



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. Tomášem Navrátilem, náměstkem primátora

Bratrská 709/34, 750 11 Přerov

ZPRACOVATEL:

Ing. Petr Macejka Ph.D.

Lumírova 546/76, 700 47 Ostrava

Tel.: +420 777 947 143

E-mail: petr.macejka@citymobilita.cz



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	26
3.4 Motorizace, automobilizace	27
3.5 Přepavní objemy a ukazatele dopravy	29
3.6 Dopravní chování obyvatel	30
3.7 SWOT analýza	39
4. Dopravní průzkumy	40
4.1 Směrový dopravní průzkum	40
4.2 Křižovatkový dopravní průzkum	43
5. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	49
5.1 Stav sítě pozemních komunikací	49
5.2 ZÁKOS – Základní komunikační skelet	52
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	58
5.6 Skladba vozového parku	58
5.7 Nehodové oblasti	58
5.8 SWOT analýza	64
6. Politika parkování (doprava v klidu, statická doprava)	65
6.1.1 Stav infrastruktury rezidentního stání	65
6.2 Parkování centra města	66
6.3 Oblasti a způsoby regulace	68
6.4 Park and Ride a Park and Go	68
6.5 Bilance nabídky a poptávky	68



6.6	Problémové oblasti.....	69
6.7	Dostupnost území.....	70
6.8	SWOT analýza	71
7.	Veřejná osobní doprava (včetně železnice) a vazeb na IDS OLK	72
7.1	Stav infrastruktury	72
7.2	Vozový park	75
7.3	Zatížení sítě.....	75
7.4	Dostupnost území.....	77
7.5	Bezbariérovost.....	77
7.6	Integrace osobní dopravy	78
7.7	Závady a problémové oblasti.....	79
7.8	Železniční doprava	79
7.9	SWOT analýza	80
8.	Cyklistická doprava	81
8.1	Stav sítě cyklistických komunikací	81
8.2	Základní kostra sítě a vazba na region.....	86
8.3	Kvalita tras	86
8.4	Dopravní vztahy a intenzita cyklistů	86
8.5	BIKESHARING	87
8.6	Závady a problémové oblasti, nehodové lokality	87
8.7	SWOT analýza	89
9.	Pěší doprava.....	90
9.1	Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob.....	90
9.2	Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	94
9.3	Pěší zóna	95
9.4	Turistické trasy, vazba na území v regionu	95
9.5	Intenzita pěší dopravy	96
9.6	Problémové oblasti, nehodové lokality	98
9.7	Bezpečné cesty do škol.....	99
9.8	SWOT analýza pěší dopravy.....	104
10.	Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava	105
10.1	Stav infrastruktury a technologických zařízení.....	105
10.2	Intenzity nákladní dopravy	105
10.3	dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností	107
10.4	Průzkum zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy	108
10.5	Závady a problémové oblasti.....	111
10.6	SWOT nákladní doprava	111
11.	Vyhodnocení potenciálu letecké a lodní dopravy	112



12. Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy	113
12.1 Světelně signalizační zařízení.....	113
12.2 Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě.....	114
12.3 SWOT analýza	115
13. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období	115
13.1 Prognóza počtu obyvatel a migrace	115
13.2 Prognóza stupně automobilizace	116
13.3 Prognóza spotřeby ropy	116
13.4 Prognóza mobility obyvatel.....	116
14. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí.....	116
15. Seznam zkratk	121
16. Přílohy.....	122
16.1 Přílohy v rámci dokumentu	122
16.2 Přílohy – samostatné dokumenty.....	129
16.3 Přílohy – výkresová část	130



1. ÚVOD

Technická aktualizace plánu mobility v roce 2024 má za cíl prodloužení životnosti realizační fáze plánu do roku 2027. Důvodem je revize ambicí města ve smyslu časové náročnosti připravovaných aktivit původního plánu z roku 2017. V roce 2024 je provedena revize realizovaných aktivit a připraven základ pro pokračování realizační fáze dle nastavené strategie. Aktualizace v roce 2024 nemá za cíl měnit dříve nastavenou strategii, jelikož ta má dlouhodobou platnost. Aktualizace také reaguje na rozpracovanost přípravy staveb partnerů projektu, kdy např. Ředitelství silnic a dálnic s.p. oproti plánu urychlilo přípravu dálnice ve směru na Olomouc a naopak příprava dálnice v okolí Přerova nabrala oproti plánu zpoždění. Tyto technické vstupy jsou v rámci aktualizace brány v potaz. Dokument je aktualizací také doplněn o model automobilové dopravy, který je nově požadován pro schválení plánu mobility jako SUMP pro města nad 40 tis. obyvatel.

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 „Priorita EU: Zelená dohoda pro Evropu - "Green Deal" 2019-2024“, 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, zlepší 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 je reagováno na silné a slabé stránky města identifikované ve SWOT analýze, a to s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Na zpracování Návrhové části se podílely odborné pracovní skupiny s klíčovými aktéry a subjekty v regionu (viz kap. 2.3).

2. VÝCHODISKA

2.1 VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

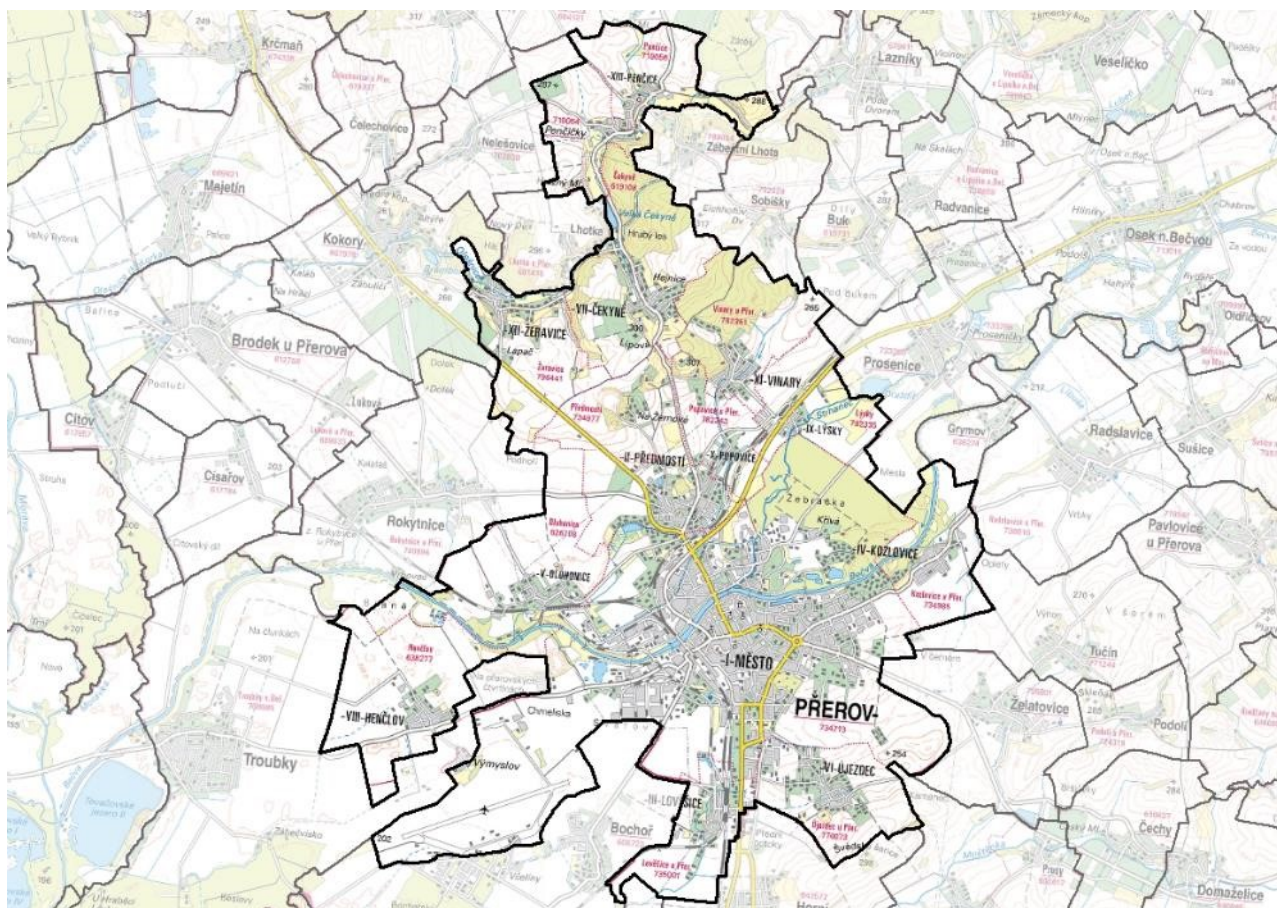
Statutární město Přerov se nachází na střední Moravě, v jihovýchodní části Olomouckého kraje, v nadmořské výšce cca 210 m nad mořem. Rozkládá se po obou stranách řeky Bečvy na území o rozloze 58,44 km². Město Přerov je přirozeným centrem dojíždky z okolních obcí, což se týká jak dojíždky do školy, tak 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:

- Plán udržitelné městské mobility města Přerova (UDIMO spol. s r.o., 2017)
- 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)
- Rámcová studie stávajícího stavu parkování pro město Přerov (VŠLG, 2012)
- Návrh dopravní politiky v lokalitě ohraničené ulicemi Želatovskou, Dvořákovou a Kabelíkovou (Czech Consult, 2016)
- 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)

Všechny podkladní dokumentace byly nastudovány a po projednání zapracovány. Technická aktualizace v roce 2024 navazuje na Plán udržitelné městské mobility města Přerova z roku 2017.

2.3 IDENTIFIKACE KLÍČOVÝCH AKTÉRŮ/STAKEHOLDERŮ

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

Technická aktualizace doplňuje popis stavu rozpracovanosti realizační fáze SUMP v roce 2024, aby realizační fáze mohla dále pokračovat.

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.



Tabulka 2.1: Seznam členů Výrobního výboru

ČLENOVÉ TÝMU	FUNKCE V RÁMCI PLÁNU MOBI- LITY	POZICE V RÁMCI MAGISTRÁTU	Rok
Ing. arch. Jan Horký	Vedoucí projektu	Člen rady města	2017
Ing. Pavel Gala	Technická část	Vedoucí odboru koncepce a strategického rozvoje	2017,2024
Ing. František Zlámal	Technická část	Vedoucí oddělení koncepce a rozvoje města, Odbor koncepce a strategického rozvoje	2017,2024
Ing. Kamila Lesáková	Technická část	Referentka oddělení koncepce a rozvoje města, Odbor koncepce a strategického rozvoje	2017,2024
Ing. Jitka Kočicová	Technická část	Vedoucí odboru evidenčních správních služeb a ObŽÚ	2017
Mgr. Jiří Janalík	Cyklokoordinátor DPNK – technická i osvětová část	Referent oddělení územního plánování, Odbor koncepce a strategického rozvoje	2017
Ing. Hana Mikulová	Správce dotací, administrátor projektu na osvětovou část	Oddělení projektů, veřejných zakázek dotací, Odbor řízení projektů a investic	2017
Ing. Daniela Novotná	Osvětová část	Vedoucí odboru kanceláře primátora	2017
Bc. Lenka Chalupová	Osvětová část	Vedoucí oddělení komunikace a vnějších vztahů, odbor kancelář primátora	2017
Bc. Hana Chmélič- ková DiS.	Osvětová část	Referentka organizačního oddělení, odbor kancelář primátora	2017
Bc. Jana Gazdíková	Technická část, Osvětová část	Koordinátor udržitelné mobility a Smart City, Cyklokoordinátorka města	2024

ODBOBNÉ 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 dopravně 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



Pracovní skupina	Subjekt/zástupce
	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
	Zástupce podnikatelského sektoru – Meopta Optika, s.r.o.
Cyklistická a pěší doprava	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
Nákladní doprava a logistika	Člen rady města
	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.

Garantem projektu v roce 2024 je pověřený náměstek primátora Ing. Tomáš Navrátil, který je pověřen zastupováním statutárního města Přerova v rámci samostatné působnosti v oblasti dopravy, koordinace dopravních staveb na území města Přerova, strategie a rozvoje města a územního plánu.

2.4 SOCIOLOGICKÉ PRŮZKUMY

V rámci zpracování analytické části Plánu udržitelné mobility města Přerova 2017 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.



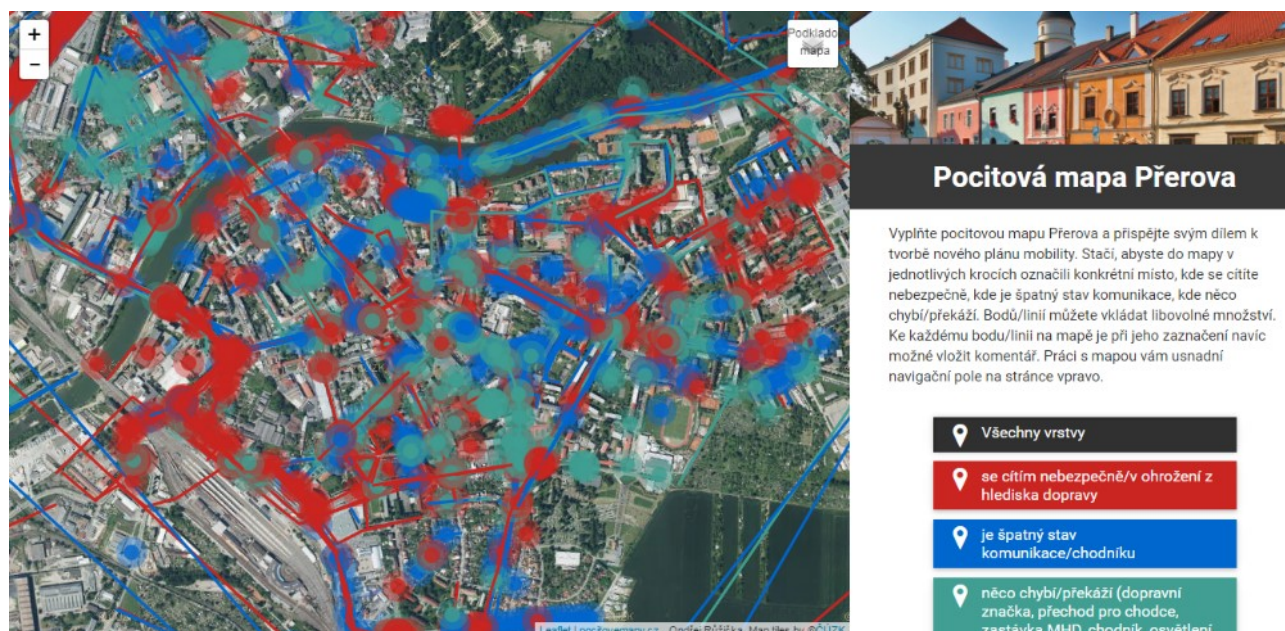


2.5 POCITOVÁ MAPA MĚSTA PŘEROVA

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 v roce 2016 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

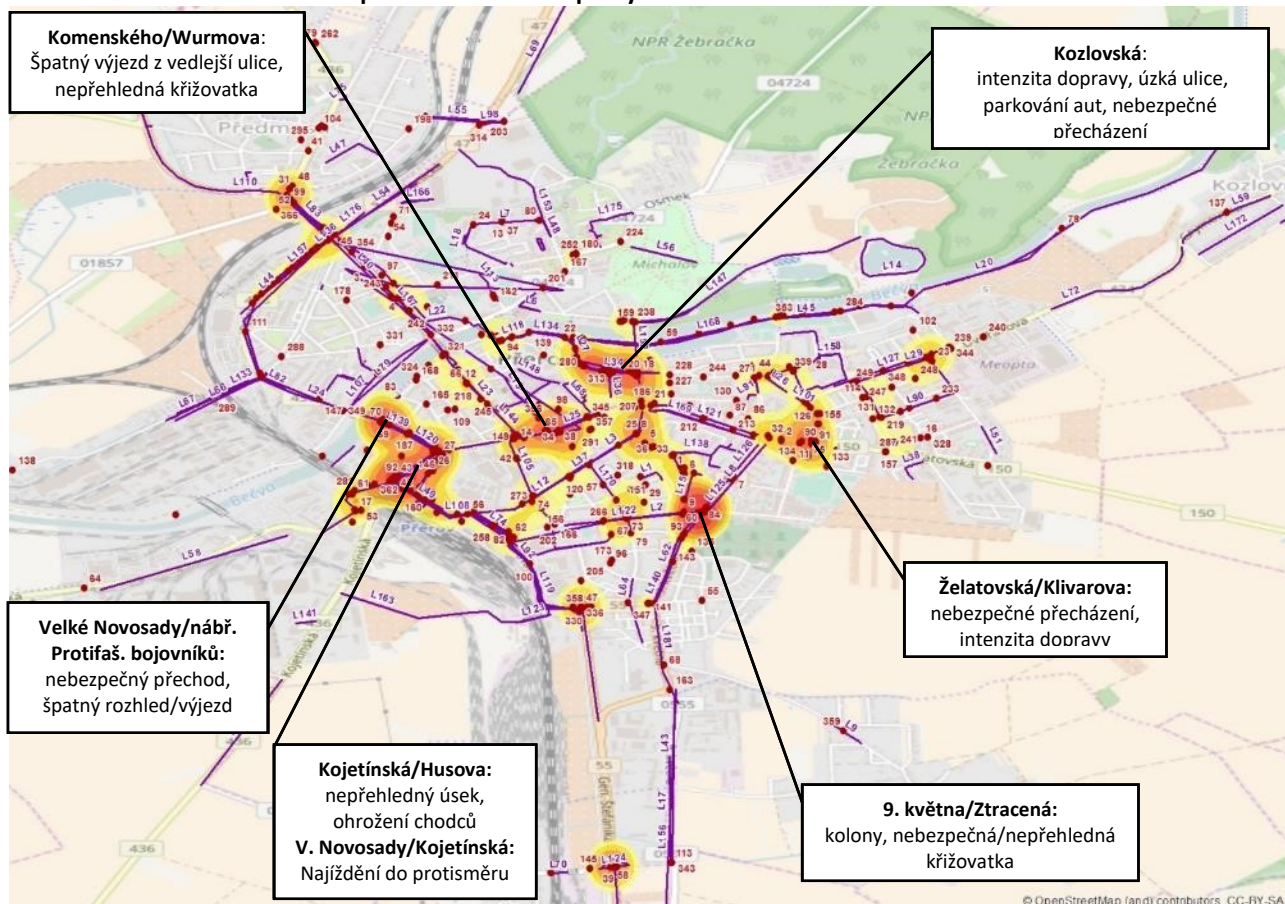
Celkem se do pocitové mapy zapojilo 362 osob, které vložily 1 755 záznamů, tj. v průměru 4,8 záznamu na 1 osobu. Nejvíce podnětů bylo přidáno do kategorie „kde se lidé cítí nebezpečně z hlediska dopravy“, viz následující tabulka:

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.

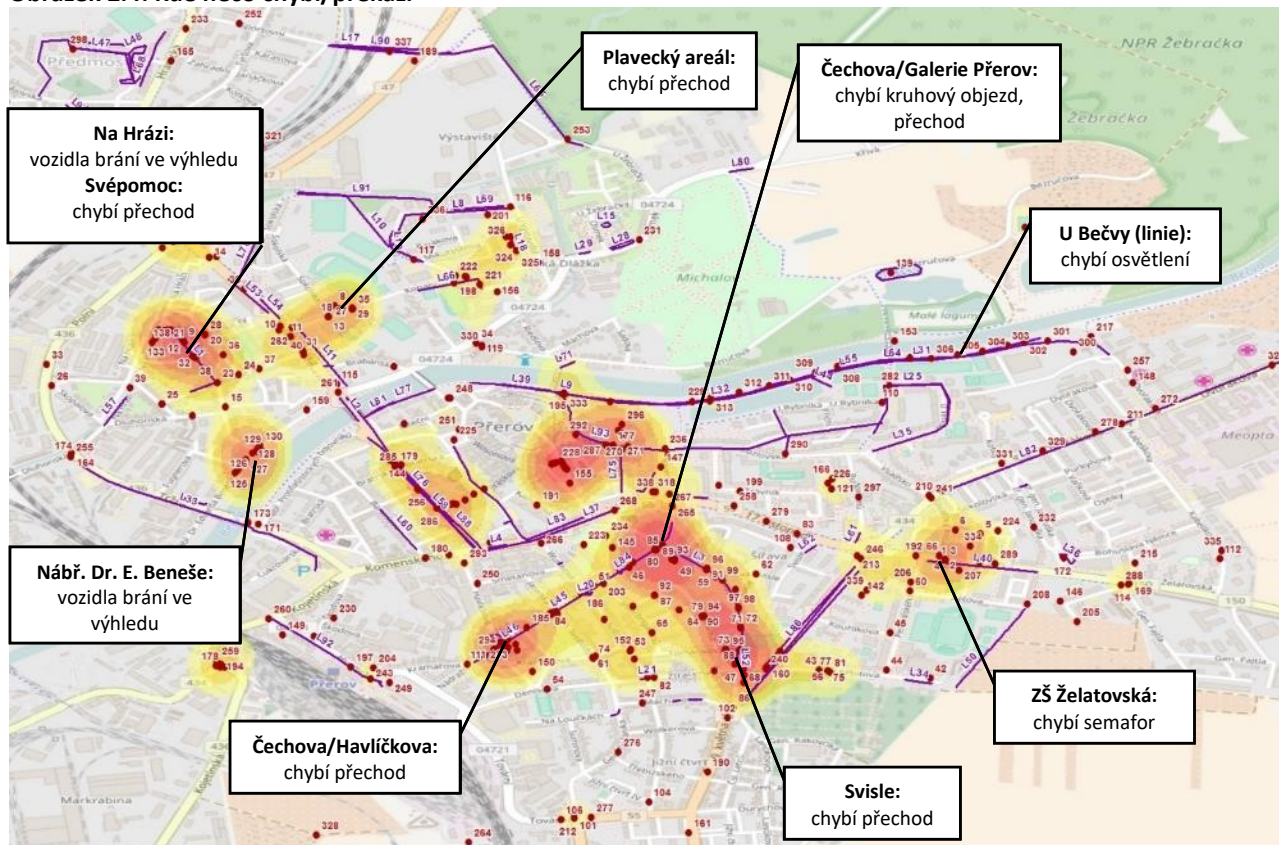


Obrázek 2.3: Kde se cítím nebezpečně z hlediska dopravy



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

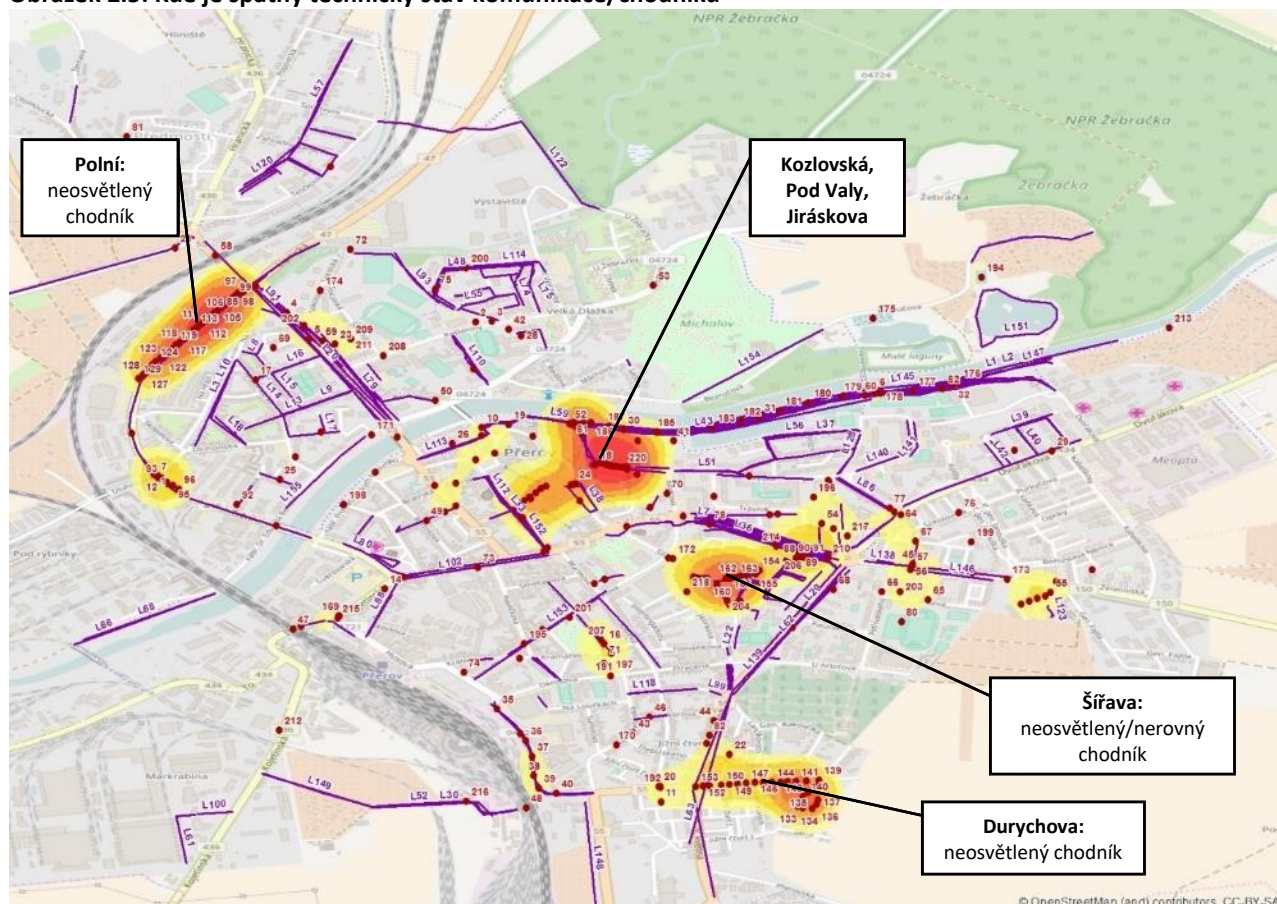
Obrázek 2.4: Kde něco chybí/překáží



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



Obrázek 2.5: Kde je špatný technický stav komunikace/chodníku



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

Výsledky pocitové mapy je možné ve smyslu dopravy pokládat za validní i v roce 2024, jelikož návrhová část SUMP byla realizována pouze částečně. Významný vliv na dopravu ve městě bude mít realizace stavby D1 Říkovice – Přerov, která byla dle plánu z roku 2017 uvažována k uvedení do provozu v roce 2021. Zpoždění přípravy ŘSD přesunulo termín uvedení do provozu na rok 2026.

Naopak některé stavby byly realizovány zejména na průtahu města a cyklistické stavby.

3. CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ

3.1 SOCIODEMOGRAFICKÝ PROFIL MĚSTA

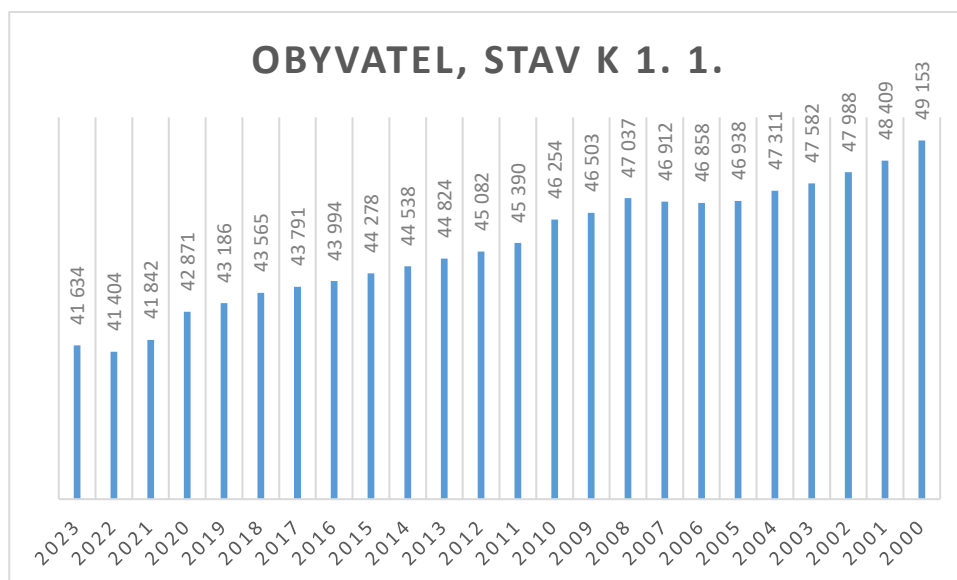
V rámci kapitoly je popsán sociodemografický vývoj obyvatel, počet a struktura obyvatel vč. prognózy dalšího demografického vývoje, zejména ve vztahu ke stárnutí populace.

STAV A VÝVOJ POPULACE

Město Přerov mělo k 31. 12. 2015 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. K 1.1.2024 mělo 40 817 obyvatel.

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 10 000 osob (tj. o 20 %). 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 2000 – 2023



Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů, stav k 1. 1. daného roku

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

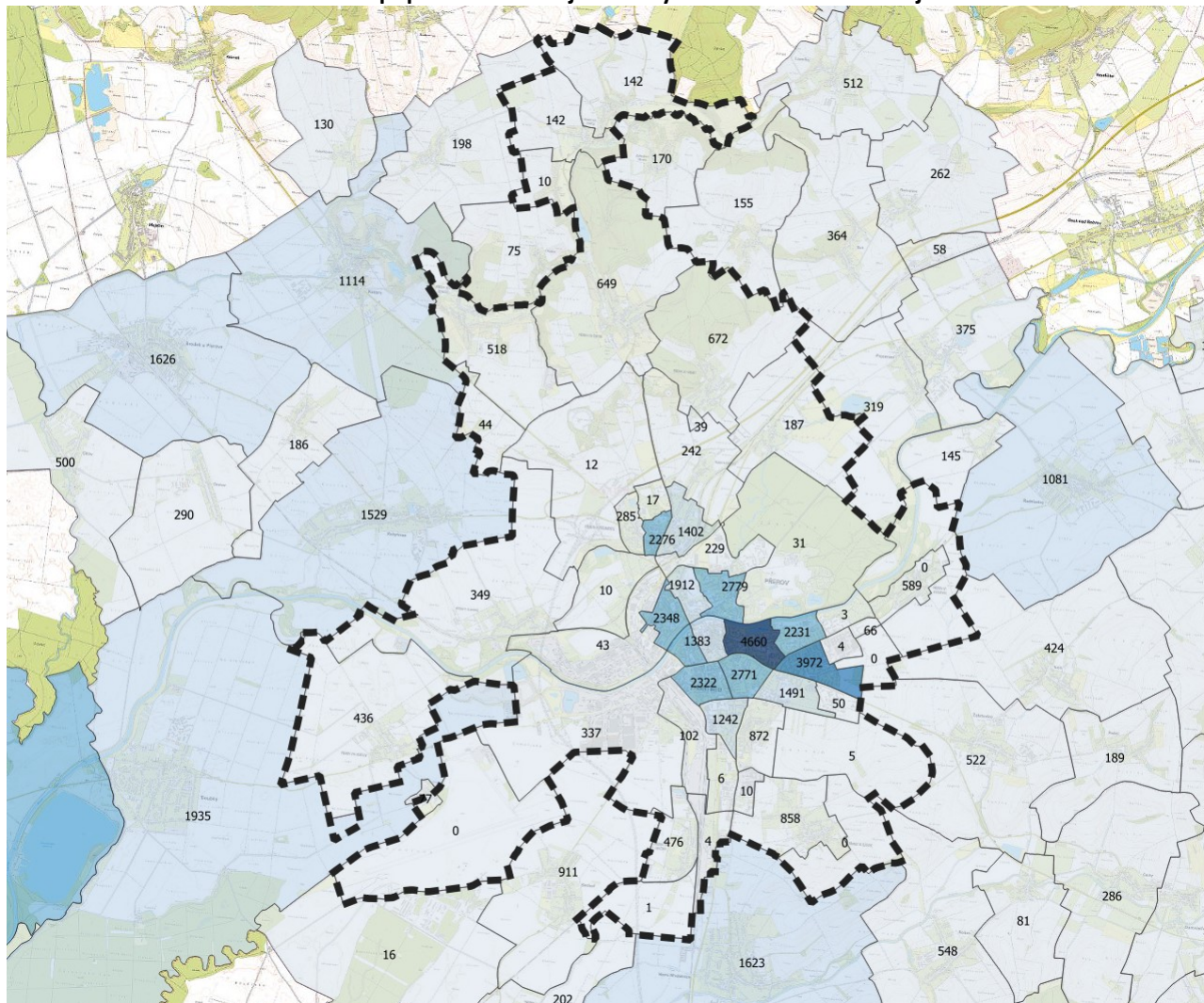
Místní část	Celkem 31.12.2015	Celkem 1.1.2024	% změna za rok
Přerov I – Město	33 949	31 193	-1,01%
Přerov II – Předmostí	4 362	3 967	-1,13%
Přerov III – Lověšice	551	514	-0,84%
Přerov IV – Kozlovice	606	618	0,25%
Přerov V – Dluhonice	377	346	-1,03%
Přerov VI – Újezdec	794	893	1,56%
Přerov VII – Čekyně	690	660	-0,54%
Přerov VIII – Henčlov	553	527	-0,59%
Přerov IX – Lýsky	197	193	-0,25%
Přerov X – Popovice	221	272	2,88%
Přerov XI – Vinary	759	740	-0,31%
Přerov XII – Žeravice	555	582	0,61%
Přerov XIII – Penčice	281	312	1,38%
CELKEM	43 895	40817	-0,88%

Zdroj: Magistrát města Přerova, 2024; pozn.: Data obsahují odchylku od dat o počtu obyvatel z ČSÚ.



Nejvíce obyvatel bydlí místní části Přerov I – Město (cca 31 193) a v místní části Přerov II – Předmostí (cca 3 967), dohromady je v těchto dvou územních celcích situováno více než 86 % obyvatel města. Největší pokles počtu obyvatel je v místní části Předmostí a Dluhonice. Největší relativní nárůst je části Popovice a Újezdec.

Obrázek 3.1: Prostorové rozmístění populace města v jednotlivých základních sídelních jednotkách v roce 2021

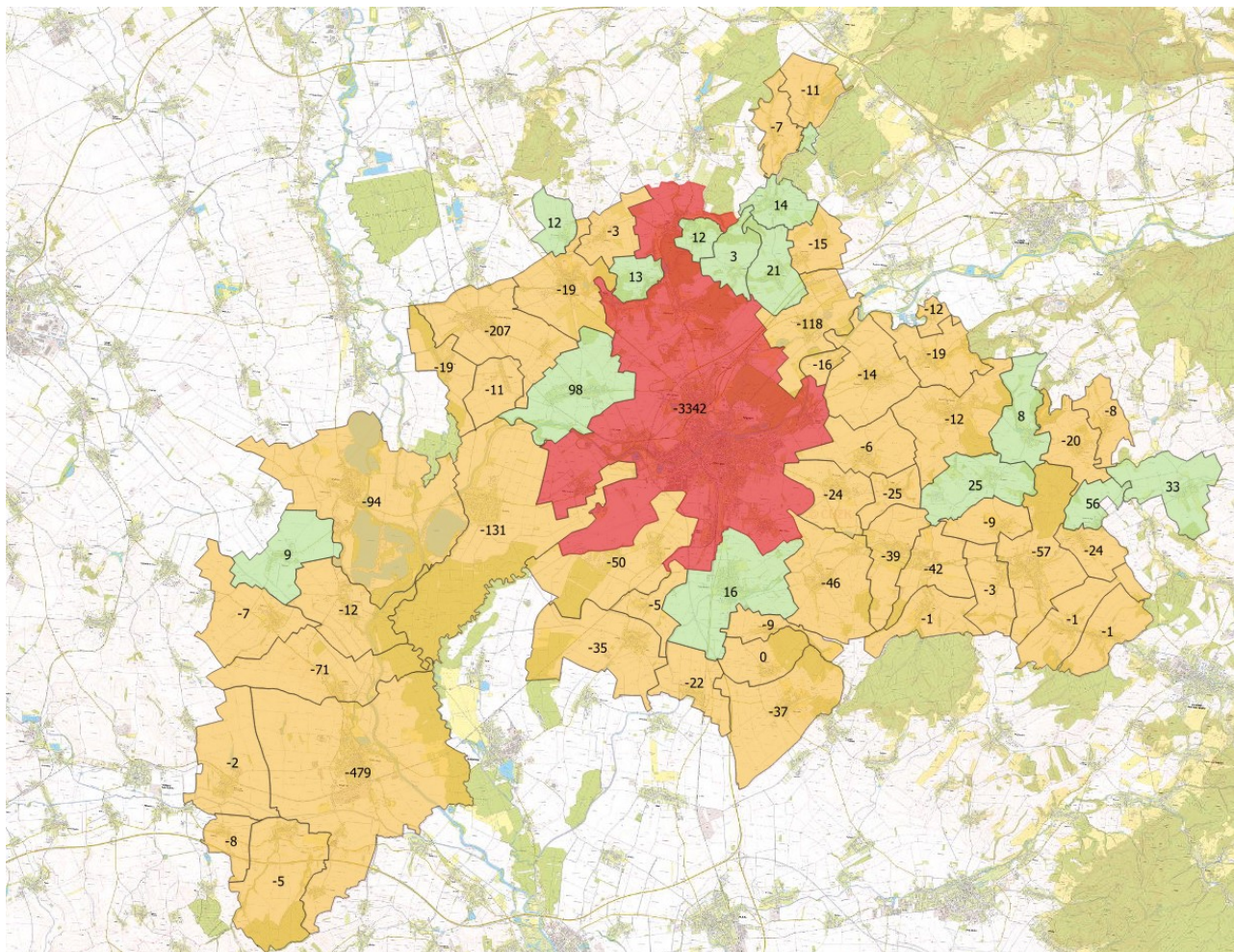


Zdroj: ČSÚ, SLDB 2021; vlastní zpracování, 2024

Vývoj počtu obyvatel města (celkový přírůstek) je přímo ovlivňován hodnotami přirozeného přírůstku a migrací.

Počet obyvatel v ORP Přerov poklesl mezi lety 2011 a 2021 o 4778 obyvatel. Z toho město Přerov přišlo o 3342 obyvatel. Počet obyvatel ORP Přerov byl v roce 2011 81388 obyvatel a v roce 2021 již jen 76610 obyvatel. Na rozdíl od jiných regionů, kdy v zázemí města počet obyvatel neklesá se počet obyvatel v ORP Přerov mimo město samotné snížil za 10 let o 3,88% z 37027 obyvatel v roce 2011 na 35591 obyvatel v roce 2021. Počet obyvatel v zázemí města se snižuje zhruba polovičním tempem než obyvatelé města samotného.

Obrázek 3.2: Změna počtu obyvatel v obcích ORP Přerov v letech 2011 – 2021



Zdroj: ČSÚ; vlastní zpracování 2024

VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATEL

S vylidňováním 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).

Tabulka 2 Věková struktura obyvatel Přerova k 31. 12. 2015 a SLDB 2021

	2015		2021	
Počet obyvatel	43994	100 %	41019	100 %
Obyv. 0 – 14 let	5981	13,6 %	5861	14,3 %
Obyv. 15 – 64 let	28673	65,2 %	25160	61,3 %
Obyv. 65+ let	9340	21,2 %	9998	24,4 %
Průměrný věk	43,8		45,3	

Zdroj: ČSÚ; vlastní zpracování, 2024

Příčinou je dlouhodobě nízká míra porodnosti, prodlužující se průměrný věk obyvatel a výrazný odliv zejména mladých osob a rodin s dětmi mimo město.

Průměrný věk obyvatel Přerova byl v roce 2015 43,8 let (v ČR 42 let). V roce 2021 to je 45,3 let. Rozdíl průměrného věku mezi muži a ženami se zvýšil z 3,5 let na 3,8 let.

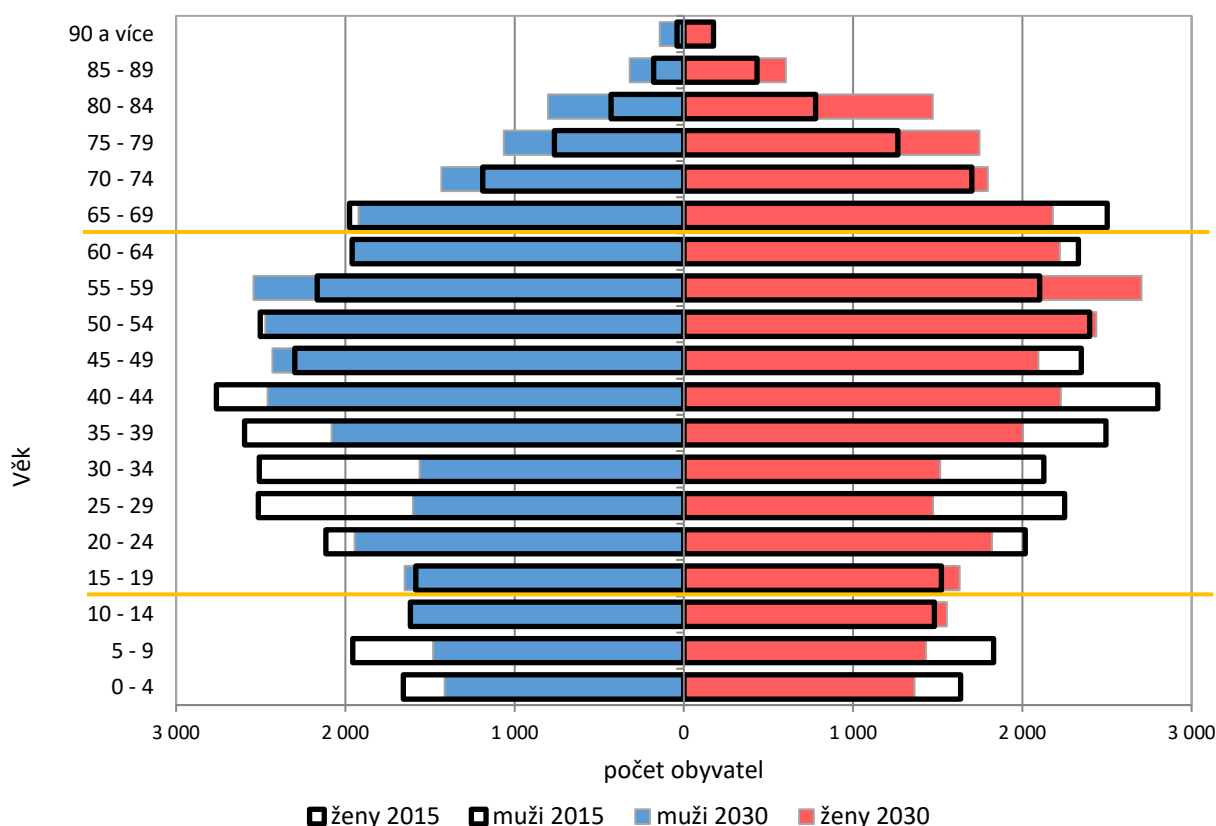


Demografická prognóza Přerova v letech 2015 až 2030

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 3.2: Demografická prognóza Přerova do roku 2030

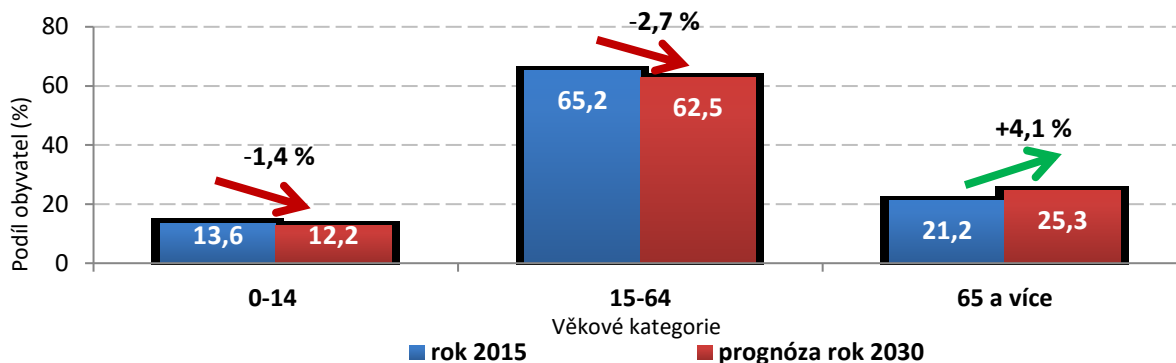


Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

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 3.3: Srovnání věkové struktury obyvatel v roce 2015 a prognózy v roce 2030

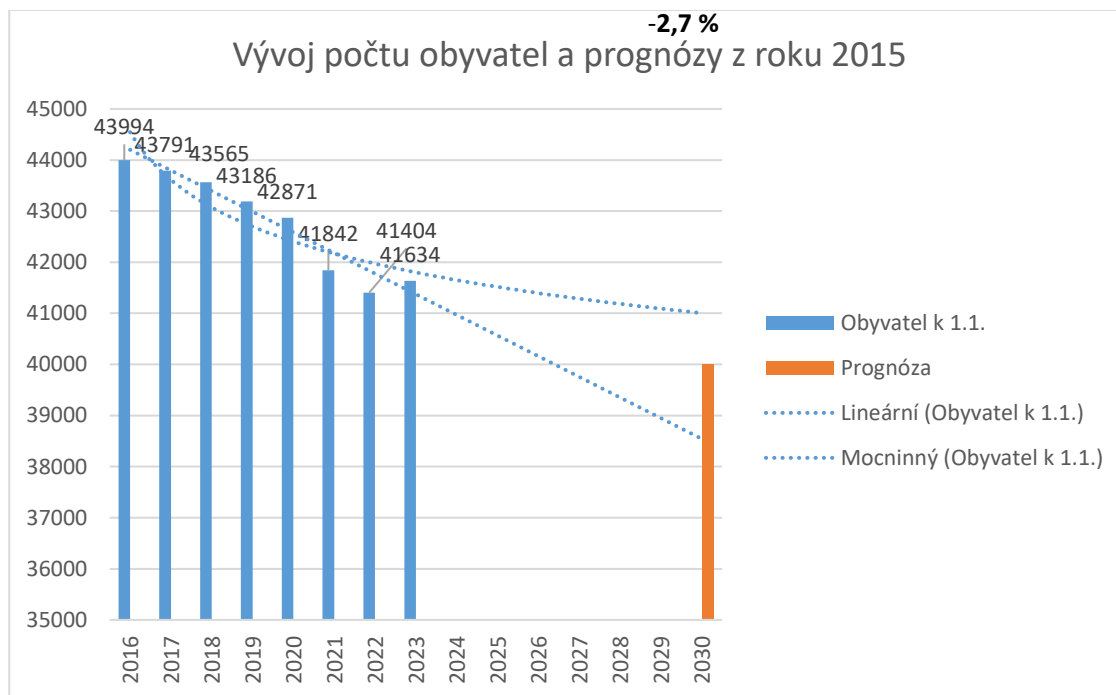


Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

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

V rámci aktualizace 2024 byla ověřena prognóza demografie. Stávající trendy ve vývoji počtu obyvatel se blíží prognóze. Předpokládá se, že v nadcházející dekádě dojde ke snížení počtu obyvatel pod 40 tis. osob.

Graf 3.4: Hodnocení prognózy počtu obyvatel z roku 2015

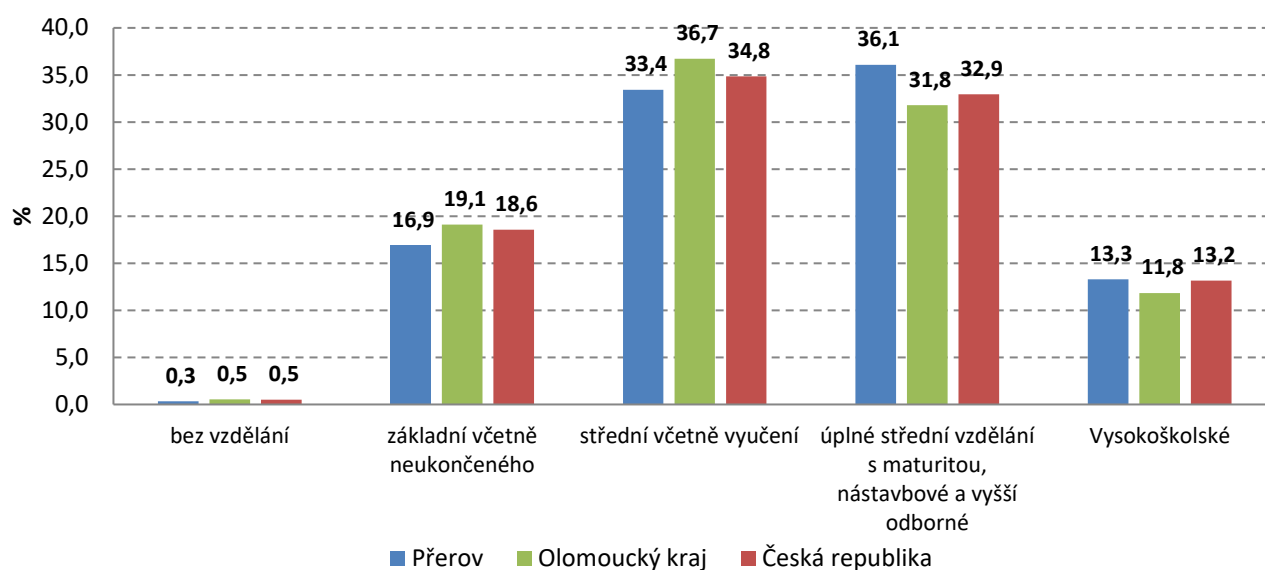


Zdroj: ČSÚ; ACCENDO, vlastní zpracování, 2024

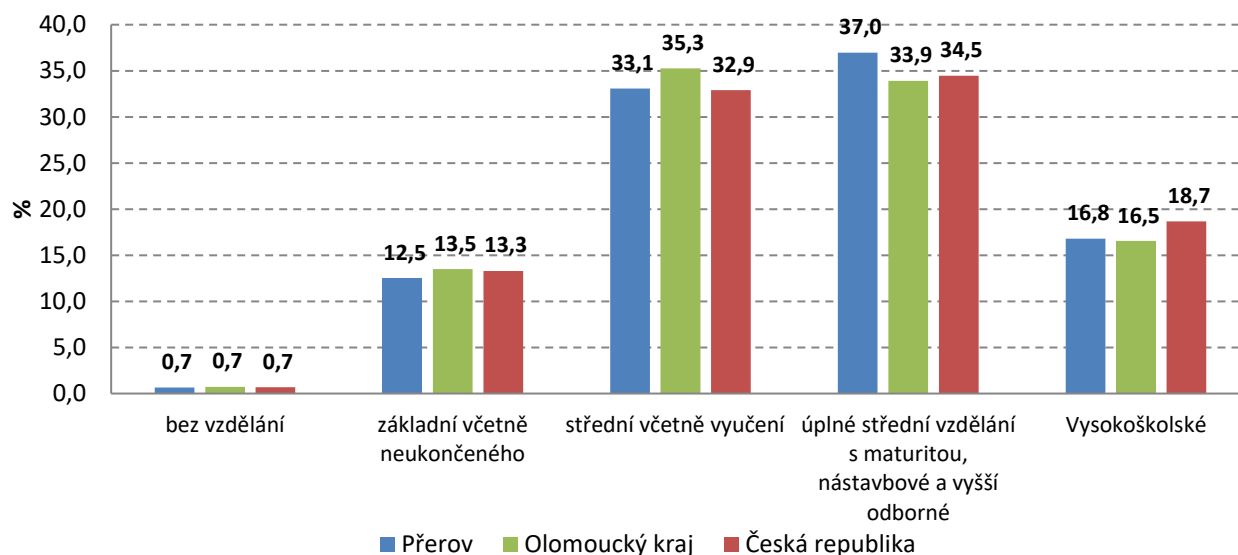
Počet obyvatel je přesný v letech sčítání SLDB. V ostatních letech obsahuje odchylku.

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 (37 %) a také vyšší podíl vysokoškoláků (18,8 %) – 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



Zdroj: ČSÚ, SLDB 2021

**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 2021 v rámci obce vyjíždí z okresu Přerov denně (automobilem, veřejnou/městskou hromadnou dopravou) cca 40 % obyvatel (z toho necelé 2/3 obyvatel dojíždí do zaměstnání, ostatní pak do škol). Ze všech vyjíždějících osob jich více než 15 % vyjíždí za prací do jiných obcí v rámci kraje, téměř 38 % 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 okresu Přerov do zaměstnání a škol 2021

Město Přerov		Počet 2011	Podíl (v %)
Počet obyvatel v roce 2011		45 082	x
Vyjíždějící celkem		51293	26,6
vyjíždějící do za- městnání	celkem	51293	75 %
	v rámci obce	18335	36 %
	do jiné obce okresu	19422	38 %
	do jiného okresu kraje	7730	15 %
	do jiného kraje	5391	11 %
	zahraničí	450	1 %
vyjíždějící do školy	celkem	16680	25 %
	v rámci obce	9158	55 %
	mimo obec	7522	45 %

Zdroj: ČSÚ, SLDB, 2021

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.

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.

