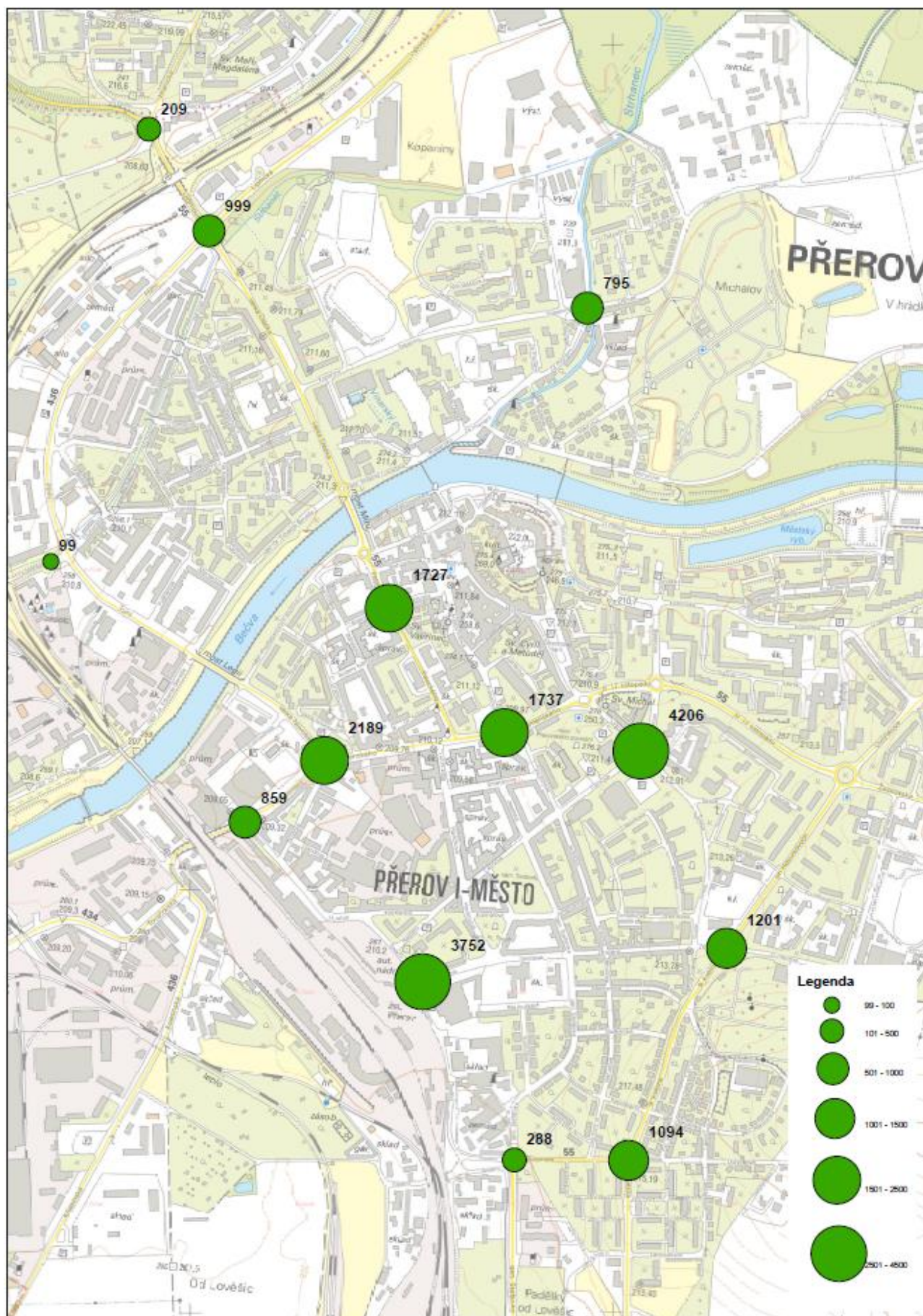


Obrázek 4.17: Souhrnné výsledky průzkumu cyklistů v mapě; intenzita cyklistů za 7 hodin průzkumu dne 19. 10. 2016





Obrázek 4.18: Souhrnné výsledky průzkumu pěších v mapě; intenzita pěších za 7 hodin průzkumu dne 19. 10. 2016





5. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

5.1 STAV SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

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

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

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

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

V městě Přerově se nenachází dálnice, rychlostní silnice ani jejich průtah. V současnosti je plánována dálnice D1 a rychlostní silnice R55.

Silnice procházející Přerovem jsou znázorněny na obrázku níže.

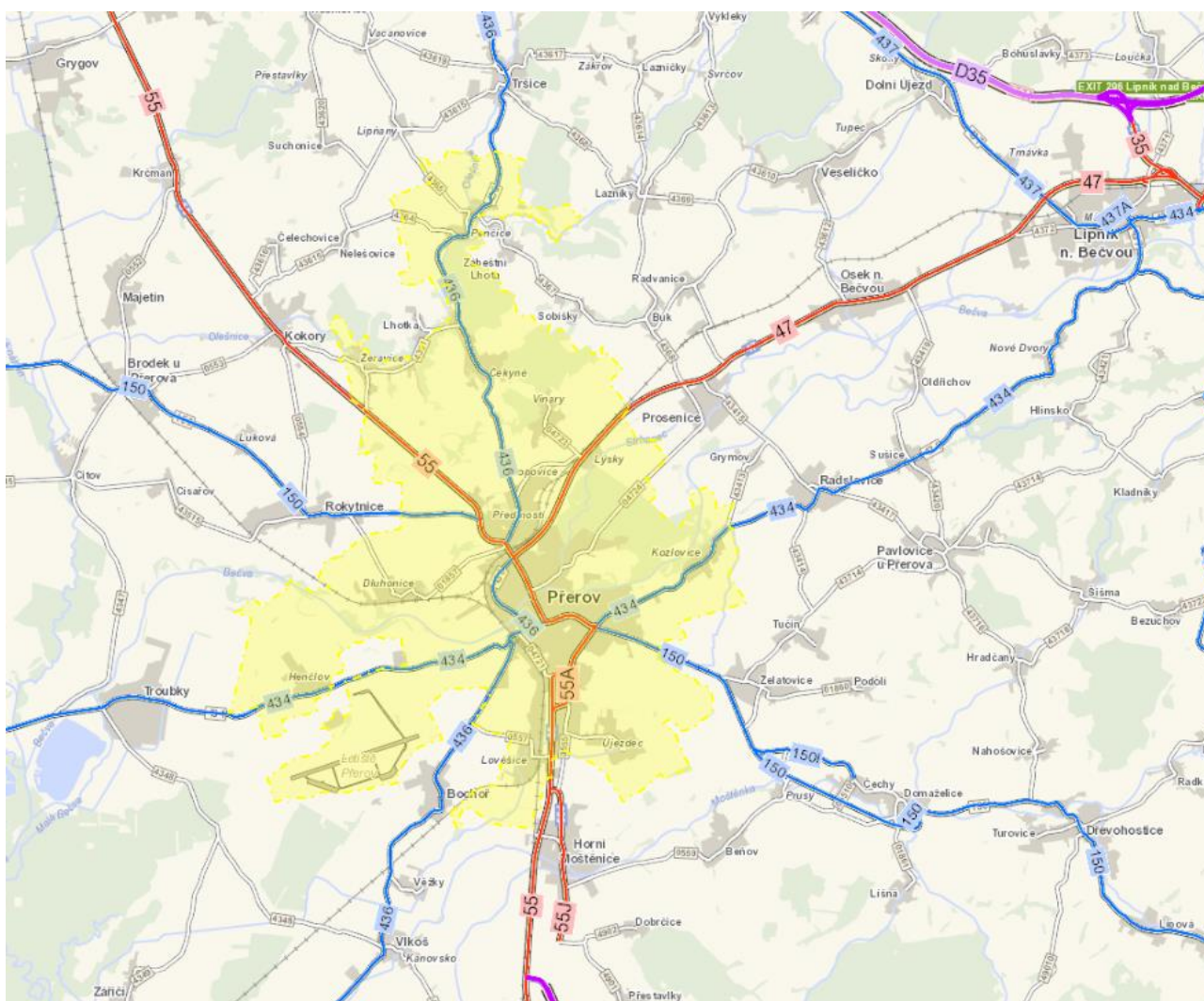
Místní komunikace pojížděné automobilovou dopravou jsou rozděleny na rychlostní, sběrné a obslužné.

Jejich rozdělení je v kapitole ZÁKOS⁷.

⁷ ZÁKOS – základní komunikační skelet.



Obrázek 5.1: Silniční síť ve městě Přerově a okolí.



Zdroj: ŘSD ČR

5.2 ZÁKOS – ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SKELET

Základní komunikační skelet automobilové dopravy je dělen na část s převažující dopravní funkcí a na část s převažující obslužnou funkcí. Dopravní funkci plní sběrné komunikace. Rychlostní komunikace ve městě nejsou zastoupeny. Obslužnou funkci plní vybrané obslužné komunikace v ZÁKOS rozdělené dle dovolené rychlosti na 50 a 30 km v hodině. Tím je určena míra stávajícího zklidnění.

Rozdělení na rychlostní, sběrné a obslužné komunikace vychází z ČSN 73610 a je podkladem pro zařazení místních komunikací do jednotlivých tříd.

Nesoulad mezi zařazením místních komunikací, kategoriemi komunikací a funkcí místních komunikací lze vypořádat zejména v ulici Kozlovské. Tato disproporce historicky vznikla zprůjezdněním Tyršova mostu pro automobilovou dopravu bez návazných opatření.

Disproporce v zařazení je také v ulici Dluhonské, která by měla být místní komunikací I. třídy vzhledem k pojezdu MHD. Shodně jsou na tom Kočiče ve směru na Vinary.

Naopak vybrané ulice zařazené do II. třídy místních komunikací neplní sběrnou funkci. Jedná se zejména o ulice Petřvaldského, U Hřbitova, Pod Skalkou na Předmostí, Sokolská, Svěpomoc II, Seifertova, v centru pak nám. T. G. Masaryka, Horní a Žerotínovo náměstí a Smetanova.

Legenda:

- A Rychlostní komunikace
- B Sběrné komunikace
- C Vybrané obslužné komunikace (rychlost 50 km/h)
- C Vybrané obslužné komunikace (rychlost 30 km/h)
- Ostatní komunikace
- Hranice obce

52



Obrázek 5.3: Zatřídění komunikací dle Pasportu místních komunikací Přerov



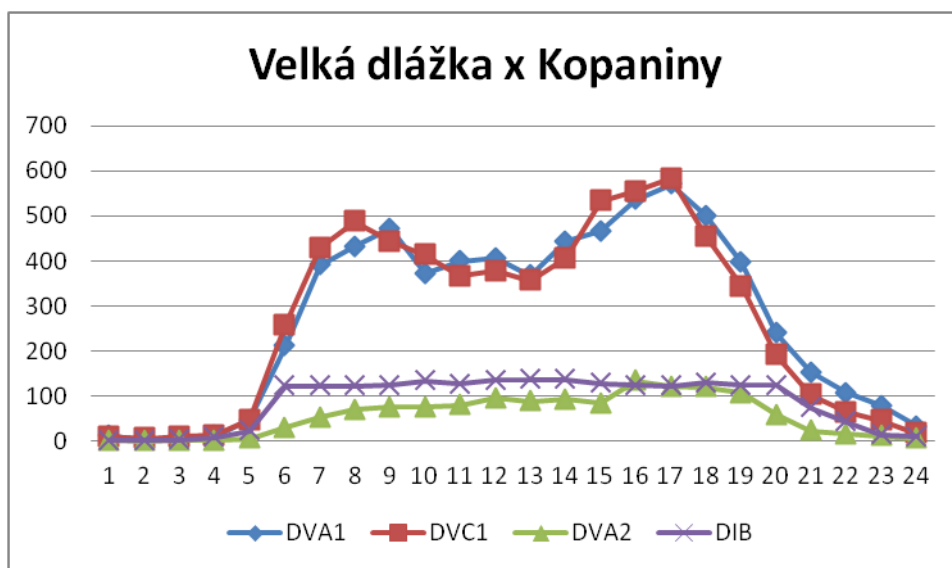
Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

5.3 INTENZITA DOPRAVY A PŘEPRAVNÍ VZTAHY

Intenzita dopravy a přepravní vztahy byly zjištěny křížovatkovým a kordonovým průzkumem v průběhu října 2016. Byl hodnocen průměrný pracovní den. Intenzity byly přepočítány dle 24hodinových variací dle SSZ Velká Dlážka x Kopaniny. Vzhledem k funkčnosti smyček byly jako validní vyhodnoceny směry Velká Dlážka přímo, tj. DVA1 + DVC1.

Tato data byla doplněna sčítáním ŘSD 2016 na profilech 7-0240, 7-0251, 7-0252, 7-0253, 7-0261, 7-0262, 7-0267, 7-0300, 7-0311, 7-0312, 7-0313, 7-0314, 7-0321, 7-0357, 7-1410, 7-1411, 7-1421, 7-1422, 7-1423, 7-1424, 7-1430, 7-1431, 7-2240, 7-2241, 7-2251, 7-2860, 7-2861, 7-2891, 7-2892, 7-2896, 7-2897, 7-4020, 7-4026. Tato byla předána objednatelem za 2 x 4 hodiny sčítání v pracovním dni v dubnu, květnu, červnu, září a říjnu 2016. Pro přepočet na 24 hodin byla použita shodná metodika s průzkumy provedenými firmou UDIMO spol. s r. o. v rámci Plánu mobility Přerov.

Graf 5.1: Variace dopravy 9. 11. 2016



Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Přepočtové koef. na 24 hodin byly stanoveny následovně:

Tabulka 5.1: Přepočtové koef. z denních variací dopravy

Časový interval	Intenzita v intervalu	Intenzita ⁸ za 24 hodin	Koef. interval na 24 hodin
3 hodiny (7 – 10)	2 620	13 180	5,031
4 hodiny (8 – 12)	3 252	13 180	4,053
4 hodin (14 – 18)	4 197	13 180	3,14
7 hodin (7 – 10 + 14 – 18)	6 817	13 180	1,93 – křížovatkový průzkum
11 hodin (6 – 17)	9 808	13 180	1,34 – kordonový průzkum
8 hodin (8 – 12 + 14 – 18)	7 449	13 180	1,77 – ŘSD

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

Kartogramy s intenzitami za 24 hodin jsou ve výkresové příloze PV1.

Obsazenost vozidel dle průzkumu dopravního chování je 1,39 osob na vozidlo.

⁸ Intenzita za DVA 1 + DVC1



Z kordonového průzkumu byly určeny hlavní tranzitní vztahy; ty jsou mezi rameny I/55 Olomouc – I/55 Otrokovice a I/47 Ostrava – I/55 Zlín.

5.4 VÝKONNOST SKELETU

Výkonnost skeletu je dána v intravilánu křižovatkami. Kapacitní posouzení bylo provedeno pro 12 vybraných důležitých křižovatek ve městě na základě sčítání dopravy dne 19. 10. 2016 (středa). Shrnutí výsledků je zobrazeno níže. Výpočty jsou popsány v samostatné příloze.

Tabulka 5.2: Shrnutí výsledků kapacitního posouzení

Křižovatka	Ulice	Organizace	Posouzení (ÚKD, rezerva)
KR 1	Čechova x Šířava	Neřízená	Nevyhovuje (ÚKD F)
KR 2	Olomoucká x Hranická	Řízená SSZ	Vyhovuje (Rezerva 27 %)⁹
KR 3	Olomoucká x Polní	Řízená SSZ	Nevyhovuje (Rezerva 6 %)
KR 4	Palackého Bratrská	Neřízená	Vyhovuje (ÚKD A)
KR 5	Kojetínská x Husova	Řízená SSZ	Nevyhovuje (Rezerva 0 %)
KR 6	Velké Novosady x Komenského	Řízená SSZ	Nevyhovuje (Rezerva 9 %)
KR 7	Komenského x Kratochvílova	Neřízená	Vyhovuje (ÚKD B)
KR 8	Bří Hovůrkových x 9. května	Neřízená	Vyhovuje (ÚKD E)
KR 9	Tovární x Denisova	Řízená SSZ	Vyhovuje (Rezerva 57 %)
KR 10	Tovární x Durychova	Neřízená	Nevyhovuje (ÚKD F)
KR 11	9. května x Durychova	Neřízená	Vyhovuje (ÚKD C)
KR 12	Kopaniny x Za Mlýnem	Neřízená	Vyhovuje (ÚKD A)

Zdroj: UDIMO, vlastní zpracování, 2016

U řízených křižovatek se považuje rezerva menší než 15 % za nevyhovující. To je dáno zejména nutností křižovatek reagovat na náhlé vzestupné dopravního proudu v hodinových variacích dopravy.

Neřízené křižovatky jsou hodnoceny ÚKD – úrovní kvality dopravy – ve stupních A – F.

Úroveň kvality dopravy A – volný proud vozidel.

Úroveň kvality dopravy F – Úsek je přetížen. Průměrná cestovní rychlost klesá pod 25 % rychlosti volné (cca 10 – 13 km/hod). Dochází k zastavování vozidel a tvorbě popojíždějících kolon.

Pro hodnocení nebyla použita kritéria ŘSD ČR na ÚKD C na silnicích I. tříd a kraje na ÚKD D na silnicích ostatních. Pro městské prostředí bylo zvoleno kritérium ÚKD F – nevyhovující, tj. tvorba kolon. Volba kritéria odráží zejména vnímání a potřeby průjezdnosti intravilánu.

Z hlediska hodnocení extravilánových úseků je nejzatíženější úsek silnice I/55 ve směru Otrokovice s intenzitou 16 531 vozidel za 24 hodin. Tato intenzita je na hraně stávajícího dvoupruhového uspořádání. Rezerva zde je vyčerpána.

Druhým nejzatíženějším úsekem je silnice I/55 ve směru na Olomouc, kde intenzita dopravy dosahuje 14 770 vozidel za 24 hodin. Zde je rezerva max. 15%.

Vzhledem k tvorbě kolon ke křižovatce Olomoucká x Polní, které denně způsobují až 30min. zdržení, je dostupnost Předmostí značně omezená. To způsobuje problémy zejména průjezdu VHD a IZS.

Další kolony se tvoří na úseku Velké Novosady – Husova – Tovární, což je dáno jednak nízkou kapacitou a nevhodným uspořádáním křižovatek Kojetínská x Husova a Velké Novosady x Komenského a jednak nevhodnou geometrií celé ulice Tovární.

⁹ Vlivem koordinace tvorba kolon

Samostatným problémem je nízká výkonnost křižovatky Šířava x Čechova, která je dána silným dopravním proudem z vedlejších komunikací, kdy ta hlavní je ve směru vedení VHD. Vhodné je křižovatku přestavět i s ohledem na vedení chodců a cyklistů.

5.5 ORGANIZACE DOPRAVY

Ve městě je na základní komunikační síti celkem 9 křižovatek osazeno SSZ a 6 křižovatek je okružních.

Dopravní značení obsahuje chyby v prověření návaznosti a úplnosti značení.

Ve městě je užito i křižovatek s předností zprava se zklidněním v ulici Nerudově i bez zklidnění v ulici Čsl. Letců.

Obrázek 5.4: Zbytečné dopravní značení omezující nákladní vozidla



Zdroj: UDIMO, 2016

Obrázek 5.5: Chybějící dopravní značení o přednosti P2 Gen. Štefánika x Jižní čtvrt' IV



Zdroj: UDIMO, 2016

Chyby v dopravním značení lze nalézt i na cyklostezkách.

5.5.1 OMEZENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Omezení nákladní dopravy je vymezeno v několika oblastech. Je užívána značka B12 s vymezením zákazu nákladních vozidel a traktorů mimo dopravní obsluhy.

Takto je omezena lokalita mezi ulicemi Dvořákova – Želatovská a Kabelíkova. Dopravní obsluhy či zásobování je vjezd povolen.

Dále je omezena nákladní doprava do prostoru mezi ulicemi Želatovská – bří Hovůrkových a U Hřbitova. Dopravní obsluhy či zásobování je vjezd povolen.

Dále je omezena nákladní doprava do prostoru mezi ulicemi Čechova – Tovární – Durychova – 9. května – 17. listopadu. Dopravní obsluhy či zásobování je vjezd povolen.

V lokalitě mezi ulicemi 17. listopadu a Čechovou je omezení nákladní dopravy stanoveno v ulicích Šířava a Wurmově.

V centru, v ulicích Kratochvílově, Bratrské a Blahoslavově, je v rámci zóny omezen vjezd vozidlům nad 3,5 t značkou B13 v rámci zóny. Vzhledem k obsluze MHD je zde značka zjevně nerespektována. Toto omezení je dále rozšířeno na hraně silnice ulice Tržní a Polní na vjezdech do ulic Dluhonské, nábrž. Protifašistických bojovníků a nábrž. Dr. E. Beneše.

Severně od ulice Dvořákovy je omezení nákladní dopravy stanoveno v ulicích mezi domy Dvořákova 25 a 65.

Na Předmostí je omezena nákladní doprava v ulicích Tyršově a Janáčkově.

V Dluhonicích je omezena nákladní doprava v ulici K Rokytnici.

Omezení průjezdu přes bariéru tratě

- | | |
|---|-----------------------------------|
| ○ Lověšice Nivky: 12 t, 3,2 m výšky | ○ Dluhonská: 20 t |
| ○ Mádrův podjezd: 2,8 m výšky, od Kojetínské 3,5 t. | ○ Olomoucká (I/55): 4,0 m výšky |
| ○ Kojetínská: 3,5 m výšky | ○ Vinary (III/34723): 3,4 m výšky |



5.5.2 ZÓNY 30

Zóny 30 jsou osazeny v centru města v ulicích Žerotínovo nám, Kratochvílově, Bratrské, Blahoslavově, Jateční, Pod Valy a Kozlovské. V ulicích Kozlovské, Kratochvílově a Bezručově jsou osazeny také příčné prahy pro podporu zklidnění dopravy.

Na Předmostí je zóna 30 osazena v ulici Pod Skalkou,

5.6 SKLADBA VOZOVÉHO PARKU

Dle průzkumu domácností je stáří vozového parku v průměru 14 let. Z hlediska pohonu je 60 % vozidel na benzin, 38,2 % na naftu, 0,4 % na CNG, 1,1 % na LPG. Z hlediska udržitelnosti je pouze 1,5 % vozidel na alternativní paliva.

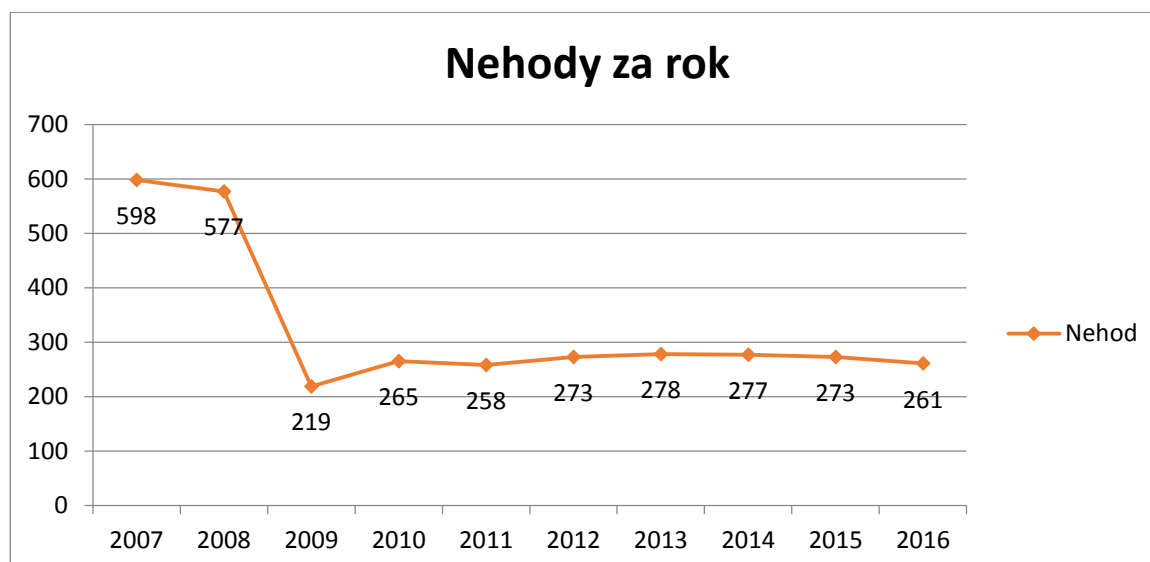
Při stáří vozového parku 14 let a 60 % vozidel na benzin je zde velký potenciál k přestavbě vozidel na LPG, které je cenově výhodnější již při předpokládaném projezdu cca 18 tis. km se spotřebou 8,5 l benzínu či 24 tis. km se spotřebou 6 l benzínu na 100 km, přičemž počáteční investice do přestavby činí 21 tis. Kč.



5.7 NEHODOVÉ OBLASTI

Dopravní nehodovost je nejzávažnějším z negativních důsledků dopravního procesu. Porovnáním nehod v Přerově v letech 2007 – 2015 docházíme k závěru, že celková nehodovost od roku 2010 stagnuje okolo hodnoty 270 nehod ročně. Před rokem 2009 došlo ke změně metodiky hlášení nehod.

Graf 5.2: Počet nehod z dopravy na pozemních komunikacích ve městě Přerově v jednotlivých letech¹⁰



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Lehká zranění rostla do roku 2013 a od té doby stagnují na hodnotě okolo 80 zraněných ročně. V roce 2007 bylo 65 lehkých zranění.

Těžká zranění mají klesající trend od roku 2012. Jejich hodnota se pohybuje v letech 2007 – 2016 v rozptýlu 9 – 31 zranění za rok. Celkem bylo za roky 2007 – 2016 těžce zraněno 181 osob, z toho bylo 57 chodců a 29 cyklistů.

Smrtelná zranění z dopravy na pozemních komunikacích jsou v Přerově evidována v počtu 1 – 2 smrtelná zranění za rok. Celkem za roky 2007 – 2016 bylo usmrceno v Přerově 21 osob z toho 1 cyklista, 9 chodců z toho 2 na silnici I/55 v extravilánu za Předmostím a 2 v extravilánu silnice I/47 za EMOSEM. Zabití chodci v extravilánu na silnici I/55 a I/47 tvoří tedy 19 % všech smrtelných nehod v Přerově v období let 2007 – 2016.

Pokud porovnáme pětiletá období za roky 2007 – 2011 a 2012 – 2016, zjistíme, že počet nehod se snížil o 29 %, počet lehkých zranění se zvýšil o 27 %, počet těžkých zranění se snížil o 15 % a počet smrtelných zranění se snížil o 50 %. Počet všech zranění se zvýšil o 15 %.