Z města Přerov vyjíždí 18 099 osob. Z toho autem jede 34 % osob. 5384 jede jako řidič a 885 jako spolujezdec. Obsazenost vozu je do práce a do škol 1,16 osoby na vozidlo. MHD cestuje 1366 osob což činí 7% z vyjíždějících, Příměstským autobusem cestuje 607 osob, což je 3% a vlakem jede 1443 osob, což je 8%. Na jízdním kole 1409 osob, což je 8%. Pouze pěšky pak 4162 osob, což je 23%. Udržitelnou dopravou tedy cestuje 70% obyvatel do školy a zaměstnání.



3.2 SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL MĚSTA

ZAMĚŠTNANOST

Mezi hlavní zdroj pracovní síly v území patří ekonomicky aktivní obyvatelstvo, které přispívá k ekonomické výkonnosti a rozvoji města.

Ve městě Přerově bylo v roce 2011 evidováno 21 396 (42,8 %) ekonomicky aktivních obyvatel. V roce 2021 je v Přerově evidováno 19334 zaměstnaných obyvatel, což je 46 % obyvatel města.

Vedle průmyslu, který zaměstnává největší část (30 %) ekonomicky aktivních obyvatel, bylo ve městě nejvíce zaměstnanců evidováno v odvětví obchodu, oprav a údržby motorových vozidel (13 %). 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 2021



Zdroj dat: ČSÚ, SDLB, 2021

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.	1500	Hodinářství, obráběčství
Nemocnice Přerov (Středomoravská nemocniční a.s.)	1 000	Zdravotní péče
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
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

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 klesl počet registrovaných podnikajících fyzických osob na 1 000 obyvatel z 205 na 198. Hodnota je o 15 subjektů pod průměrem v celém Olomouckém kraji. V posledních pěti letech můžeme sledovat klesající trend v počtu podnikatelských subjektů.

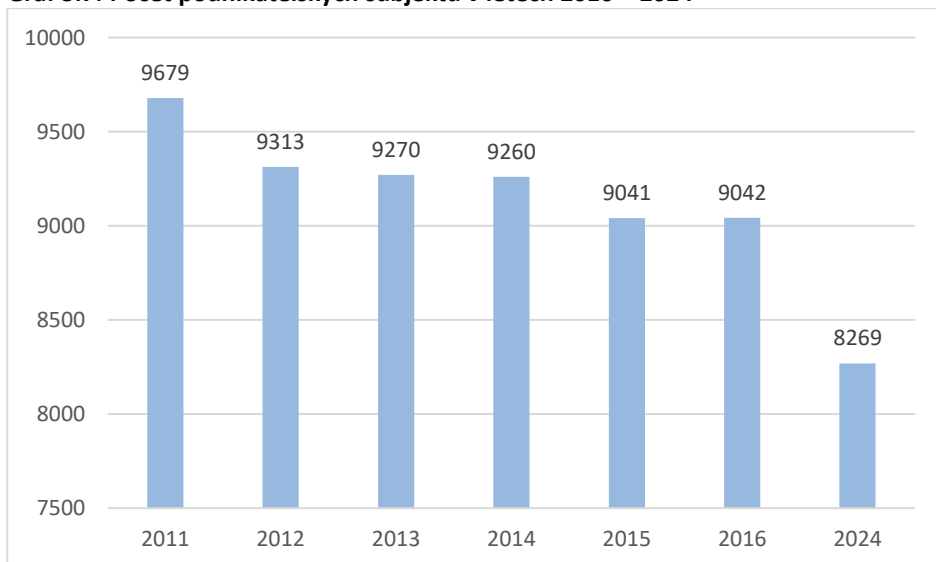
Tabulka 3.5: Podnikatelská aktivita v roce 2024

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
2024	Česká republika	Olomoucký kraj	Přerov
Počet podnikatelských subjektů	2 800 294	134 345	8 269
Počet obyvatel	10 900 555	631 048	41 634
Míra podnikatelské aktivity	256,9	212,9	198,6

Zdroj: Veřejná databáze, ČSÚ; 2016 a 2024

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

Graf 3.7: Počet podnikatelských subjektů v letech 2010 – 2024



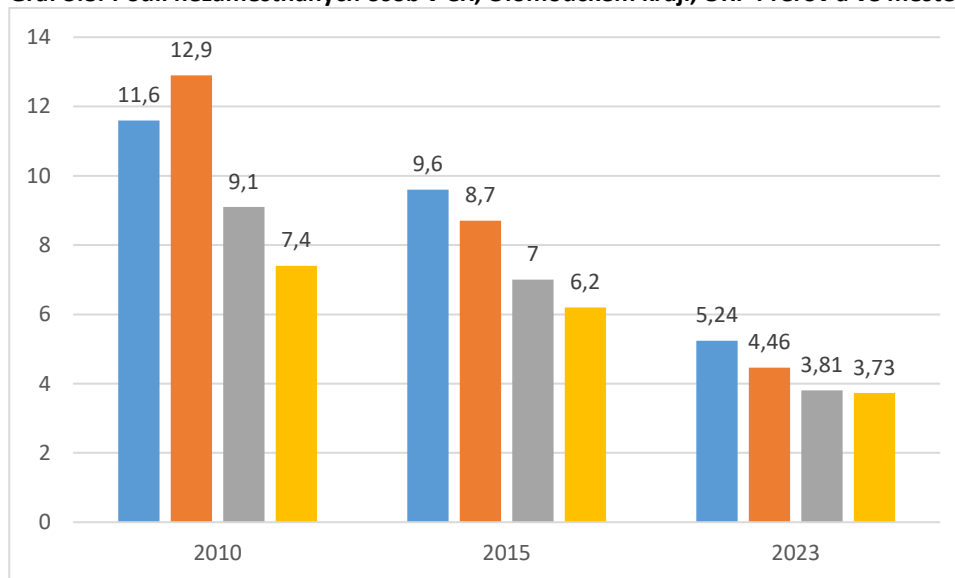


Zdroj: Veřejná databáze, ČSÚ, registr ekonomických subjektů

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 3.8: Podíl nezaměstnaných osob v ČR, Olomouckém kraji, ORP Přerov a ve městě Přerov v letech 2010 – 2023



Zdroj: Veřejná databáze, ČSÚ

V realizační fázi SUMP došlo k významnému snížení nezaměstnanosti. Což může mít vliv na zvýšení mobility obyvatel města. Současně v roce 2024 probíhají stavební práce na dopravní infrastruktuře, což může mít pozitivní vliv na zaměstnanost ve městě a okolí.

S nezaměstnaností úzce souvisí nabídka počtu volných pracovních míst. Ta v Přerově mírně klesá, kdy v červnu 2015, kdy trh práce nabízel cca 650 až 700 volných pracovních míst. V červenci 2024 je to 605 volných pracovních míst. Počet uchazečů o zaměstnání je 2082.



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 fortanou 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 se pohybuje okolo 2 nocí. Významný pokles v návštěvnosti byl v letech 2020 – 2021, kdy probíhala pandemie COVID. Počet přenocování v té době byl do 15 tis. hostů za rok. Před pandemií COVID vystoupal počet hostů až na 34 tis. za rok. Z tohoto pohledu se nepodařilo dosáhnout předcovidového počtu hostů, ale pohybuje se na hodnotách okolo roku 2012 – 2014.

Tabulka 3.6: Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení

	2013	2014	2015	2024
Počet zařízení	12	11	12	8
pokoje	403	356	368	289
lůžka	1 019	850	886	685
Hosté	26 175	24 410	28 014	24 034
z toho nerezidenti	5 424	5 395	5 499	7 554
Přenocování	46 954	51 733	50 408	51 026
z toho nerezidenti	10 601	12 321	10 863	13 941
Průměrný počet přenocování (noci)	1,8	2,1	1,8	2,1

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 – 2024**

Název objektu	Návštěvnost v roce			
	2013	2014	2015	2023
Muzeum Komenského v Přerově	80 560	68 742	72 728	91 545
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	9 115

Zdroj: Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS), 2023

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	2022
zámek Tovačov	11 743	5 339	10 663	9642

Zdroj: Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS), 2022

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**¹ v rámci Přerova 1,8 (tzn. 1 motorové vozidlo připadalo na 1,8 obyvatele), resp. 546 motorových vozidel/1 000 obyvatel. **Stupeň automobilizace**² 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.

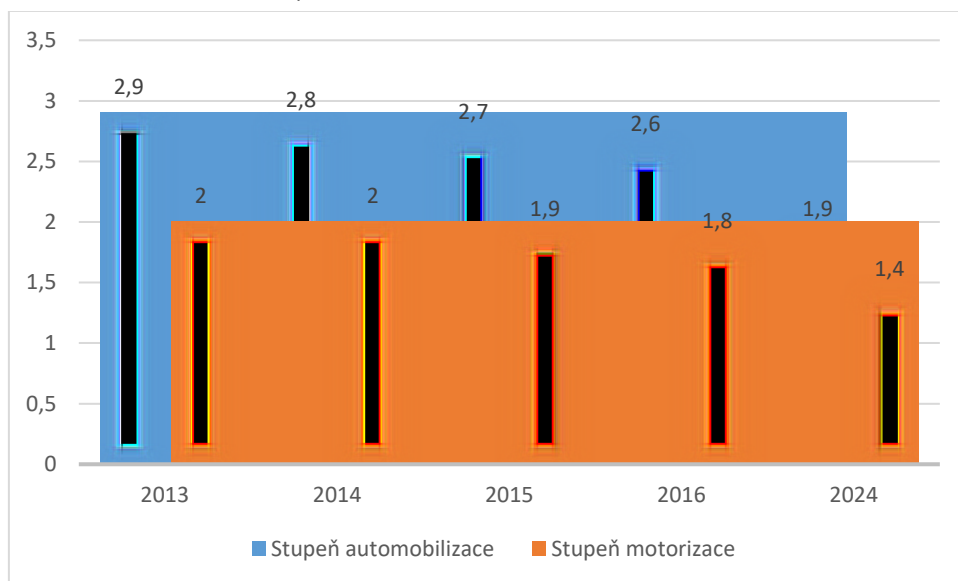
Automobilizace i motorizace v Přerově v průběhu let roste (viz graf níže), a to jak v souvislosti s nárůstem počtu vozidel, tak v souvislosti s poklesem počtu obyvatel města.

V roce 2024 bylo v Přerově registrováno 21 209 osobních vozidel tj. 509 vozidel na 1000 obyvatel. Zatímco průměr v ČR dosáhl 610 osobních vozidel na 1000 obyvatel v roce 2023. Předpokládá se, že potřeba odstavných míst ve vysokopodlažní bytové zástavbě je do 300 míst na 1000 obyvatel. Stupeň automobilizace dle registrovaných vozidel rostl v Přerově o 3,6% ročně v letech 2015 – 2024. Což odpovídá 14 vozidlům na 1000 obyvatel ročně.

¹ Stupeň motorizace vyjadřuje poměr počtu obyvatel určitého územního celku na jedno motorové vozidlo (nižší hodnota znamená vyšší stupeň motorizace).

² Stupeň automobilizace vyjadřuje poměr počtu obyvatel určitého územního celku na jeden osobní automobil (nižší hodnota znamená vyšší stupeň automobilizace).

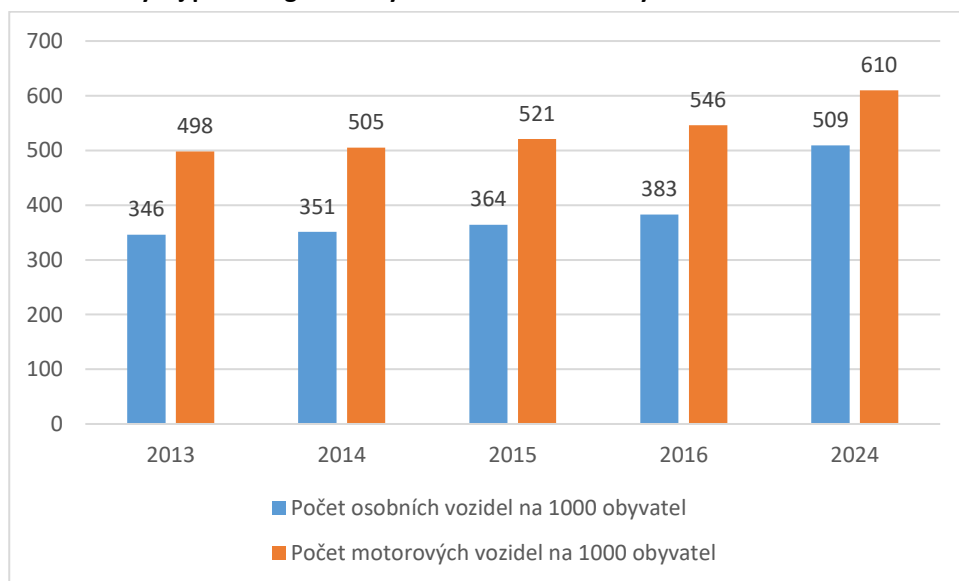
Graf 3.9: Vývoj automobilizace a motorizace Přerova v letech 2013 – 2024 (čím nižší hodnota, tím vyšší stupeň automobilizace/motorizace)



Zdroj dat: Centrální registr vozidel, Ministerstvo dopravy/Ministerstvo vnitra, 2024

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 3.10: Vývoj počtu registrovaných vozidel na 1000 obyvatel Přerova v letech 2013 – 2024



Zdroj dat: Centrální registr vozidel, Ministerstvo dopravy/Ministerstvo vnitra, 2024

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.



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.

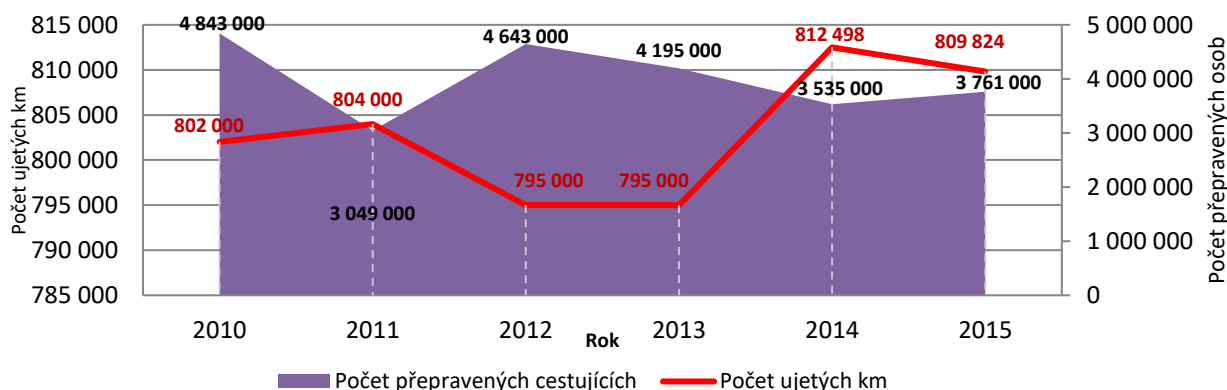
Osobní doprava – informace o objemu dopravy na kordonu města a na křižovatkách jsou uvedeny v kapitole 4 – Dopravní průzkumy.

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. Od roku 2020 mají dopravní výkony MHD rostoucí trend.

Graf 3.11: Vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy v Přerově v letech 2010 – 2015



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

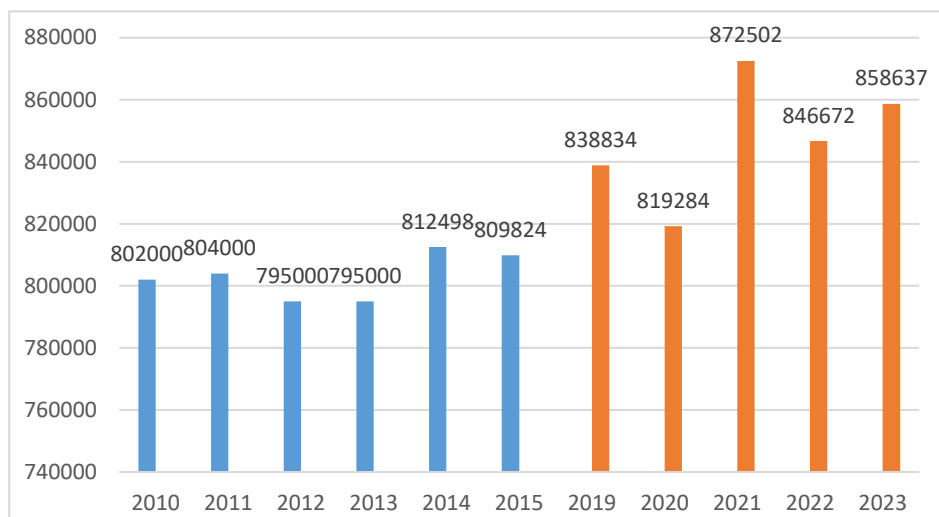
Tabulka 3.9: Vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy Přerov 2019 – 2023

AD Přerov	2019	2020	2021	2022	2023
cena dopravního výkonu Kč/km	50,63	52,89	52,01	54,2	65,55
počet ujetých km	838 834	819 284	872 502	846 672	858 637
vypočtená kompenzace Kč	42 470 165	43 331 931	45 378 829	45 889 622	56 283 655
tržby (z přepravy, ostatní) Kč	9 483 740	6 961 285	7 138 733	7 675 852	8 085 976
uhrazená kompenzace Kč	32 986 428	36 370 646	38 240 097	38 213 770	48 197 680

Zdroj: Výkazy dopravců, Magistrát města Přerova, 2024, vlastní zpracování



Graf 3.12: Vývoj dopravních výkonů městské autobusové dopravy v Přerově v letech 2010 – 2023



Zdroj: Výkazy dopravců, Magistrát města Přerova, 2024, 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 3.10: 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

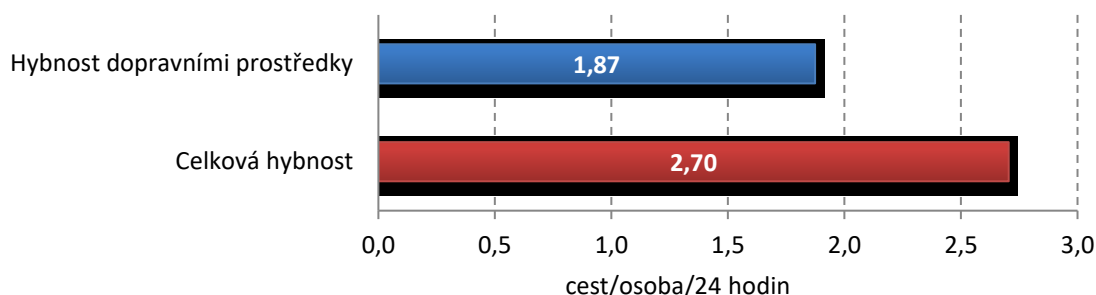
Vzhledem k vytíženosti stávajících koridorů připravuje v současné době Správa železnic, státní organizace vysokorychlostní trať RS1 VRT Praha – Brno – Ostrava.

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 3.13: Hybnost/mobilita obyvatel v Přerově**

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

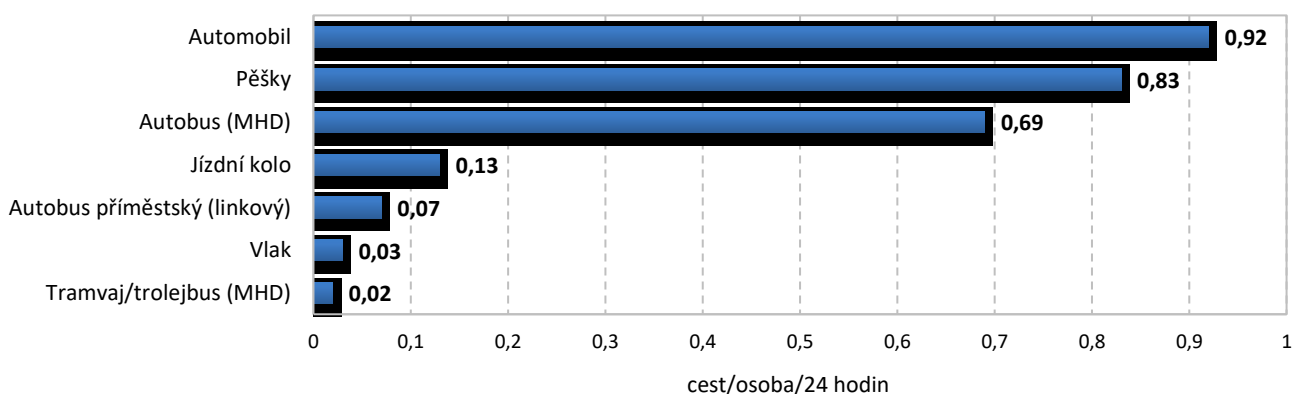
Ukazatele hybnosti lze srovnat s jinými městy – v roce 2013 proběhl obdobný průzkum v Opavě, v roce 2014 byl stejný typ průzkumu realizován v Ostravě a v roce 2016 ve městech Most a Litvínov. Ze srovnání vyplývá, že Přerov dosahuje výrazně vyšší mobility svých obyvatel než Opava a Ostrava, ale má mírně 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 přemísťují pěšky častěji.

Tabulka 3.11: 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

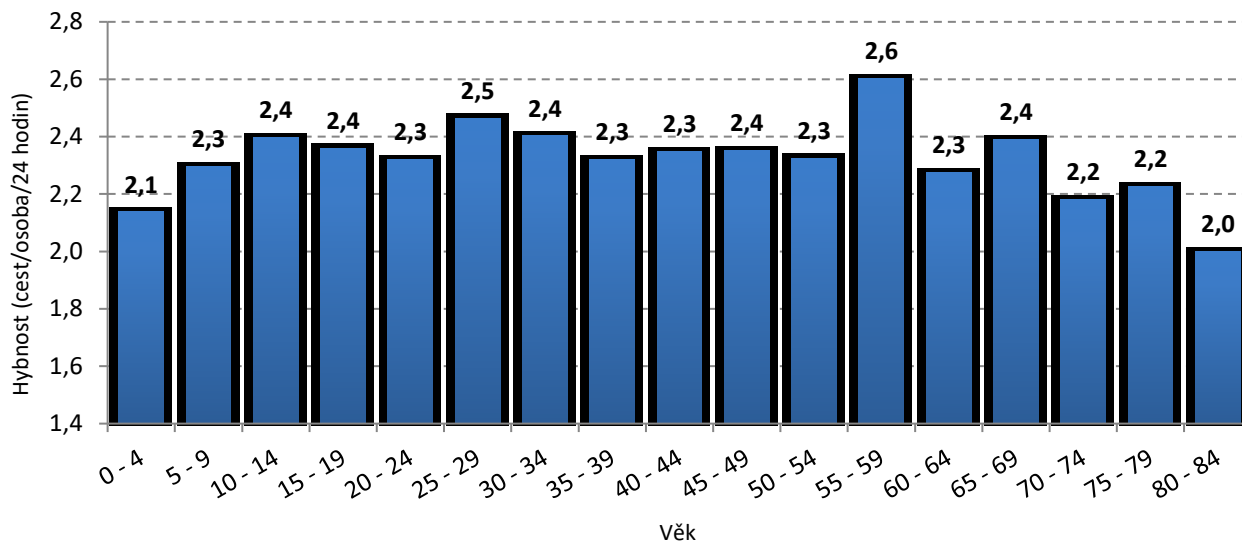
Z následujícího grafu je zřejmé, že na celkové mobilitě obyvatel Přerova se nejvíce podílejí cesty vykonané automobilem (v průměru 0,92 cesty na obyvatele za den), pěšky (0,83) autobusem MHD (0,69).

Graf 3.14: 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 desetin), 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 3.15: Hybnost obyvatel Přerova dle věkových skupin



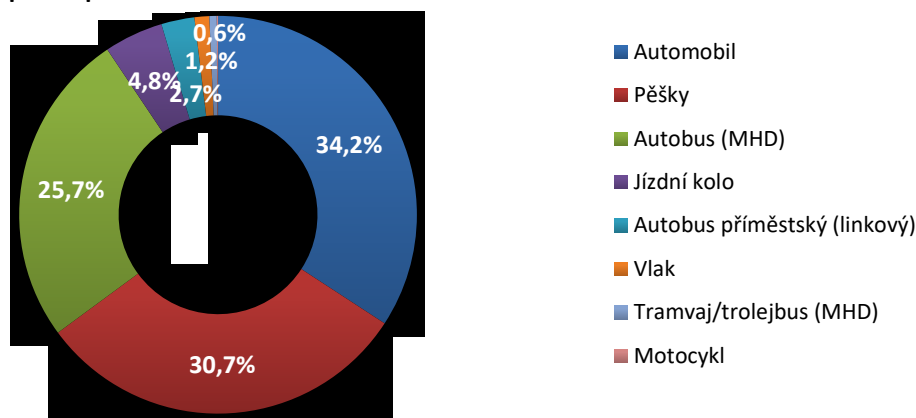
Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

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 3.16: Dělbá přepravní práce v Přerově



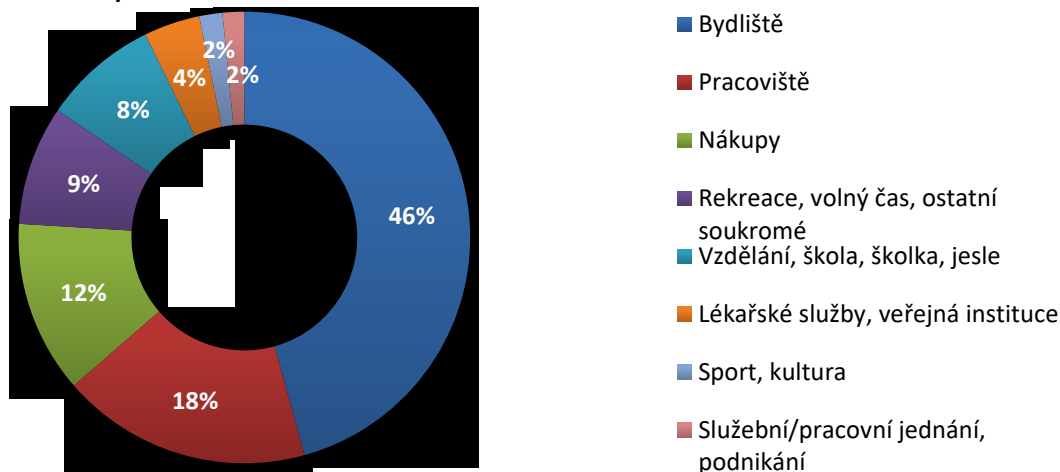
Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Pozn.: tramvaj/trolejbus (MHD) je vykázan 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:

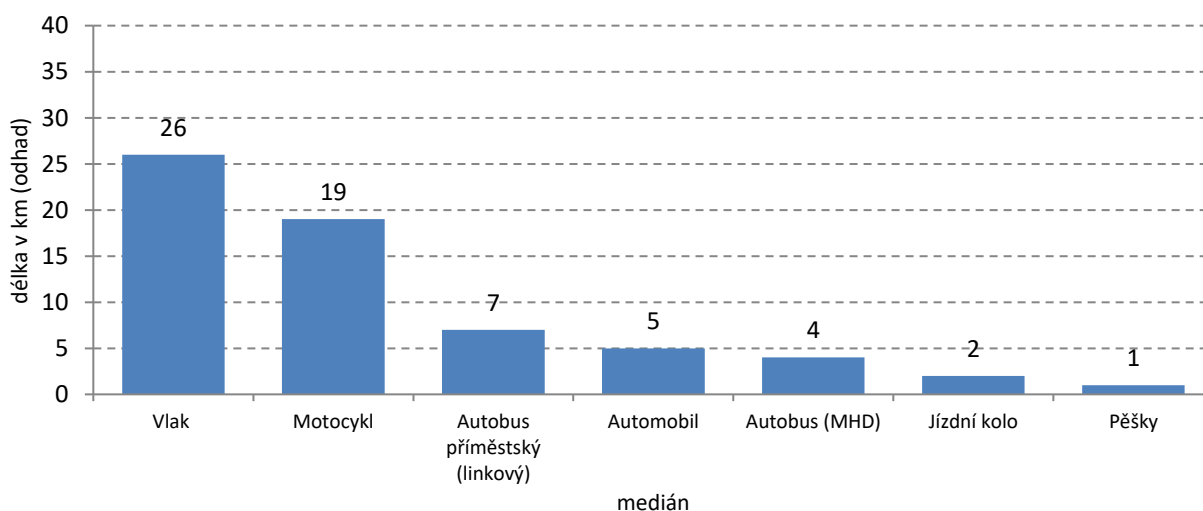
- **Opava:** bydliště – 44 %, pracoviště – 17 %, vzdělání – 12 %, nákupy – 11 %, rekreace – 8 %.
- **Most:** bydliště – 42 %, pracoviště – 18 %, vzdělání – 15 %, nákupy – 10 %, rekreace – 7 %.
- **Litvínov:** bydliště – 41 %, pracoviště – 20 %, vzdělání – 14 %, nákupy – 11 %, rekreace – 7 %.