Tabulka 5.3: Nehody a zranění v letech 2012 – 2016 (období 5 let)

	2012	2013	2014	2015	2016	Celkem
Nehod	273	278	277	273	261	1362
Lehká zranění	73	82	76	78	82	391
Těžká zranění	25	20	16	10	12	83
Smrtelná zranění	1	2	1	1	2	7

Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

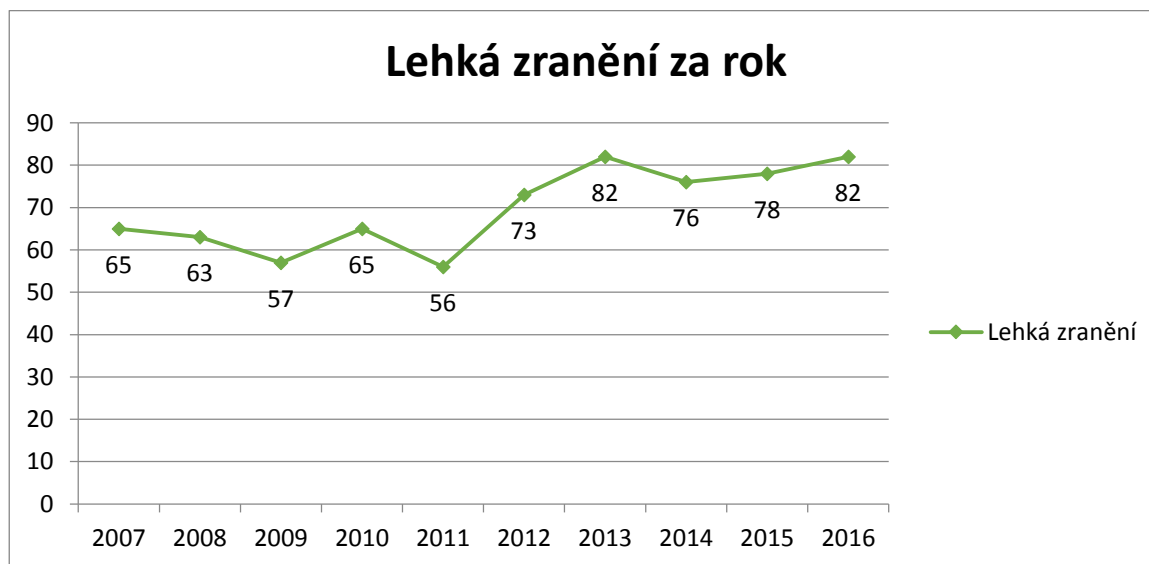


Tabulka 5.4: Nehody a zranění v letech 2007 – 2011 (období 5 let)

	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Nehod	598	577	219	265	258	1917
Lehká zranění	65	63	57	65	56	306
Těžká zranění	31	24	9	22	12	98
Smrtelná zranění	3	5	2	3	1	14

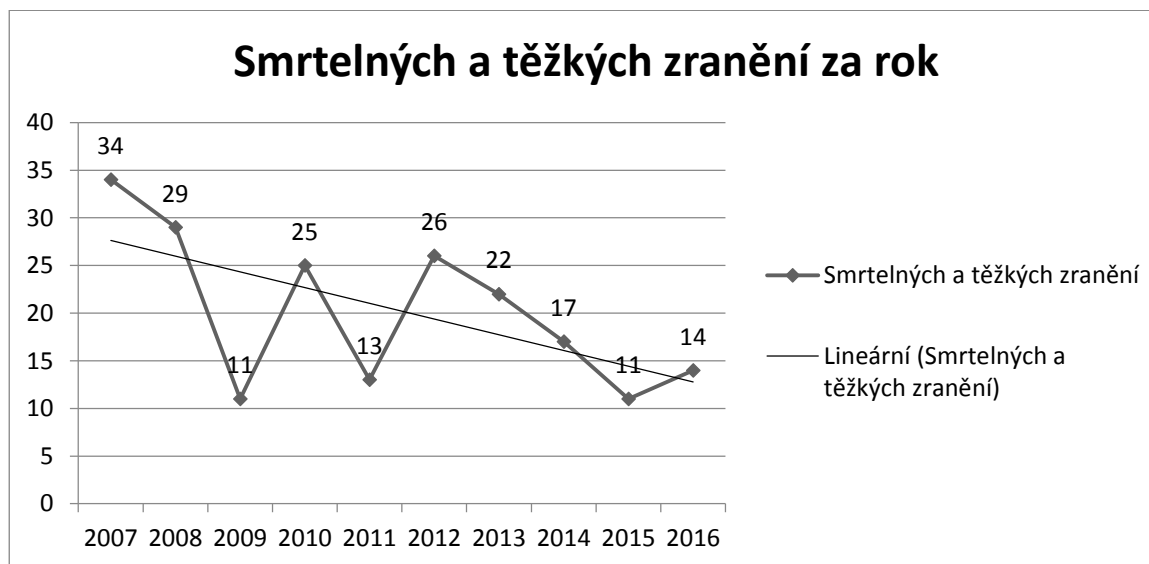
Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Graf 5.3: Lehká zranění z dopravy na pozemních komunikacích ve městě Přerově v jednotlivých letech



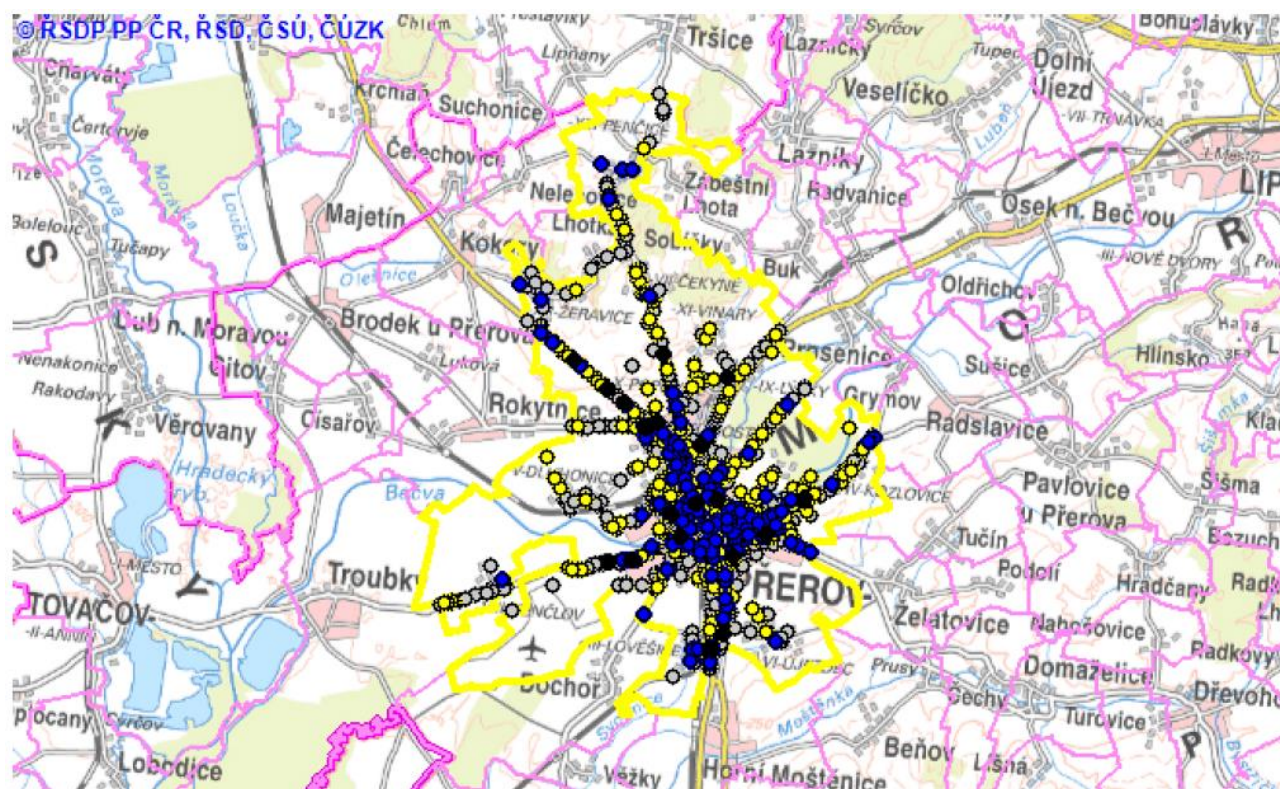
Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Graf 5.4: Těžká zranění z dopravy na pozemních komunikacích ve městě Přerově v jednotlivých letech



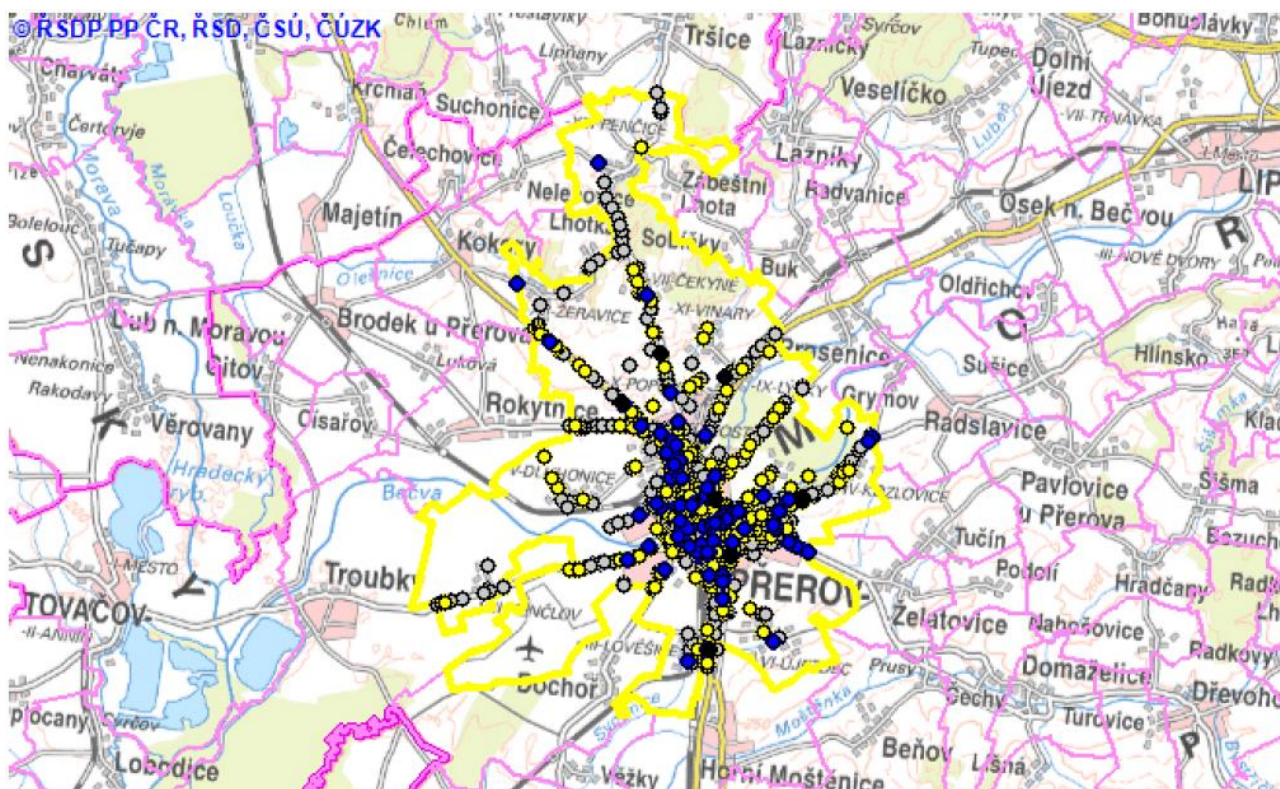
Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Obrázek 5.6: Nehody dle zranění v letech 2007 – 2016



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Obrázek 5.7: Nehody dle zranění v letech 2012 – 2016



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Obrázek 5.8: Lehká zranění v roce 2016



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Obrázek 5.9: Lehká zranění v roce 2015



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Obrázek 5.10: Lehká zranění v roce 2014



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Jako nebezpečná místa jsou identifikována:

- Křižovatka Hranická x Olomoucká (II/436 x I/55)
- Ulice Čechova
- Ulice Velká Dlážka
- Připojení v křižovatce 9. května x 55 A2
- Ulice Velké Novosady
- Ulice Husova
- Křižovatka Jateční x Palackého

Jako nebezpečná místa pro chodce jsou identifikována:

- Extravilánový úsek I/47 KAUFAND – Lýsky
- Extravilánový úsek I/55 Olomoucká – Žeravice
- Přechod pro chodce přes ul. Komenského u křižovatky s ul. Kratochvílova
- Přechod pro chodce přes ulici Husově při ulici Škodově

Analýza nehodových úseků byla provedena identifikací míst s opakovanými nehodami se zraněním v letech 2012 – 2016.



5.8 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S5.1: Kvalitní systém sběrných komunikací	W5.1: Nedokončená D1
S5.2: Kapacitní okružní křižovatky	W5.2: Kolony na ZÁKOS
S5.3: Dostatek připravených projektů k realizaci na zkapacitnění sítě	W5.3: Zatížení vnitřního města tranzitem
S5.4: Jedna varianta dálnice připravená k realizaci	W5.4: Nevyhovující parametry ulic Tovární a Husovy
	W5.5: Málo kapacitní komunikace přes železniční trať
	W5.6: Nedostatky ve svislém dopravním značení
	W5.7: Vysoké intenzity dopravy na ulici Pod Vály/Spálenec
	W5.8: Nebezpečná geometrie křižovatky bří Hovůrkových x Ztracená
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O5.1: Dokončení D1 státem a odvedení tranzitu	T5.1: Nevhodná etapovost výstavby D1
O5.2: Snížení následků dopravních nehod	T5.2: Zvýšení hlukové zátěže obyvatel
O5.3: Zvýšení atraktivity Přerova pro investory	T5.3: Zvýšení poptávky po automobilové dopravě
O5.4: Snížení imisního a hlukového zatížení v zastavěném území	

6. POLITIKA PARKOVÁNÍ (DOPRAVA V KLIDU, STATICKÁ DOPRAVA)

6.1.1 STAV INFRASTRUKTURY REZIDENTNÍHO STÁNÍ

Přerov má parkovací a odstavná stání řešena prioritně na terénu. Parkování vozidel v objektech zastupuje zejména OC Galerie Přerov s 300 parkovacími místy na střeše. Ve městě není vystavěn parkovací dům.

Parkování na terénu je zastoupeno parkovišti s převážně kolmým režimem parkování a převážně podélným parkováním na komunikacích.

Celková kapacita odstavných a parkovacích stání je 20 236 míst (dle GIS Přerova). Toto číslo ovšem obsahuje také některá nelegální stání, např. v ulici Karasově.

Obrázek 6.1: Karasova, příklad parkování zahrnutého v GIS Přerova



Zdroj: UDIMO, 2016

Z celkové nabídky odstavných a parkovacích stání je dle GIS Přerova 12 606 míst na parkovacích plochách a 7 630 na parkovištích v bodech – ty představují zejména stání na komunikacích.

Tabulka 6.1: Legálnost parkování v bodech dle GIS Přerov

Typ stání	Vyhovuje zákonu	Tolerované nelegální	Nelegální netolerované
Neveřejné	1 284	102	3
Vyhrazené	356	4	2
Veřejné nevyhrazené	2 279	3 198	402
Celkem	3 919	3 304	407
Celkem %	52 %	43 %	5 %

Aby mohla být tolerovaná stání legální, je nutné je vyznačit alespoň vodorovným značením. V opačném případě je nutné na obousměrné komunikaci nechat průjezdní pás o šířce alespoň 6 m, což zde při oboustranném stání není dodrženo.

Naopak GIS neobsahuje některá zřízená parkovací stání, jako např. ta v ulici Smetanově.

Celkový počet stání je tedy orientační, lze s ním ovšem pracovat.

Obrázek 6.2: Příklad vyznačených stání, které nejsou v GIS podkladu obsaženy



Zdroj: UDIMO, 2016

Odstavné plochy jsou v GIS rozděleny na odstavné plochy (1072 míst), neveřejná parkoviště (6032 míst) veřejná parkoviště (5502 míst).

Celkem bylo ve městě identifikováno 9209 legálních stání. V této nabídce jsou zahrnuta legální stání a stání vyhrazená v souladu se zákonem, dále jsou zde zahrnuty odstavné plochy a veřejná parkoviště. Dalších 3202 stání je nelegálních tolerovaných.

6.2 PARKOVÁNÍ CENTRA MĚSTA

Přerov má dostatek parkovacích míst pro návštěvníky centra města, kde se nacházejí převážně placená parkoviště.

Největší parkovací plochu naleznete na Žerotínově náměstí, dále pak na náměstí T. G. Masaryka, Horním náměstí, u polikliniky na Čechově ulici a v Kratochvílově ulici. Výše jmenovaná parkoviště jsou v Po – Pá zpoplatněna v době 8 – 18 hod a v sobotu 8 – 12 hod. Zpoplatnění je ve výši 10 Kč/½ hod a 20 Kč/1 hod.

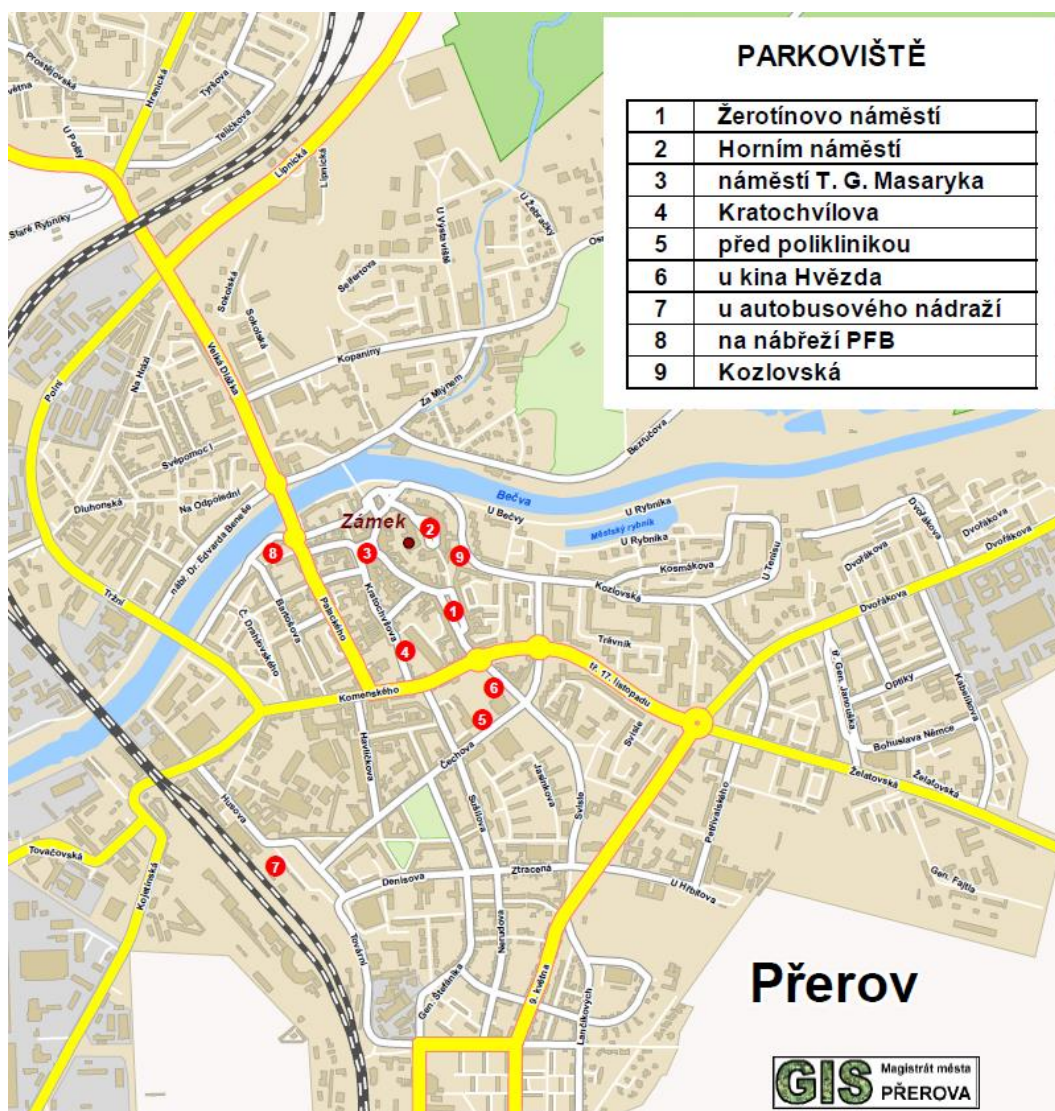
Parkovné je vybíráno parkovacími automaty.

Placená stání jsou doplněna o místa s bezplatným stáním po omezenou dobu. Jedná se např. o parkoviště u Kina Hvězda či parkování v ulici Smetanově.

Ve městě se také nacházejí neplacená záchytná parkoviště, a sice u autobusového nádraží v ulici Tovární a nedaleko centra na nábreží P. F. B. Blízko centra je také možnost ponechat bezplatně automobil na ulici Kozlovské.



Obrázek 6.3: Parkoviště v centru města a u nádraží



Zdroj: UDIMO, Magistrát města Přerova, 2016

V roce 2016 nově přibyla možnost parkování v OC Galerie Přerov, které je otevřeno od 6:45 do 24:00, přičemž první 3 hodiny parkování jsou zdarma a každá další započatá hodina je zpoplatněna 30 Kč. Střešní parkoviště má kapacitu 300 míst.

6.3 OBLASTI A ZPŮSOBY REGULACE

Regulace parkování je zejména v centru města. Cenová politika je nastavena ve prospěch krátkodobého stání na placených parkovištích sazbou 20 Kč za hodinu. Placená stání jsou v ulicích Kratochvílově, Horní náměstí, Bratrské, Žerotínovo náměstí, náměstí T. G. M., nám. Přerovského povstání, v ulici Blahoslavově a u nádraží v ulici Husově.

Systém pro návštěvníky obsahuje mimo zpoplatněná stání také bezplatná stání s časovým omezením. Ta jsou vhodným způsobem regulace zajišťujícím využitelnost jednoho místa několika uživateli za den. Jedná se o sociálně příznivější variantu zpoplatněných stání.

Do dnešního dne nejsou ve městě zavedeny rezidentní zóny.

Obrázek 6.4: Přehled placených stání v Přerově



Zdroj: UDIMO, 2016

6.4 PARK AND RIDE A PARK AND GO

Park and Ride, neboli česky „zaparkuj a jeď“, se uplatňuje zejména v návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu. V českých zemích se uplatňuje zejména u terminálů a přestupních uzlů hromadné dopravy. Lze jej ovšem úspěšně aplikovat také na běžných zastávkách.

Dle Bílé knihy má největší potenciál použití kombinované přepravy osobního vozidla a veřejné dopravy na střední a dlouhé tratě, kde VHD může využít svou komparativní výhodu rychlosti a ceny.

V Přerově je P+R situováno v blízkosti terminálu tj. autobusového a vlakového nádraží. Kapacita je 97 míst.

Park and Go je situováno zejména v lokalitě nám. Svobody a nábřeží Dr. E. Beneše, která lemují oblast základní kapacity parkování pro zaměstnance centra města. Docházková vzdálenost je max. 10 min. Parkoviště jsou ve volném režimu.



6.5 BILANCE NABÍDKY A POPTÁVKY

V roce 1997 byl proveden průzkum parkování, kdy bylo identifikováno 5 810 míst na terénu a 5 278 vozidel parkujících. Celková bilance byla 532 volných míst na terénu. Navrženo bylo 7 331 nových míst na terénu a 2 292 míst v hromadných garážích.

V roce 2012 byl proveden další průzkum parkování VŠLG, celkové hodnoty za město ovšem chybí.

V roce 2016 byl proveden průzkum parkování a odstavování v oblasti Optiky, kdy bylo konstatováno, že v oblasti je 1 800 míst k odstavení vozidla a celková poptávka je 429 míst. Volná kapacita v noci je dle průzkumu 25 %.

Dnes je ve městě Přerově celkem 20 236 parkovacích a odstavných míst. Z celkové nabídky odstavných a parkovacích stání dle GIS Přerova je 12 606 míst na parkovacích plochách a 7 630 na parkovištích v bodech – ty představují zejména stání na komunikacích.

Počet vozidel registrovaných ve městě je 17 239. Počet vozidel dle stupně automobilizace z průzkumu domácností 15 258 vozidel. Počet stání legálních a nelegálních tolerovaných je 12 411. Rozdíl mezi uvažovanou poptávkou a nabídkou je – 2 847 míst.

V Přerově je 3 285 rodinných domů. Rodinné domy mají mít zajištěno parkování na pozemku, ne vždy je to však pravidlem.

Město lze rozdělit do několika dopravních zón; ty byly zvoleny dle ZSJ. Pouze ZSJ Šířava sever byla rozdělena na 2 dopravní zóny. Analýza dle ZSJ ukazuje, že dopravní nabídka a poptávka nejsou v Přerově rozděleny rovnoměrně a existují místa s problematickým parkováním.

Analýza obsahuje 2 odhady dopravní poptávky a 2 kapacity dopravní nabídky. Poptávka je vytvořena dle počtu bydlících a průměrného stupně automobilizace v Přerově, tj. 344 vozidel na 1 000 obyvatel. Druhý odhad dopravní poptávky je proveden pro předpokládaný stupeň automobilizace 265 vozidel na 1 000 obyvatel, který je platný pouze pro vysokopodlažní bytovou zástavbu. Z toho vyplývá, že v oblasti vysokopodlažní bytové zástavby je uvažováno se stupněm automobilizace o 23 % nižším, než je průměr. To ne nutně zohlednit při případných úvahách o regulaci odstavování vozidel v sídlištích.

Na straně nabídky jsou uvedeny počty odstavných stání v souladu se zákonem a dále se započítáním šedého parkování, tzn. nelegální stání na komunikacích, které nebrání silničnímu provozu. Toto stání lze legalizovat ve velké míře vyznačením parkovacích stání vodorovným značením na vozovce.

Legenda

- Počet vozidel dle průměrného stupně automobilizace (344 voz./1000 obyv.)
- Počet vozidel dle stupně automobilizace v bytové zástavbě (265 voz./1000 obyv.)
- Počet stání v souladu se zákonem
- Počet stání v souladu se zákonem a nelegálních, tolerovaných stání

The map displays the city of Prerov, divided into districts. Each district is labeled with a set of numbers representing parking spaces and vehicle counts. For example, the central district is labeled '1734/1336/1524/1756'. The map also shows the city's layout, including roads, green spaces, and the city center labeled 'PŘEROV MĚSTO'.

6.6 PROBLÉMOVÉ OBLASTI

Analýzou nabídky a poptávky po rezidentním parkování lze označit za nejvíce problémové ZSJ Šířava – sever, Optiky, Na Odpoledni, Hranická, Přerov Historické jádro, Šířava – jih. Celkem v těchto 6 ZSJ chybí 200 – 800 míst. To je mezi 4 % a 15 % ze všech míst v těchto ZSJ. Nedostatek stání způsobuje velkou míru nelegálního netolerovaného stání (před přechody, v křižovatkách atp.).

V lokalitě Seifertova předpokládáme problémy s odstavováním vozidel zejména nevyužíváním kapacit odstavného parkoviště u výstaviště, které je vzdáleno 200 m od středu sídliště, což je ovšem vhodná docházková vzdálenost.

Zcela nedostatečné parkování je v lokalitě ul. Teličkovy kvůli firmě Olympus. Ulice je pojížděna MHD, která má problémy vůbec projet. Míjení vozidel je nemyslitelné.

68



a přilehlých ulicích a na nábř. Dr. E. Beneše, kde je dostatečná kapacita míst. Jsou to lokality navržených záchytných parkovišť z návrhu z roku 1997.