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 3.17: Účel/cíle cest vykonané domácnostmi v Přerově


Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Dle odhadu respondentů byla největší přepravní vzdálenost (medián³) zjištěna u cest vykonaných vlakem – nejčastěji cca 26 km, tj. zhruba vzdálenost mezi Přerovem a Olomoucí. Přepravní vzdálenost automobilem 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 3.18: Střední hodnota (medián) přepravní vzdálenosti dle dopravních módů


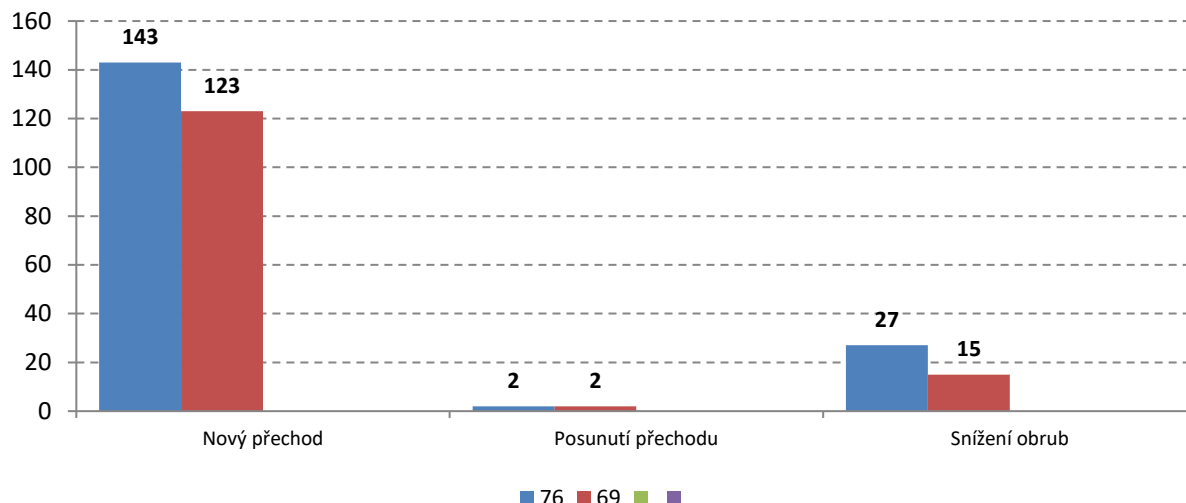
Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

³ **Medián** je hodnota, jež dělí řadu vzestupně seřazených výsledků na dvě stejně početné poloviny. Platí, že nejméně 50 % hodnot je menších nebo rovných a nejméně 50 % hodnot je větších nebo rovných mediánu.



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 3.19: Zvolený způsob dopravy podle vzdálenosti

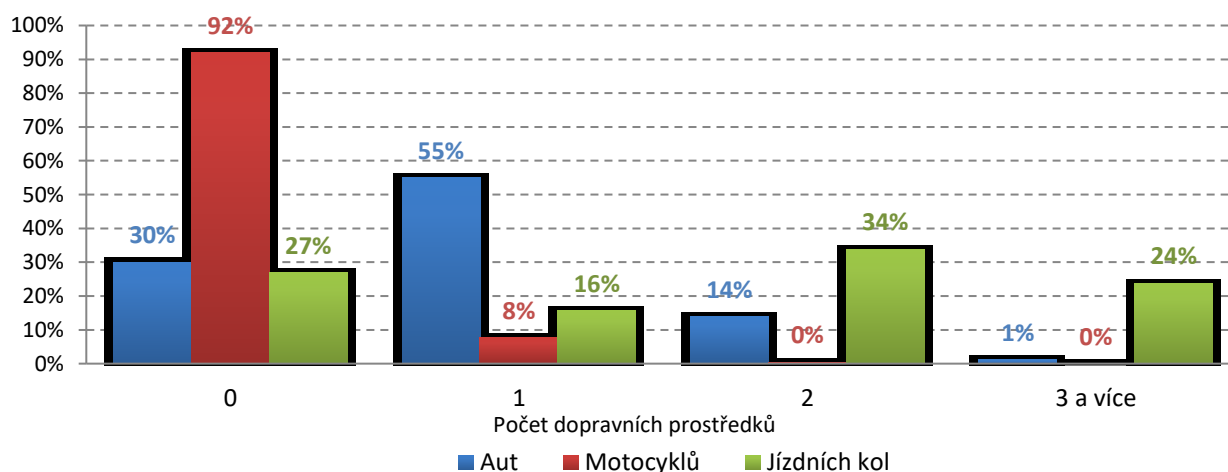


Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

VYBAVENOST 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 3.20: 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 3.12: Základní ukazatele osobních automobilů využívaných domácnostmi v Přerově

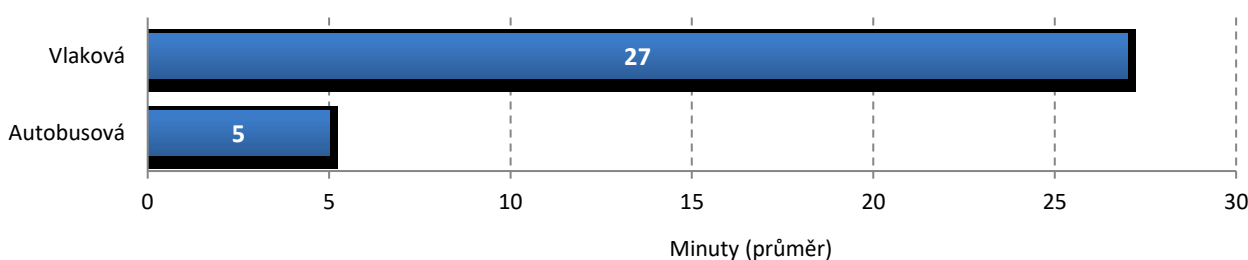
Osobní automobil – ukazatel		Přerov (2016)
Průměrný rok výroby		2003
Nájezd za rok (medián)		13 000 km
Průměrná spotřeba		7,2 l/100 km
Typ paliva – podíl v %	<i>Benzín</i>	60,3 %
	<i>Motorová nafta</i>	38,2 %
	<i>Stlačený zemní plyn (CNG)</i>	0,4 %
	<i>Zkapalněný plyn (LPG)</i>	1,1 %
Způsob parkování – 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 3.21: Průměrná časová vzdálenost od autobusové a vlakové zastávky z bydliště obyvatel Přerova



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

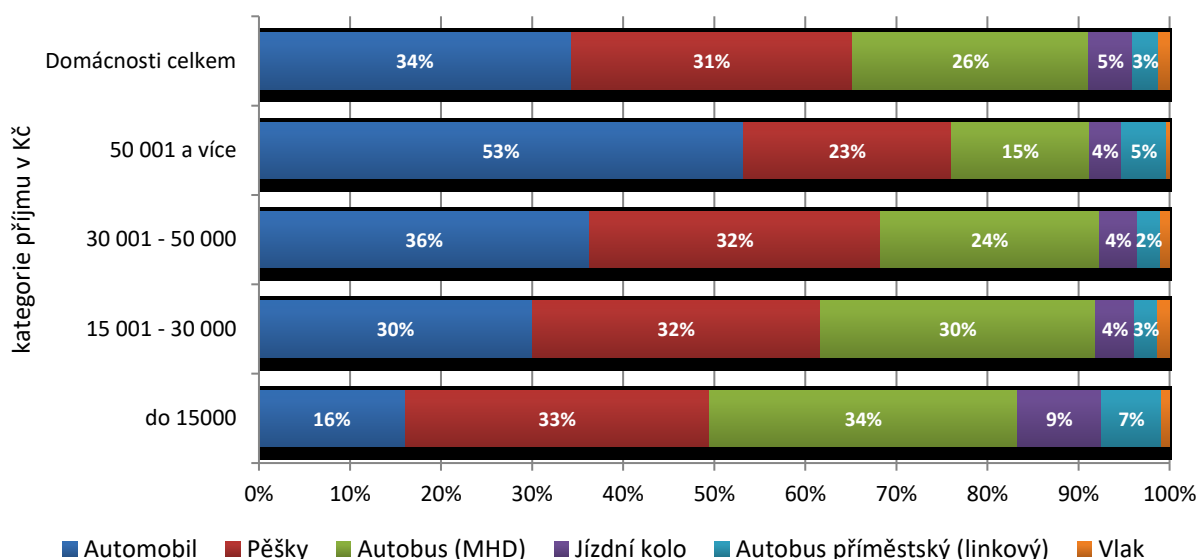
Dlouhodobé předplatné na veřejnou hromadnou dopravu či MHD vlastní v Přerově 29 % obyvatel (respondentů). Více než ½ z nich tvoří zaměstnanci, 25 % žáci/studenti a 8 % senioři.

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 3.22: 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).

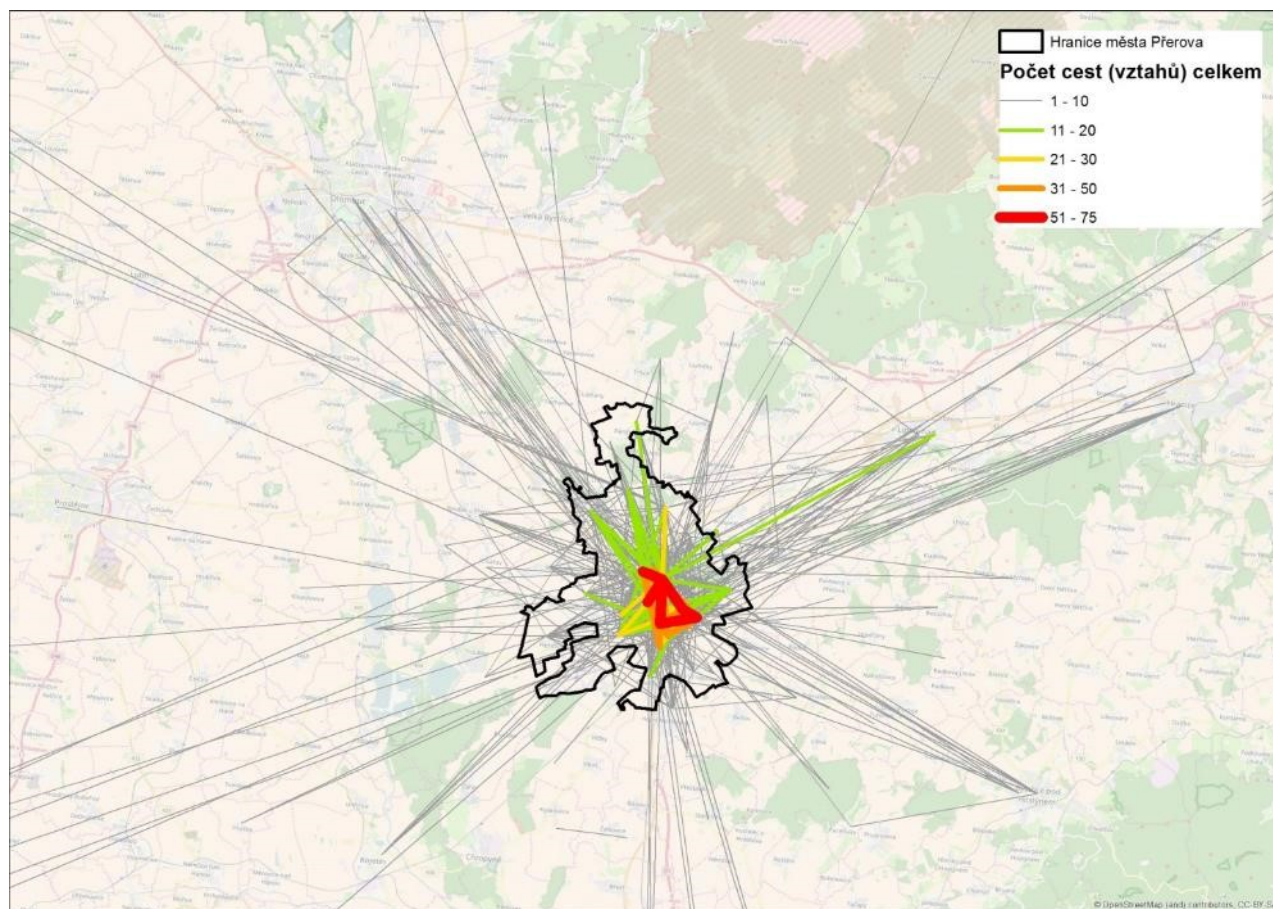
Identifikace přepravních vztahů byla provedena na základě adresných údajů získaných z dopravně-sociologického průzkumu, přičemž data byla agregována na vyšší územní celky, tzv. **základní sídelní jednotky (ZSJ)**⁴.

Nejsilnější vnější dopravní vztahy Přerova (tj. vazby na jiná sídla) probíhají s nedalekou Olomoucí, a to za účelem dojížděky 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 dojížděky a vyjížděky do zaměstnání a škol ze SLDB 2011 (viz kap. 3.1).

⁴ Základní sídelní jednotka – jednotka představující části území obce s jednoznačnými územně technickými a urbanistickými podmínkami nebo spádová území seskupení objektů obytného nebo rekreačního charakteru.



Obrázek 3.3: 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 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**.

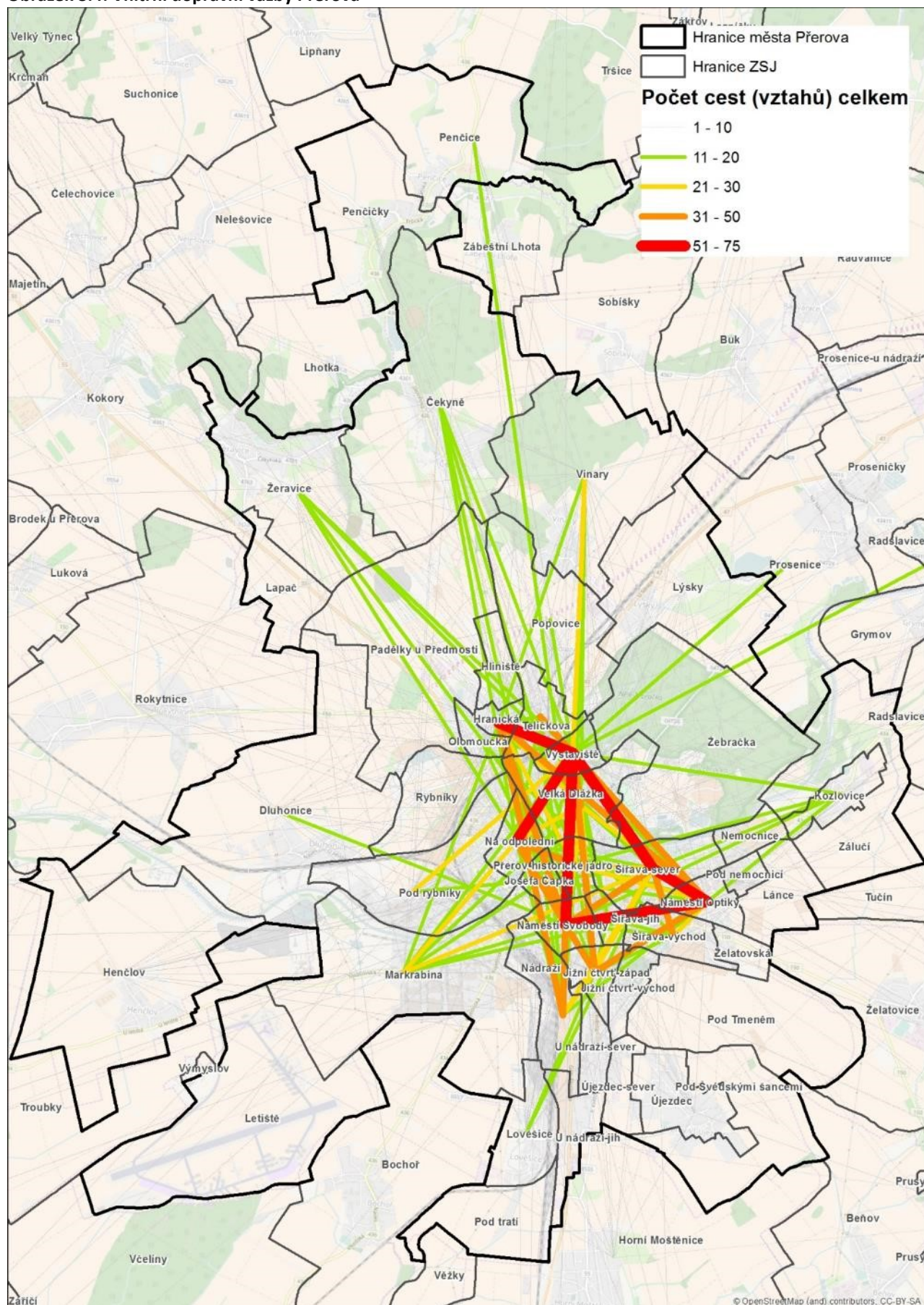
Významné jsou rovněž vnitroměstské vztahy mezi ZSJ (*intenzita vztahů 31 – 50 vykonaných cest*):

- **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 3.4: 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	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 3,6 % ročně).
S3.5: Dostupnost dálnice	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: Zhoršení kvality bydlení v blízkosti dálnice
O3.4: Rozvoj skladovacích a výrobních kapacit vlivem dostavby dálnice.	T3.4: Stárnutí vozového parku vlivem přechodu na elektromobilitu
O3.5: Zastavení trendu nárůstu počtu vozidel vlivem nedostatečné přípravy ČR na přechod elektromobilitu.	T3.5: Neúměrné zvýšení nákladů na provoz MHD



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
Olomouc	I/55		2437
Rokytnice	II/150		843
Henčlov	II/434		1215
Bochoř	II/436		906
Zlín	I/55		2458
Zlín II	III/0555		1270
Želatovice	II/150		1680
Kozlovice	II/434		1695
Ostrava	I/47		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	1	3	46	6%
Olomouc	I/55		2	365	0	3	0	4	5	65	5	16	0	8	105	470
Rokytnice	II/150		3	68	1	3	1	1	0	1	0	5	0	8	20	88
Henčlov	II/434		4	92	0	3	0	0	6	5	0	1	1	5	21	113
Bochoř	II/436		5	84	0	3	0	15	3	0	0	3	1	4	28	112
Zlín	I/55		6	374	1	50	0	9	0	8	3	6	46	40	163	537
Zlín II	III/0555		7	66	0	0	0	0	0	0	4	6	13	0	23	89
Želatovice	II/150		8	71	0	4	4	3	0	3	3	8	1	1	25	96
Kozlovice	II/434		9	136	1	0	0	1	1	11	25	4	3	0	46	182
Ostrava	I/47		10	254	3	6	13	9	4	20	3	3	0	10	69	323

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	1	0	0	2	8	27%
Olomouc	I/55		2	269	0	2	4	0	3	29	0	8	0	3	50	319
Rokytnice	II/150		3	45	0	0	0	0	0	2	0	1	0	13	16	61
Henčlov	II/434		4	31	0	0	1	0	0	0	3	2	1	8	39	20%
Bochoř	II/436		5	18	0	1	2	3	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
Zlín II	III/0555		7	36	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
Kozlovice	II/434		9	28	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	8	36
Ostrava	I/47		10	95	0	7	18	3	2	12	2	1	0	0	46	141

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	Tranzit	Celkem	Tranzit %
Směr	Silnice	ID vjezd	Do města	Čekyně	Olomouc	Rokytnice	Henčlov	Bochoř	Zlín	Zlín II	Želatovice	Kozlovice	Ostrava		
Čekyně	II/436	1	17	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	11%
Olomouc	I/55	2	20	2	0	2	0	0	8	0	0	0	0	13	39%
Rokytnice	II/150	3	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Henčlov	II/434	4	24	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	8%
Bochoř	II/436	5	28	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	6	18%
Zlín	I/55	6	22	0	6	0	0	0	0	0	0	2	2	11	32%
Zlín II	III/0555	7	15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	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	0	6	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

Vzhledem k nedostavění dálnice D1 Říkovice – Přerov v termínu nebyl kordonový průzkum v rámci aktualizace 2024 opakován.

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.

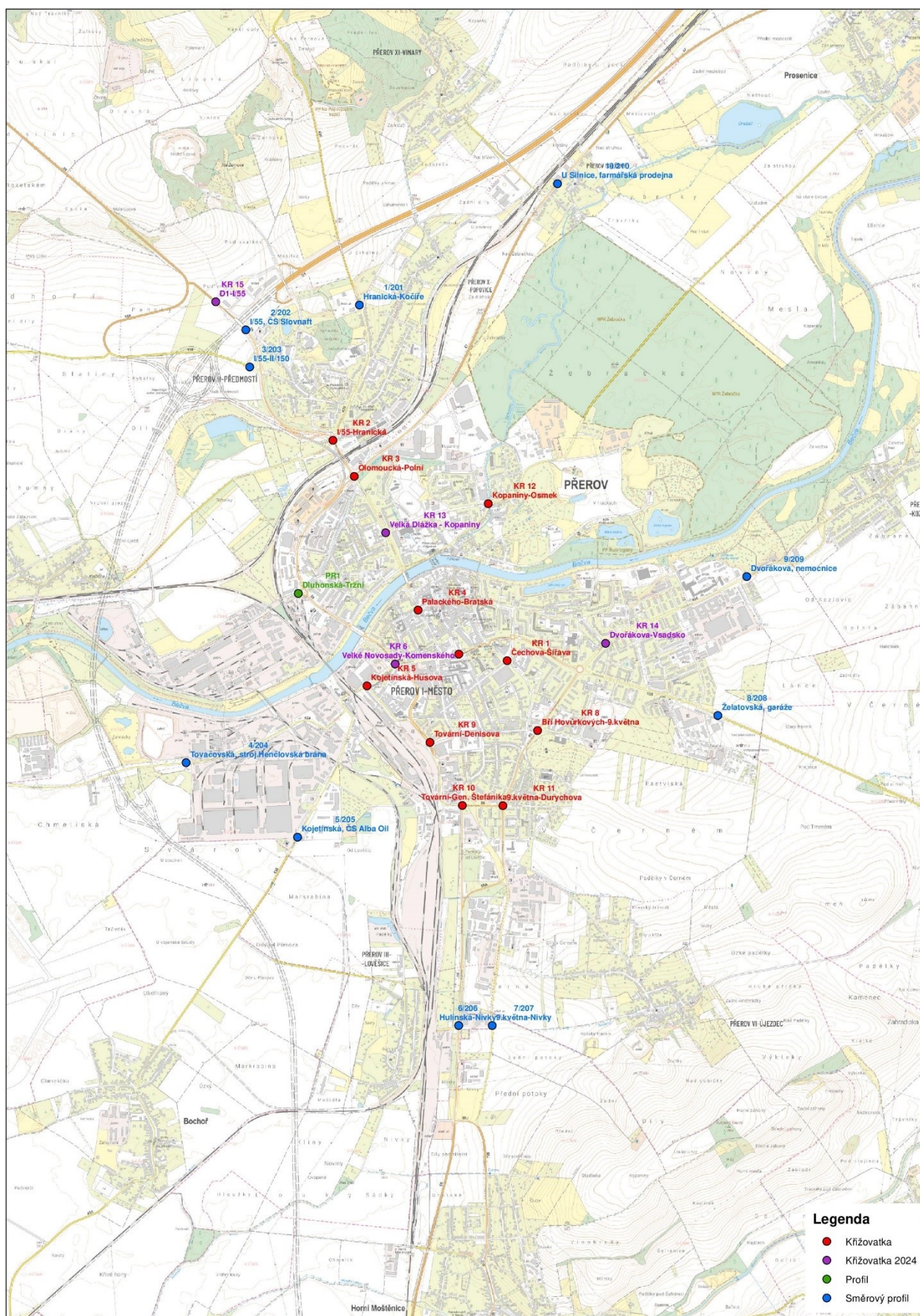
V době průzkumu bylo v odpoledních hodinách zataženo s deštěm. Teplota byla 8 – 11 °C.

Mimo vozidel byli obdobnou metodou sčítání také chodci a cyklisté.

Sčítání dopravy proběhlo v úterý dne 5. 3. 2024 v době 7 – 17 hodin křižovatkách Velká Dlážka x Kopaniny, Komenského x Velké Novosady a Dvořákova x Vsadsko. Ve středu dne 6. 3. 2024 v době 8 – 17 proběhlo sčítání dopravy v křižovatce D1 x I/55 (od Olomouce). Zobrazené výsledky za 7 hodin jsou za 7 – 10 a 13 – 17 hodin. Mohou být o 0,7% vyšší než vybrané hodiny z roku 2016.



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

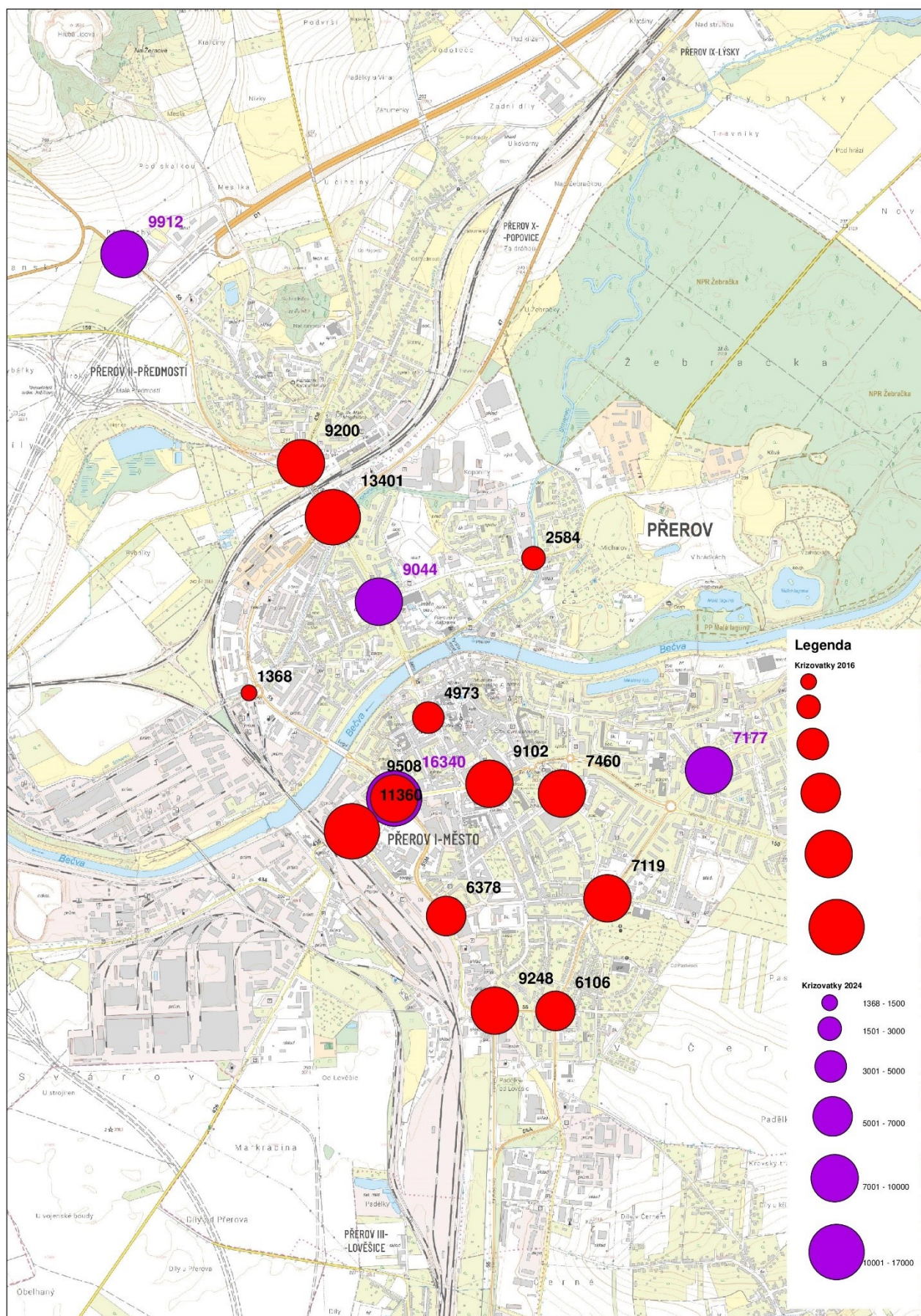




Výsledky průzkumu motorových vozidel jsou užity pro kapacitní hodnocení křižovatek uvedené v samostatné příloze PS 3. Výsledky průzkumu cyklistů jsou uvedeny v samostatné příloze PS 4. Výsledky průzkumu chodců jsou uvedeny v samostatné příloze PS 5.

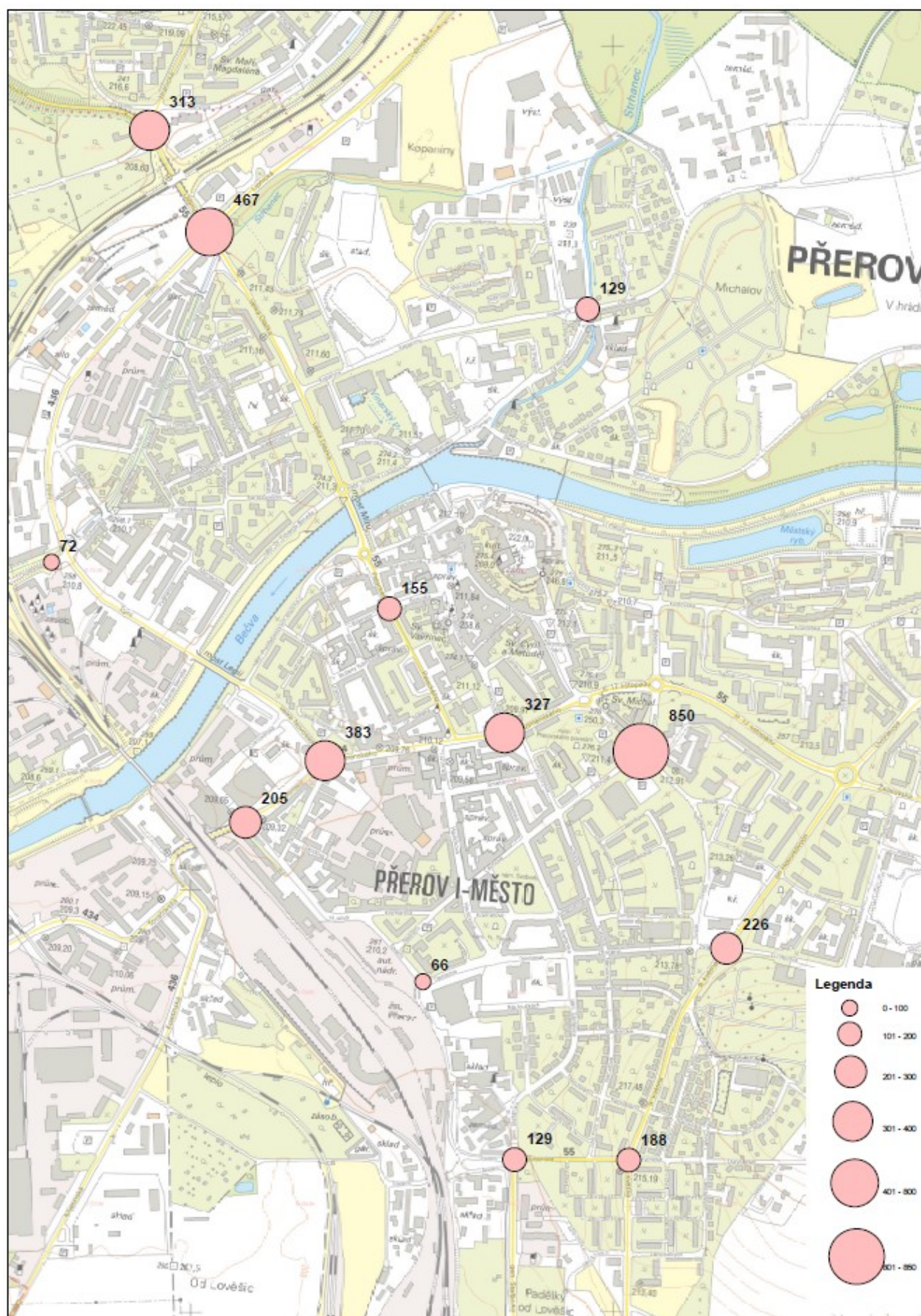


Obrázek 4.16: Souhrnné výsledky průzkumu vozidel v mapě; intenzita vozidel za 7 hodin průzkumu 2016 a 2024



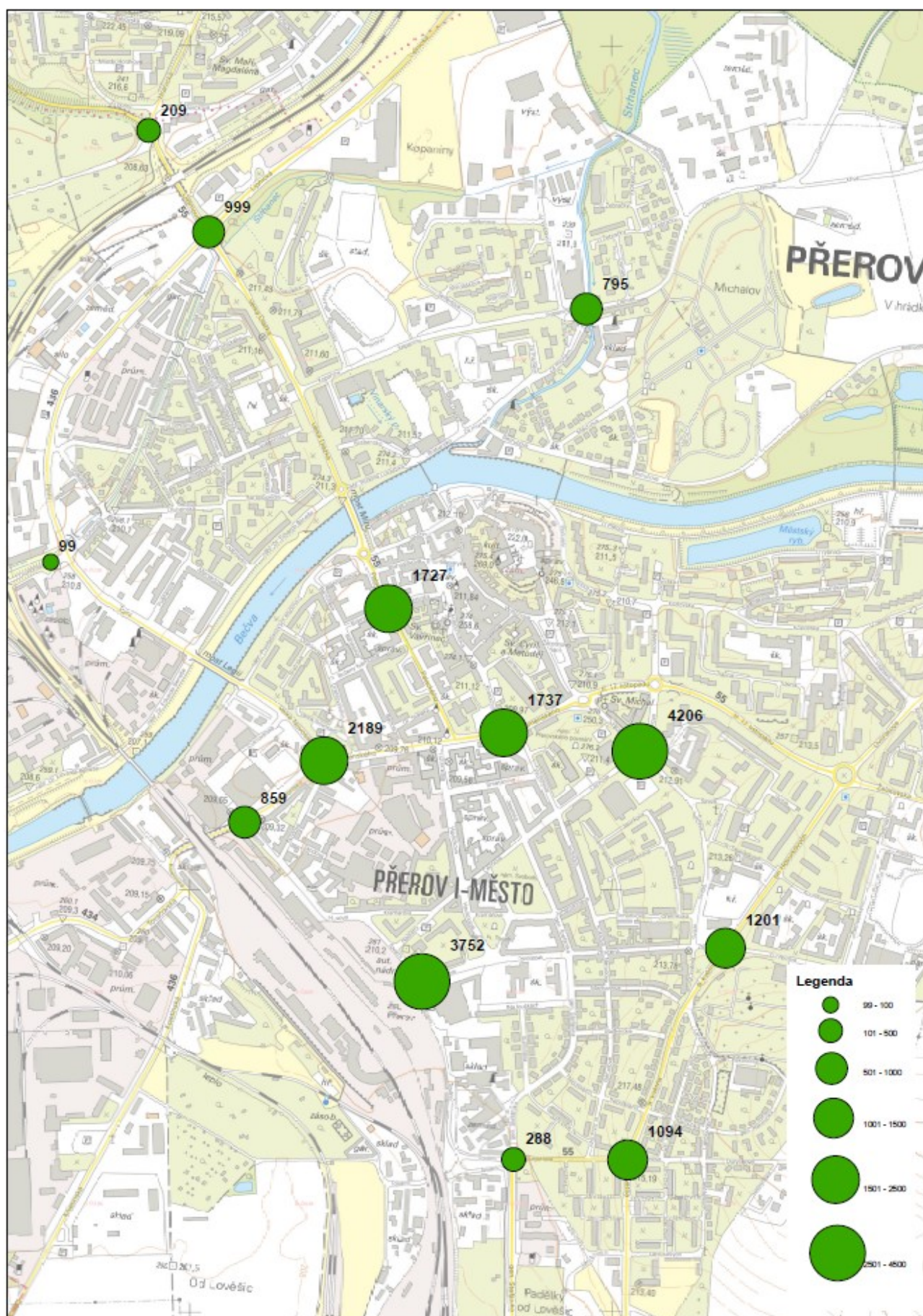


Obrázek 4.17: Souhrnné výsledky průzkumu cyklistů v mapě; intenzita cyklistů za 7 hodin průzkumu dne 19. 10. 2016





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 byla v realizační fázi SUMP dostavěna dálnice D1 v úseku Přerov – Lipník, rychlostní silnice se ve městě nevyskytují. V současnosti je ve výstavbě dálnice D1 Přerov – Říkovice a plánovaná D55 Kokory - Přerov.

Silnice procházející Přerovem jsou znázorněny na obrázku níže.

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

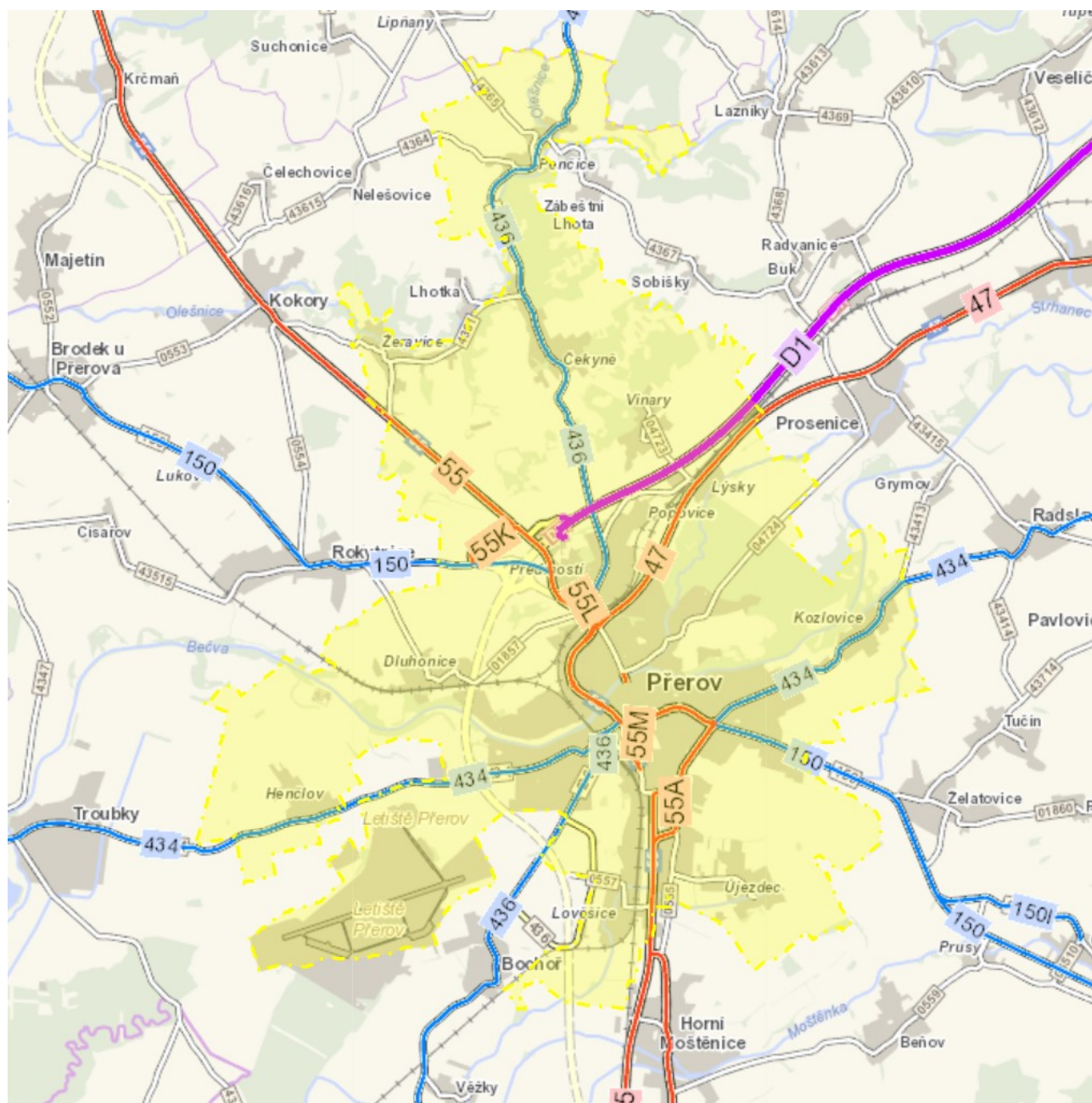
Jejich rozdělení je v kapitole ZÁKOS⁵.

⁵ ZÁKOS – základní komunikační skelet.

Zdroj: ŘSD ČR 2016



Obrázek 5.2: Silniční síť ve městě Přerově a okolí, rok 2016



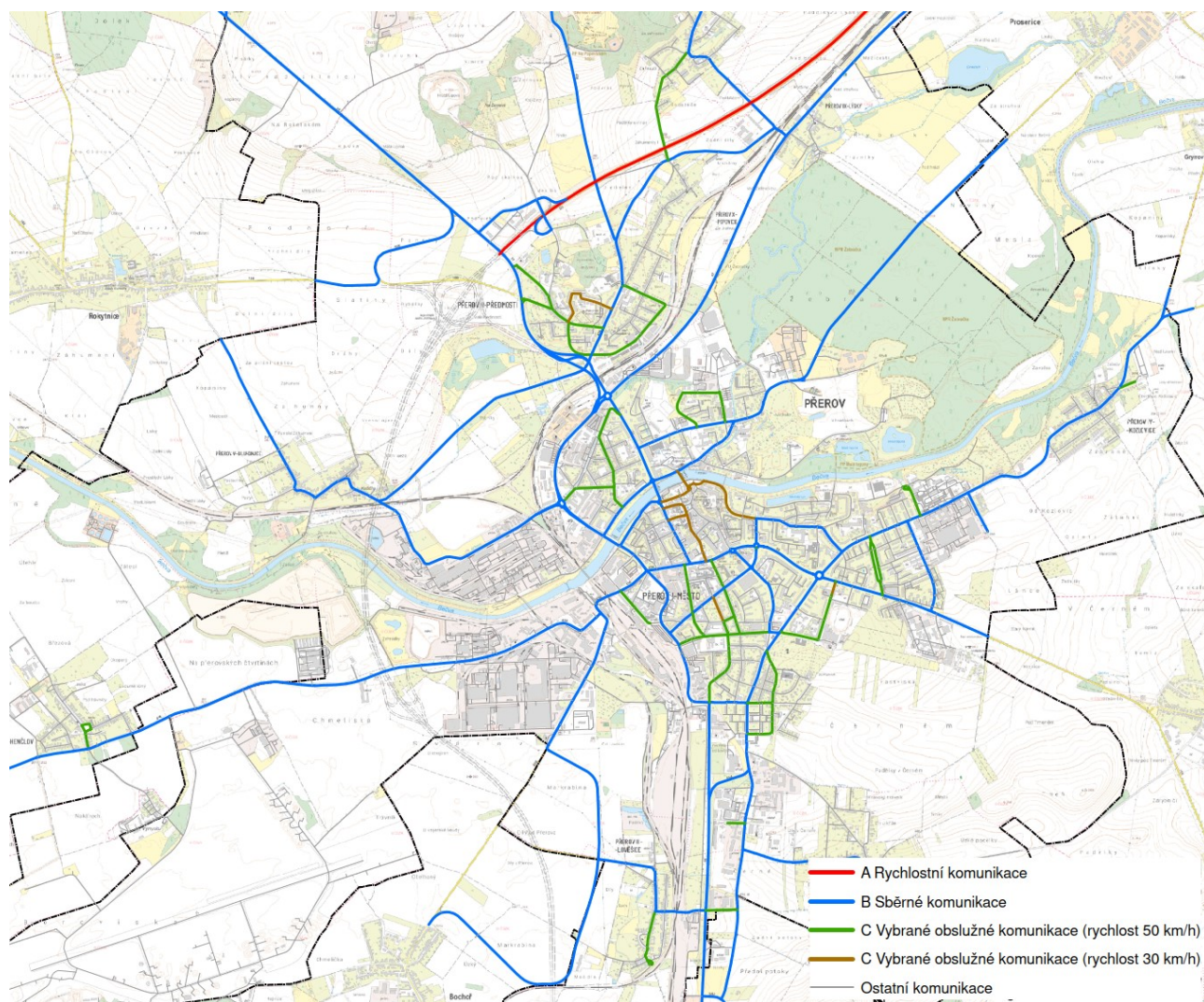
Zdroj: ŘSD ČR 2024

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

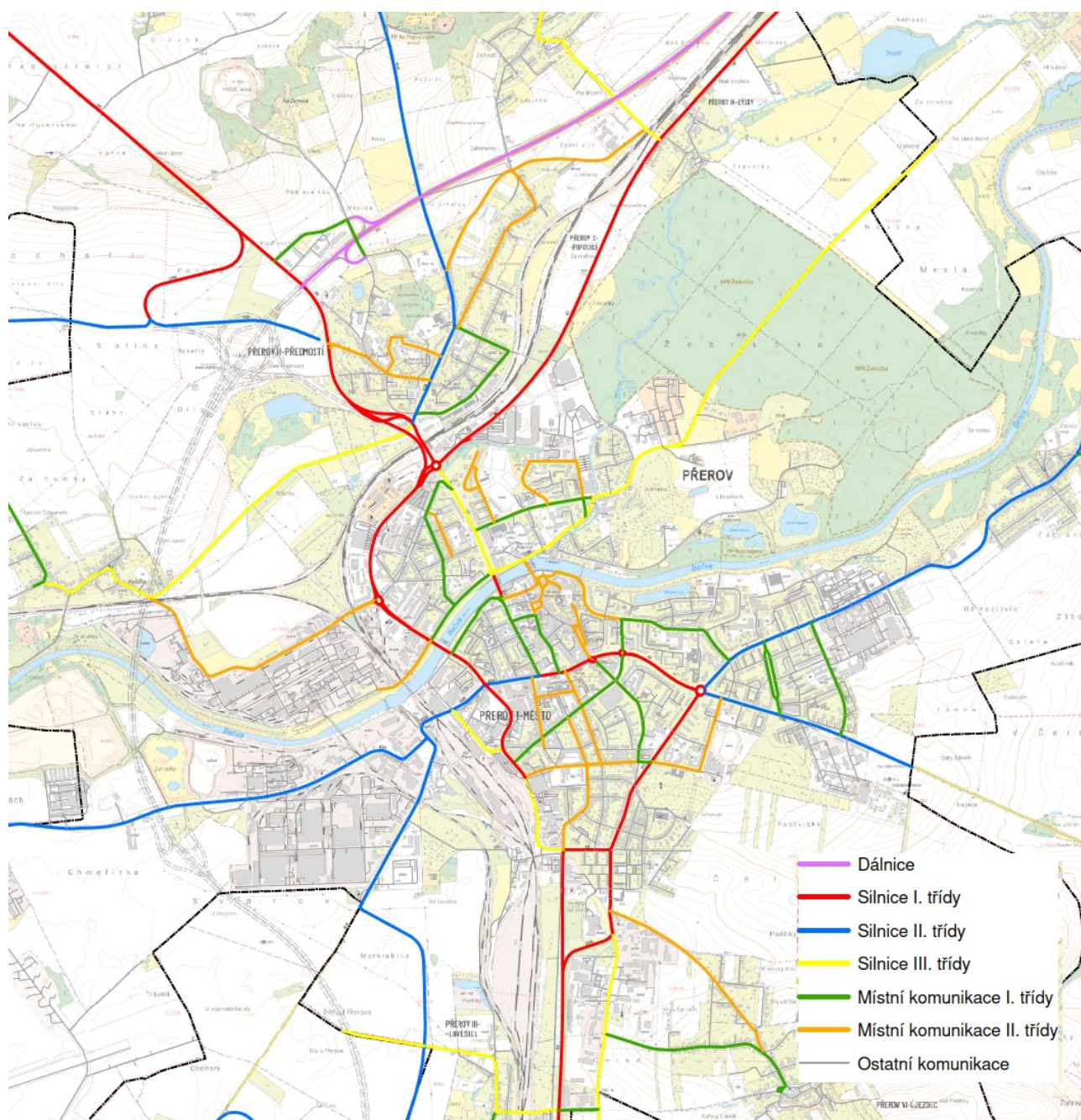
Obrázek 5.3: ZÁKOS – Základní komunikační síť



Zdroj: vlastní zpracování, 2024



Obrázek 5.4: Zatřídění komunikací dle Pasportu místních komunikací Přerov



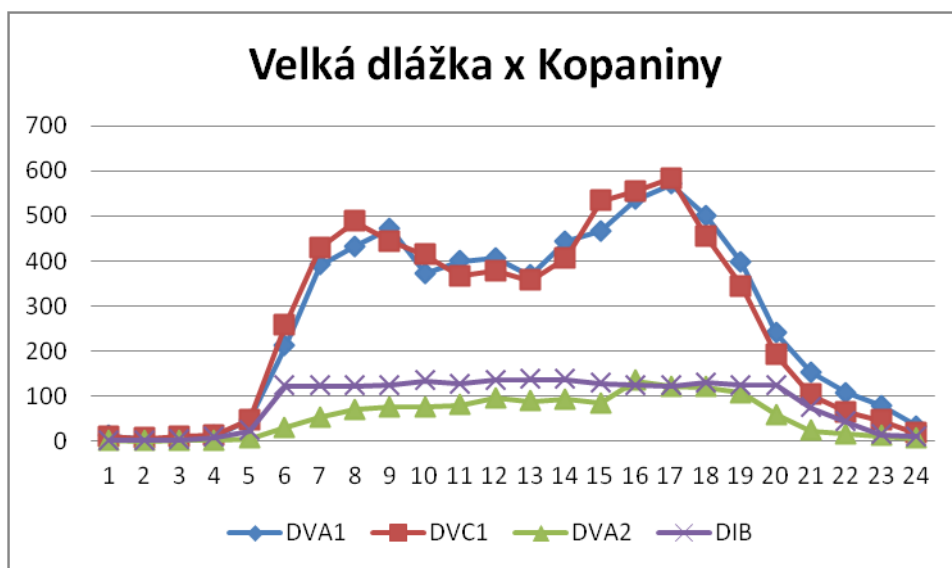
Zdroj: vlastní zpracování, 2024

5.3 INTENZITA DOPRAVY A PŘEPRAVNÍ VZTAHY

Intenzita dopravy a přepravní vztahy byly zjištěny křížovatkovým a kordonovým průzkumem v průběhu října 2016 a března 2024. 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 ⁶ 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.

⁶ 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) ⁷
KR 2	Olomoucká x Hranická	Řízená SSZ	Vyhovuje (Rezerva 27 %) ⁸
KR 3	Olomoucká x Polní	Řízená SSZ	Nevyhovuje (Rezerva 6 %) ⁹
KR 4	Palackého Bratrská	Neřízená	Vyhovuje (ÚKD A)
KR 5	Kojetínská x Husova	Řízená SSZ	Nevyhovuje (Rezerva 0 %) ¹⁰
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) ¹¹
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 tis. vozidel za 24 hodin v roce 2016 a 20 tis. vozidel v roce 2024. Tato intenzita je na hraně stávajícího dvoupruhového uspořádání. Rezerva zde je vyčerpána. Po dostavbě úseku D1 Říkovice – Přerov v roce 2026 lze očekávat odlehčení.