Problémovou oblastí je ulice U Hřbitova a Petřvaldského, kde v době utkání na zimním stadionu parkují fanoušci. Parkoviště u zimního stadionu je poddimenzováno o min. 49 míst. Celková kapacita parkování zimního stadionu by měla být 130 – 200 parkovacích míst.

6.7 DOSTUPNOST ÚZEMÍ

Dostupnost území automobilovou dopravou je na dobré úrovni. Ve městě lze zaparkovat s docházkovou vzdáleností do 5 minut. Největší problémy lze očekávat ve vysokopodlažní zástavbě u večerního odstavení vozidla. Centrum je pro zaměstnance dostupné s maximální docházkovou vzdáleností 10 min, což představuje vzdálenost cca 600 m.

V rezidenční zástavbě uvažujeme dostupnost odstavného stání do 300 m od bydliště.

6.8 SWOT ANALÝZA

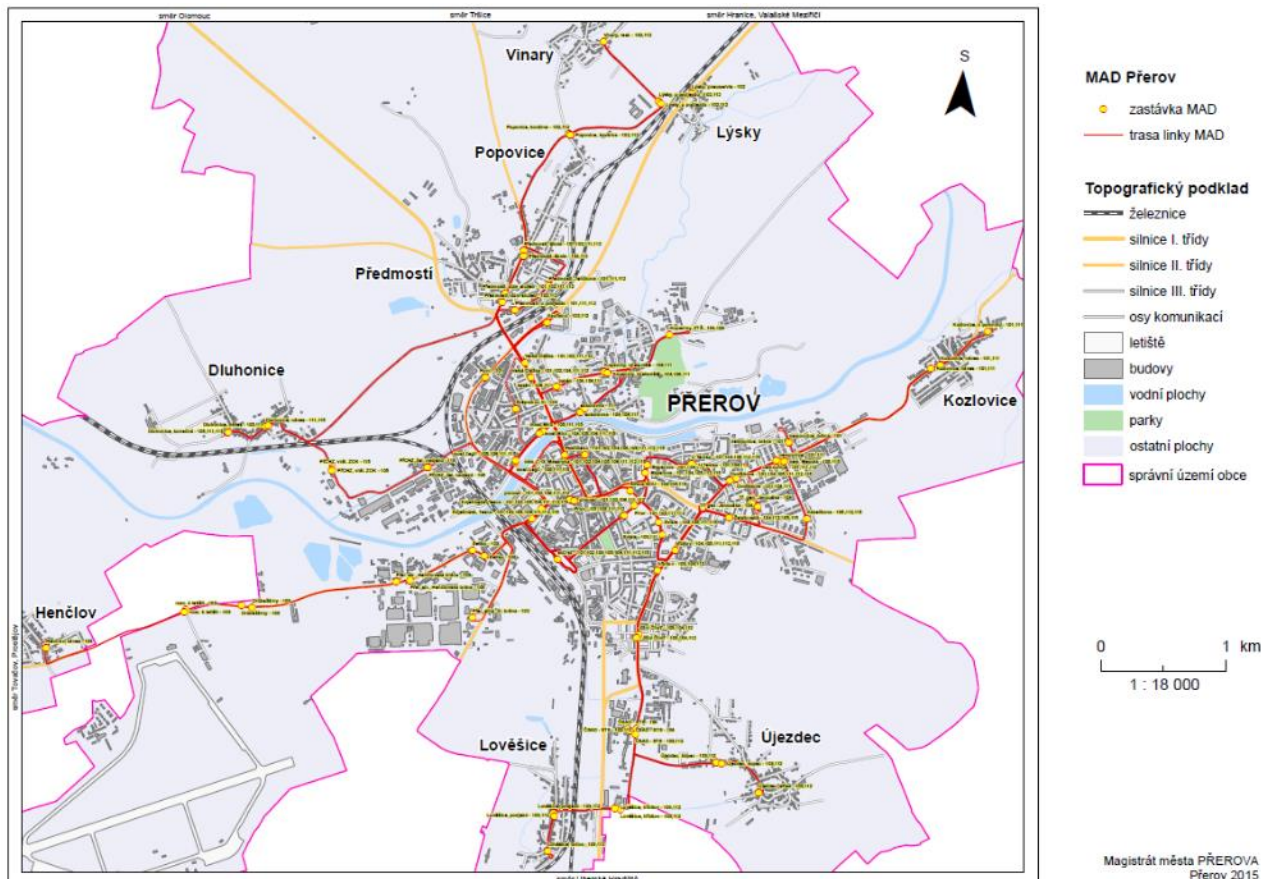
Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S6.1: Vyhrazená stání pro návštěvníky centra	W6.1: Velký podíl nelegálních parkovacích stání
S6.2: Park and Ride s kapacitou 97 míst	W6.2: Problémy s parkováním rezidentů jižně a západně od centra
S6.3: Nezavedení rezidentních zón	W6.3: Problémy parkování rezidentů na Kozlovské
S6.4: Zajištění bezplatného parkování návštěvníků nemocnice	W6.4: Problémy s odstavováním vozidel v oblasti vysokopodlažní zástavby
	W6.5: Katastrofické parkování u Olympusu v ul. Teličkově
	W6.6: Nedostatečné parkovací kapacity u nemocnice
	W6.7: Nedostatečně zajištěné průjezdy ulic z důvodu „nelegálního“ parkování
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O6.1: Legalizovat vybraná stání jejich vyznačením na vozovce	T6.1: Přehnané naděje v řešení parkování pomocí IT systémů
O6.2: Možnost využít finance z parkování na projekty udržitelné mobility	T6.2: Problémy při parkování rezidentů v blízkosti centra
O6.3: Zavedení sdílení vlastnictví vozidla	T6.3: Rozšíření živelného parkování na nepevněné plochy
O6.4: Vytváření podnikových plánů mobility	
O6.5: Revize dosud nevyužitých volných ploch za účelem jejich využití pro parkování	
O6.6: Podpora budování parkovacích domů	

7. VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA (VČETNĚ ŽELEZNICE) A VAZEB NA IDS OLK

7.1 STAV INFRASTRUKTURY

Páteř města tvoří městská autobusová doprava (MAD), která plní roli MHD. Doplněna je autobusy příměstské a dálkové dopravy. Páteř dálkové dopravy tvoří železniční doprava z nádraží Přerov, které se přimyká k autobusovému nádraží a tvoří přestupní terminál.

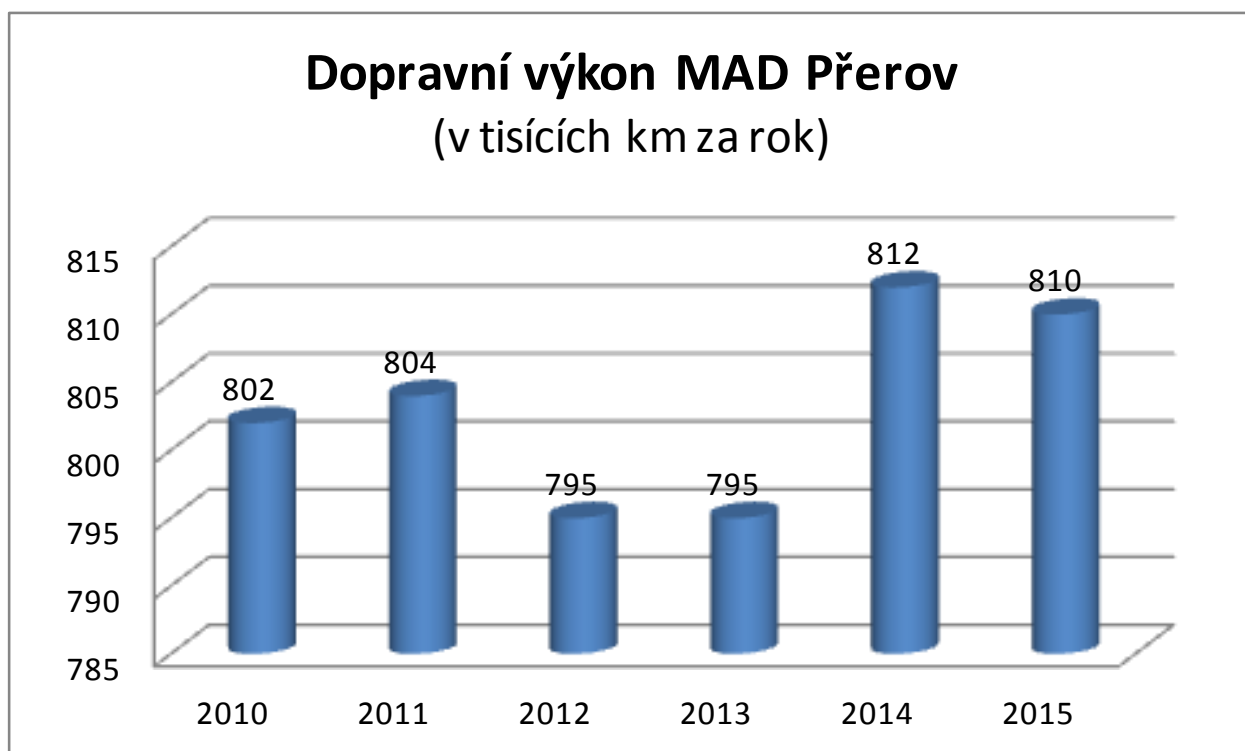
Obrázek 7.1: Schéma linek MAD Přerov



Zdroj: UDIMO, Magistrát města Přerova, 2015



Graf 7.1: Dopravní výkon MAD Přerov v letech 2010 – 2015



Zdroj: UDIMO, 2016

Průměrný roční dopravní výkon za období 2010–2015 dosahoval zhruba 803 tisíc km. Maximální odchylky od průměru vycházejí kolem 1 %, což znamená přibližně setrvalý stav dopravní nabídky.

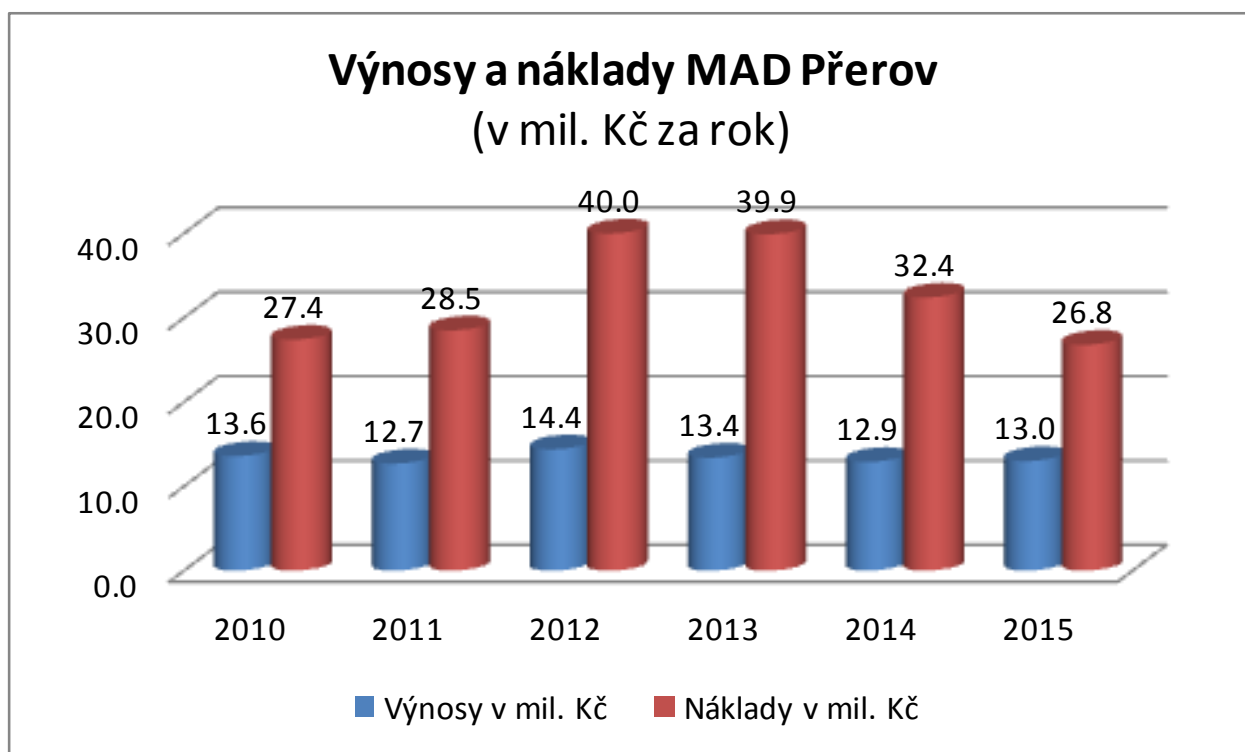
Tabulka 7.1: Nabídka MAD v letech, výkony a vypravenost po linkách

MAD Přerov - nabídka				
Linka	Délka v km	Výkon km 24h	Spoje 24h	Vypravenost
101	8,5	557	81	4
102	9,0	398	57	3
103	12,0	320	43	2
104	8,0	457	60	2
105	12,0	500	49	3
106	3,5	83	26	2
111	14,0	86	8	
112	15,5	138	9	
115	12,0	82	7	
Suma	94,5	2621	340	16

Zdroj: UDIMO, 2016

Tabulka dokládá souhrn nabídky v běžném pracovním dni, délka linek a dopravní výkon jsou odvozeny z tarifních km podle platných JŘ. Srovnání s MHD Třinec (35,8 tis. obyvatel) – dopravní výkon kolem 4,2 tisíc km za 24 hodin, počet spojů 551 za 24 hodin. Nabídku tvoří celkem 17 linek MHD.

Graf 7.2: Efektivita provozu MAD, Výnosy a náklady v letech 2010 – 2015



Zdroj: UDIMO, 2016

Nejvyšší výnosy připadají na rok 2012 (zdražení), také náklady jsou v tomto roce nejvyšší, nárůst kolem 40 %. Srovnatelné jsou roky 2010/2015 při počtu cestujících nižším o 22 %. Náklady Třinec – 44,8 mil. Kč v roce 2014.

7.2 VOZOVÝ PARK

Vozový park MAD Přerov tvoří 20 autobusů, z nichž je 12 na CNG. Špičkové vypravení činí 16 vozidel. Průměrné stáří vozového parku dosáhlo úrovně kolem 7,9 let.

Tabulka 7.2: Přehled vozidel MAD

Poř. číslo	RZ	Název typu	Nízkopodlažnost	Pořízení	Rok výroby	Míst k sezení	Míst celkem	Palivo	Pronájem
1	4M51901	Citelis CNG	Autobus nízkopodlažní	19.5.2010	2010	29	69	Plyn	Pronájem vozidla
2	4M51902	Citelis CNG	Autobus nízkopodlažní	19.5.2010	2010	29	69	Plyn	Pronájem vozidla
3	4M51903	Citelis CNG	Autobus nízkopodlažní	19.5.2010	2010	29	69	Plyn	Pronájem vozidla
4	4M51904	Citelis CNG	Autobus nízkopodlažní	19.5.2010	2010	29	69	Plyn	Pronájem vozidla
5	4M51906	SOR BNG 12	Autobus nízkopodlažní	12.6.2008	2008	31	106	Plyn	Pronájem vozidla
6	4M51907	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	26.05.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
7	4M51908	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	26.05.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
8	4M51909	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	26.05.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
9	4M51910	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	02.06.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
10	4M51911	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	02.06.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
11	4M51912	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	02.06.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
12	4M51913	SOR NBG 12	Autobus nízkopodlažní	02.06.2010	2010	27	92	Plyn	Pronájem vozidla
13	5M28115	SOR BN 12	Autobus nízkopodlažní	23.5.2007	2007	31	106	Nafta	Pronájem vozidla
14	4T24038	SOR BN 12	Autobus nízkopodlažní	14.06.2007	2007	31	106	Nafta	
15	7T62564	SOR BN 12	Autobus nízkopodlažní	09.08.2007	2007	31	106	Nafta	
16	3T51473	SOR BG 10,5		25.11.2005	2005	30	89	Plyn	
17	9T58386	SOLARIS Urbino15	Autobus nízkopodlažní	07.01.2008	2008	45	160	Nafta	
18	3T39426	Karosa B 952		02.09.2005	2005	32	100	Nafta	
19	FMB2399	Karosa B 952		22.07.2002	2002	32	100	Nafta	
20	2T19131	SOR B 10,5		22.08.2003	2003	29	91	Nafta	

Dopravce: ARRIVA MORAVA a.s.
Období: 9.2.2016 až 8.2.2018

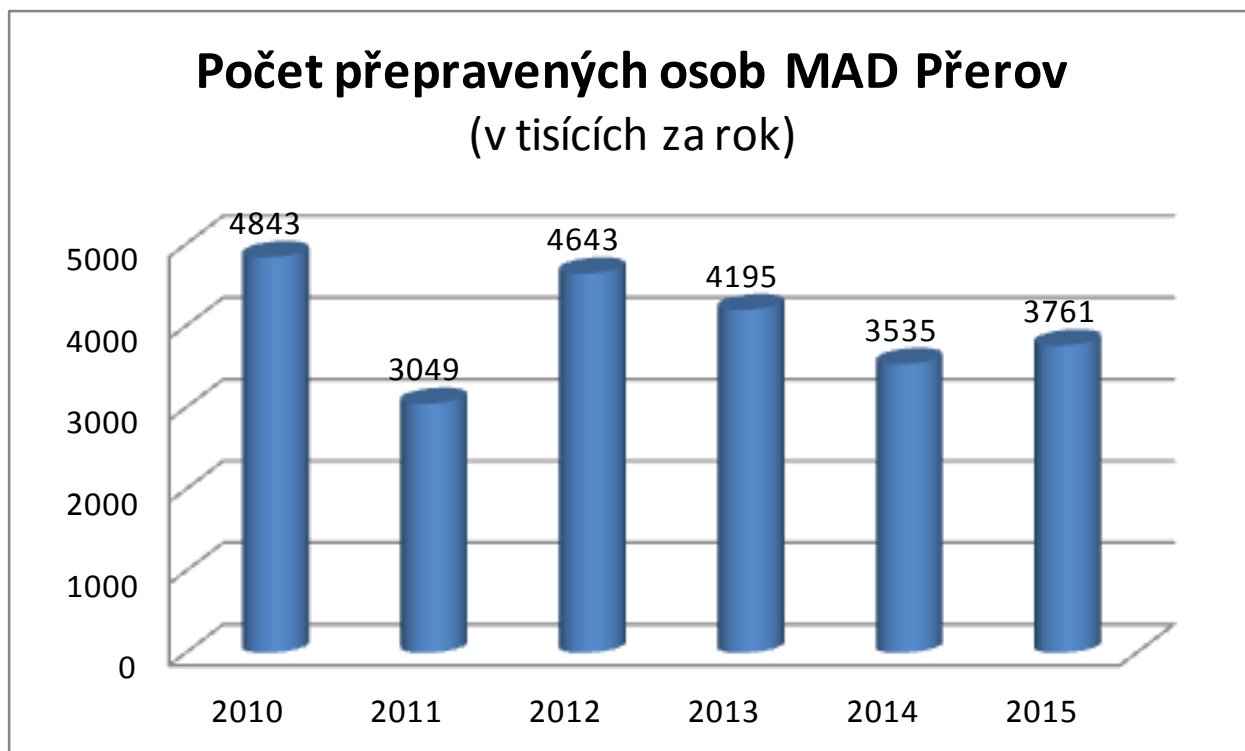
Zdroj: UDIMO, Arriva Morava, 2016



7.3 ZATÍŽENÍ SÍTĚ

Poptávkovou stranou veřejné dopravy jsou její uživatelé – cestující. Počet cestujících v městské autobusové dopravě se mírně snižuje, ač mezi lety 2014 a 2015 došlo k nárůstu o 6 %. Celkově došlo od roku 2010 k poklesu o 22 %, což je v průměru o 4,5 % ročně.

Obrázek 7.2: Počet přepravených osob MAD Přerov dle let



Zdroj: UDIMO, 2016

Počet přepravených osob v roce 2015 se snížil oproti roku 2010 o zhruba 1,1 milionu osob, dosáhl na úroveň zhruba 78 % roku 2010. Např. v MHD Třinec (35,8 tisíc obyvatel) bylo v roce 2014 přepraveno zhruba 3,2 milionu osob.

Tabulka 7.3: Expertní odhad poptávky na jednotlivých linkách

MAD Přerov - odhad poptávky			
Linka	Nástupy 24 hod.	Období 5-9 hod.	Období 13-17 hod.
101	2770	1043	884
102	899	306	326
103	510	235	58
104	1634	480	545
105	1965	591	598
106	139	101	38
111	154	0	0
112	250	0	0
115	245	98	76
Suma	8566	2854	2525
Podíl		0.333	0.295

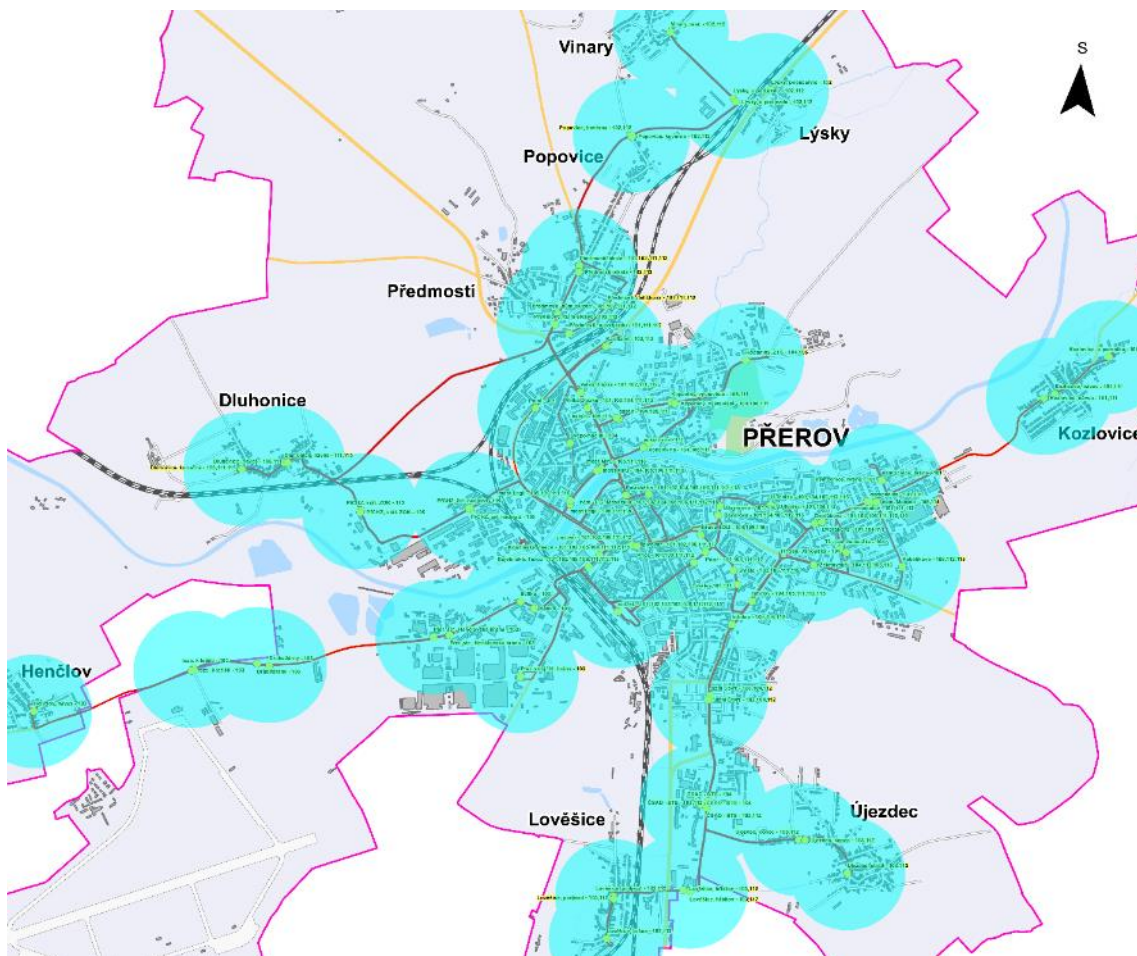
Zdroj: UDIMO, 2016

Poptávka představuje odborný odhad počtu cestujících v běžném pracovním dni (20. 4. 2016). Podíl jednotlivého a předplatného jízdného byl odvozen na přibližně 40/60 %. Srovnání s MHD Třinec (35,8 tis. obyvatel) – nástupy zhruba 13,8 tisíc cestujících za 24 hodin, 17 linek MHD.

7.4 DOSTUPNOST ÚZEMÍ

Dostupnost území se hodnotí izochronou 400 m dosažitelnosti zastávky. V rámci města je dostatečnou nabídkou zastávek pokryto prakticky celé území mimo část ulice Olomoucké při konci zástavby a střed ulice Hanácké v Popovicích.

Obrázek 7.3: Dostupnost zastávek do 400 m



Zdroj: UDIMO, 2016

7.5 BEZBARIÉROVOST

MAD disponuje 16 z 20 autobusů v nízkopodlažní úpravě. Tento počet se bude dále zvyšovat. Problémem jsou nedostatečně upravené nástupní hrany, které byly hodnoceny v rámci bezbariérových tras. Nástupní hrany v mnoha případech neobsahují správné vodící a varovné prvky. Nájezdový obrubník se u zastávek v Přerově prakticky nevyskytuje. To neumožňuje vozidlům přijet tak blízko k nástupišti, které je v mnoha případech nízké.



Obrázek 7.4: Příklad nedostatečně rekonstruované zastávky Přerov Prior – chybí nájezdová obruba, nástupiště je nízké

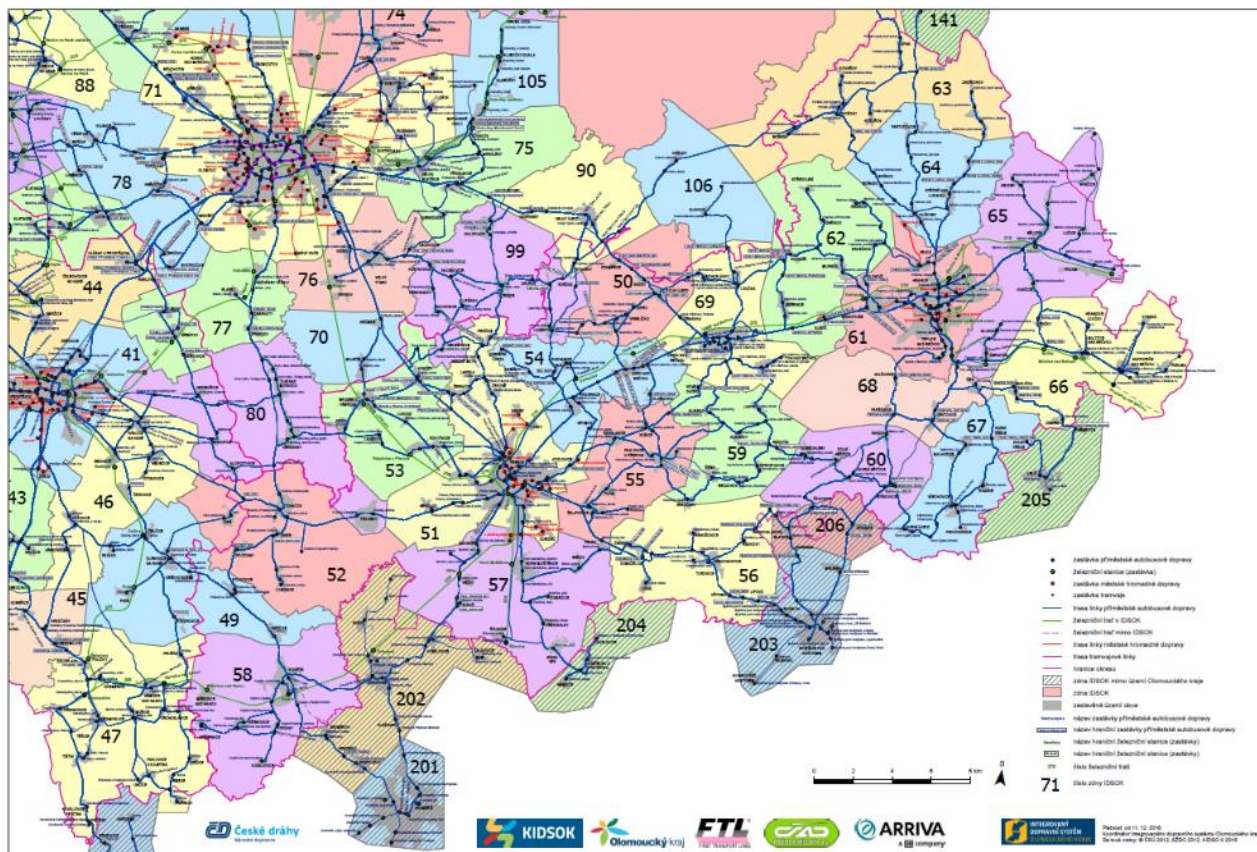


Zdroj: UDIMO, 2016

7.6 INTEGRACE OSOBNÍ DOPRAVY

MAD Přerov je integrována v rámci IDSOK v zóně 51. Jednotlivé jízdné je 10 Kč, zlevněné 5 Kč. Časová platnost je 40/60 minut. Tato cenová politika je nevýhodná pro krátké cesty v rámci města Přerova. Měsíční jízdné stojí 250 Kč, čtvrtletní pak 710 Kč.

Obrázek 7.5: Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, okres Přerov



Zdroj: IDSOK

7.7 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI

Závadou v dostupnosti zastávek je velká docházková vzdálenost v Popovicích. Mnoho zastávek neodpovídá bezbariérové úpravě¹¹. Doporučené nájezdové obrubníky nástupních hran nejsou v Přerově používány. Vybrané zastávky jsou archaické – např. Prior.

Obrázek 7.6: Zastávka MAD Prior



Zdroj: UDIMO, Arriva Morava, 2016

7.8 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava je v Přerově dostupná v železniční stanici Přerov. Ta je umístěna v blízkosti autobusového nádraží a tvoří terminál hromadné dopravy. Železniční stanice je vzdálena od centra města 20 min chůze po ulicích Komenského nebo Čechově.

Železniční stanice Přerov je součástí 2. tranzitního koridoru Rakousko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné – Polsko (E 65) s odbočnou větví Česká Třebová – Přerov (E 40), pro své příznivé sklonové poměry je trať intenzivně využívána jak v osobní tak v nákladní dopravě ve směrech Břeclav, Brno, Česká Třebová a Ostrava.

V minulosti bylo zvažováno zřízení nových zastávek Přerov – Dluhonice a Přerov – Předmostí. Tento motiv byl v minulosti posouzen v rámci stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, a vzhledem k technickým komplikacím bylo od projektu upuštěno. Naopak projekt propojení cyklostezky Velká Dlážka – Hranická je v rámci Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, uvažován.

V budoucnu je plánována VRT Praha – Brno – Přerov – Ostrava, pro kterou je držena územní rezerva.

¹¹ hodnocení je provedeno v rámci bezbariérových tras pěší dopravy



7.9 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S7.1: Existence MAD	W7.1: Docházkové vzdálenosti v Popovicích
S7.2: Ekologie provozu MAD (60 % vozidel na CNG)	W7.2: Neexistence krátké jízdenky v rámci IDSOK
S7.3: Nízkopodlažnost vozidel (80 % vozidel nízkopodlažních)	W7.3: Neexistence upřednostnění vozidel v dopravním proudu
S7.4: Zavedení rychlého spojení do Brna	W7.4: Nedostatky v bezbariérovosti i opravených zastávek
S7.5: Existence rekonstruovaného autobusového nádraží	W7.5: Mírně klesající počet přepravených osob
S7.6: Docházková vzdálenost do 400 m na zastávku MHD pokrývá téměř celé město	W7.6: Lokalita Osmek není přímo propojena MAD s nemocnicí
S7.7: Vybavenost zastávek MAD nástupišti	
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O7.1: Zvýšení počtu přepravených osob	T7.1: Kolaps MAD vlivem kongescí po dostavbě D1 Lipník – Přerov
O7.2: Úprava zastávek na bezbariérové	
O7.3: Zavádění internetového připojení v MAD (WiFi)	
O7.4: Klimatizace vozidel MAD	
O7.5: Možná změna trasování linek MAD	
O7.6: Možnost platby jízdného ve vozidlech MAD platební kartou	
O7.7: Zavádění informačního systému na zastávkách MAD a zobrazování aktuálního zpoždění vozidel MAD na idos.cz	



8. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

8.1 STAV SÍTĚ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

Stav sítě cyklistických komunikací je proměnný. Ve městě jsou zřízeny samostatné stezky, dělené stezky, sdružené stezky, cyklistické pruhy a komunikace se smíšeným provozem.

Časté závady jsou v krytu, např. u dělené stezky po levém břehu řeky Bečvy. Závadou je také dělení stezky pouze vodorovným značením místo reliéfní dlažby. Časté závady jsou zejména v dopravním značení, kdy svislé značení neodpovídá vodorovnému či vůbec neodpovídá druhu stezky – např. Velká Dlážka.

Nedostatky a chyby v dopravním značení řeší dokumentace Revize cyklostezek a cyklotras v Přerově z r. 2012, která řeší nedostatky do podrobností, vč. dopravního značení.

Do pěší zóny mají cyklisté vjezd povolen.

Část základní sítě není doposud dobudována.

Tabulka 8.1: Zásobník cyklistických staveb k realizaci

ID	Název	Náklady v mil.	Priorita
10002	Cyklostezka v ul. Palackého v Přerově	4	DÚR
10011	Úprava propojení cyklostezek v okolí okružní křižovatky ul. Želatovské, Dvořákovy, tř. 17. listopadu a brlí Hovůrkových	4,5	DSP
13009	Propojení cyklostezky Velká Dlážka – Hranická (studie proveditelnosti)	16	Studie
10008	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov – ul. Na Loučkách	0,8	DOS
10009	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov – ul. Tř. 17. listopadu	7	DSP
14003	Úprava propojení cyklostezek v okolí okružní křižovatky ul. Želatovské, Dvořákovy, tř. 17. listopadu a brlí Hovůrkových	0,55	
10013	Cyklostezka Přerov, nábr. PFB	4	DPS
11005	Smíšená stezka pro pěší a cyklisty do místní části V – Dluhonice	7	Studie
8002	Chodník a cyklostezka – Velká Dlážka	10	DSP
9003	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	1,7	DÚR
10014	Vedení cyklotrasy Přerov-Čekyně	35	Studie
5001	I/55 Přerov – průtah centrem, 1. etapa (průpich)		DÚR

Zdroj: UDIMO, 2016

Na vybraných exponovaných místech jsou instalovány stojany pro kola. U nádraží cca 100 míst pro kola + zpoplatněná cyklověž s kapacitou 116 míst.

Provoz cyklodому je zajištěn 24 hodin denně. Za uschování jednoho kola na 24 hodin zaplatíte 5 Kč. Držitelé slevové In Karty Českých drah mají tuto službu zdarma. Více informací je možné získat na webu: www.cykloprerov.cz.

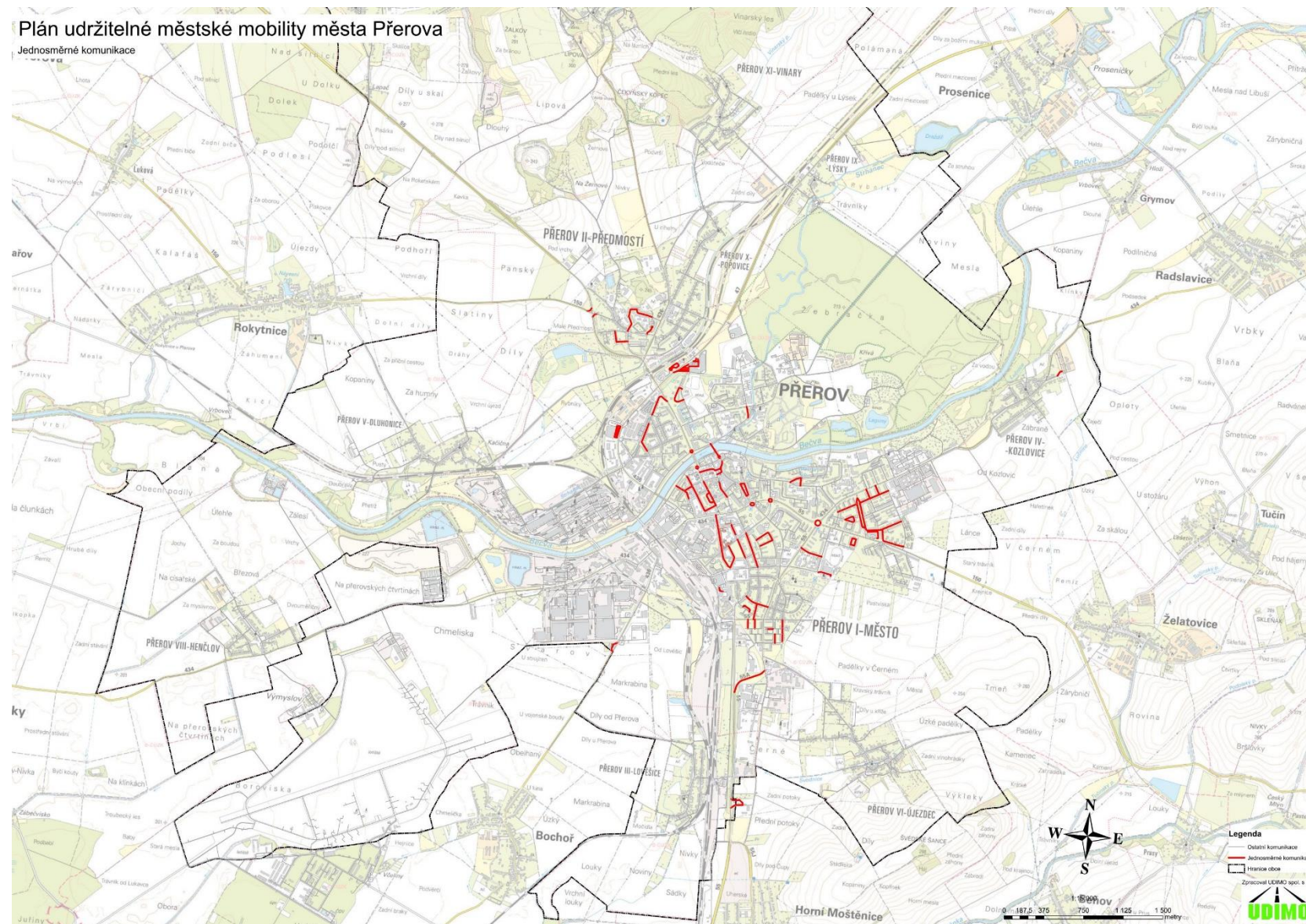
Stojany jsou také umístěny ve školách, na nám. T. G. M., u obchodních domů a jinde. Stojany je vhodné umísťovat tam, kde neexistují přirozená místa, kde lze kolo uzamknout, či jsou málo kapacitní.

Např. při náhodném průzkumu parkování kol na nám. T. G. M. bylo více než 50% uzamčeno u stromu, dopravní značky či zábradlí místo speciálně pro tento účel vystavěných stojanů. Důvodem je docházková vzdálenost, kterou se snaží cyklisté přirozeně eliminovat.

Pro systém B+G tedy, zaparkuj kolo a jdi, jsou vhodné všechny svislé nedemontovatelné konstrukce průměru 5 – 20 cm v blízkosti cíle cesty.



Obrázek 8.1: Jednosměrné komunikace



Cyklobus Bečva jezdí od června do září na trase Přerov → Bílá, Bumbálka. Odjezd z Přerova je v 7.30 hodin. V červnu jezdí každou sobotu a neděli. Po dobu letních prázdnin v červenci a srpnu jezdí cyklobus v pátek, sobotu a neděli a také o státních svátcích. V září jede cyklobus každou sobotu.

Cyklobusy Jeseníky jezdí na třech trasách (Olomouc → Ovčárna, Krnov → Ovčárna, Šumperk → Ovčárna) v období od 27. června do 30. srpna o víkendech a ve dnech státních svátků.

Valašský cyklobus je v provozu od 1. května do 28. září, jezdí na trasách Valašské Meziříčí → Rožnov p. Radhoštěm → Bílá, Bumbálka každou sobotu, neděli a státní svátek.

Obrázek 8.2: Cyklobus



Zdroj: www.přerov.cz

Obrázek 8.3: Příklad chybného svislého dopravního značení a nedostatečné oddělení pěší a cyklistické části stezky – Velká Dílžka



Obrázek 8.4: Příklad chybného svislého dopravního značení a nedostatečné oddělení pěší a cyklistické části stezky – bří Hovůrkových



Obrázek 8.5: Stojany pro kola před OC Galerie Přerov





Obrázek 8.6: Hojné parkování kol v přednádraží



Obrázek 8.7: Parkování v cyklověži v přednádraží





8.2 ZÁKLADNÍ KOSTRA SÍTĚ A VAZBA NA REGION

Základní kostra cyklistické sítě je definována ve výkresové příloze Základní síť cyklistických tras, kde jsou znázorněny také realizované cyklistické stezky.

Vazba na region je řešena samostatnou dokumentací Studie proveditelnosti sítě cyklistických komunikací propojující místní části s Přerovem z roku 2016. Definovaná kostra cyklistické sítě navazuje na regionální kostru definovanou v samostatné dokumentaci. Tím je zajištěna dostupnost regionu a regionální síť je provedena městem.

Tvorba základní sítě splňuje kritéria přímého a rychlého propojení pro dopravní funkci cyklistiky a dostupnost centra města pro napojení na regionální síť.

8.3 KVALITA TRAS

Cyklotrasy jsou vedeny z regionu do centra na most Míru, kde se propojují. Městem vede 6 dálkových a regionálních cyklotras (Bečva, Jantarová č. 5, č. 5042, č. 6035, č. 5035), ty jsou provázány s místními cyklostezkami. Nejvýznamnější cyklotrasou je cyklotrasa č. 5, která patří mezi cyklotrasy I. třídy. Tyto cyklotrasy mají mezinárodní význam s propojením velkých měst s vazbou na evropská velkoměsta.

V rámci podpory cyklo dopravy a cykloturistiky město vydalo několik cykloturistických map a letáků. Cyklo mapy je možné zakoupit v Městském informačním centru Přerov.

8.4 DOPRAVNÍ VZTAHY A INTENZITA CYKLISTŮ

Podle dříve zpracovaných průzkumů lze vytipovat dva základní proudy cyklistů:

1. Proud směřující z východní části města do průmyslové oblasti Přerov-jih a Přerov-západ. Tyto dopravní proudy využívají ulici Dvořákovu, Želatovskou, bří Hovůrkových, ul. 9. května, resp. tř. 17. listopadu, Komenského, Kojetínskou a Tovačovskou.
2. Proud směřující ze severní části města s velkými sídelními útvary Předmostí, Velká Dlážka a Kopaniny do průmyslové zóny Přerov-jih a Přerov-západ. Tyto dopravní proudy využívají ul. Velká Dlážka, Palackého, Komenského, Polní, Velké Novosady, Kojetínskou, Tovačovskou, tř. 17. listopadu, bří Hovůrkových a ul. 9. května.

Mimo tyto hlavní dopravní proudy nelze opominout z hlediska každodenní cyklistické dopravy i cyklotrasu do PŘCHZ Přerov.

Tyto hlavní dopravní cyklistické proudy procházejí po dopravně nejfrekventovanějších komunikacích, jako jsou ulice Velké Novosady, Komenského, tř. 17. listopadu, Kojetínská, Tovačovská, Dvořákova, Želatovská, bří Hovůrkových a ul. 9. května.

V současné době jsou všechny místní cyklistické komunikace, vytvářející ve městě základní síť, situovány do přidruženého dopravního prostoru, popř. jako cyklistické pásy mimo hlavní dopravní prostor.

Tabulka 8.2: Intenzity cyklistů na zvolených místech za průzkum dne 19. 10. 2016

Identifikátor	Číslo	Ulice	Intenzita za 7 hodin průzkumu ¹²
Kr	1	Čechova x Šířava	850
Kr	3	Olomoucká x Polní	467
Kr	6	Velké Novosady x Komenského	383
Kr	7	Komenského x Kratochvílova	327
Kr	2	Olomoucká x Hranická	313
Kr	8	Bří Hovůrkových x 9. května	226
Kr	5	Kojetínská x Husova	205
Kr	11	9. května x Durychova	188
Kr	4	Palackého x Bratrská	155
Kr	10	Tovární x Durychova	129
Kr	12	Kopaniny x Za Mlýnem	129
Pr	1	Dluhonská	72
Kr	9	Tovární x Denisova	66

Zdroj: UDIMO, 2016

¹² Křižovatkový průzkum dne 19. 10. 2016 v době 7:00 – 10:00, 14:00 – 18:00 hodin

8.5 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY

Závady na cyklistické síti z hlediska nehodovosti jsou v lokalitě Velká Dílážka, Šířava a 17. listopadu. Dále je nutné bezpečně přivést cyklisty k železničnímu a autobusovému nádraží. Problémová je také lokalita v okolí EMOSU při překročení silnice I/47.

Špatný kryt cyklostezky, na který je upozorňováno občany, je na pravém břehu řeky Bečvy. Vzhledem k intenzitě dopravy je potřeba řešit ulici Kozlovskou.

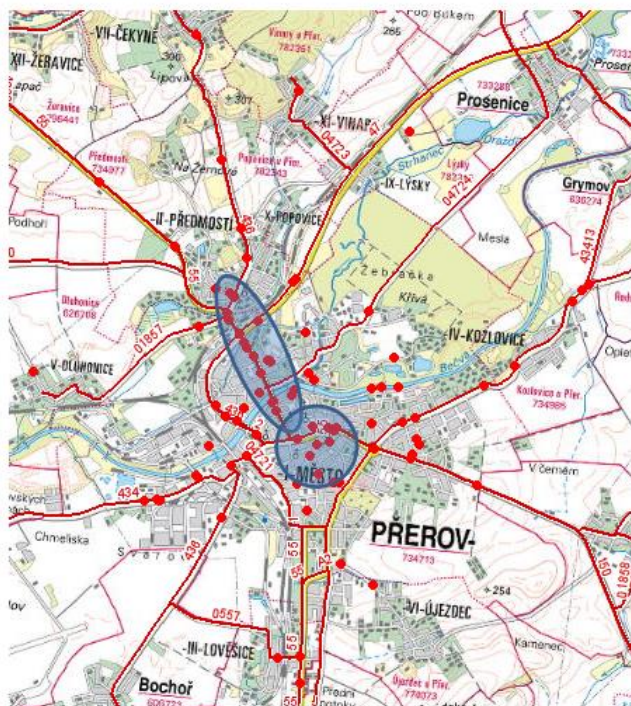
Nedostatečně je cyklistická doprava řešena v ulici Husově.

Chybějící stezka je také mezi KAUFANDEM a ul. Seifertovou.

Stávající preferované řešení přejezdů cyklostezek podél sběrných komunikací při křížení obslužných komunikací není nejvhodnější. Vhodnější je řešit přejezd zvýšenou cyklostezkou na příčném prahu přes komunikaci, který tvoří také vjezd do rezidentní obslužné oblasti. Naopak vypouštění přechodů a přejezdů v těchto místech je posledním trendem, který nemá opodstatnění v preferenci udržitelné dopravy.

Obrázek 8.8: Nehody s cyklisty v letech 2010 – 2015

Nehody se zraněním (89 nehod)

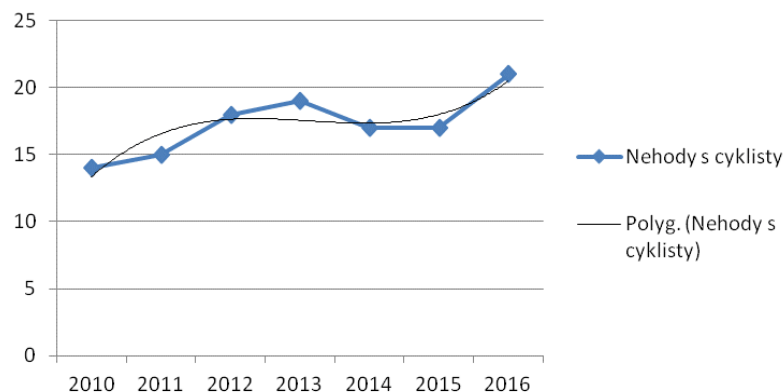


Těžká zranění (17 nehod)



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Graf 8.1: Nehody s cyklisty v letech 2010 – 2016



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016



8.6 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S8.1: Budování základního skeletu v přidruženém prostoru koncepčně více než 10 let	W8.1: Nízký podíl povoleného pohybu cyklistů v jednosměrkách
S8.2: Množství přejezdů pro cyklisty	W8.2: Nevyhovující kryt na stezce podél Bečvy
S8.3: Vysoké intenzity cyklistické dopravy v porovnání s ostatními městy ¹³	W8.3: Malý podíl přejezdů pro cyklisty na příčných prazích
S8.4: Projekt na řešení průjezdu pod tratí podél silnice I/55	W8.4: Nevyhovující podmínky na ulici Husově
	W8.5: Nízká znalost dopravních předpisů cyklisty
	W8.6: Chybějící podmínky pro cyklisty v okrajových částech města (např. v úseku Kaufland – Lýsky, Kaufland – Kopaniny, páteřní trasa na jih – Penny Market – Horní Moštěnice)
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O8.1: Zvýšení podílu cyklistů na dělbě přepravní práce	
O8.2: Zvýšení bezpečnosti cyklistů	
O8.3: Rozvoj a podpora elektrokol	
O8.4: Vybudování „cyklistické kultury“	

¹³ Např. Ostrava



9. PĚŠÍ DOPRAVA

9.1 STAV SÍTĚ ZÁKLADNÍCH PĚŠÍCH TRAS, POSOUZENÍ STAVU, ZÁVADY V POHYBU OSOB

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

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

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

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

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

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

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

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

Pěší síť města je ve velké většině vyhovující. Nevyhovující je zejména u spojení KAUF LAND – Seifertova, kde chybí zpevněný kryt, a ulice Čechovy, kde jsou chodníky pro předpokládaný provoz centrum – nádraží úzké a proto byly hodnoceny jako nevyhovující.

Samostatnou skupinou jsou přechody pro chodce, které v mnoha případech používají oblou obrubu nevhodnou pro osazení v místě pro přecházení či na přechodu. Většinou vede ke špatné sjízdnosti pro osoby se sníženou schopností pohybu. Běžné je také chybné či nedostatečné provedení signálních a varovných pásů, a to i u novostaveb.

Město se nevyhovující stav snaží řešit různými způsoby, od úpravy přechodů a míst pro přecházení až po vyznačení oblouků žlutou čarou, což lze považovat za nedostatečné řešení problému pěší dopravy.

Příklady hodnocení jsou dokladovány na obrázcích níže.

Obrázek 9.1: Nevyhovující, nebezpečně dlouhý přechod pro chodce; Most Míru



Obrázek 9.2: Částečně vyhovující místo pro přecházení, chybí signální pásy; nevyhovující z hlediska rozhledu vlivem parkujících vozidel; Svisle



Obrázek 9.3: Zcela nevhodné řešení pěší dopravy; Čechova x Jaselská



Obrázek 9.4: Nedostatečné rozhledy z přechodu před ZŠ Svisle; přechod vhodné zkrátit a chránit vysazenou plochou, která zamezí parkování min. 5 m před přechodem dle zákona; chybně proveden varovný pás, chybí signální pás





Obrázek 9.5: Nevýhovující přechod přes ul. Šířavu před ZŠ Svisle; nevyhovující délka přechodu, nevyhovující varovný pás, chybí signální pás, chybí umělá vodící linie přechodu; NA PŘECHODU NENÍ ZAJIŠTĚN DOSTATEČNÝ ROZHLED VLIVEM PARKUJÍCÍCH VOZIDEL



Obrázek 9.6: Částečně vyhovující řešení přechodu pro chodce, chybějící signální pás na protější straně; Čechova x Jaselská



Obrázek 9.7: Nevhovující použití oblé obruby na přechodu při rekonstrukci ul. Pod Skalkou



Obrázek 9.8: Částečně vyhovující přechod, reliéfní dlažba není provedena v kontrastní barvě; Želatovská x Dvořákova



Obrázek 9.9: Nevýhovující místo pro přecházení, napojení parkoviště – obruba nedovoluje průjezd osobám na vozíku, signální a varovný pás chybí; Šířava



9.2 PODMÍNKY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

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

Obě skupiny osob mají specifické požadavky na řešení pěších tras.

Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností pohybu jsou v Přerově přechody pro chodce a místa pro přecházení, která mají vysokou obrubu či byla při snížení obruby použita obruba s oblou hranou. Dalším problémem jsou praskliny v krytu chodníku. Takto označená místa jsou v hodnocení tras zobrazena červeně – nevyhovující. Problémem na zastávkách MHD bývá nízko položená nástupní hrana, ze které je obtížné nastoupit do nízkopodlažního vozidla.

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

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

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



9.3 PĚŠÍ ZÓNA

Pěší zóna je zřízena v ulicích Wilsonově a Jiráskově. Je označena značkou IZ 6 a Pěší zóna s dodatkovou tabulkou „Dopravní obsluha vjezd povolen v době 5–11 a 18–19 hod., cyklistům vjezd povolen“.

Vjezd do zóny není řešen fyzickou zábranou. V roce 2011 byly řešeny stížnosti na vjezd a parkování vozidel do pěší zóny i mimo vyhrazený čas. Problematika byla diskutována v několika řešeních vč. osazení zásuvných sloupků.

K realizaci však nedošlo. Po dobré praxi z Ostravy, kde byly problémy s vjezdem do pěší zóny řešeny neúspěšně Městskou policií a vyřešeny jednoznačně až po použití automatických výsuvných sloupků na kordonu pěší zóny, lze toto řešení pouze doporučit.

9.4 TURISTICKÉ TRASY, VAZBA NA ÚZEMÍ V REGIONU

Pro řešení denní běžné dopravy do města není nutné řešit turistické trasy. Nicméně turistický potenciál města je lokalizován do jeho centra a severní části, tj. NPR Žebračka, městského parku a PP Malé laguny, které navazují na tok řeky Bečvy. Zde je vedena naučná stezka Přerovským luhem. Druhá naučná stezka nese název z Předmostí až do pravěku.