Druhým nejzatíženějším úsekem je silnice I/55 ve směru na Olomouc, kde intenzita dopravy dosahuje 15 tis. vozidel za 24 hodin v roce 2016 a 16 tis. vozidel v roce 2024. Zde je rezerva také vyčerpána. Po dostavbě úseku D1 Říkovice – Přerov v roce 2026 lze očekávat odlehčení.

⁷ Křižovatka byla přestavěna na okružní a její kapacita je v r. 2024 vyhovující

⁸ Vlivem koordinace tvorba kolon

⁹ Křižovatka byla přestavěna na okružní a její kapacita je v r. 2024 vyhovující

¹⁰ Křižovatka byla odlehčena realizací Průpichu a její kapacita je v r. 2024 vyhovující

¹¹ Křižovatka byla organizačně přestavěna na okružní se spojovací větví a její kapacita je dostatečná

Vzhledem k dostavbě nadjezdu na silnici I/55 došlo k odlehčení křižovatky Velká Dlážka x Polní. Vlivem dostavby dopravního skeletu bylo vytvořeno nové úzké hrdlo, kterým je křižovatka I/55 x D1, která je řízena SSZ. Křižovatka generuje značné kolony ve špičku, které pomáhají odklonit část dopravy přes Olomouc, jelikož alternativou pro průjezd Přerovem jsou dálnice D35/D46. Po dostavbě úseku D1 Říkovice – Přerov v roce 2026 bude křižovatka odlehčena.

Další kolony se tvoří na úseku Velké Novosady – Tovární, což je dáno jednak vysokou dopravní zátěží ulice Velké Novosady (29. tis. vozidel) a také nevhodnou geometrií celé ulice Tovární (20 tis. vozidel).

Křižovatka Šířava x Čechova byla přestavěna na okružní a nepředstavuje v roce 2024 výkonnostní problém.

5.5 ORGANIZACE DOPRAVY

Ve městě je na základní komunikační síti celkem 7 křižovatek osazeno SSZ a 10 křižovatek je okružních.

Dopravní značení obsahuje chyby v prověření návaznosti a úplnosti značení. Odstraňování dopravních závad je kontinuální proces, který je řešen v součinnosti s Policií ČR.

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

Obrázek 5.5: Zbytečné dopravní značení omezující nákladní vozidla, Šířava



Zdroj: UDIMO, 2016

Zajištění dostatečné informovanosti řidičů je nutné dosáhnout také po konzultaci se správcem zeleně, jelikož údržba zeleně má významný vliv na přehlednost dopravního značení viz zákryt značky Přejít pro chodce na ulici Šířava stromem.

Obrázek 5.6: Zákryt dopravního značení stromy, Šířava



Zdroj: vlastní zpracování, 2024

Obrázek 5.7: Chybějící dopravní značení o přednosti P2 Gen. Štefánika x Jižní čtvrť IV

Chyby v dopravním značení lze nalézt i na cyklostezkách, kdy svislé značení neodpovídá vodorovnému značení např. na ulici Velká Dlážka.

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 – bř. 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. Toto omezení je dále rozšířeno na hraně silnice ulice Tržní a Polní na vjezdech do ulic Dluhonské, nábr. Protifašistických bojovníků a nábr. 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
- Mádrův podjezd: 2,7 m výšky, od
- Kojetínská: 3,8 m výšky
- Dluhonská: bez omezení
- Nadjezd (I/55): bez omezení
- Vinary (III/34723): 3,4 m výšky
- Průjezd Přerovem 4,0 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, Pod Valy, 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

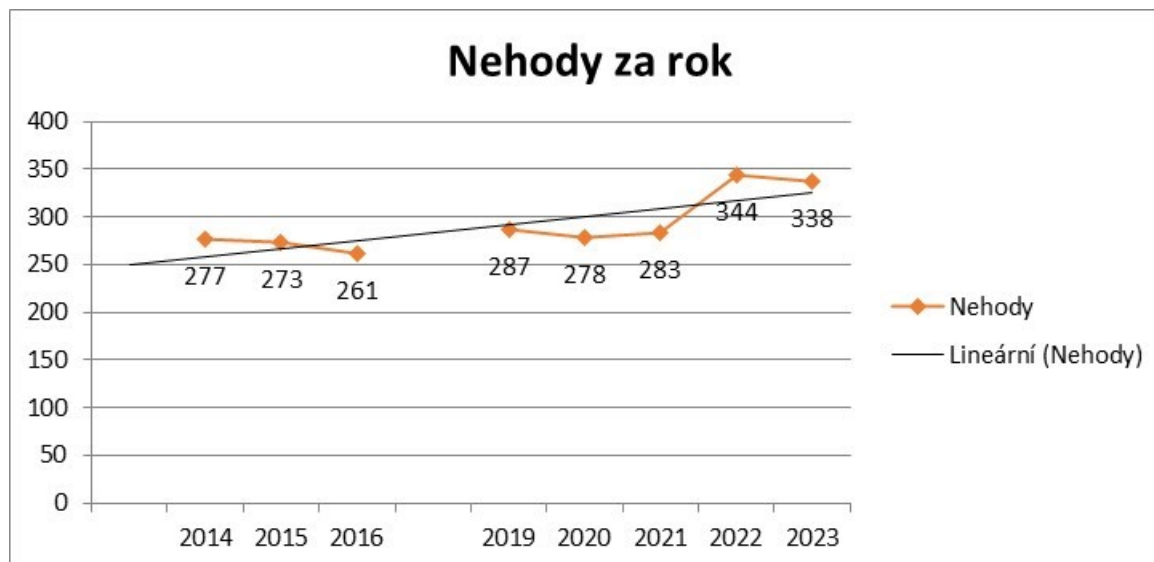
Dle průzkumu domácností je stáří vozového parku v průměru 14 let. Z hlediska pohonu je 60 % vozidel na benzin, 38,2 % na naftu, 0,4 % na CNG, 1,1 % na LPG. Z hlediska udržitelnosti je pouze 1,5 % vozidel na alternativní paliva.

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, ale po pandemii COVID skokově vzrostla na 340 nehod ročně.

Graf 5.2: Počet nehod z dopravy na pozemních komunikacích ve městě Přerově v jednotlivých letech¹²



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024 vyměnit graf



Lehká zranění rostla do roku 2013 a od té doby stagnují na hodnotě okolo 80 zraněných ročně. V roce 2007 bylo 65 lehkých zranění. V letech 2020 a 2021 (COVID) došlo ke snížení počtu lehkých zranění na cca 60 za rok.

Těžká zranění mají dlouhodobě klesající trend od roku 2012. Jejich hodnota se pohybuje v letech 2007 – 2016 v rozptylu 9 – 31 zranění za rok. Pokles těžkých zranění v době COVID se podařilo udržet i v následujících letech. Pozitivní vliv na vývoj nehodovosti mají bezesporu dokončené dopravní stavby, které snížily přetížení dopravní sítě ve městě.

Smrtelná zranění z dopravy na pozemních komunikacích jsou v Přerově evidována v počtu 1 – 2 smrtelná zranění za rok mimo rok 2019, kdy byly evidováni 4 mrtví. 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. V letech 2019 – 2023 bylo zabito v Přerově 9 osob při dopravních nehodách a 37 osob bylo těžce zraněno.

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 %.

Pokud porovnáme pětiletá období za roky 2012 – 2016 a 2019 – 2023, zjistíme, že počet nehod se zvýšil o 12 %, počet lehkých zranění se snížil o 10 %, počet těžkých zranění se snížil o 55 % a počet smrtelných zranění se zvýšil o 28 % (ze 7 na 9). Počet všech zranění se snížil o 17 %.

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

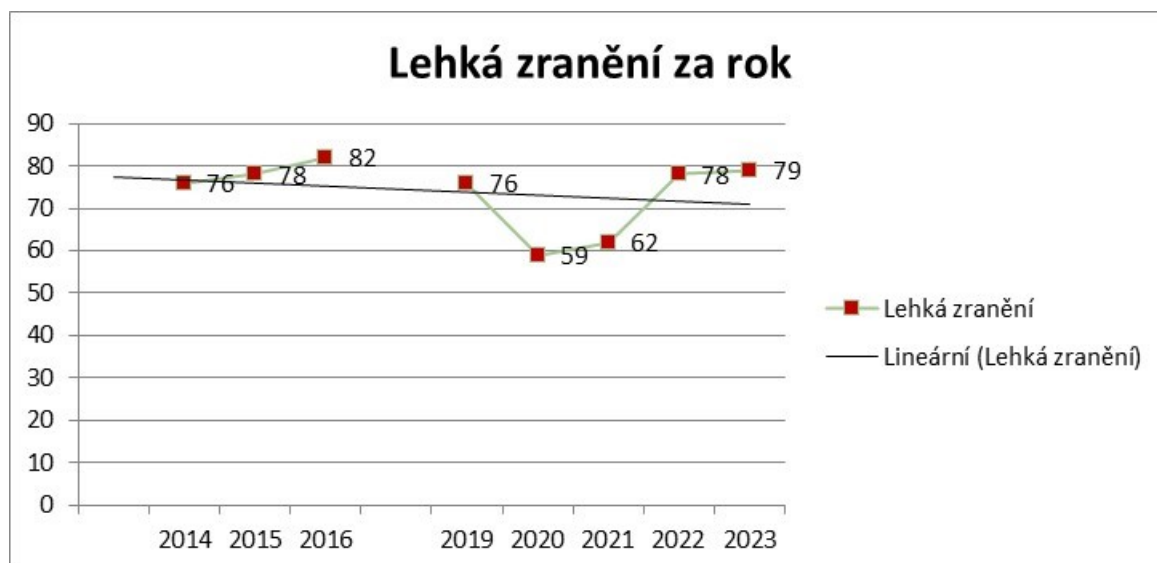
Tabulka 5.4: Nehody a zranění v letech 2019 – 2023 (období 5 let)

	2019	2020	2021	2022	2023	Celkem
Nehod	287	278	283	344	338	1530
Lehká zranění	76	59	62	78	79	354
Těžká zranění	14	6	2	9	6	37
Smrtelná zranění	4	1	2	1	1	9

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024

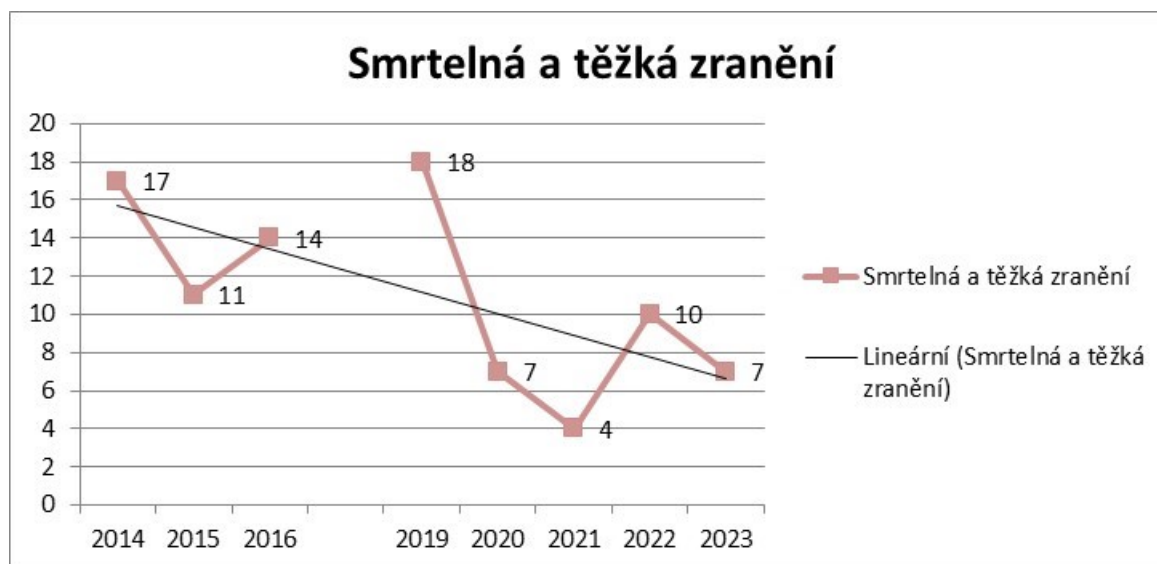
56 % ze zranění při smrtelných nehodách tvoří chodci. Chodci také tvoří 43 % těžkých zranění. 49 % těžkých zranění tvoří cyklisté. Chodci a cyklisté jsou nejzranitelnějšími účastníky provozu.

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



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024

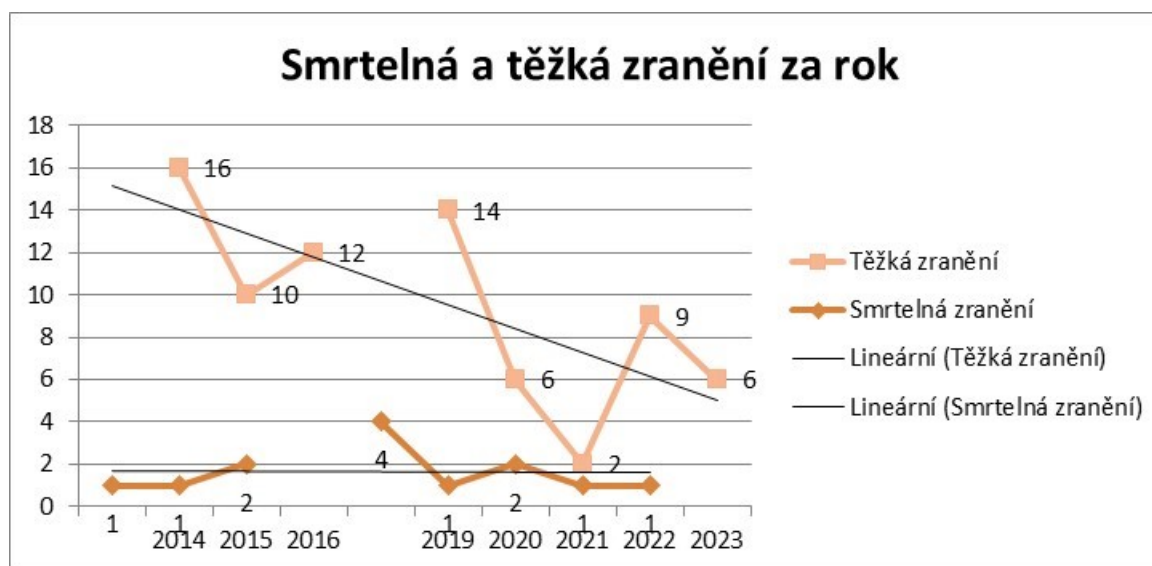
Graf 5.4: Těžká zranění z dopravy na pozemních komunikacích ve městě Přerově v jednotlivých letech 2007 - 2023



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024

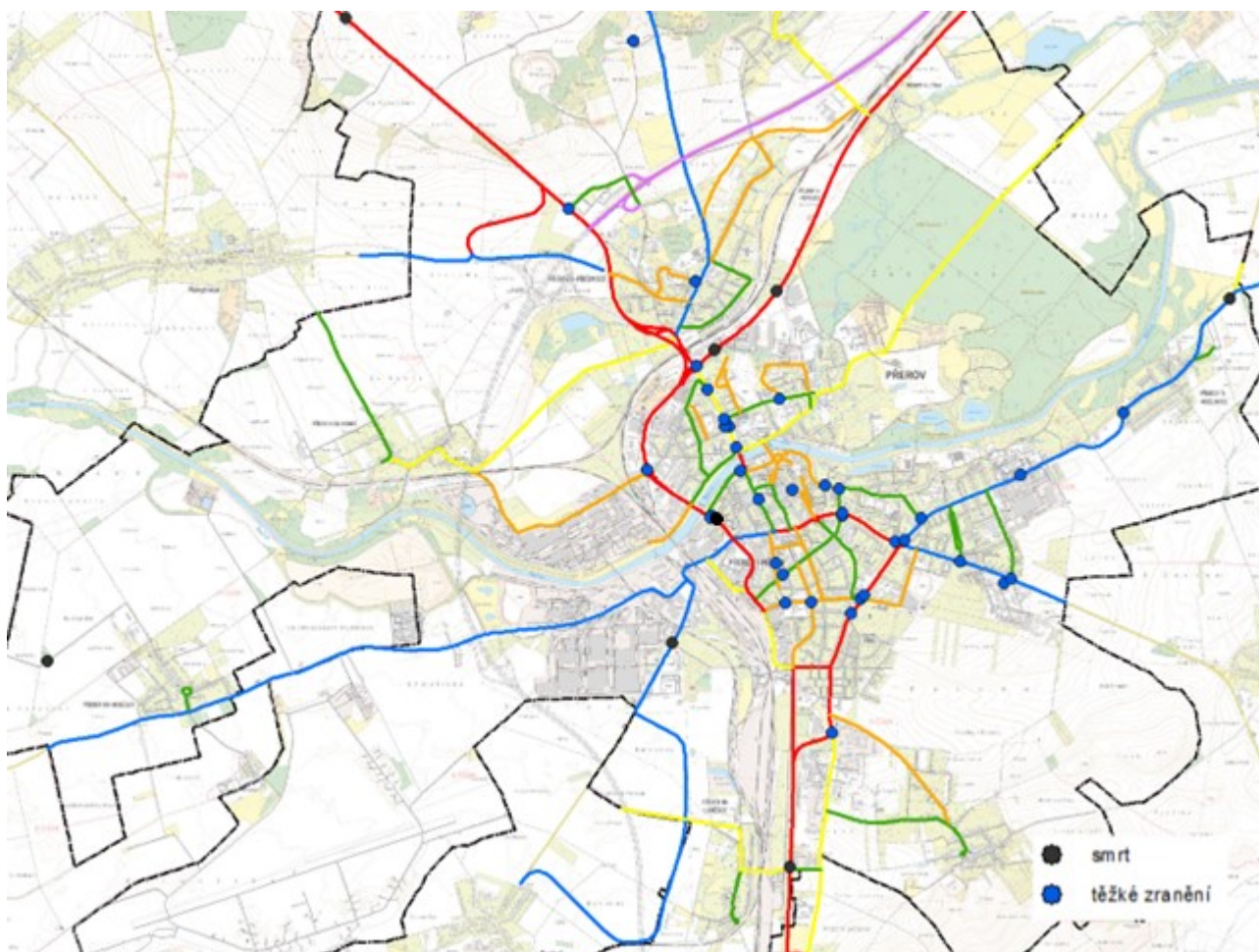


Graf 5.5: Těžká zranění z dopravy na pozemních komunikacích ve městě Přerově v jednotlivých letech 2019 - 2023



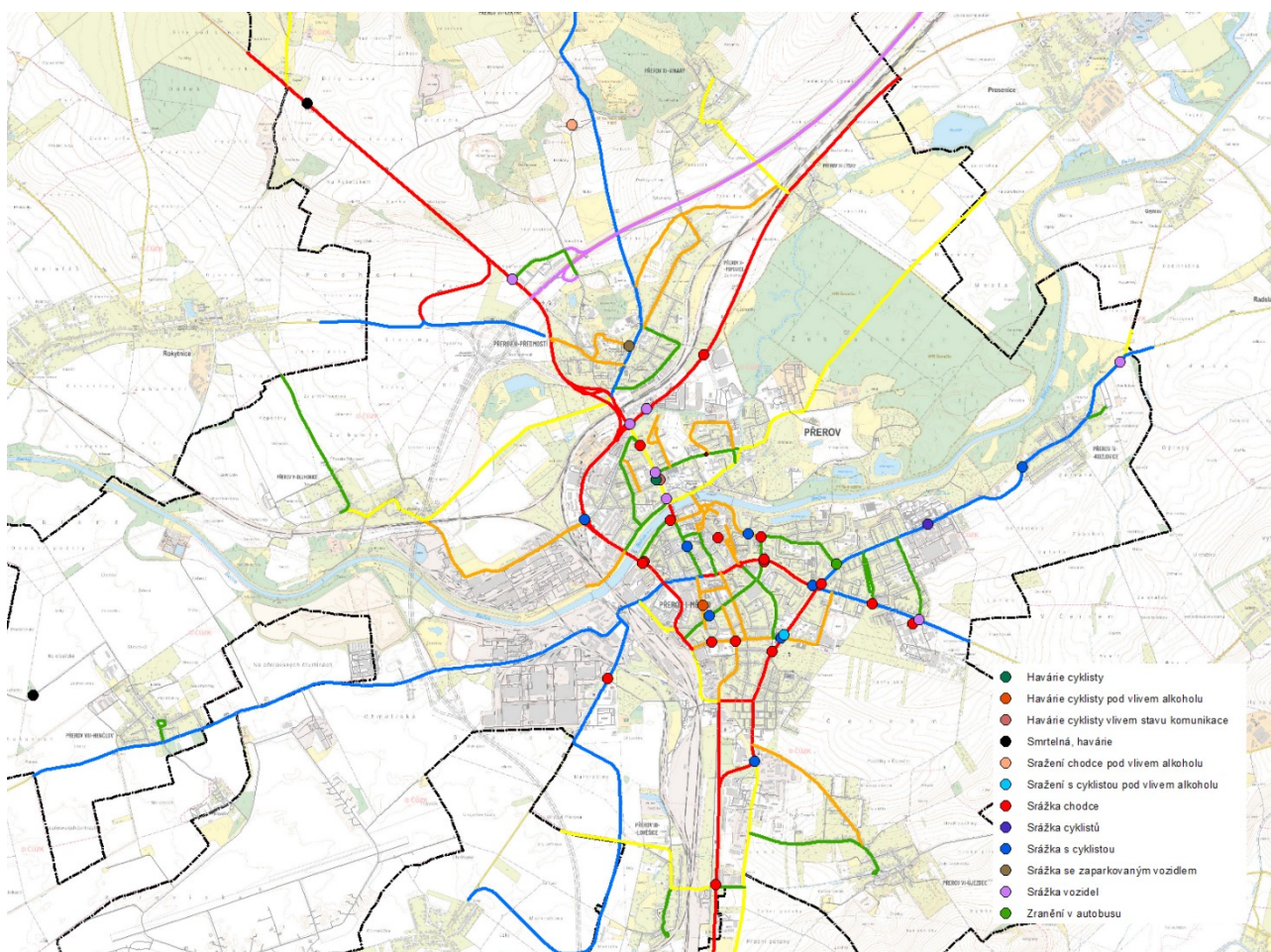
Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024

Obrázek 5.8: Nehody dle zranění v letech 2019-2023, smrtelné a těžké zranění



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024

Obrázek 5.9: Nehody dle účastníků v letech 2019-2023, smrtelné a těžké zranění



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR, 2024

Jako nebezpečná místa jsou identifikována:

- Místo pro přecházení přes I/55 Velké Novosady u nábr. Protifašistických bojovníků (kolony v místě místa pro přecházení) Přejíždění pro chodce byl rozhodnutím Krajského úřadu olomouckého kraje v r. 2023 zrušen.
- Přejíždění přes 17. listopadu u Tesco
- Ulice Velká Dlážka (proběhla rekonstrukce v letech 2019 – 2024), nehody v okolí přechodů
- Ulice Čechova (navrženo snížení rychlosti)
- Bayerova x Kozlovská
- Přejíždění v okolí škol Gymnázium Jana Blahoslava a Střední pedagogická škola, Přerov, Denisova 3

Jako nebezpečná místa pro chodce jsou identifikována:

- Úsek I/47 KAUFAND – Lýsky (trvá od roku 2015) V rámci opatření byla posunuta značka konec obce za budovu EMOSU.

Analýza nehodových úseků byla provedena identifikací míst s opakovanými nehodami se zraněním v letech 2019 – 2023.



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, Velké Novosady, Velká DLážka
S5.3: Dostatek připravených projektů k realizaci na zkapacitnění sítě	W5.3: Zatížení vnitřního města tranzitem
S5.4: Dálnice v realizaci	W5.4: Nevyhovující parametry ulic Tovární
S5.5: Snižující se počet nehod s těžkým a smrtelným zraněním	W5.5: Nedostatky ve svislém dopravním značení
	W5.6: Zvyšující se počet nehod
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 z D1 a D55
O5.3: Zvýšení atraktivity Přerova pro investory	T5.3: Zvýšení poptávky po automobilové dopravě
O5.4: Snížení imisního a hlukového zatížení v zastavěném území	T5.4: Problematický přechod na elektromobilitu

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: vlastní zpracování, 2024

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.

Parkování v ulici Smetanově je časově omezeno.

Na parkovišti u Kina Hvězda je veřejná nabíjecí stanice elektromobilů.

Prodej parkovacích oprávnění a údržbu parkovacích automatů provádějí Technické služby města Přerova.