Pro město je zejména zajímavé spojení nádraží ČD (autobusové nádraží) a centrum města. Přednádražní prostor je totiž neutěšený a neposkytuje přímou estetickou trasu do centra města. Bohužel turistický označnický je umístěn na pravém okraji nádražní budovy, tj. 54 m chůze po úzkém chodníku od jejího vstupu. Naopak volný prostor ulice a veřejná prostranství se otevírají na stranu opačnou, tj. k autobusovému nádraží. Běžný turista bez mapy je uličním prostorem spíše veden k ulici Kramářově a dále Čechově, kde ho žádné informace o poloze centra nečekají.

Turistické stezky KČT od nádraží vedou nelogicky po ulici Velké Novosady a dále pokračují podél řeky Bečvy, kde přecházejí most Míru a vyhýbají se centru.

Zelená stezka vede na Předmostí nesmyslně sídlištěm u výstaviště a dále pokračuje nebezpečným úsekem kolem EMOSU přes silnici I/47 dále na Předmostí, které také míjí a pokračuje po NS Předmostí až do pravěku mimo město.

Modrá stezka obkružuje centrum po opačné straně řeky a vede do městského parku Michalov a dále po NS Přerovským luhem.

Červená stezka vede podél řeky do Tovačova.

Žlutá stezka pak podél ulice Tovární a přes Nivky a dále přes polní cesty do Běňova.

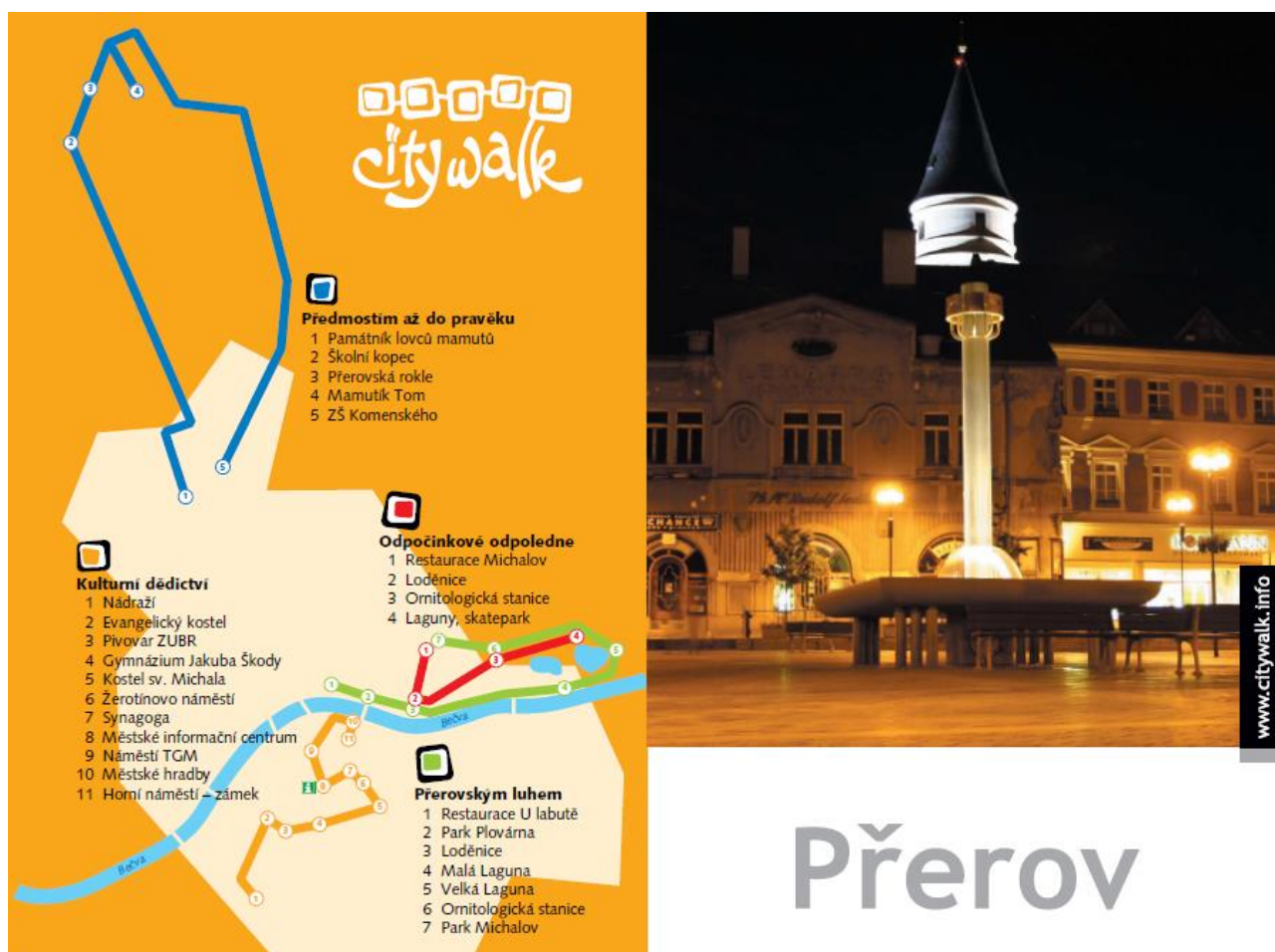
Do centra města ani na historické Horní náměstí k zámku Přerov, Muzeu Komenského ani na vyhlídkovou věž nevede žádná turistická stezka KČT.

Mimo trasy KČT jsou ve městě užity 4 turistické stezky Citywalk Přerov. Tyto stezky jsou doplněny audioprůvodcem, kterého si lze zapůjčit v městském informačním centru. Tím projekt cílí na vícedenní návštěvníky města.

Městské informační centrum je situováno na nám. T. G. M. s otevírací dobou Po – PA 8 – 17 hod, So 8 – 12, a na adrese Pod Skalkou 1A, Přerov-Předmostí s otevírací dobou PO – PA 9 – 12, 12:30 – 16:30, v létě i v SO 10 – 15 hod.

Tato centra jsou doplněna MEIS – Městským evropským informačním střediskem na náměstí T. G. M.

Obrázek 9.10: Stezky Citywalk Přerov



9.5 INTENZITA PĚŠÍ DOPRAVY

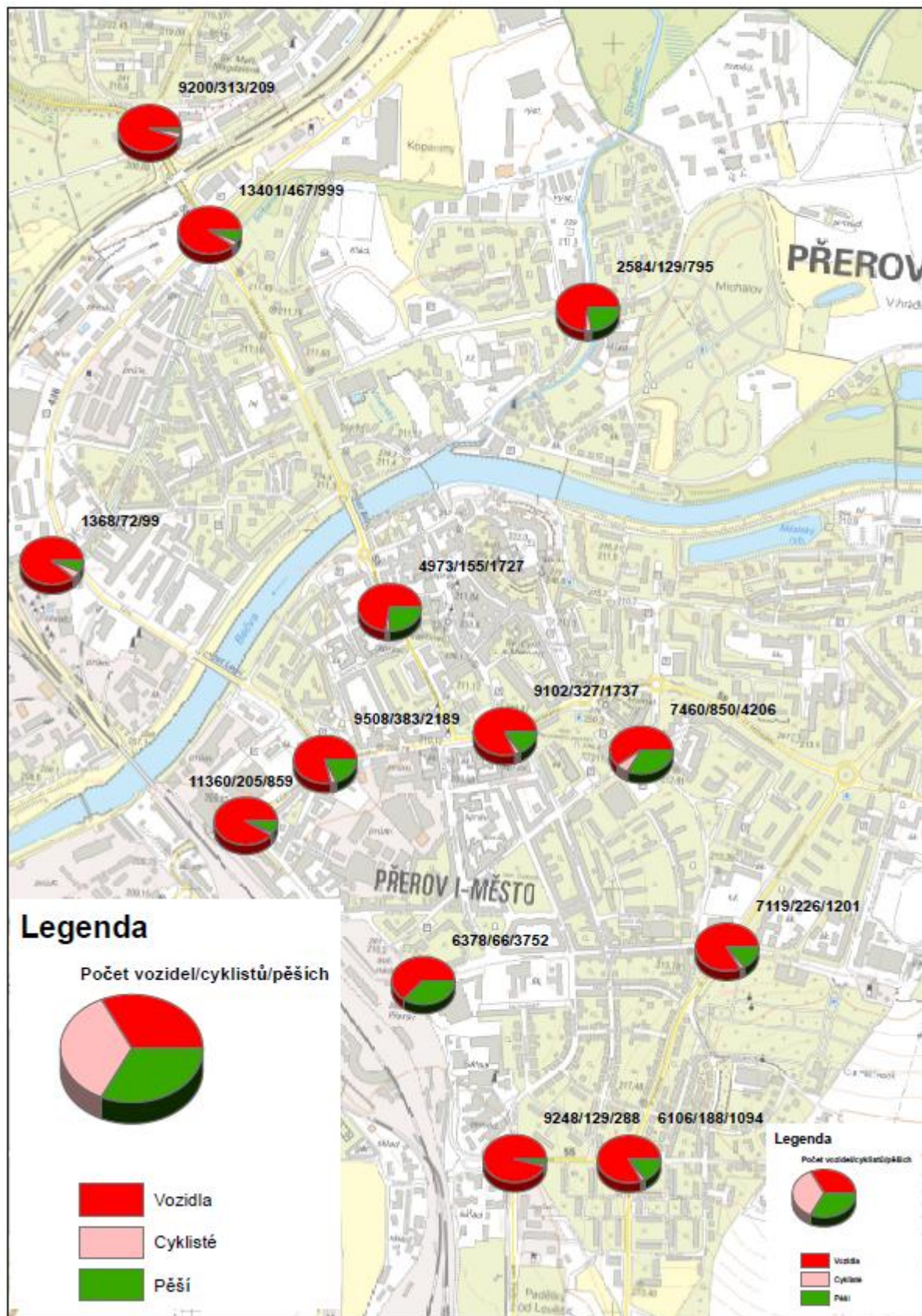
Největší intenzita dopravy byla zjištěna na křižovatce Čechova x Šířava u OC Galerie Přerov, kde bylo za 7 hodin zjištěno 4 206 pěších.

Druhým nejzatíženějším uzlem byla křižovatka Tovární x Denisova u Hypernovy. Třetím nejzatíženějším místem byla křižovatka Velké Novosady x Kojetínská, kde prošlo za 7 hodin 2 189 chodců. Jedná se o důležitý tah na trase nádraží – centrum města.

O čtvrté místo se dělí dvě křižovatky na kordonu centra města – Kratochvílova x Komenského a Palackého x Bratrská.

Páté místo v zátěžích chodců za 7 hodin obsadila křižovatka 9. května x Ztracená v blízkosti Penny s hodnotou 1 201 pěších.

Obrázek 9.11: Porovnání pěších, cyklistů a vozidel



Zdroj: křižovatkový průzkum dopravy dne 19. 10. 2016



9.6 PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY

Problémem z hlediska závažnosti dopravních nehod jsou zejména extravilánové úseky silnic I/47 a I/55 ve směru na Olomouc a Lipník nad Bečvou. Zde dochází ke sražení chodců se smrtelnými zraněními. Jediným řešením je vybudování chodníku ve směru Lýsky a Žeravice.

Z hlediska těžkých zranění jsou nejhůře postiženy ulice Velká Dlážka – Palackého a 17. listopadu, ty následuje Husova a 9. května – brí Hovůrkových – Dvořákova a Velké Novosady.

Tyto jsou doplněny těžkými nehodami v blízkosti Tyršova mostu či na ulici Kopaniny a Čechově.

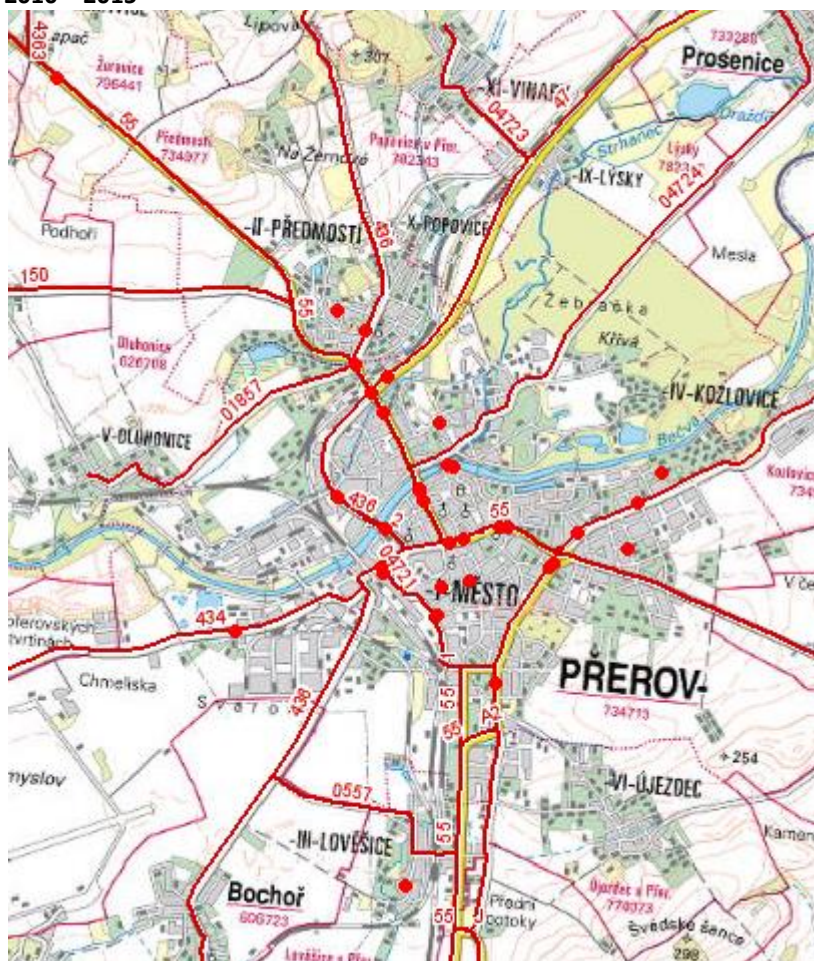
Z hlediska všech nehod s chodci se situace opakuje na ulicích Velká Dlážka – Palackého, 17. listopadu a Husova.

Obrázek 9.12: Zabití chodci v důsledku dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích v letech 2010 – 2015



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

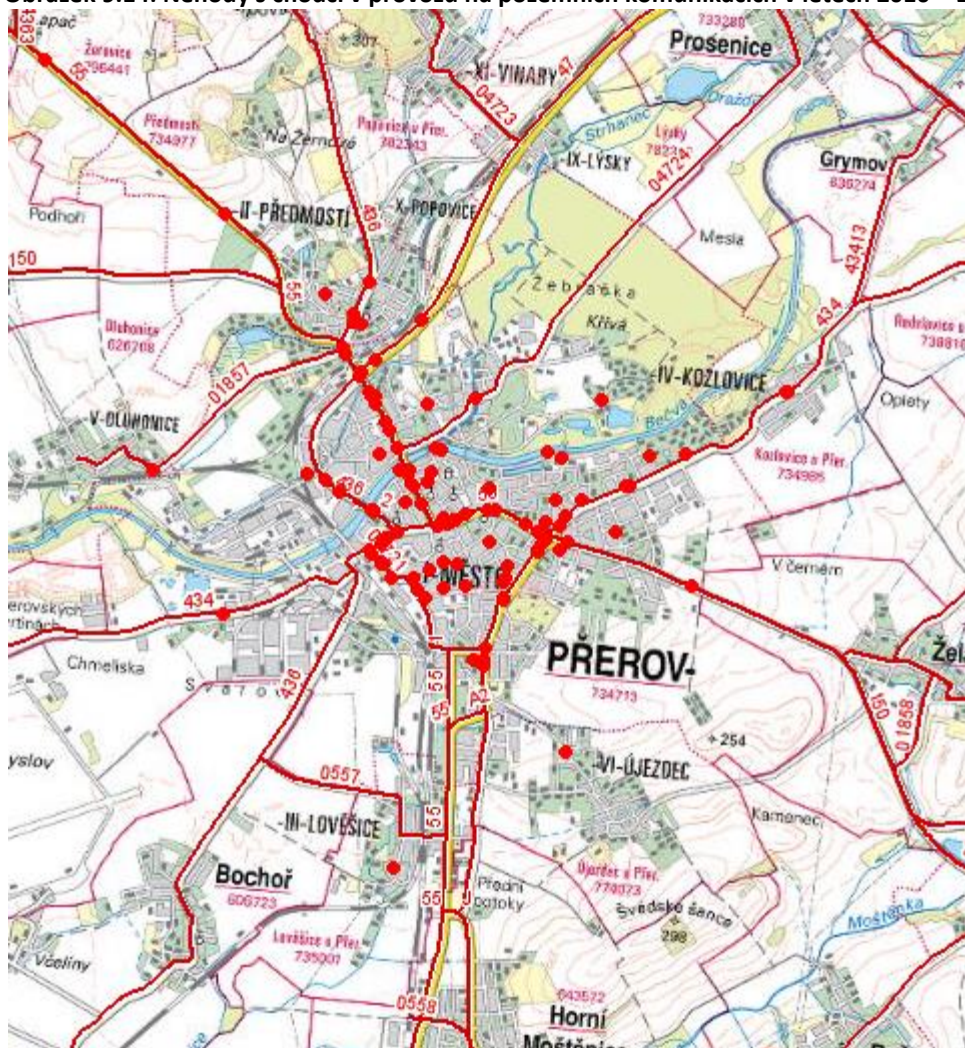
Obrázek 9.13: Těžce zranění chodci v důsledku dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích v letech 2010 – 2015



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

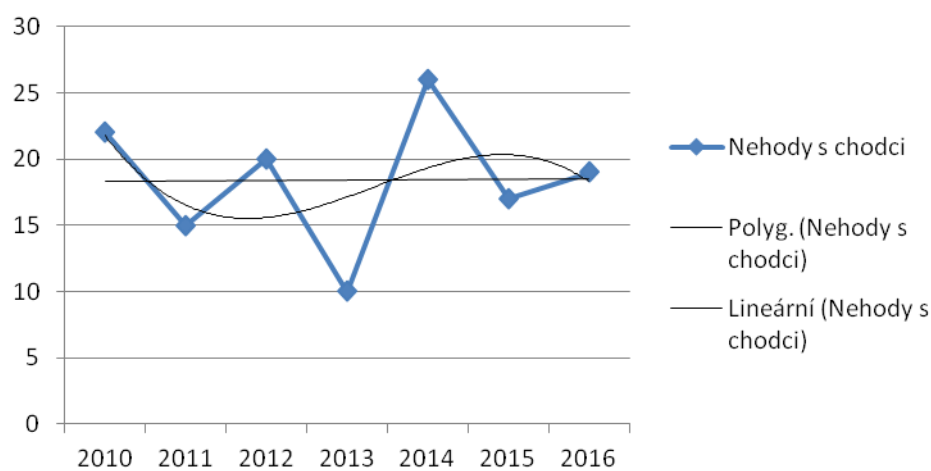


Obrázek 9.14: Nehody s chodci v provozu na pozemních komunikacích v letech 2010 – 2015



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Graf 9.1: Nehody s chodci v letech 2010 – 2016



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

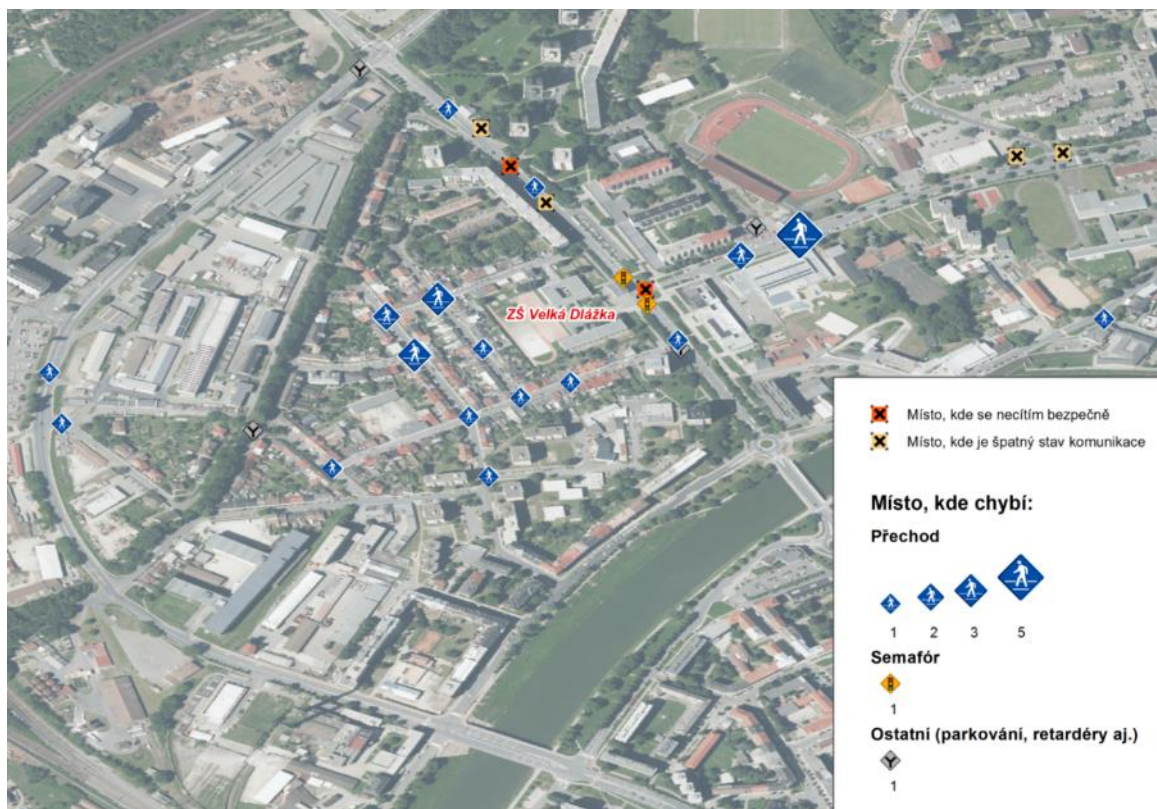


9.7 BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

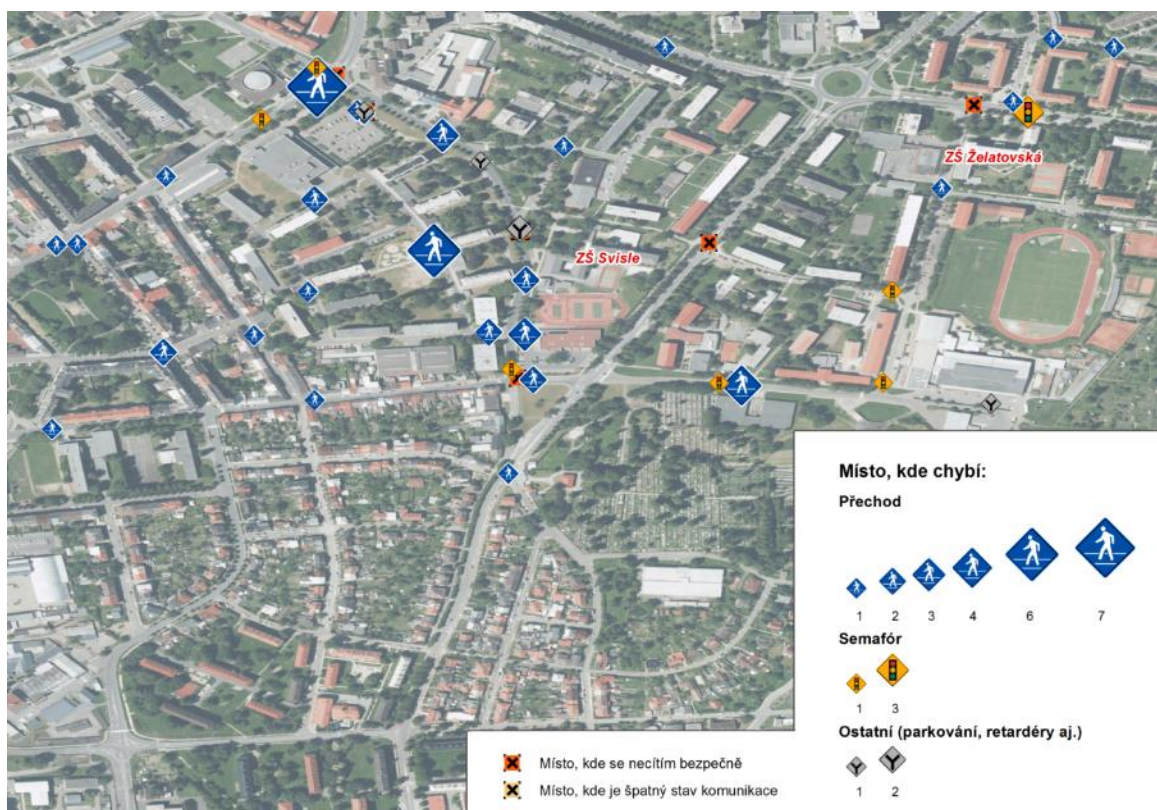
Názory obyvatel a zejména dětí jsou důležitým podkladem pro plánování pěší dopravy. Tito uživatelé jsou jedněmi z nejohroženějších, co se týče závažnosti dopadů dopravních nehod s chodci. Celkový strach z vykonání cesty do školy, ať již jde o strach rodičů či dětí samotných, je jedním z určujících faktorů při výběru místa bydliště.

Proto byly při hodnocení denní situace na cestě do školy osloveny školy ZŠ Velká Dílážka, ZŠ Svisle a ZŠ Želatovská. Vnímání dopravy dětmi není možné bagatelizovat, všechna místa označená školami byla tedy zařazena do hodnocení pěších tras. Při analýze se ukázalo, že bezpečné trasy do škol mají více nedostatků, než se dříve myslelo.

Obrázek 9.15: Hodnocení dopravy žáků ZŠ Velká Dílačka



Obrázek 9.16: Hodnocení dopravy žáků ZŠ Svisle a ZŠ Želatozská



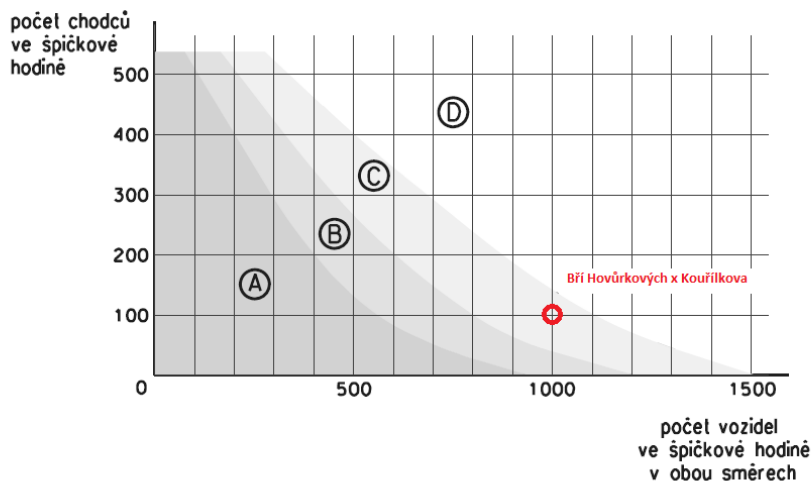
Výsledkem je zjištění, že situace pěší dopravy v Přerově při cestě do školy je právě tak špatná, jak děti ve svých mapách označily. Drtivá většina míst pro přecházení či přechodů na trasách do škol je v nevyhovujícím stavu!

Nejedná se o pouhé zvýšené obruby. Na trasách jsou také nebezpečně dlouhé přechody pro chodce či místa s nedostatečným rozhledem na přechodu či místě pro přecházení. V drtivé většině se jedná o problémy s parkujícími vozidly v rozhledových polích přechodů pro chodce. Nevyznačování přechodů pro chodce a nahrazování pěších tahů místy pro přecházení legalizuje nadřazenost vozidla nad chodcem v rezidentních oblastech.

Při řešení úprav pěší dopravy, parkování a automobilové dopravy by se nad situací měli příslušní stakeholderi zamyslet.

Současně s nedostatečnou ochranou dětí ve vnitroblocích byla označena také místa, která odpovídají ČSN 736110 a vyhl. 398/2009 Sb. a současně byla označena za místa, na nichž se školáci bojí a vnímají je jako nebezpečná. Jedná se např. o přechod pro chodce na křížení ulic bří Hovůrkových x Kouřilíkova, který je vybaven dle ČSN 736110.

Obrázek 9.17: Zařazení přechodu bří Hovůrkových x Kouřilíkova dle ČSN 736110 (Přechod se středním dělením)



Tabulka k obrázku 33

pole	typ opatření
A	nejsou nutná opatření
B	vyznačený přechod pro chodce/místo pro přecházení podle potřeby se stavebními opatřeními (vysazené chodníkové plochy, střední dělení, zúžení jízdních pruhů, zvýšené plochy – kombinace prvků je možná)
C	vyznačený přechod pro chodce se středním dělením
D	přechod pro chodce řízený světelnou signalizací

Obrázek 9.18: Provedení přechodu bří Hovůrkových x Kouřilkova, přechod se středním dělením se speciálním nasvětlením



Pokud je tento přechod uživateli vnímán jako nebezpečný, je vhodné uvažovat o zřízení SSZ¹⁴.

Jediné postřehy dětí, které nejsou opodstatněné, je užití SSZ na ulicích Petřvaldského a U Hřbitova. Tyto přechody je ovšem nutné přestavět, jelikož z hodnocení vyšly jako nevyhovující.

¹⁴ SSZ – Světelně signalizační zařízení (semafor)

Obrázek 9.19: Příklad vhodného řešení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty při vjezdu do rezidenční zóny; Ostrava



Obrázek 9.20: Příklad nevhodné ochrany chodců v rezidenční oblasti Jasínkova; Přerov; VDZ není vhodný bezpečnostní prvek při ochraně dětí, zvláště pokud je pod zastaveným vozidlem; místo označeno dětmi ZŠ Svisle k doplnění přechodu pro chodce





9.8 SWOT ANALÝZA PĚŠÍ DOPRAVY

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S9.1: Rozsáhlá síť vyhovujících chodníků	W9.1: Nebezpečné cesty do školy
S9.2: Pěší zóna v centru města	W9.2: Nevhodující přechody a místa pro přecházení
S9.3: Zapojení dětí do rozhodovacího procesu	W9.3: Nedostatečná ochrana pěších u dětských hřišť
S9.4: Aktivní zástupci NIPI ve městě Přerově	W9.4: Nedostatečné fyzické zábrany proti parkování před přechody a místy pro přecházení
S9.5: Aktivní přístup radnice a odborů	W9.5: Používání oblých obrub na přechodech pro chodce
	W9.6: Nedostatečné signální pásy u přechodů a míst pro přecházení
	W9.7: Úzké chodníky podél Čechovy ulice
	W9.8: Nevhodně řešená nároží
	W9.9: Chybějící chodníky v okrajových částech města (např. v úseku Kaufland – Lýsky, Kaufland – Kopaniny, páteřní trasa na jih – Penny Market – Horní Moštěnice)
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O9.1: Zlepšení celých tahů pěší dopravy	T9.1: Vnímání pěší dopravy jako překážky v provozu aut
O9.2: Změna vnímání pěší dopravy	T9.2: Neprůchodné město pro osoby se sníženou schopností pohybu či orientace
O9.3: Zlepšení bezpečnosti pěší dopravy	T9.3: Nebezpečné město, kde nebudou chtít lidé bydlet a chodit
O9.4: Zvýšení odbornosti Policie ČR a úředníků	T9.4: Podcenění bezpečnosti dětmi
O9.5: Rozšíření městského mobiliáře (lavičky)	



10. NÁKLADNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, KOMBINOVANÁ DOPRAVA

10.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Nákladní doprava se pohybuje po sběrných komunikacích města.

Sběrný skelet je mimo ulici Tovární v dobrém či uspokojivém technickém stavu. Průjezdnost je ovšem ztížena nedostatečně výkonnými křižovatkami Polní x Olomoucká, Kojetínská x Husova, Velké Novosady x Komenského a Tovární x Durychova.

Obslužné části jsou označeny značkou B4 či B13 s vyznačením tonáže. Zde je dovoleno zásobování či dopravní obsluha.

Samotná definice zásobování a dopravní obsluhy byla obsažena pouze v § 15 odst. 2 a 3 vyhl. č. 30/2001 Sb., dnes je obsažena v příloze vyhl. č. 294/2015 Sb. u značky E13 Text nebo symbol:

Dodatková tabulka č. E 13 s nápisem „JEN ZÁSOBOVÁNÍ“ omezuje platnost značky, pod kterou je umístěna, na vozidla zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby pro oblast za značkou a na vozidla s označením č. O 1; pro tato vozidla neplatí značka, pod kterou je umístěna dodatková tabulka s nápisem „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ“.

Dodatková tabulka č. E 13 s nápisem „JEN DOPRAVNÍ OBSLUHA“ omezuje platnost značky, pod kterou je umístěna, na vozidla zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby pro oblast za značkou, na vozidla s označením č. O 1, vozidla taxislužby a na vozidla, jejichž řidiči, popřípadě provozovatelé mají v místech za značkou bydliště, sídlo nebo garáž; pro tato vozidla neplatí značka, pod kterou je umístěna dodatková tabulka s nápisem " nápisem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“.

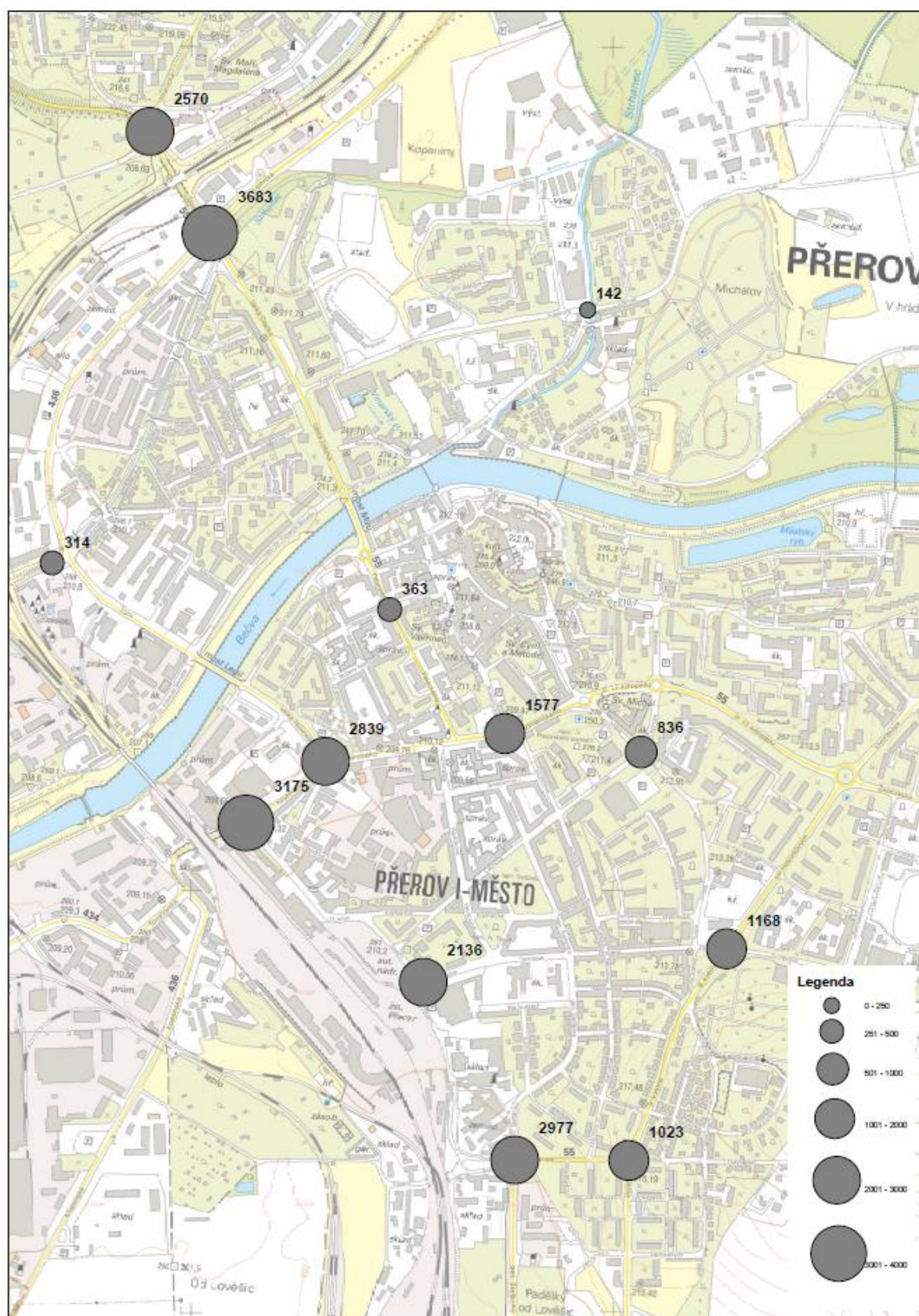
10.2 INTENZITY NÁKLADNÍ DOPRAVY

Intenzity nákladní dopravy jsou zobrazeny za dobu průzkumu tj. 7 hodin dne 19. 10. 2016. Porovnáním lze dojít k závěru, kde je nejvyšší zatížení právě nákladní dopravou.

Směrování tranzitní nákladní dopravy je doloženo v kapitole 4.1 Směrový dopravní průzkum.



Obrázek 10.1: Intenzity nákladní dopravy tj. lehké nákladní dopravy do 3,5 t a těžké nákladní dopravy nad 3,5 t za dobu 7 hodin dne 19. 10. 2016



10.3 DOSTUPNOST ÚZEMÍ, PŘEKLADIŠTĚ A LOGISTICKÁ CENTRA, EFEKTIVITA ČINNOSTÍ

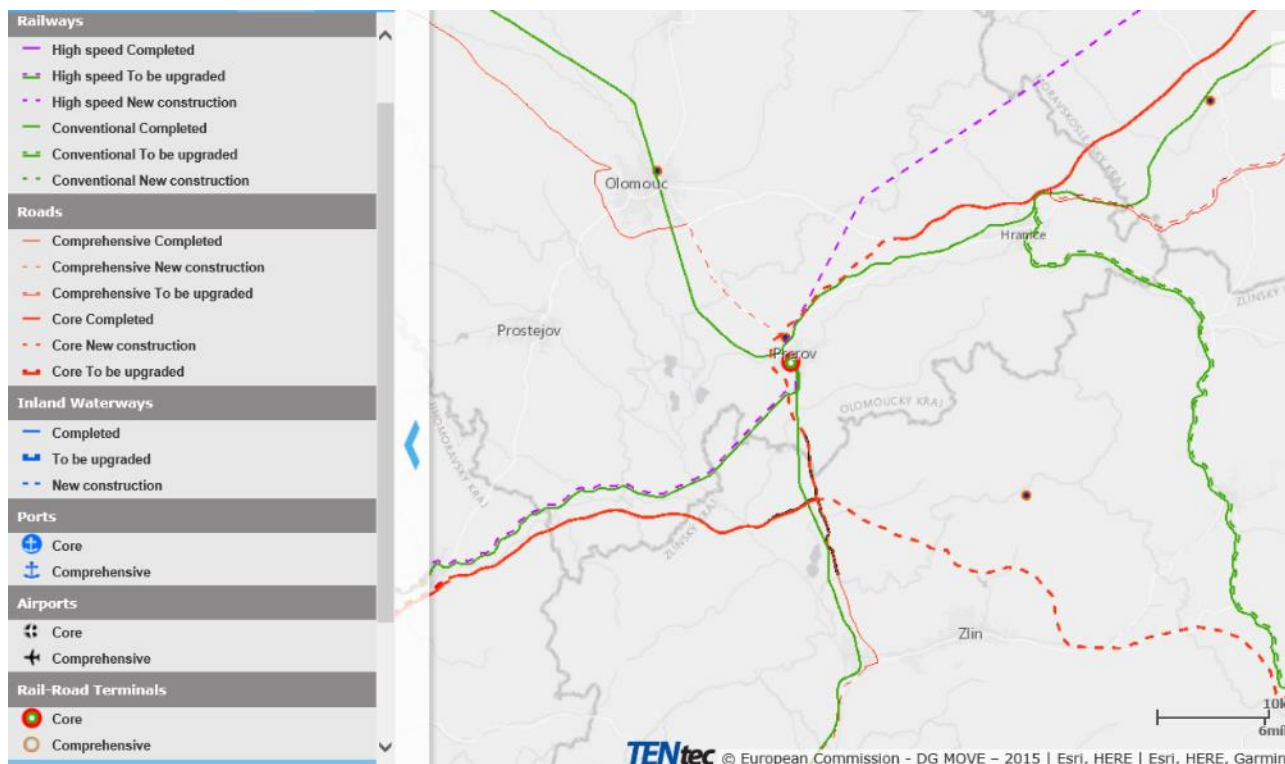
Město Přerov leží na nadnárodní železniční a národní silniční síti s výhledem na zapojení do dálniční sítě.

Dostupnost území pro nákladní dopravu je dostatečně zajištěna sběrnými komunikacemi dle kapitoly ZÁKOS – Základní komunikační síť.

Terminál kombinované přepravy je v současné době umístěn u železniční stanice Horní Moštěnice.

V budoucnu je uvažováno o vybudování VLC¹⁵ mezi železnicí a dálnicí D1 ve směru na Bochoř. Plánuje se propojení železniční, silniční a letecké dopravy.

Obrázek 10.2: TEN – T projekty



¹⁵ Veřejné logistické centrum

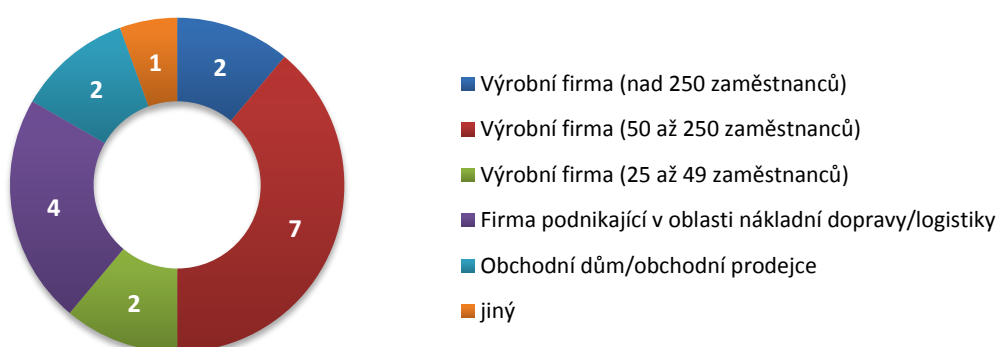


10.4 PRŮZKUM ZÁSOBOVÁNÍ A OBRÁTKOVOSTI AUTOMOBILŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Součástí analýzy nákladní dopravy byla realizace dotazníkového průzkumu intenzit zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy u velkých prodejců, výrobních a logistických podniků a firem. Průzkum probíhal v listopadu 2016 formou elektronického dotazování. Celkem bylo osloveno 55 nejvýznamnějších subjektů, dotazník vyplnilo 18 z nich, tj. návratnost dosáhla 34,5 %. Vzhledem k omezenému rozsahu průzkumu nejsou výsledky reprezentativní, ale mají informativní charakter (přinášejí zajímavé informace o nákladní dopravě ve městě).

Ze všech 18 subjektů, které se do průzkumu zapojily, jich 7 spadá do kategorie středně velká výrobní firma, 4 respondenti podnikají v oblasti nákladní dopravy či logistiky, po 2 respondentech mají zástupci velkých výrobních firem nad 250 zaměstnanců, malých výrobních podniků a obchodních prodejců.

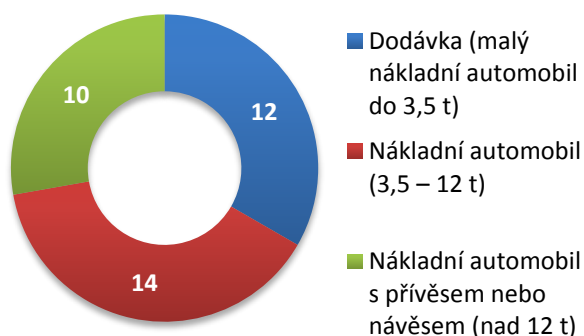
Graf 10.1: Struktura respondentů – typ a počet



Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

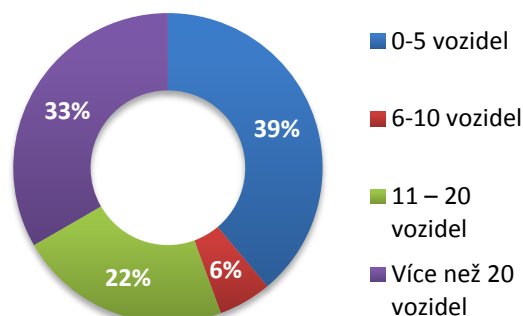
Většina subjektů zapojených do průzkumu využívá pro přepravu zboží několik typů nákladních vozidel zároveň. Nejčastěji se jedná o nákladní automobily od 3,5 do 12 tun (uvedlo 14 respondentů). V průběhu jednoho pracovního dne podniky v 39 % využívají pro přepravu zboží maximálně 5 nákladních vozidel, naopak u 33 % subjektů se během dne „protočí“ více než 20 vozů.

Graf 10.2: Nejčastěji využívané typy nákladních vozidel, které respondenti využívají (počet odpovědí respondentů)



Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Graf 10.3: Obvyklý počet nákladních vozidel za běžný pracovní den, která do společnosti/firmy přijedou a odjedou (podíl odpovědí respondentů)



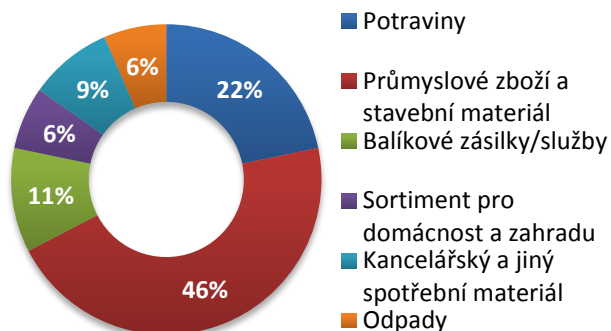
Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Respondenti v dotazníku uváděli přehled hlavních přepravovaných komodit. Nejčastěji se jedná o průmyslové zboží a stavební materiál, ve 22 % případů to jsou potraviny, v 11 % balíkové zásilky. Mezi komoditami dále nechyběl kancelářský a spotřební materiál, sortiment pro domácnost a zahradu a odpady.

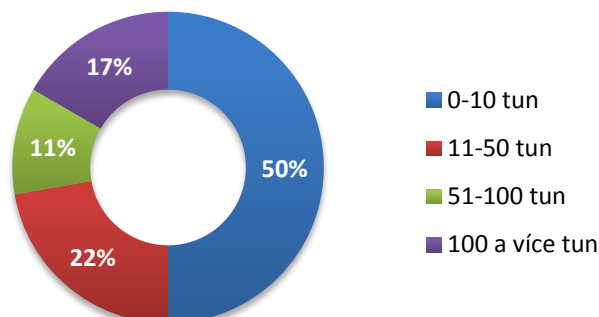


Nejčastěji se objem přepraveného zboží za den pohybuje do 10 tun (uvedlo 50 % respondentů), u téměř 3/4 subjektů se jedná o objem v rozsahu maximálně do 50 tun – viz graf 10.5.

Graf 10.4: Základní přehled přepravovaných komodit (podíl odpovědí respondentů)



Graf 10.5: Denní objem přepraveného nákladu (podíl odpovědí respondentů)



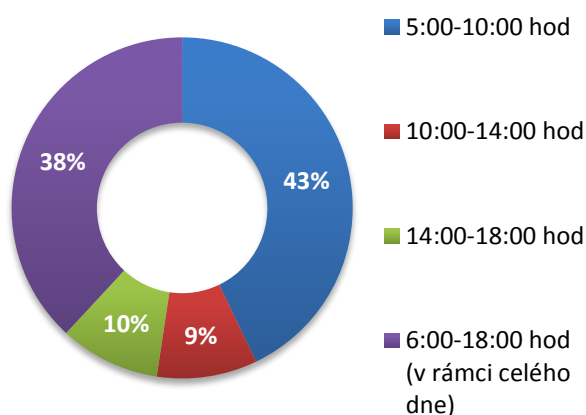
Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

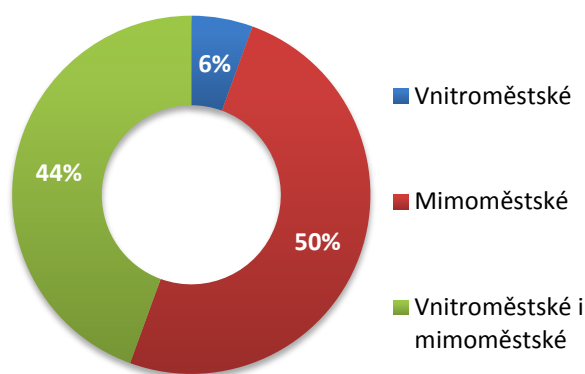
Nejintenzivnější dopravní ruch nákladních vozů probíhá u 43 % respondentů v ranních a dopoledních hodinách (od 5 do 10 hodin), nejnižší intenzita dopravy je od 10 do 14 hodin. Více než 1/3 respondentů uvedla, že v rámci využití nákladní dopravy nemají pevně danou „špičku“ a obrátkovost nákladních automobilů či zásobování probíhá stejně intenzivně v průběhu celého dne (viz graf 12.6).

Oslovené subjekty dále uváděly, jaké jsou jejich hlavní přepravní relace v dělení na vnitroměstské a mimoměstské. U poloviny z nich převažuje doprava mimoměstská, případně vnitro i mimoměstská. Nejčastějšími cíli nákladní dopravy jsou nedaleká místa v rámci Olomouckého či sousedních krajů – jedná se o Olomouc, Prostějov, Ostravu, Lipník nad Bečvou, Hranice, Kroměříž a Kojetín.

Graf 10.6: Obvyklá doba, kdy v rámci společnosti/firmy probíhá nejintenzivnější dopravní ruch nákladní dopravy (podíl odpovědí respondentů)



Graf 10.7: Hlavní přepravní vztahy nákladní dopravy (podíl odpovědí respondentů)



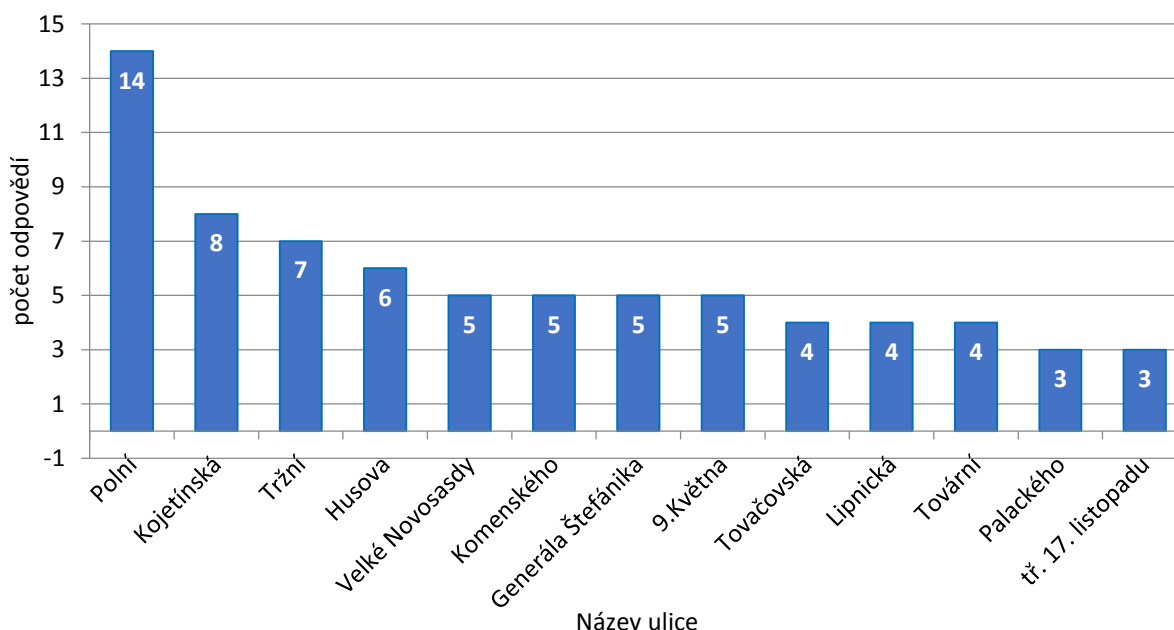
Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

V rámci průzkumu mohli respondenti uvést, které komunikace (ulice) využívají v rámci nákladní dopravy při jízdě přes město Přerov. Nejintenzivněji využívaná je ulice Polní (uvedlo 14 respondentů), dále Kojetínská, Tržní a Husova – viz graf níže.



Graf 10.8: Komunikace, které jsou nejčastěji využívány pro přepravu zboží přes město Přerov

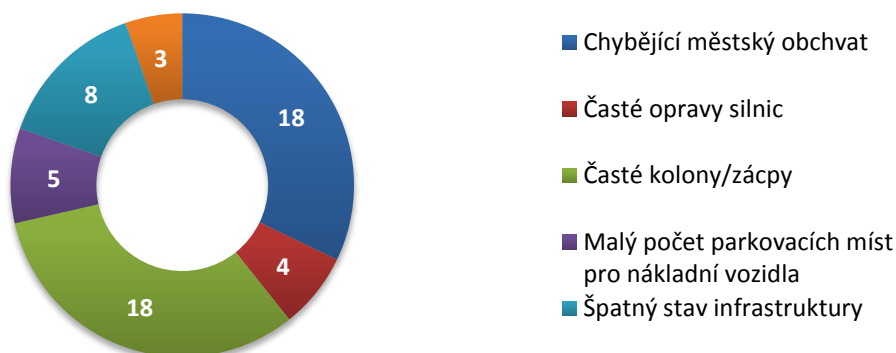


Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Na otázku ohledně toho, jaké hlavní překážky v nákladní dopravě respondenti pozorují, odpověděli všichni bez výjimky, že chybí **obchvat města**, což vyvolává **časté dopravní zácpy** ve městě. Osmi respondencím vadí špatný stav dopravní infrastruktury, pěti z nich nedostatečné množství parkovacích míst pro nákladní vozidla. Kromě dalších bariér uvedených v grafu 12.9 je ze strany respondentů navrhováno:

- vybudovat další most přes řeku Bečvu na východní straně města,
- iniciovat a intenzivněji komunikovat ve věci dokončení dálničních úseků, které by odvedly část nákladní dopravy z města.