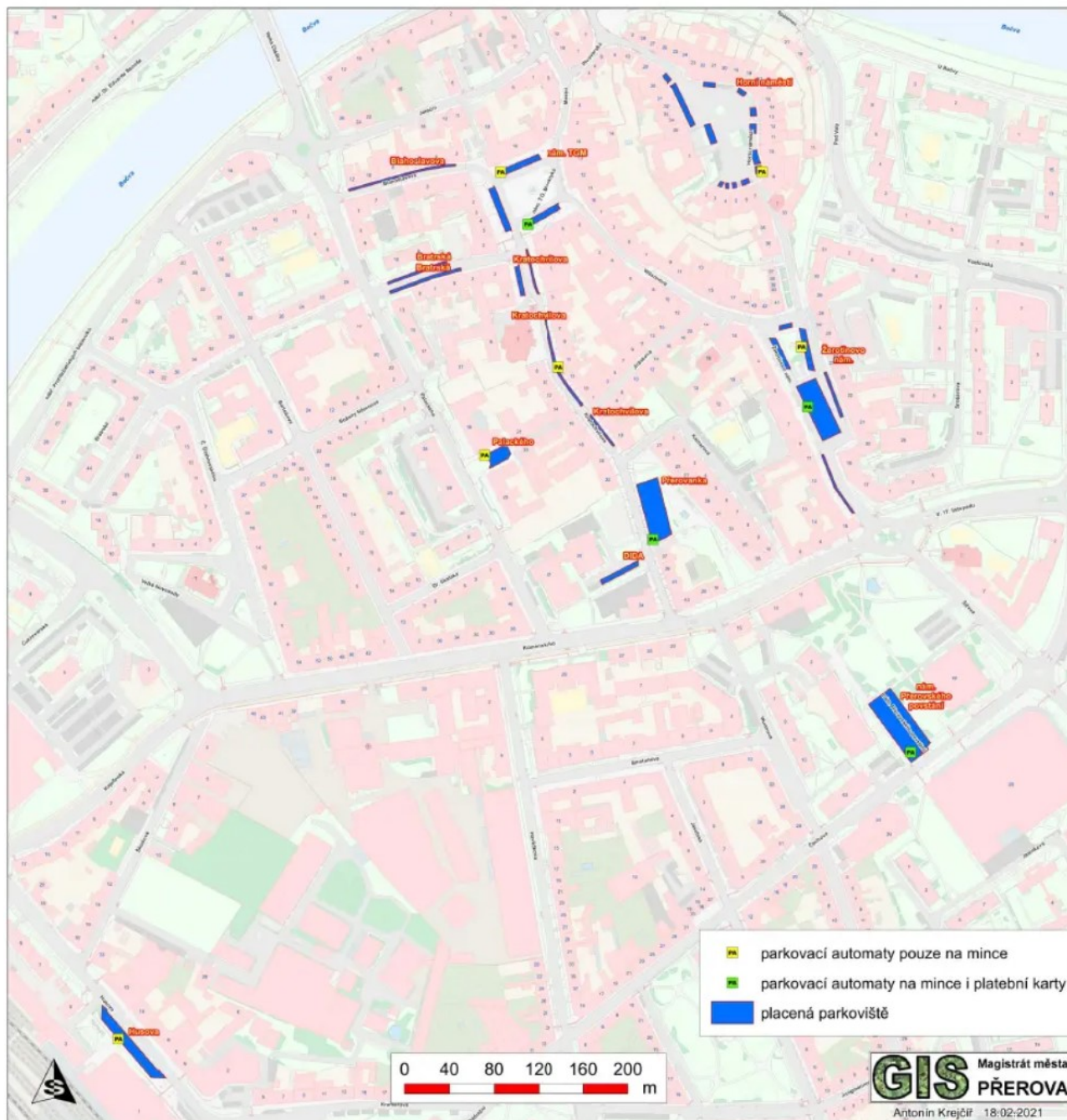


Obrázek 6.3: Zpoplatnění parkoviště v centru města a u nádraží



PLACENÁ PARKOVIŠTĚ V PŘEROVĚ

Provozovatel: Technické služby města Přerova, s.r.o.



DOBA PLACENÉHO PARKOVÁNÍ
pondělí - pátek 8 - 18 hod
sobota 8 - 12 hod

CENA PARKOVÁNÍ: 1/2 hod. 10,- Kč
1 hod. 20,- Kč
celodenní 100,- Kč

Parkoviště na ulici Husova je placené non-stop!

www.tsmpr.cz telefon 581 291 111

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, Palackého 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.

Na nově zrevitalizované parkoviště se závorou na ul. Kratochvílova (u Přerovanky) je dle nařízení magistrátu umožněn vjezd pouze na zakoupený parkovací lístek (časový z automatu, měsíční, roční), ne však na rezidentskou parkovací kartu.

6.4 PARK AND RIDE, PARK AND GO A KISS AND RIDE

Park and Ride, neboli česky „zaparkuj a jed“, 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.

Kiss and Ride, neboli česky „polib a jed“, K+R, se zřizuje pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů a zastávek veřejné dopravy, v blízkosti kulturních a sportovních středisek a škol. V Přerově bylo v roce 2022 zřízeno 6 parkování K+R u základních škol ZŠ B. Němcové, ZŠ J.A.K., ZŠ Svisle, ZŠ U Tenisu, ZŠ Za Mlýnem, ZŠ Želatovská a 1 parkování K+R u ZUŠ Bedřicha Kozánka.

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.



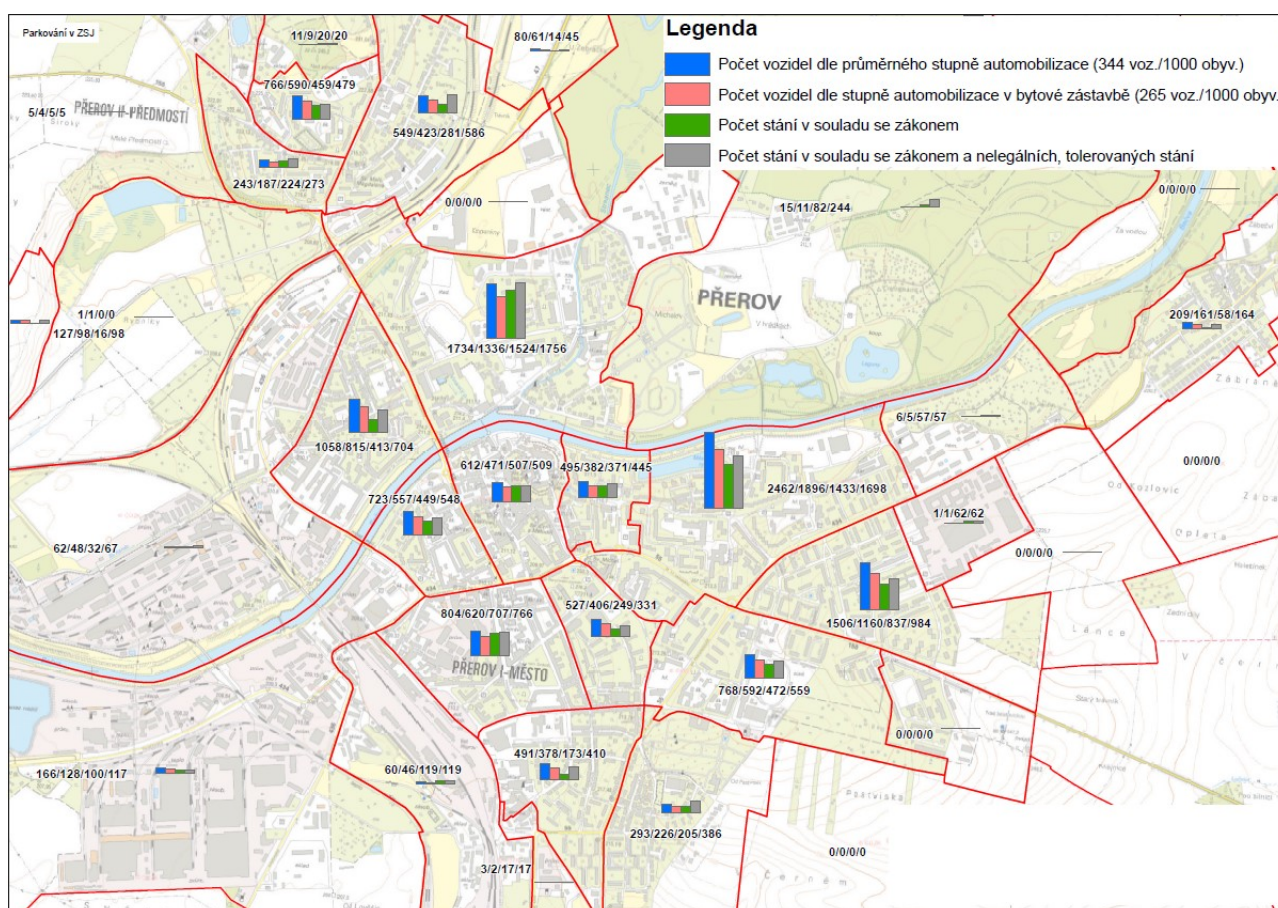
V Přerově je 3 285 rodinných domů. Rodinné domy mají mít zajištěno parkování na pozemku, ne vždy je to však pravidlem.

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.

Obrázek 6.4: Analýza rezidentního odstavování vozidel v ZSJ



Porovnáme-li nabídku a poptávku po odstavování celkem, vychází bilance 358 – 2 508 volných míst.

6.6 PROBLÉMOVÉ OBLASTI

Pro odstavování vozidel předpokládáme problémy zejména ve vysokopodlažní zástavbě sídlištního typu. Ta je v lokalitách U Tenisu, Vsadsko, Budovatelů, Kozlovská, Trávník, Sokolská a Pod Skalkou.

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 areálu nemocnice v Přerově vzniklo 100 parkovacích míst, která odlehčila lokalitám ZSJ Šířava – sever a Optiky.

I přes analýzu parkování U Optiky v roce 2016 předpokládáme, že problém s parkováním rezidentů se zde vyskytuje.

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.

Dalším problémem je odstavování vozidel u řadových domků, které nemají vlastní parkování na pozemku. Jedná se zejména o lokalitu Svěpomoc, Janáčkova, Karasova, Ztracená či Macharova.

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

Mimo to z hlediska parkování vozidel vidíme pouze drobné problémy v lokalitě jižně a západně od centra, kde mohou mít problém zaparkovat rezidenti. Tato oblast je dostatečně velká, aby absorbovala všechny zaměstnance centra města a okolí. Lokalita se plní od centra. Dnešní hranice volných míst je na nám. Svobody a přilehlých ulicích a na nábr. 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 Petřivalského, 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

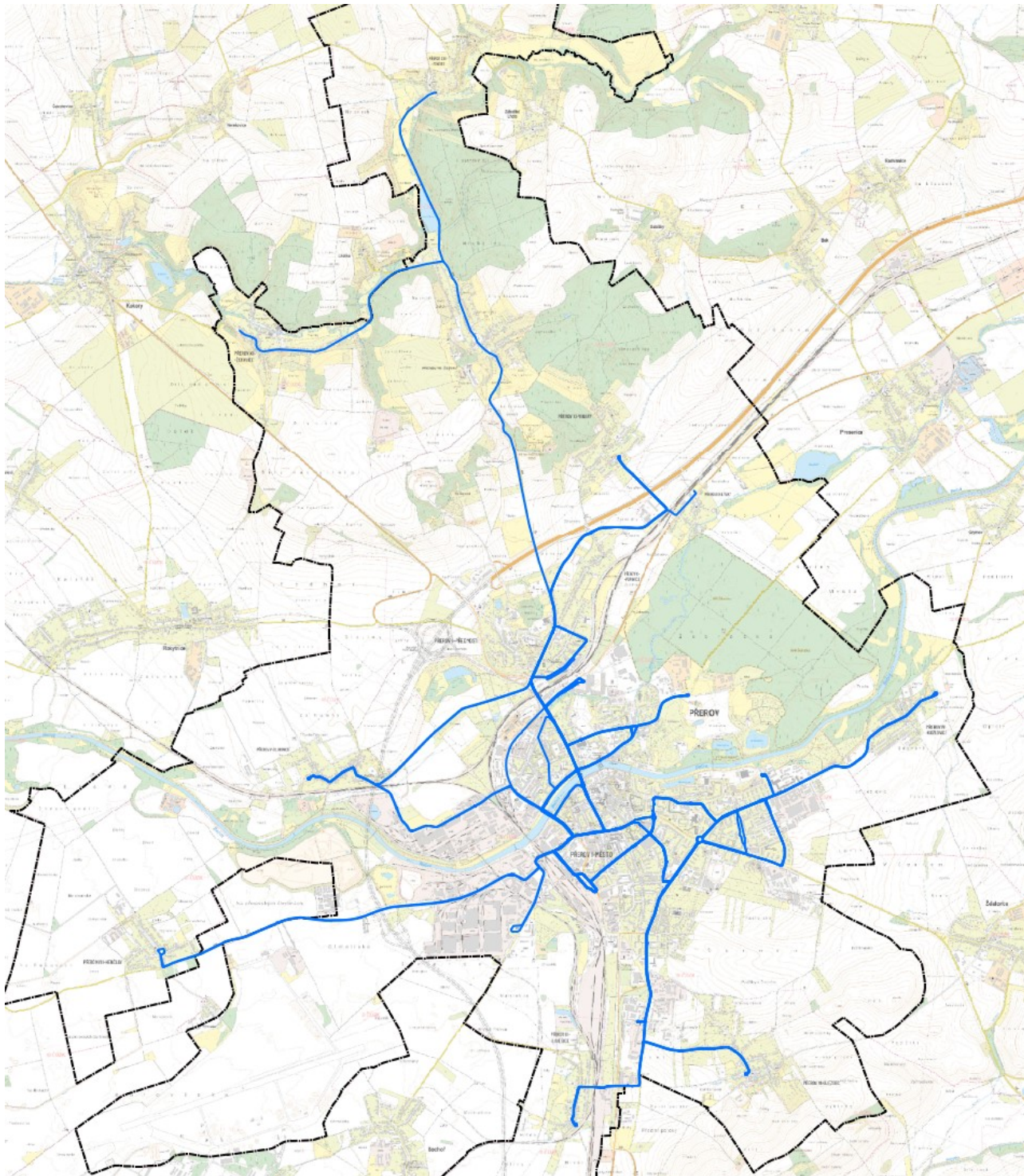
Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S6.1: Vyhrazená stání pro návštěvníky centra	W6.1: Velký podíl nelegálních parkovacích stání
S6.2: Park and Ride u nádraží	W6.2: Problémy s parkováním rezidentů jižně a západně od centra
S6.3: Nezavedení rezidentních zón	W6.3: Problémy parkování rezidentů na Kozlovské
S6.4: Zajištění bezplatného parkování návštěvníků nemocnice	W6.4: Problémy s odstavováním vozidel v oblasti vysokopodlažní zástavby
S6.5: Parkování nezpůsobuje problémy na základní komunikační síti	W6.5: Katastrofické parkování u Olympusu v ul. Teličkově
	W6.6: Nedostatečné parkovací kapacity u nemocnice
	W6.7: Nedostatečně zajištěné průjezdy ulic pro HZS 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 nebezpečné plochy
O6.4: Vytváření podnikových plánů mobility	T6.3: Zajištění nabíjení elektromobilů při přechodu ze spalovacích motorů na elektrické vozy
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: Trasy Městské autobusové dopravy Přerov, 2024

Na všech linkách platí tarif IDSOK (Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje) vyhlášený dopravcem.

**Graf 7.1: Dopravní výkon MAD Přerov v letech 2010 – 2023**

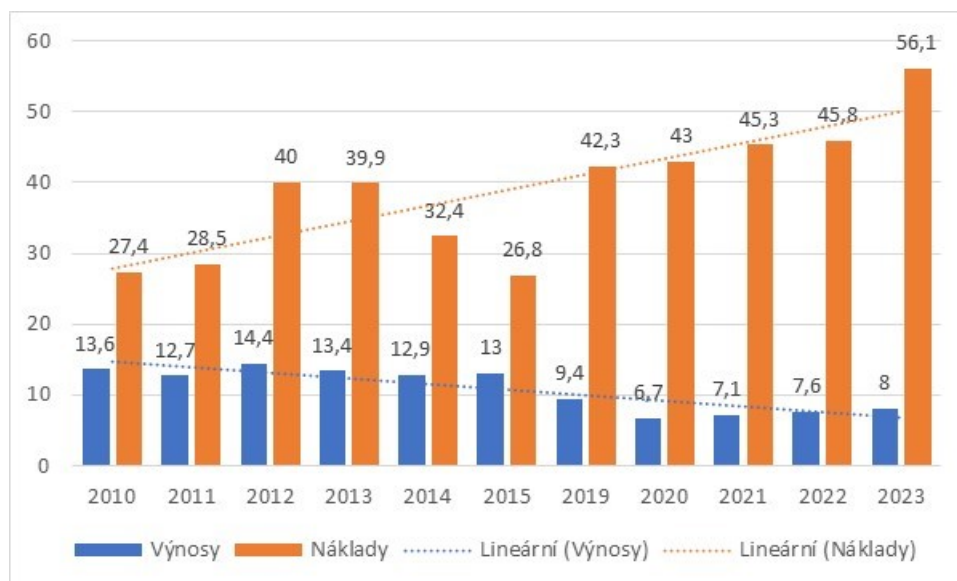
Zdroj: vlastní zpracování 2024

Průměrný roční dopravní výkon za období 2010–2015 dosahoval zhruba 803 tisíc km. V období 2019 – 2023 je to 847 tisíc km. Maximální odchylky od průměru vycházejí kolem 1 %, což znamená přibližně setrvalý stav dopravní nabídky.

V roce 2015 byly v provozu linky 101, 102, 103, 104, 105, 106, 111, 112 a 115.

V roce 2024 jsou v provozu linky 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 111, 112, 114 a 115.

linka	trasa
925 101	Přerov, Předmostí – Palackého – aut.st. – kino Hvězda – nemocnice – Kozlovice
925 102	Přerov, Vinary – Předmostí – Kaufland – Palackého – aut.st. – Přer.stroj.hl.brána
925 103	Přerov, Lověšice – Újezdec – Jižní Čtvrť – kino Hvězda – aut.st. – Přer.stroj.Henčlovská brána – Henčlov
925 104	Přerov, HZS – tř.gen.Janouška – Palackého – Svépomoc III – Kopaniny
925 105	Přerov, Dluhonice – PřCHZ / aut.st. – Palackého – hřbitov – nem.,Meopta – Palackého – aut.st.
925 106	Přerov, aut.st. – Palackého – Kopaniny
925 107	Přerov, aut.st. – Předmostí – Čekyně – Žeravice
925 108	Přerov, Předmostí – Polní – aut.st.
925 111	Přerov, Dluhonice – Předmostí – Palackého – aut.st. – kino Hvězda – nemocnice – Kozlovice
925 112	Přerov, Vinary – Předmostí – Palackého – aut.st. – kino Hvězda – nemocnice – hřbitov – Újezdec – Lověšice
925 114	Přerov, HZS – tř.gen.Janouška – Palackého – Svépomoc III – Kopaniny
925 115	Přerov, aut.st. – Palackého – hřbitov – nem.,Meopta – Palackého – PřCHZ – Dluhonice

Graf 7.2: Efektivita provozu MAD, Výnosy a náklady v letech 2010 – 2023


Zdroj: vlastní zpracování

V realizační fázi SUMP rostly náklady na provoz městské autobusové dopravy ze 40 mil. v roce 2013 na 56,1 mil. Kč za rok. Ročně Přerov dotuje městskou autobusovou dopravu částkou 1179 Kč/obyvatele.



Tabulka 7.1: Porovnání nákladů jednotlivých měst na městskou hromadnou dopravu v roce 2021

Město	Obyvatel	Výdaje VHD v tis. Kč	Výdaje VHD na obyvatele
Kopřivnice (bez MHD)	22044	1600	73
Velké Meziříčí	11452	1815	158
Vyškov	20 676	6475	313
Hodonín	24385	9774	401
Kroměříž	28360	13902	490
Šumperk	25452	14 912	586
Uherské Hradiště	25001	18210	728
Vsetín	25 782	19700	764
Přerov	41842	38200	913
Otrokovice (trolejbus)	18527	16996	917
Hranice (elektrobusy)	17 818	16585	931
Ostrava (trolejbus a tramvaj)	284982	1574069	5523
Praha (tramvaj, metro)	1 335 084	17586006	13172

7.2 VOZOVÝ PARK

Vozový park MAD Přerov v roce 2016 tvořilo 20 autobusů, z nichž je 12 na CNG. Špičkové vypravení činí 16 vozidel. Průměrné stáří vozového parku dosáhlo v roce 2016 úrovně kolem 7,9 let.

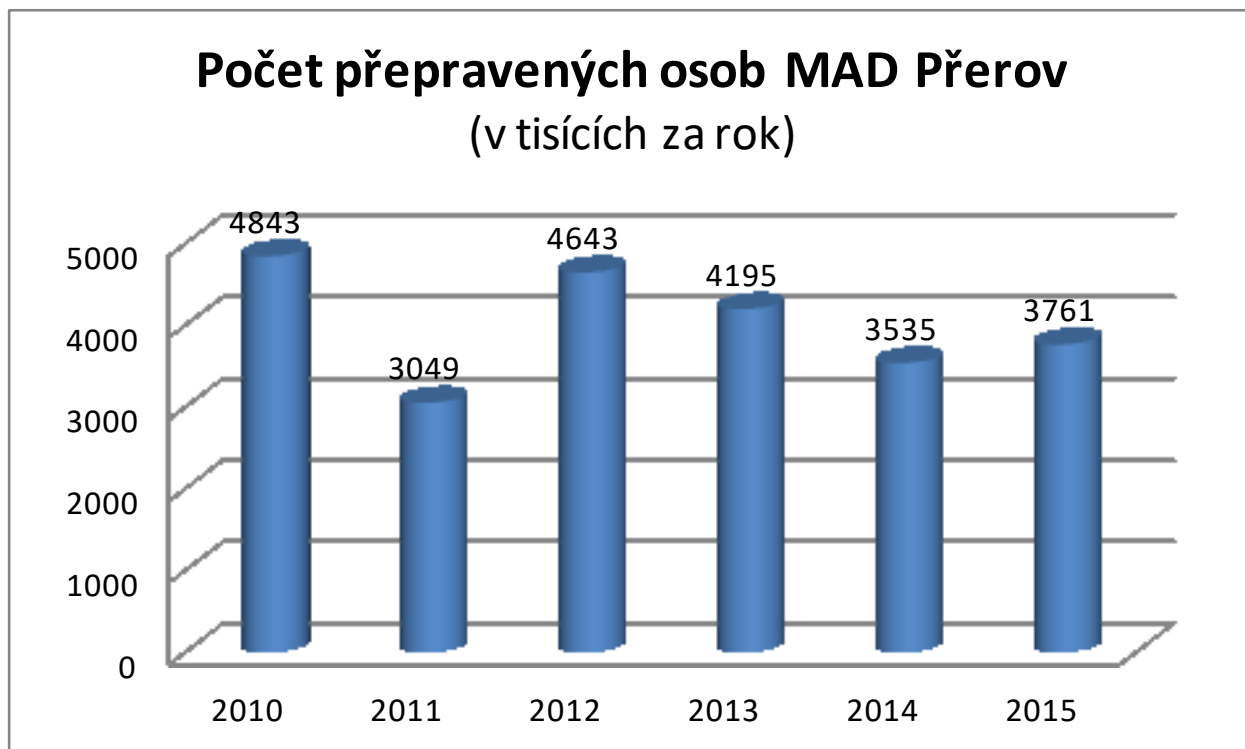
Cestujícím na 12 linkách městské dopravy v Přerově slouží v roce 2024 22 nízkopodlažních autobusů dopravce ARRIVA autobusy a.s. ve složení:

- 20 vozidel IVECO CROSSWAY CITY LE nejnovější ekologické normy EURO 6
- 2 vozidla SOR EBN 11 s elektrickým pohonem

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.

Tržby vzrostly mezi lety 2021 – 2023 o 12,6%. Od roku 2020 tržby každoročně rostou.

Jednotlivé jízdné:

Se platí při nástupu u řidiče

platba – v hotovosti, bezkontaktní platební kartou

platnost jízdenky 40 minut v pracovní dny, 60 minut o víkendech a svátcích

cena:

Občanské jízdné (plné) – 10 Kč

Zlevněné jízdné – 2 Kč

Dovozné: zavazadlo, pes – 5 Kč

Časové jízdné:

zakoupíte v předprodeji na autobusovém nádraží nebo elektronicky na e-shopu IDSOK

platba – v hotovosti, platební kartou

cena:

7 denní: občanská – 78 Kč, zlevněná – 19 Kč

Měsíční: občanská – 250 Kč, zlevněná – 62 Kč

Čtvrtletní: občanská – 710 Kč, zlevněná – 177 Kč

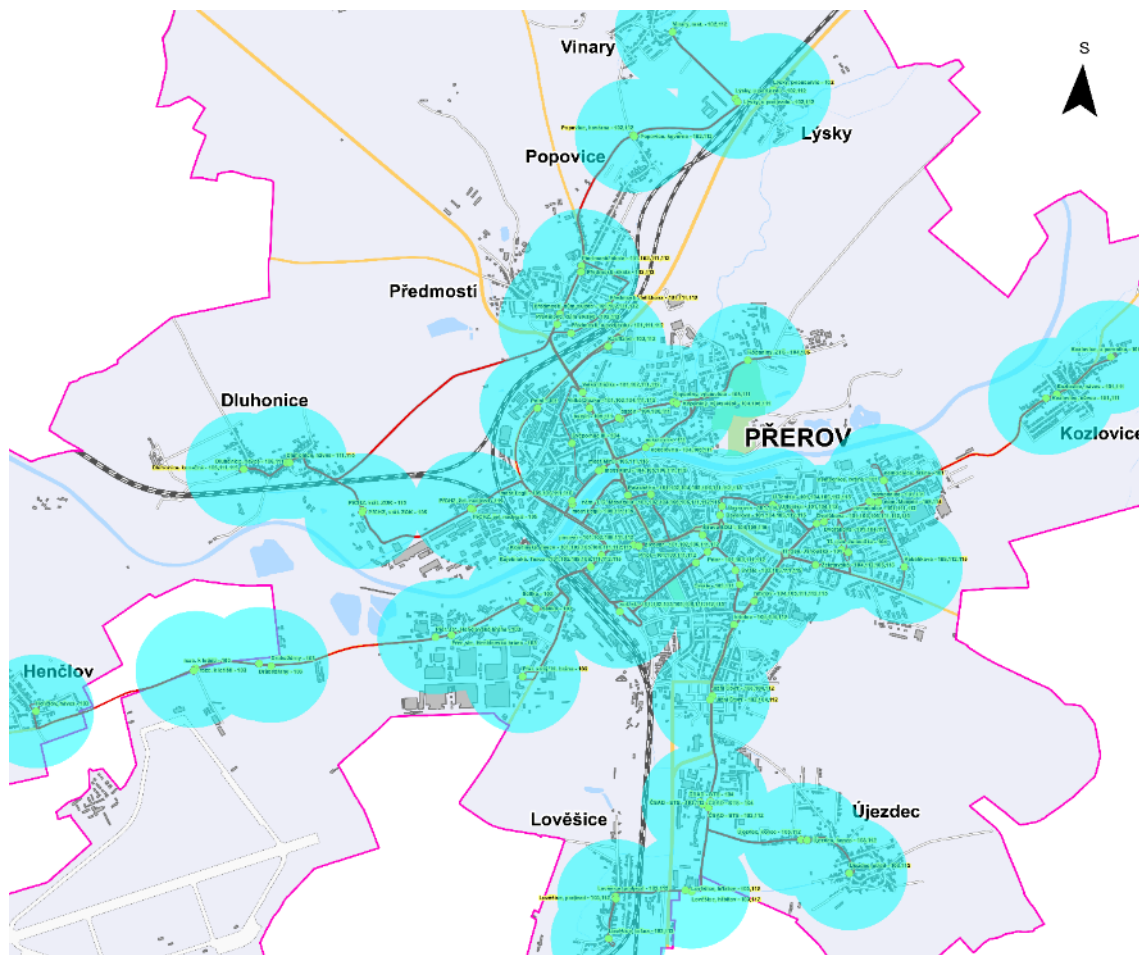


Roční: občané starší 70 let – 100 Kč

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: Vlastní zpracování, 2024

7.5 BEZBARIÉROVOST

MAD disponuje 100% autobusů v nízkopodlažní úpravě. Autobusy IVECO CROSSWAY CITY LE jsou částečně nízkopodlažní. SOR EBN je moderní nízkopodlažní elektrobus určený pro bezemisní přepravu osob v městském i meziměstském provozu. 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. V realizační fázi SUMP se podařilo upravit 10 nástupních hran a zřídit 3 nové zastávky.