Graf 10.9: Hlavní překážky v nákladní dopravě – počet (počet odpovědí respondentů)



Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

10.5 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI

Problémem nákladní dopravy je průjezdnost sběrné sítě ve městě Přerově, neboť kolony dosahující 30 a více minut na silnici I/47 a I/55 generují nemalé zbytné náklady na přepravu zboží. Situace by měla být vyřešena po dobudování D1 a staveb na průtahu městem.

Problémem je také kategorie ulic Husovy a Tovární, které jsou pro provoz s vysokým podílem těžké nákladní dopravy svými geometrickými parametry nevhodné.

I přes problémy podniků s parkováním nákladních vozidel v Přerově bylo zjištěno, že RK STING aktuálně nabízí k pronájmu pozemek o ploše 1380 m² na ulici Tovačovské k parkování nákladních vozidel za cenu 4 000 Kč měsíčně. To ukazuje na možnosti řešení parkování nákladních vozidel v Přerově soukromým sektorem.

Obrázek 10.3: Nabídka RK STING k parkování nákladních vozidel v Přerově

Pozemek, 1454 m2, ul. Tovačovská, Přerov, 100410 - [2.1. 2017]

Smazat/ Editovat/ Topovat



Nabízíme k pronájmu oplocený rovinatý pozemek o celkové rozloze 1380 m2 nacházející se na ulici Tovačovská v Přerově. Způsob využití pozemku je jako manipulační plocha ideální pro uložení velkých předmětů nebo parkování nákladních vozidel. Příjezdová cesta je asfaltová, plocha pozemku je zpevněná drceným šterkem. Vlastník nemá zájem o vytvoření skládek jakéhokoliv odpadu. Pozemek se nachází v blízkosti budoucího napojení dálnice D1. Měsíční nájemné činí 4.000,- Kč, vratná kauce a provize RK je ve výši jednoho nájmu. V případě vašeho zájmu kontaktujte našeho makléře.

Zdroj: www.reality.bazos.cz

10.6 SWOT NÁKLADNÍ DOPRAVA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S10.1: Dostupnost TEN-T v železniční dopravě	W10.1: Nedokončená D1
S10.2: Zpracovaný projekt D1 v invariantním řešení	W10.2: Kolony na sběrném skeletu zvyšující náklady na přepravu
S10.3: Dostatečný sběrný skelet (mimo kapacity)	W10.3: Vysoký podíl tranzitní dopravy v intravilánu města
S10.4: Terminál kombinované přepravy v Horní Moštěnici	W10.4: Chybějící politika zásobování města
S10.5: Řešení parkování nákladních vozidel soukromým sektorem	W10.5: Bodové závady pro nákladní dopravu
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O10.1: Zlepšení dostupnosti TEN-T v silniční dopravě	T10.1: Špatná koordinace staveb ze strany ŘSD a SŽDC
O10.2: Veřejné logistické centrum v Přerově	T10.2: Zhoršení kolon po dobu výstavby



11. VYHODNOCENÍ POTENCIÁLU LETECKÉ A LODNÍ DOPRAVY

Na území města je vnitrostátní veřejné a mezinárodní neveřejné letiště. Letiště Přerov vzniklo 1. 10. 2013 z původního vojenského letiště Přerov-Bochoř. Nachází se 4,5 km od Přerova.

Provozovatelem je státní podnik LOM PRAHA s.p. Letiště bezprostředně navazuje na terminál kombinované přepravy a veřejné logistické centrum v Přerově a má také zásadní význam z hlediska dopravní dostupnosti a zvyšování konkurenceschopnosti celé střední Moravy vč. napojení na strategickou průmyslovou zónu Holešov ve Zlínském kraji.

Provozní doba letiště je od 1. dubna do 31. října (MON-FRI 7:00 – 14:00 UTC, SAT-SUN, HOL 9:00-16:00 UTC). Pro všechny přílety a odlety prováděné mimo provozní dobu je třeba obdržet písemné povolení provozovatele letiště. Písemné žádosti o povolení se zasílají nejméně 24 hodin předem na e-mail, který je uvedený na oficiálních stránkách letiště www.prerov-airport.cz.

Vzletová a přistávací dráha (RWY): 06/24 o délce 2500 m a šířce 60 m (beton); 05/23 o délce 840 a šířce 30 metrů (tráva).

Obrázek 11.1: Počet pohybů na Letišti Přerov v roce 2014, 2015 a 2016.



Zdroj: www.prerov-airport.cz

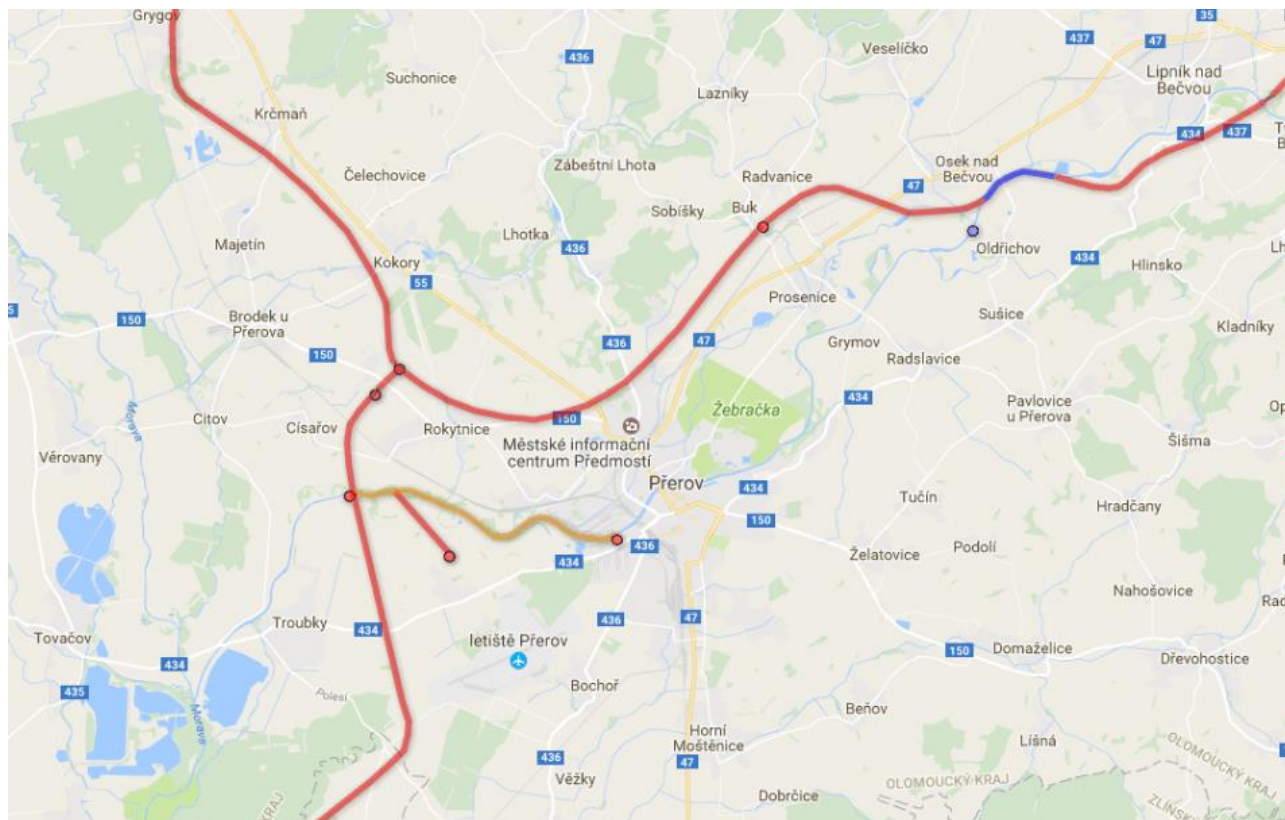
Ve středu 5. října 2016 se sešli na dalším podzimním setkání letiště Přerov zástupce magistrátu města Přerova a zástupci přilehlých obcí, které leží v blízkém okolí, společně s vedením letiště Přerov a uživateli provozujícími leteckou techniku na tomto letišti. Účelem tohoto setkání bylo objasnění činností na letišti Přerov v uplynulém období a současně vysvětlení hlavních aktivit, které letiště a jeho okolí čekají v následujícím roce. Zástupce magistrátu města Přerova a zástupci přilehlých obcí měli možnost si prohlédnout věž, výrobní prostory paramotorů společnosti NIRVANA SYSTEMS s.r.o. a hangár, v němž se nachází firma ZLÍN-AVION SERVICE s.r.o., která poskytuje servis letounům.

Dne 2. září 2016 proběhlo setkání první vlny zájemců o výstavbu na letišti Přerov. Jedná se o investory v oblasti civilního letectví zabývající se leteckou výrobou, servisem letadel nebo leteckým výcvikem. Investoři byli seznámeni se základními podmínkami pro plánovanou výstavbu. Ze strany investorů byl vznesen požadavek urychlení přípravných prací.

Městem protéká řeka Bečva, která je využívána k rekreační plavbě. Loděnice je umístěna v blízkosti centra města na ulici Bezručově. Ve vzdálenosti 1,2 km po proudu je na řece nesjízdný jez. Vodní doprava neplní v současné době v Přerově dopravní funkci.

Severní sektor řešeného území je od jádrového území oddělen koridorem dálnice a územní rezervou pro plavební kanál Dunaj-Odra-Labe. V něm umístěné příměstské obce si zachovávají svou autenticitu a prostorové vyčlenění. Jejich rozvoj se bude i nadále odvíjet v charakteristikách kvalitního venkovského rodinného bydlení s přiměřeným podílem občanské vybavenosti. Zachovány budou i enklávy individuální rodinné rekreace.¹⁶ Kanál DOL je stavbou národní či nadnárodní dimenze. Jeho příprava nemá stanoven termín realizace.

Obrázek 11.2: Plánovaná trasa DOL v prostoru Přerova



12. ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY

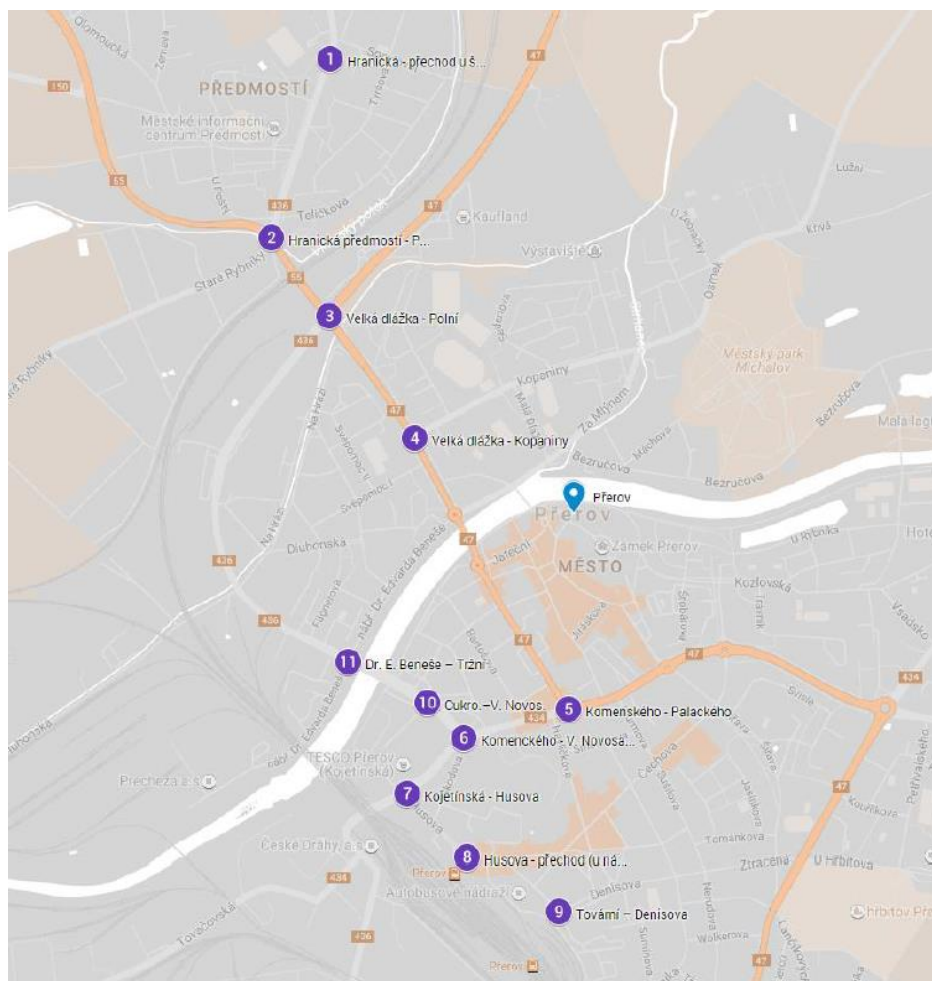
12.1 SVĚTELNĚ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ

Analýza je provedena na základě Studie rozvoje dopravní telematiky ve statutárním městě Přerově, AŽD 2017. Ve městě Přerově se v současné době nachází 11 světelně řízených křižovatek, z nichž jedna, SSZ č. 10, je trvale v blikavé žluté.

¹⁶ zdroj: Územní plán města Přerov



Obrázek 12.1: Přehled SSZ v Přerově; zdroj: Studie rozvoje dopravní telematiky ve statutárním městě Přerově; AŽD 2017



Tabulka 12.1: Přehled SSZ v Přerově

Číslo	Místo	Realizace/ životnost	Řadič	Preference	Detekce vozidel	Dálkový dohled	Dopravní režim
1	SSZ křižovatky Hranická – přechod u školy	2000/2015	MR-20	NE	Indukční smyčky	NE	Izolovaná, dynamické
2	SSZ křižovatky Hranická – Předmostí – I/55 (Provizorní)	2005/2010	MR-28	NE	V poruše	NE	Koordinace s č. 3
3	SSZ křižovatky Velká Dílačka – Polní	1998/2013	MR-24	NE	radiodetekce	NE	Koordinace s č. 2
4	SSZ křižovatky Velká Dílačka – Kopaniny	2000/2015	MR-24	NE	Indukční sm. +radiodetekce	NE	Izolovaná, dynamické



Číslo	Místo	Realizace/ životnost	Řadič	Preference	Detekce vozidel	Dálkový dohled	Dopravní režim
5	SSZ křižovatky Komenského – Palackého	1997/2012	MR-24	NE	videodetekce	NE	Izolovaná, dynamické
6	SSZ křižovatky Komenského – V. Novosady	1997/2012	MR-24	NE	Videodetekce od 2013	NE	Koordinace s č. 7
7	SSZ křižovatky Kojetínská – Husova	1997/2012	MR-24	NE	Videodetekce	NE	Koordinace s č. 6
8	SSZ Husova – přechod (u nádraží)	2001/2016	MR-24	NE	nefunkční	NE	Pevný cyklus
9	SSZ křižovatky Tovární – Denisova (výjezd z ÚAN)	2009/2024	MR-28	NE	radiodetekce	NE	Izolovaná, dynamické
10	SSZ křižovatky Cukrovárská – Velké Novosady (TESCO)	2006/2021	MR-24	NE	Radiodetekce, smyčky nefunkční	NE	Vypnuto
11	SSZ křižovatky Dr. Edvarda Beneše – Tržní (Most u elektrárny)	2008/2023	MR-28	NE	Radiodetekce, smyčky nefunkční	NE	Izolovaná, dynamické

U všech SSZ byly v době jejich realizace uplatněny tehdy známé moderní přístupy a trendy v oblasti zabezpečovací techniky na silničních komunikacích. Jednalo se především o mikroprocesorové řadiče, celoplastová žárovková návěstidla s lepší svítivostí, detekce vozidel pomocí smyčkových detektorů ve vozovce a aplikace dynamického způsobu řízení. Návrh technologie se zakládal na tehdejší vyhodnocení počtu vozidel na příjezdu ke křižovatce řízené SSZ. Současně SSZ splňovala tehdy platné technické normy, především elektrické a ČSN 36 5601-1 – Světelná signalizační zařízení.

SSZ křižovatky Hranická – přechod u školy obsahuje řadič typu MR-20, jehož výroba byla ukončena před 14 lety, tj. v roce 2002. Maximální dostupnost náhradních dílů byla do roku 2012, viz obrázek č. 4. Řadiče z dnešního pohledu splňují příslušná ustanovení ČSN, neumožňují však ovládání úsporných LED návěstidel. Při rekonstrukci je nutné zvážit také výměnu kabeláže.

Řadič MR-24 neumožňuje připojení LED návěstidel. Výroba tohoto typu řadiče byla ukončena v roce 2005. Výrobce ukončil dodávku náhradních dílů 10 let po ukončení výroby. Konstrukčně řadič umožňuje případné doplnění venkovní výstroje SSZ (např. cyklistická návěstidla, detektory).

SSZ ve městě Přerově řídí dopravu pomocí dynamických programů řízení. Programy řízení jsou většinou původní, upravovány pouze v případech úprav křižovatek nebo jiných akcí spojených s jinými investicemi. Všechna SSZ splňují dle ustanovení ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek pozemních komunikací – kritéria pro účelnost řízení křižovatky světelnou signalizací. Nebyla posuzována účelnost podle kritéria plynulosti jízdy vozidel městské hromadné dopravy.

Obecně jsou křižovatky řízeny s co nejmenším počtem fází, kdy jednoduché dvoufázové řízení je v oprávněných případech doplněno samostatnou fází levého odbočení.



Vzhledem k faktickému překročení životnosti většiny SSZ ve městě a ukončení výroby náhradních dílů u 8 z 11 křižovatek je možné uvažovat o kompletní výměně technologie všech SSZ ve městě.

Společnost Arriva nepoužívá technologii pro komunikující s řadiči AŽD pro preferenci VHD.

12.2 INFORMAČNÍ SYSTÉMY PRO CESTUJÍCÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

Dopravcem MAD i většiny regionální spojů je společnost Arriva, která používá odbavovací zařízení společnosti TELMAX. Zařízení je schopno odbavit cestujícího platícího hotovostí, dopravní kartou, bankovní kartou.

Dopravní karta i bankovní karta může být nosičem časové jízdenky pro jednotlivé kategorie cestujících. Dopravní karta může být nosičem i elektronické peněženky a profilu cestujícího.

Data do odbavovacího zařízení jsou připravována i rozesílána z jednoho centra, ve kterém se následně zpracovávají i výstupní data z odbavovacího zařízení.

Každé vozidlo je vybaveno GPS přijímačem a neustále zasílá svoji polohu. Tuto polohu je možné zasílat i do dalších systémů. Momentálně jsou data o poloze zasílána do systému Moravskoslezského kraje, Zlínského kraje a na informační panely, které jsou ve správě společnosti Arriva.

Polohu spoje a zpoždění je dopravce schopen poskytovat v rámci zobrazení na portálu www.idos.cz společnosti Chaps. Tuto funkce byla testována a fungovala. Data o zpoždění na IDOSu nejsou veřejně dostupná. Zřejmě je nutné odstranit nedostatky na straně společnosti Chaps provozující portál idos.cz

Ve 40 vozidlech příměstských a dálkových linek Arriva jsou k dispozici WiFi hotspoty a po dohodě s objednateli jsme připraveni tento počet rozšiřovat.

Do vozidel jsou postupně instalovány informační LCD panely, které kromě dopravních informací mohou zobrazovat i informační letáky nebo videospoty objednatelů, případně komerční spoty. Nyní je připravována vzdálená správa těchto panelů.

12.3 SWOT ANALÝZA

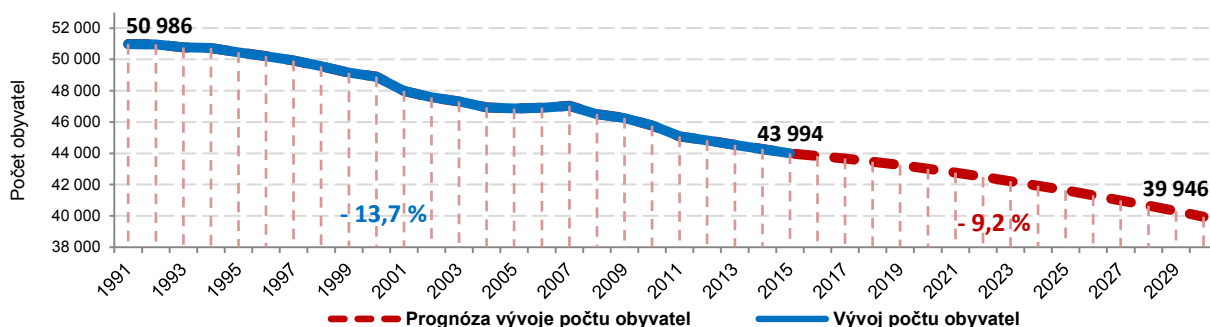
Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S12.1: SSZ na strategických křižovatkách	W12.1: 8 z 10 SSZ za hranou životnosti
S12.2: Dynamické řízení či koordinace SSZ	W12.2: Nemožnost preference MAD, IZS
S12.3: Jednodušší údržba detektorů SSZ	W12.3: Chybí dálkový dohled SSZ
S12.4: Možnost platby bankovní kartou	W12.4: Nefunkční smyčky, nedostatek informací o dopravním proudu
	W12.5: Užití 75W žárovek v návěstidlech
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O12.1: Kompletní výměna technologie v celém městě	T12.1: Nedostatek náhradních dílů SSZ
O12.2: Rozšíření WiFi v prostředcích MAD	
O12.3: Sdílení informace o zpoždění na portálu idos.cz	

13. PROGNÓZY A POSOUZENÍ VÝVOJE PRO VÝHLEDOVÉ OBDOBÍ

13.1 PROGNÓZA POČTU OBYVATEL A MIGRACE

Prognóza počtu obyvatel Přerova je provedena za pomoci dostupných dat o vývoji přirozeného přírůstku (narození, zemřelí) z předchozích let a s použitím matematicko-statistických metod. Za posledních 25 let se počet obyvatel v Přerově snížil o cca 7 000, což činí úbytek 13,7 % oproti roku 1991. Tento trend bude stále pokračovat. Je predikován pokles o dalších cca 9,2 % až na necelých 40 000 obyvatel v roce 2030.

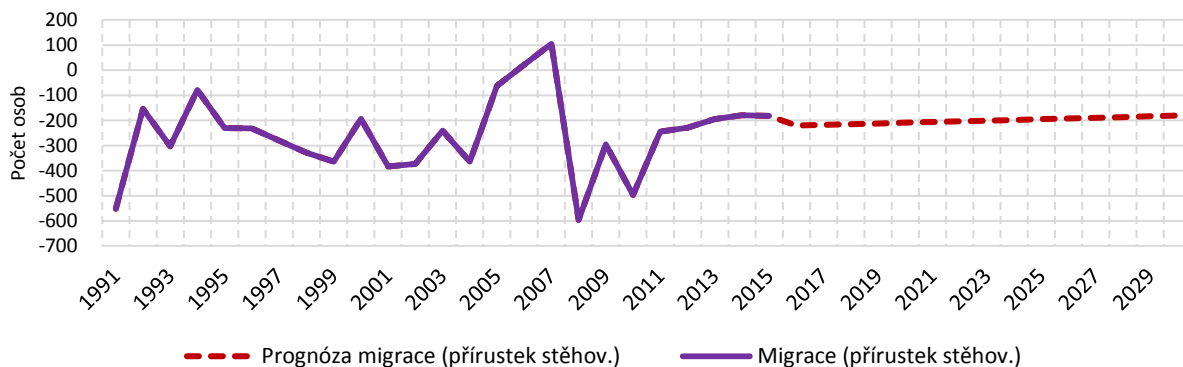
Graf 13.1: Prognóza vývoje počtu obyvatel Přerova do roku 2030



Zdroj: ACCENDO, 2016

Na vývoj počtu obyvatel má výrazný vliv zejména migrace obyvatel z města, kdy od roku 1991 se po celé období (kromě roku 2007) z města více lidí vystěhovalo, než se do něj přistěhovalo. Budoucí migrační chování obyvatel je složité předpovídat, protože na něj má vliv mnoho faktorů, nicméně na základě dlouhodobého vývoje lze do roku 2030 očekávat udržení každoročního záporného migračního salda pravděpodobně mezi hodnotami – 180 až – 220 osob za rok.

Graf 13.2: Prognóza vývoje migrace obyvatel Přerova do roku 2030



Zdroj: ACCENDO, 2016

13.2 PROGNÓZA STUPNĚ AUTOMOBILIZACE

Prognóza stupně automobilizace je provedena objektivní metodou regresní analýzy dostupných dat. Je provedena pro průzkumy v letech 1997 a 2016 a pro data z registru vozidel v letech 2013 – 2016. Z regresní analýzy je zřejmé, že počet vozidel má růstovou tendenci. V roce 2014 narostl počet registrovaných vozidel o 1 %, v roce 2015 o 3 % a v roce 2016 o 4 % oproti předchozímu roku. Celkový nárůst počtu registrovaných vozidel v Přerově dosahuje za 4leté období 8,6 %. Tomu se za posledních 25 let přizpůsobuje počet odstavných stání zejména úpravou organizace dopravy.

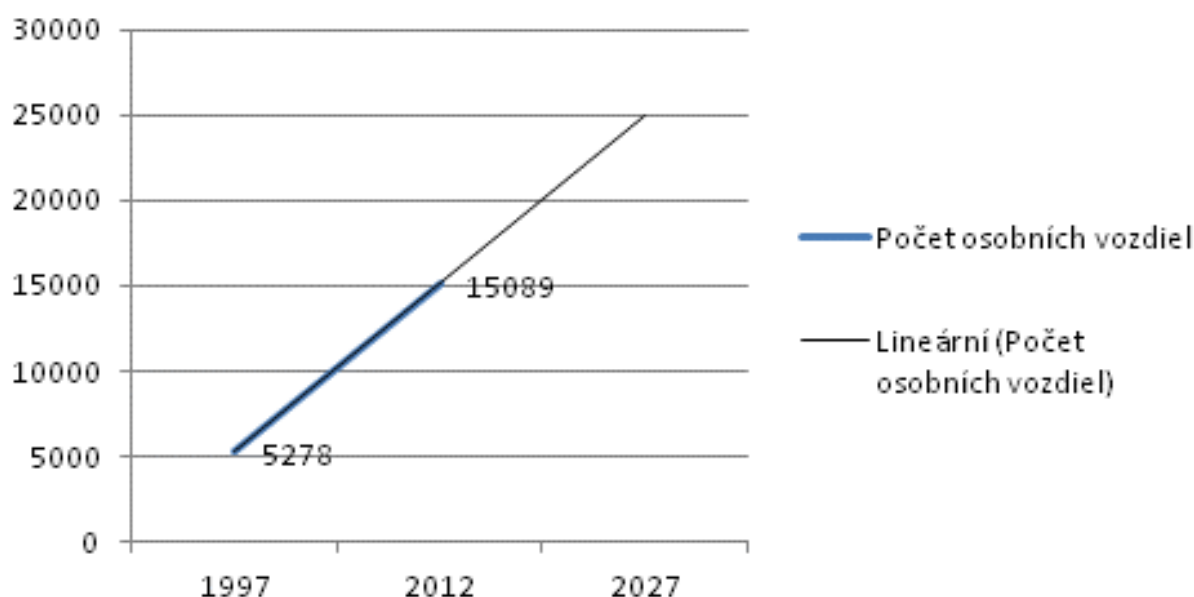
Regresní analýza je provedena do roku 2027, tj. na období 11 let.

Tato prognóza dosahuje za 11 let stupně automobilizace až 568 vozidel na 1000 obyvatel. Srovnávací metodou s Německem, kde byl stupeň automobilizace 550 vozidel na 1000 obyvatel v roce 2014, můžeme dojít k závěru, že touto prognózou bychom se dostali za 11 let na úroveň Německa roku 2016.



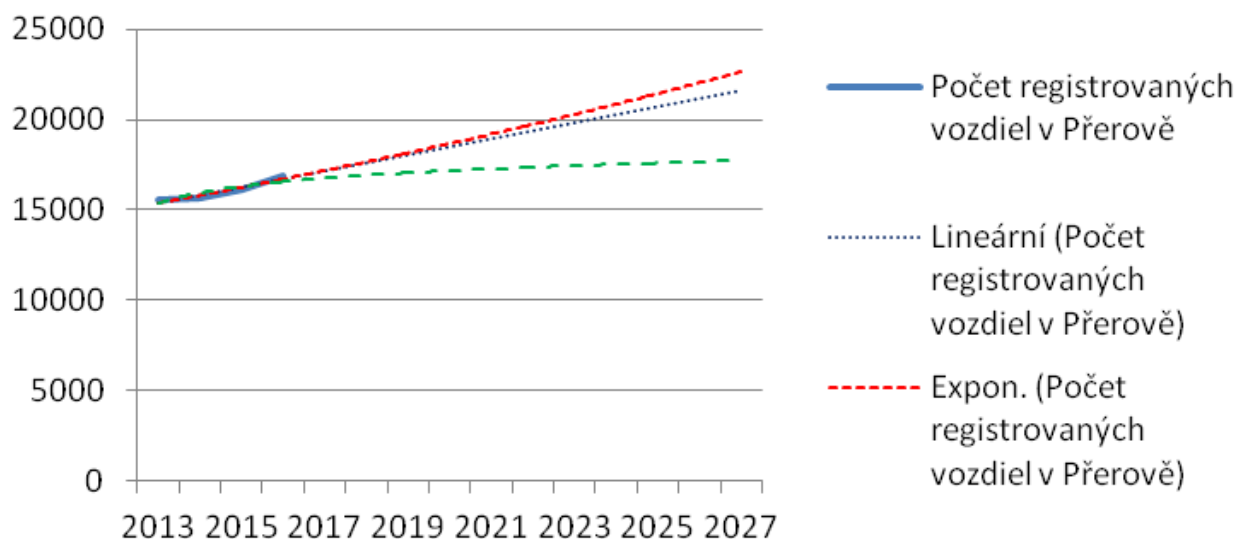
Stupeň automobilizace v Německu roste o 1,42 % ročně v období let 2008 – 2014, tj. za 7 let. Při tomto růstu dosáhne v roce 2027 úrovně 670 vozidel na 1000 obyvatel.

Graf 13.3: Lineární regrese počtu vozidel v Přerově do roku 2027 z průzkumů 1997 s 2016



Zdroj: UDIMO, 2016

Graf 13.4: Regrese počtu vozidel v Přerově do roku 2027 z registrovaných vozidel v letech 2013 – 2016



Zdroj: UDIMO, 2016

13.3 PROGNOZA SPOTŘEBY ROPY

Slušný stav světové ekonomiky nahrává vyšší spotřebě komodity a očekává se, že poptávka po ní bude ještě stoupat. Podle amerického ropného gigantu ExxonMobil stoupne do roku 2040 poptávka po ropě o 25 procent. „Rostoucí ekonomiky a lepší situace střední třídy budou v nadcházejících 25 letech stát za rostoucí poptávkou po energii i při důrazu na životní prostředí,“ uvedl v každoročním energetickém výhledu šéf Exxonu Rex Tillerson.¹⁷

¹⁷ Zdroj: http://ekonomika.idnes.cz/opec-omezil-tezbu-ropy-a-jeji-cena-sla-nahoru-americti-tezari-a-ceny-ropy-1oe-/eko-zahranicni.aspx?c=A170109_2297407_eko-zahranicni_rts [9. 1. 2017]



13.4 PROGNÓZA MOBILITY OBYVATEL

Dle průzkumu dopravního chování je mobilita v Přerově charakterizována 2,7 cestami za den a osobu. Předpokládáme, že v budoucnu dojde ke zvýšení počtu cest na osobu k hodnotě 3,5 cest za den.

Potenciál pro zvýšení počtu cest je charakterizován zvýšením o 29 %.

14. VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Doprava má na životní i městské prostředí významný vliv, proto bylo provedeno vyhodnocení imisního a hlukového zatížení Přerova. Podkladem pro výpočet imisní a hlukové zátěže z dopravy jsou data ze sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic za rok 2016 a sčítání dopravy pro rok 2016, které provedla společnost UDIMO spol. s r.o.

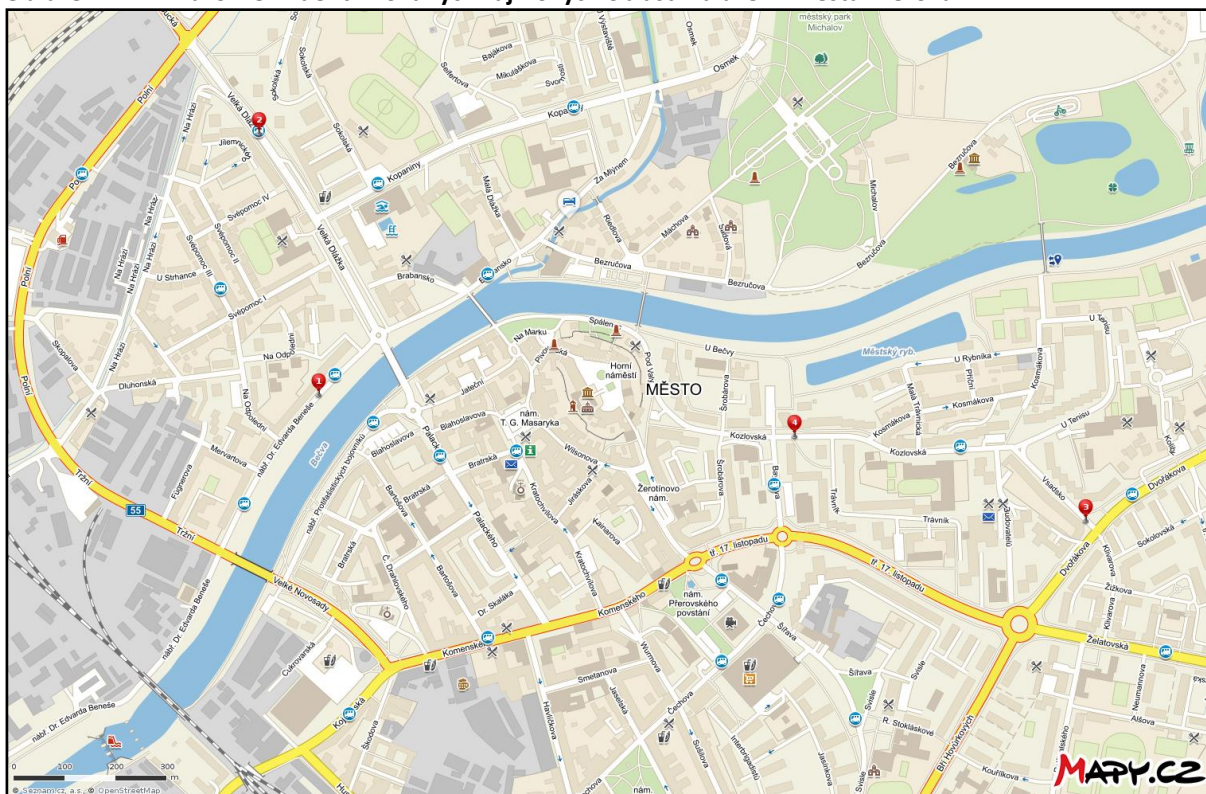
Vyhodnocení imisního zatížení bylo provedeno plošně pro celé území města Přerova se zaměřením pozornosti na vybrané zájmové oblasti. Jedná se o oblasti s potenciálními významnými negativními vlivy na obyvatele, **kteřé byly stanoveny** na základě zjištěných intenzit dopravy na dopravních komunikacích města Přerova s ohledem na monitoring predikované zátěže obyvatel zejména v obytných částech území města Přerova.

Byly identifikovány tyto čtyři potenciálně ohrožené lokality (tzv. zájmové/kritické oblasti):

1. Nábřeží dr. E. Beneše (ve vztahu k měření intenzity dopravy realizované ŘSD, 2016)
2. Ulice Velká Dlážka (ve vztahu ke sčítání intenzity dopravy na křižovatce Lipnická – Polní realizované UDIMO, spol. s r.o., 2016)
3. Křižovatka Vsadsko – Dvořákova (ve vztahu k měření intenzity dopravy realizované ŘSD, 2016)
4. Ulice Kozlovská (ve vztahu k měření intenzity dopravy realizované ŘSD, 2016)

V těchto zájmových lokalitách bylo rovněž provedeno **měření hlukového zatížení** města dopravou s následným výpočtem a vyhodnocením. Výsledky byly vztaženy k platným hygienickým limitům. Umístění zájmových/kritických oblastí znázorňuje následující obrázek.

Obrázek 14.1: Znázornění identifikovaných zájmových oblastí na území města Přerova



Detailní výsledky imisního posouzení jsou uvedeny v samostatné příloze PS6 – Imisní studie. Výsledky hlukového měření za jednotlivé zájmové lokality jsou uvedeny v samostatném dokumentu, který tvoří přílohu PS7 – Hluková studie.



15. SEZNAM ZKRATEK

B+G	Bike and Go
CAWI	Computer-Assisted Web Interviewing
CNG	Stlačený zemní plyn
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DSP	Dokumentace skutečného provedení stavby
DÚR	Dokumentace k územnímu řízení
GIS	Geoinformační systémy
IDS OLK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IDSOK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
ITI	Integrované teritoriální investice
IZS	Integrovaný záchranný systém
JŘ	Jízdní řád
KČT	Klub českých turistů
LPG	Zkapalněný ropný plyn
MAD	Městská autobusová doprava
MEIS	Městské evropské informační středisko
MHD	Městská hromadná doprava
NIPOS	Národní informační a poradenské středisko pro kulturu
NPR	Národní přírodní rezervace
NS	Naučná stezka
OC	Obchodní centrum
P+R	Park and Ride
PAPI	Paper And Pencil Interview
PFB	Protifašistických bojovníků
RK	Realitní kancelář
RZ	Registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB	Sčítání lidu, domů, bytů
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou pravomocí
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
ÚP	Úřad práce
VDZ	Vodorovné značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLC	Veřejné logistické centrum
VŠLG	Vysoká škola logistiky
ZÁKOS	základní komunikační skelet
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZŠ	Základní škola
ŽST	Železniční stanice



16. PŘÍLOHY

16.1 PŘÍLOHY V RÁMCI DOKUMENTU

Tabulka P1: Rozmístění obyvatel v základních sídelních jednotkách města Přerova

ID	Název ZSJ	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2011	Počet obyvatel změna 1991 – 2011
1	Čekyně	674	634	683	9
2	Dluhonice	347	332	365	18
3	Henčlov	602	454	449	-153
4	Penčice	145	153	149	4
5	Penčičky	139	163	134	-5
6	Přerov-historické jádro	1 685	1 492	1 341	-344
7	Šířava-sever	9 594	9 604	8 554	-1 040
8	Šířava-jih	1 930	1 684	1 487	-443
9	Náměstí Svobody	2 851	2 634	2 284	-567
10	Bartošova	2 862	2 391	3 521	659 ¹⁸
11	Optiky	5 501	5 051	4 423	-1 078
12	Šířava-východ	2 992	2 475	2 200	-792
13	Jižní čtvrť-východ	818	867	848	30
14	Jižní čtvrť-západ	1 638	1 599	1 463	-175
15	U nádraží – sever	15	8	7	-8
16	Nádraží	126	184	207	81
17	Markrabina	423	407	497	74
18	Pod rybníky	59	63	83	24
19	Na odpoledni	3 839	3 524	3 116	-723
20	Velká Dlážka	5 921	5 625	5 083	-838
21	Žebračka	22	27	32	10
22	Výstaviště	6	3	0	-6
23	Nemocnice	0	0	0	0
24	Pod nemocnicí	0	0	0	0
25	Lánce	0	0	0	0
26	Želatovská	0	0	0	0
27	Pod Tmeněm	0	0	0	0
28	Letiště	0	0	0	0
29	Rybníky	0	0	4	4
30	Olomoucká	865	837	738	-127
31	Hliniště	21	38	35	14
32	Teličkova	1 926	1 766	1 566	-360
33	Kozlovice	586	557	610	24
34	Zálučí	0	0	0	0
35	Lověšice	464	473	533	69
36	Pod tratí	0	0	0	0
37	Újezdec	610	647	765	155
38	Lýsky	218	219	204	-14
39	Popovice	210	217	224	14
40	Vinary	640	788	760	120
41	Lapač	27	40	33	6
42	Žeravice	488	518	543	55
43	Hranická	3 018	2 732	2 295	-723

¹⁸ Nárůst počtu obyvatel ovlivněn sídlem Magistrátu města Přerova, kam si část obyvatel hlásí své trvalé bydliště

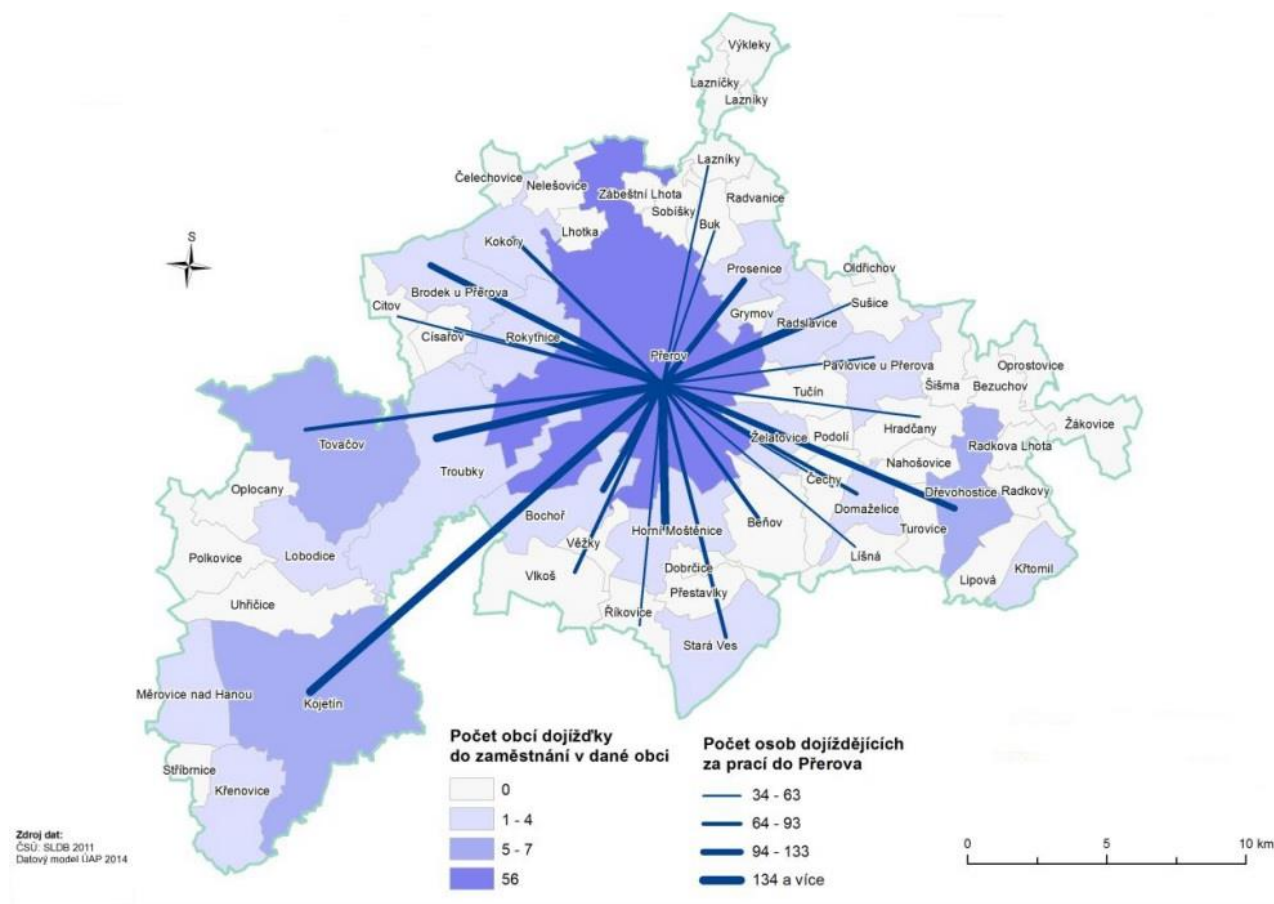


ID	Název ZSJ	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2011	Počet obyvatel změna 1991 – 2011
44	Újezdec-sever	24	12	12	-12
45	Pod Švédskými šancemi	0	0	0	0
46	U nádraží-jih	14	10	7	-7
47	Padělký u Předmostí	0	0	11	11
48	Výmyslov	0	107	103	103
x	Celkem PŘEROV	51 300	48 335	45 369	-5 931

Zdroj: ČSÚ, SLDB 1991, 2001, 2011

Pozn.: Barevná škála porovnává hodnoty ve sloupci – barevný odstín představuje hodnotu v buňce (tmavě modrá = nejnižší hodnota, tmavě červená = nejvyšší hodnota).

Obrázek P1: Dojíždka do zaměstnání v Přerově z ostatních obcí v rámci SO ORP Přerov



Zdroj: ÚAP SO ORP Přerov, 2014

Počet obcí dojíždějů do škol v dané obci

0
1 - 4
5 - 7
56

Počet osob dojíždějících do škol v obci Písek

11 - 24
25 - 38
39 - 52
53 a více

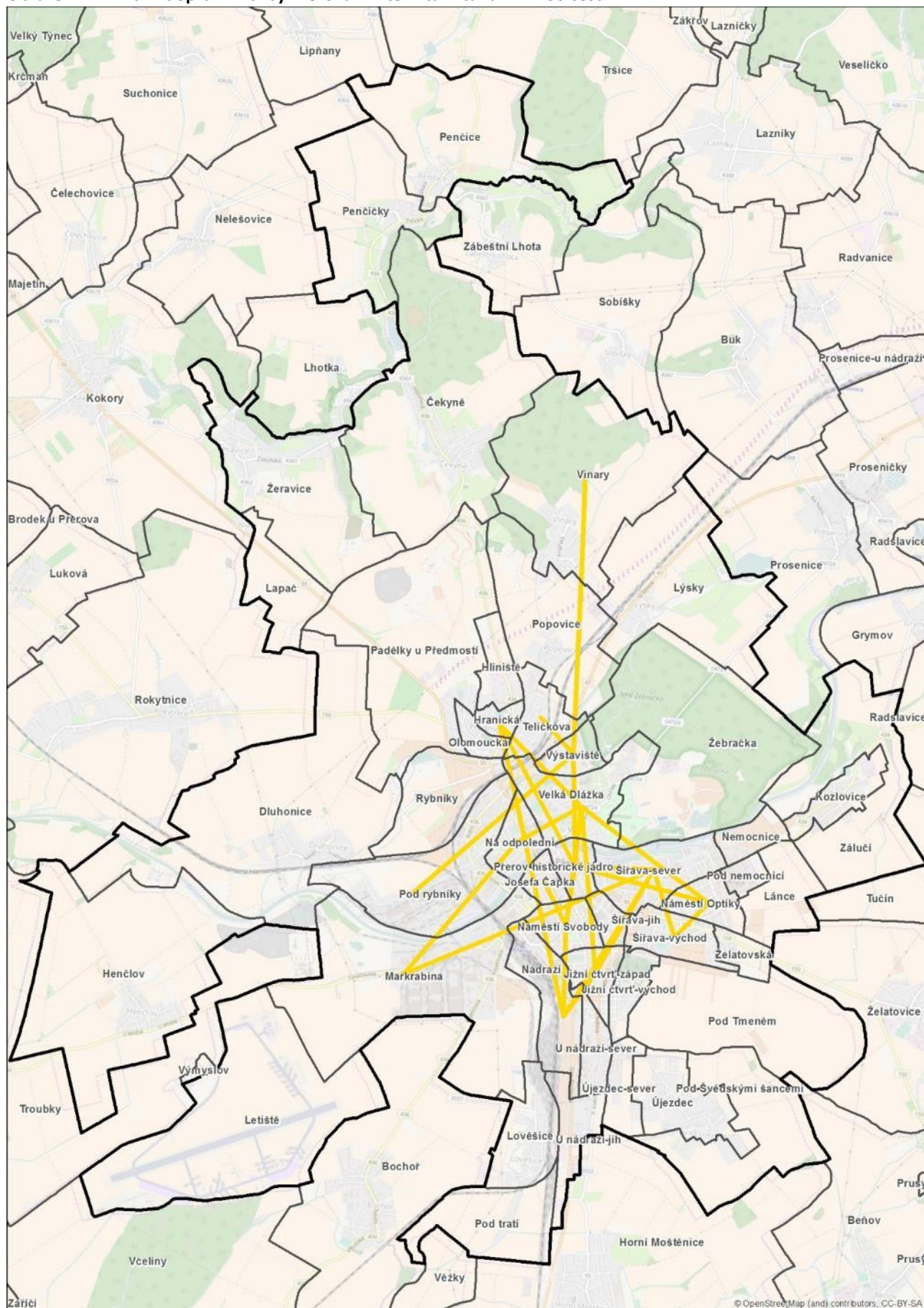
Zdroj dat:
ČSÚ, SLDB 2011
Datový model ÚAP 2014

123

[illegible]

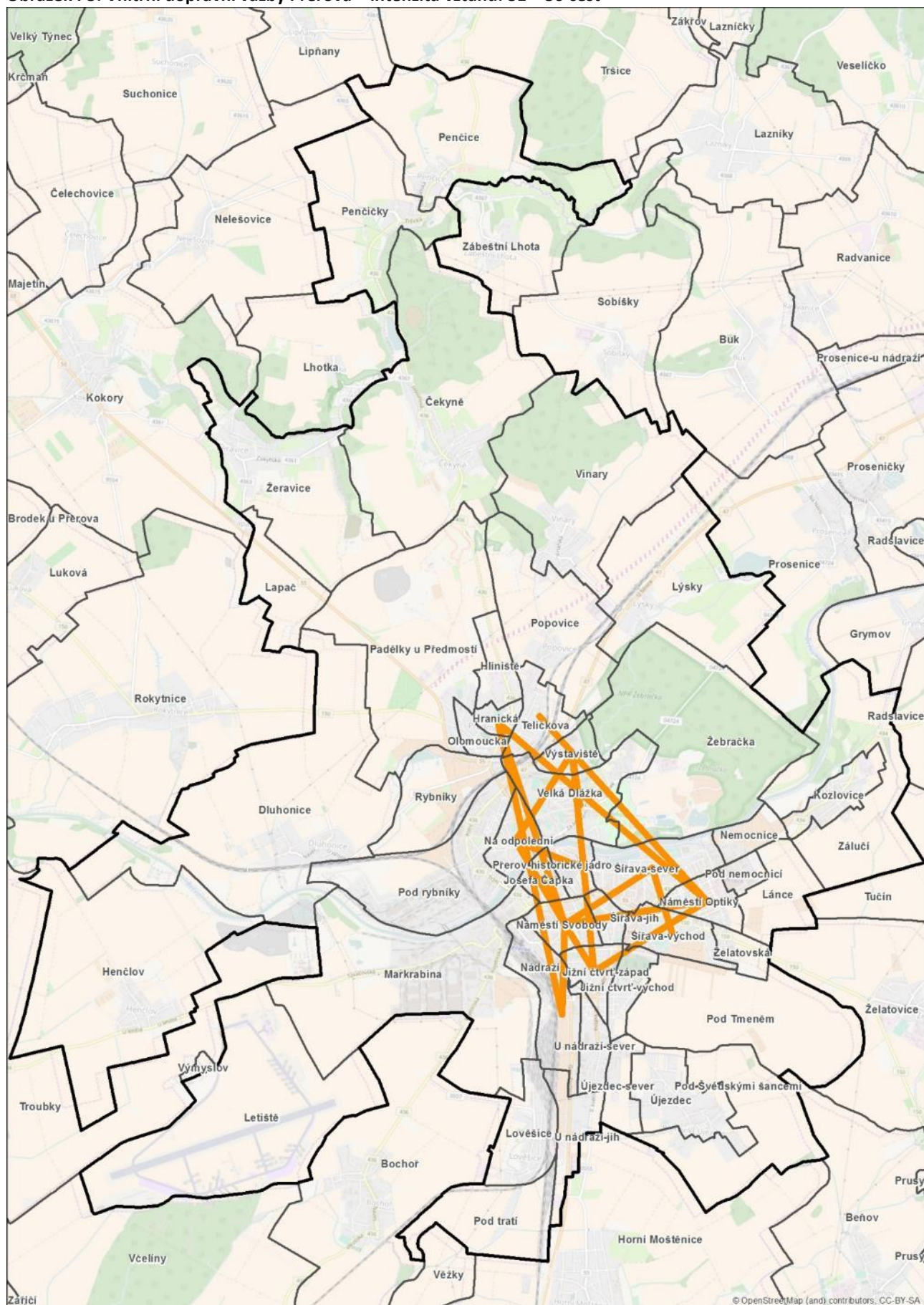


Obrázek P4: Vnitřní dopravní vazby Přerova – intenzita vztahů: 21 – 30 cest





Obrázek P5: Vnitřní dopravní vazby Přerova – intenzita vztahů: 31 – 50 cest



[illegible]



16.2 PŘÍLOHY – SAMOSTATNÉ DOKUMENTY

- PS1 – Inventarizace podkladových materiálů
- PS2 – Průzkum veřejnosti
- PS3 – Průzkum křižovatek – motorová vozidla
- PS4 – Průzkum křižovatek – cyklisté
- PS5 – Průzkum křižovatek – chodci
- PS6 – Imisní studie
- PS7 – Hluková studie



16.3 PŘÍLOHY – VÝKRESOVÁ ČÁST

- PV1 – Kartogram zatížení automobilové dopravy za 24 hodin
- PV2 – Základní komunikační síť IAD
- PV3 – Základní síť cyklistických tras
- PV4 – Základní síť pěších tras – jižní část
- PV5 – Základní síť pěších tras – severní část