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

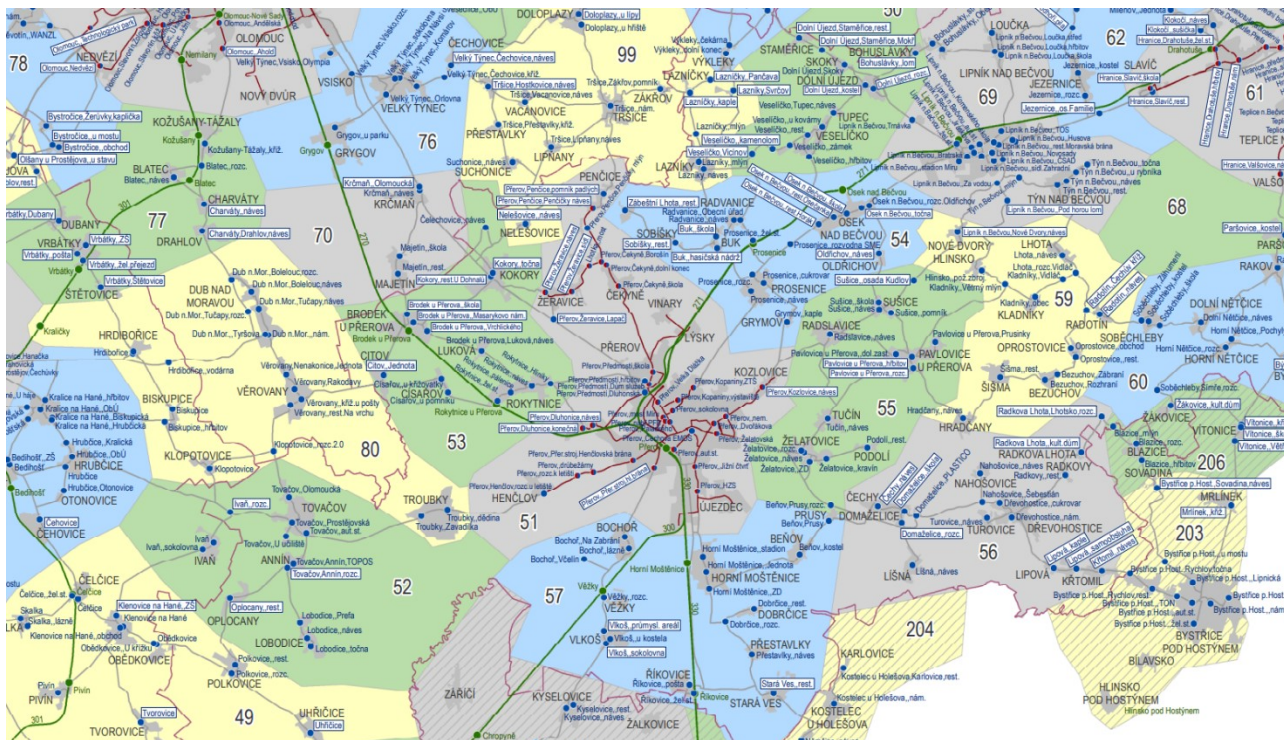


Zdroj: UDIMO, 2016

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, 2024

7.7 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI

Závadou v dostupnosti zastávek je velká docházková vzdálenost v Popovicích. Mnoho zastávek neodpovídá bezbariérové úpravě¹³. Doporučené nájezdové obrubníky nástupních hran nejsou v Přerově používány. Vybrané zastávky jsou archaické – např. Prior.

Obrázek 7.6: Zastávka MAD Kino hvězda



Zdroj: vlastní zpracování 2024

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 byl v rámci Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, realizován.

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

V úseku Brno hl. n. – Přerov je připravována série staveb, které mají za úkol přidat druhou kolej a celkově zmodernizovat konvenční trať. Maximální rychlost vlaků bude 200 km/h.

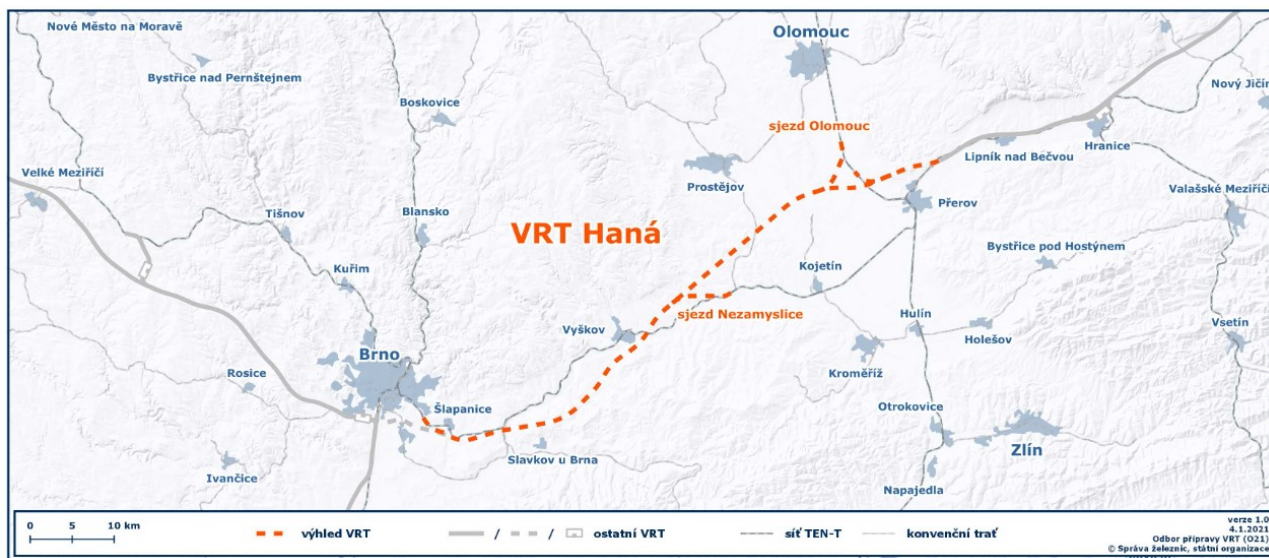
Ve fázi studie proveditelnosti je prověřována možnost výstavby vysokorychlostní trati v tomto úseku (VRT Haná). Smyslem prověření je zajistit případnou dodatečnou kapacitu v dlouhodobém horizontu. Nová trať

¹³ hodnocení je provedeno v rámci bezbariérových tras pěší dopravy

může poskytnout více prostoru pro narůstající počet vlaků v okolí Brna na dnes modernizované trati a zároveň zajistit další zkrácení cestovních dob pro expresní spoje na páteřní trase Praha – Ostrava. Výrazně také zkrátí cestovní doby na trase Brno – Olomouc, a to až na cca 30 minut. Tato část stavby je plánována po roce 2040.

U stavby VRT, úsek „propojení Prosenice – Brodek u Přerova“ se připravuje projektová dokumentace s předpokladem realizace 2027. Město trvá na tunelové variantě v prostoru místních částí Čekyně a Vinary.

Obrázek 7.7: VRT Haná



Zdroj: SŽ, 2024

7.9 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S7.1: Existence MAD	W7.1: Nedostatků v bezbariérovosti i opravených zastávek
S7.2: Ekologie provozu MAD (9 % elektrobusů)	W7.2: Nižší počet přepravených osob než před pandemií COVID
S7.3: Nízkopodlažnost vozidel (100 % vozidel nízkopodlažních)	
S7.4: Zavedení rychlého spojení do Brna	
S7.5: Existence rekonstruovaného autobusového nádraží	
S7.6: Docházková vzdálenost do 400 m na zastávku MHD pokrývá téměř celé město	
S7.7: Vybavenost zastávek MAD nástupišti	
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O7.1: Zvýšení počtu přepravených osob	T7.1: Zvyšující se náklady na provoz veřejné dopravy
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: Zavádění informačního systému na zastávkách MAD a zobrazování aktuálního zpoždění vozidel MAD na idos.cz	
O7.7: Plánování VRT Haná	

8. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

8.1 STAV SÍTĚ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

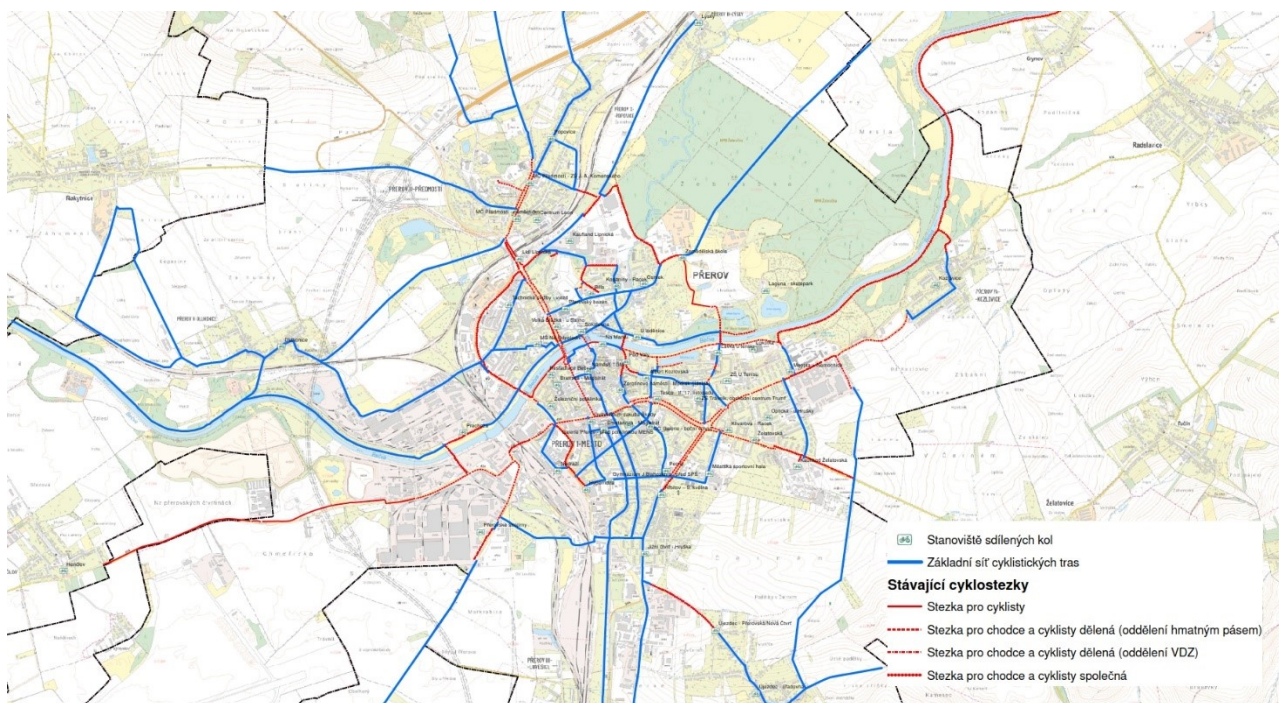
Stav sítě cyklistických komunikací se zlepšuje. Ve městě jsou zřízeny samostatné stezky, dělené stezky, sdružené stezky, cyklistické pruhy a komunikace se smíšeným provozem.

Častou závadou je chybějící přejezd pro cyklisty na stávajících stezkách, např. na okružní křižovatce tř. 17.listopadu – Čechova Bayerova, na křižovatce Komenského – Palackého nebo na křižovatce bř. Hovůrkových - Kouřilíkova. Závadou je také dělení stezky pouze vodorovným značením místo reliéfní dlažby. Byly zjištěny také závady v dopravním značení, kdy svislé značení neodpovídá vodorovnému či neodpovídá druhu stezky – např. Velká Dlážka.

Do pěší zóny mají cyklisté vjezd povolen.

Část základní sítě není doposud dobudována.

Obrázek 8.1: Stávající síť cyklistických tras



Zdroj: vlastní zpracování, 2024

Tabulka 8.1: Zásobník cyklistických staveb k realizaci

Opatření	Název	Náklady v mil.	Priorita
A1	Doplnění přejezdů pro cyklisty	5	záměr
A1/ A2/ C8	ul. Velká Dlážka u ZŠ Velká Dlážka. oprava cyklostezky, ul. Želatovská (úsek ul. Petřivalského - Bří Hovůrkových), stezka pro pěší a cyklisty Seifertova - Sokolská - Kaufland (okolo Strhance), Cyklostezka Čekyně, Penčice 35 mil., Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady 1,7 mil.	46,7	záměr
A2	Cyklopruhy 9. května	0,5	záměr
A2	(ITI) Cyklostezka Šířava – Svisle a R. Stokláskové	17	záměr
A2/C8	Společná stezka pro chodce a cyklisty Precheza (Přerov - Dluhonice)	20	připraveno k realizaci
A2/C8	Cyklostezka Přerov-Bochoř	ŘSD	záměr

A2/C8	Společná stezka pro chodce a cyklisty podél silnice I/47, ul. Lipnická (Přerov - Lýsky) (ITI) – II.a IV. Etapa	7,4	záměr
A5/ A6/ C7	(ITI) Úprava prostoru křižovatek Bayerova, Kozlovská, Šrobárova vč. vybudování okružní křižovatky	8	záměr
C10	Obousměrný provoz cyklistů v ulici U Rybníka	0,2	záměr

Zdroj: Město Přerov, 2024

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

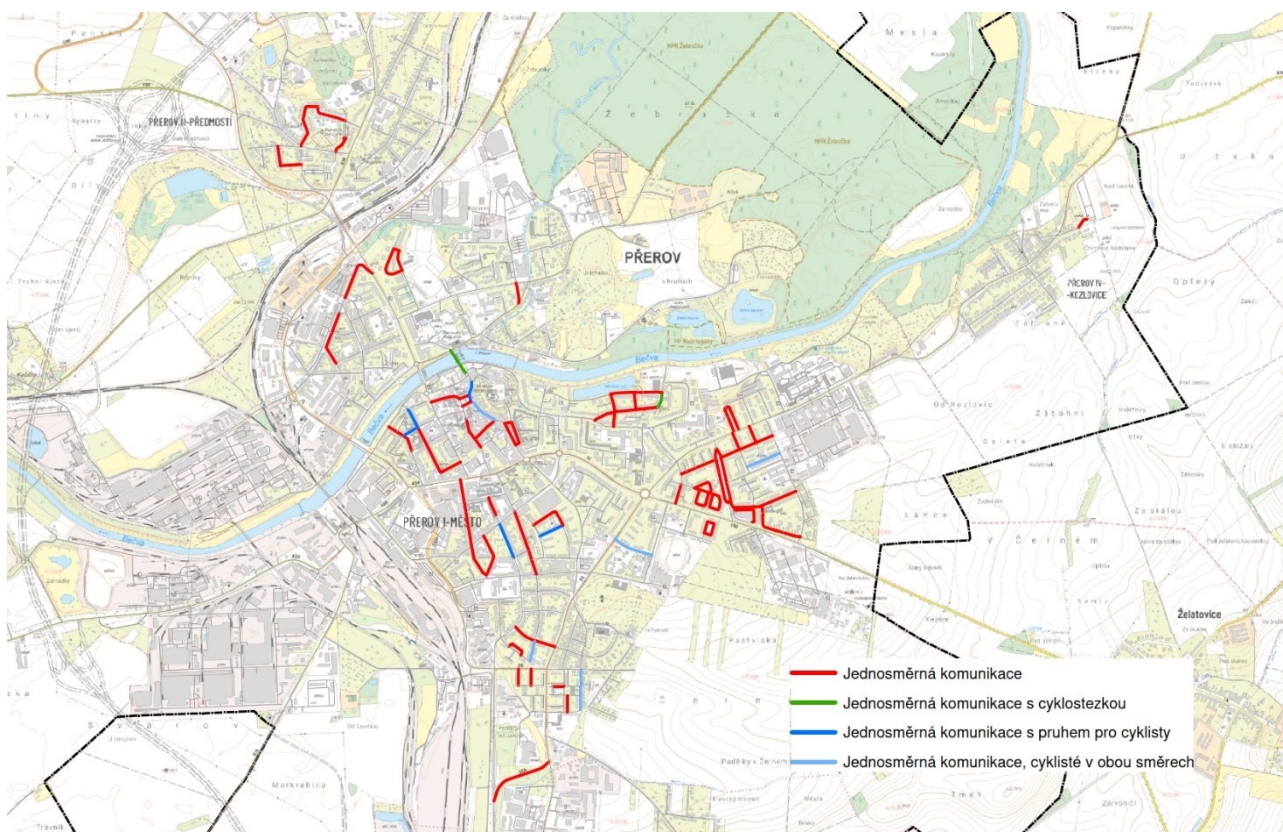
Provoz cyklověže je zajištěn 24 hodin denně. Za uschování jednoho kola na 24 hodin zaplatíte 5 Kč. Držitelé slevové In Karty Českých drah mají tuto službu zdarma. Více informací je možné získat na webu: www.cykloprerov.cz.

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 svíslé nedemontovatelné konstrukce průměru 5 – 20 cm v blízkosti cíle cesty.

Obrázek 8.2: Jednosměrné komunikace



Zdroj: vlastní zpracování, 2024



Provoz cyklobusu 920844 Přerov – Valašské Meziříčí – Bílá, Bumbálka je zajištěn o víkendech a svátcích v období od 1. 6. 2024 do 29. 9. 2024. Provozuje dopravce: ARRIVA autobusy a.s. Mimo IDSOK. Kapacita přívěsu za autobusem je až 40 kol.

Provoz cyklobusu 904 Jeseník-Rýmařov-Olomouc-Přerov je zajištěn o víkendech a svátcích v období od 18. 5. 2024 do 29. 9. 2024.

Obrázek 8.3: Cyklobus



Zdroj: www.přerov.cz

Obrázek 8.4: Příklad chybného svislého dopravního značení a nedostatečné oddělení pěší a cyklistické části stezky – Velká Dílážka, 2024



Obrázek 8.5: Příklad chybného svislého dopravního značení a nedostatečné oddělení pěší a cyklistické části stezky – před realizací na ulici bří Hovůrkových (2016) a po ní 2024



Obrázek 8.6: Stojany pro kola před OC Galerie Přerov, 2016



Obrázek 8.7: Hojně parkování kol v přednádraží



Obrázek 8.8: Parkování v cyklověži v přednádraží





8.2 ZÁKLADNÍ KOSTRA SÍŤ 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 ¹⁴
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

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



8.5 BIKESHARING

Přerov má jeden z neúspěšnějších projektů sdílených kol v zemi. K dispozici je 140 kol na 60 stanicích. Výpůjčka 15 minut je zdarma. Dále lze zakoupit předplatné s 30 min zdarma za 189 Kč za měsíc nebo 1149 Kč za rok. Bikesharing je v provozu od 1. 3. do 31. 12. Službu provozuje Nextbike. Služba funguje od 07/2023.

Nejvytíženější stanice jsou Nádraží, Nám. TGM, Galerie Přerov, ZŠ Trávník, Předmostí náměstíčko.

Služba byla dotována za 6 měsíců provozu v roce 2023 částkou 1,9 mil. Kč. Za tuto dobu bylo provedeno 108 404 výpůjček a bylo najeto 140 617 Km. Průměrná vzdálenost na výpůjčku je 1,3 km.

Graf 8.1: Počet výpůjček Bikesharingu v jednotlivých měsících.



8.6 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY

V rámci realizační fáze SUMP 2016 – 2024 bylo vyřešeno několik závad na cyklistické síti a její doplnění. Celá základní cyklistická síť není ještě dobudována.

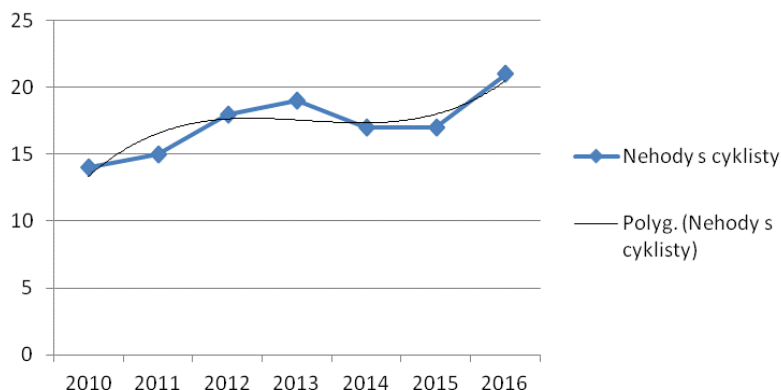
Závady na cyklistické síti z hlediska nehodovosti v letech 2019 – 2023 jsou v lokalitě bří Hovůrkových x U Hřbitova, Velká Dlážka x nábreží Dr. E. Beneše, Šířava, 17. listopadu bří Hovůrkových.

Chybějící stezka je také mezi KAUFLEND a Lýskami

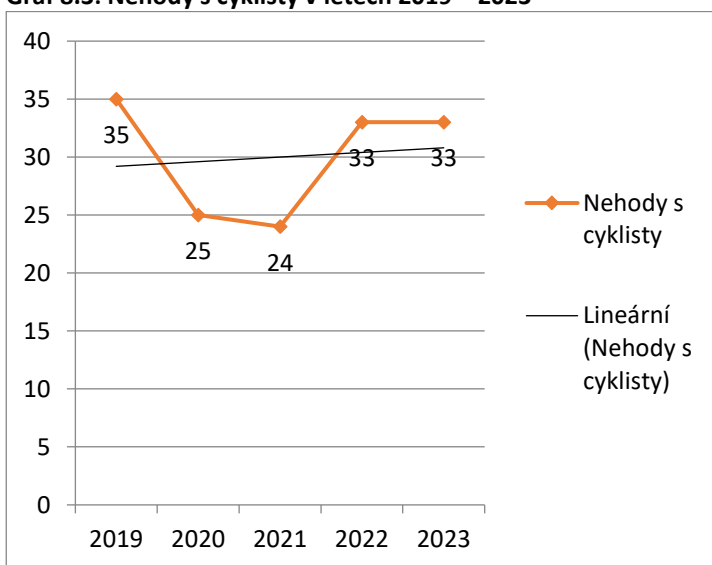
Stávající preferované řešení přejezdů cyklostezek podél sběrných komunikací při křížení obslužných komunikací není nejvhodnější. Vhodnější je řešit přejezd zvýšenou cyklostezkou na příčném prahu přes komunikaci, který tvoří také vjezd do rezidenční obslužné oblasti. Naopak vypouštění přechodů a přejezdů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

Tabulka 8.3: Intenzity cyklistů na zvolených místech za průzkum dne 19. 10. 2016

	2019	2020	2021	2022	2023	Celkem
Nehody s cyklisty	35	25	24	33	33	150
Lehká zranění	25	21	19	24	29	118
Těžká zranění	7	3	0	6	2	18
Smrtelná zranění	0	0	0	0	0	0

Graf 8.2: Nehody s cyklisty v letech 2010 – 2016


Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Graf 8.3: Nehody s cyklisty v letech 2019 – 2023


Zdroj: vlastní zpracování, 2024

Mezi lety 2016 – 2023 vzrostl počet evidovaných nehod cyklistů v Přerově z 21 na 33. Předpokládáme, že je jedná o nárůst spojený se zvýšeným dopravním výkonem na kole. Současně počet těžkých zranění klesá a počet smrtelných zranění je 0. Počet lehkých zranění klesal v období COVID, od té doby dále roste.

Počet nehod typu havárie na kole strmě roste. Počet řešených kolizí s chodci se snížil ze 2 na 1 za rok.

Zvýšená pozornost musí být věnována zejména bezpečnému křížení s automobilovou dopravou.



8.7 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S8.1: Budování základního skeletu v přidruženém prostoru koncepčně více než 15 let	W8.1: Nízký podíl povoleného pohybu cyklistů v jednosměrkách
S8.2: Množství přejezdů pro cyklisty	W8.2: Malý podíl přejezdů pro cyklisty na příčných prazích
S8.3: Vysoké intenzity cyklistické dopravy v porovnání s ostatními městy ¹⁵	W8.3: Nízká znalost dopravních předpisů cyklisty
S8.4: Bikesharing	W8.4: 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	T8.1: Zvýšená nehodovost cyklistů
O8.2: Zvýšení bezpečnosti cyklistů	
O8.3: Rozvoj a podpora elektrokol	
O8.4: Vybudování „cyklistické kultury“	

¹⁵ 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 řešená 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 KAUFAND – Lýsky, kde došlo v minulosti k závažným dopravním nehodám a ulice Čechova, kde jsou chodníky pro předpokládaný provoz centrum – nádraží úzké, a proto byly hodnoceny jako nevyhovující.

V minulosti byly pro rekonstrukce přechodů užívány oblé obruby, které nejsou nejvhodnější pro zajištění bezproblémové bezbariérové úpravy v místě pro přecházení či na přechodu. Nedostatky v chybném či nedostatečném provedení varovných pásů byly v rámci realizační fáze odstraněny. Ve výjimečných případech není proveden signální pás míst pro přecházení. To má opodstatnění zejména v místech chodníků s minimálními šířkovými rozměry, kde signální pás nelze provést v délce alespoň 1,0 m.

Město v realizační fázi plánu mobility 2016 – 2024 velmi zlepšilo svůj přístup k řešení bezbariérových úprav.

Příklady přechodů pro chodce po realizaci a před realizací jsou dokladovány na obrázcích níže.

Obrázek 9.1: Realizace míst pro přecházení Na Odpoledni, 2023



Obrázek 9.2: Realizace nového přechodu pro chodce na průtahu městem



Obrázek 9.3: Nedostatečně řešený signální pás, Čechova x Jaselská, doposud nerealizována rekonstrukce



Obrázek 9.4: Rekonstrukce místa pro přecházení Sokolská, snížená obruba, doplněné signální i varovné pásy



Obrázek 9.5: Doplnění signálních a varovných pásů, Vsadsko



Obrázek 9.6: Nový přechod pro chodce s vysazenou chodníkovou plochou Pod Valy



Obrázek 9.7: Upravené místo pro přecházení Kozlovská



Obrázek 9.8: Pěchod pro chodce určený k úpravě Kozlovská x Bayerova (návrh okružní křižovatky)



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.

Kontrastní pás je prováděn na nástupní hraně křižovatky. Jeho realizace je v kontrastní barvě bez hmatné úpravy. Běžnou chybou je realizace v hmatné úpravě, kdy osoba se sníženou schopností orientace jej může zaměnit za varovný pás v místě snížené obruby.

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 prošel zklidněním dopravy, která byla převedena z ulice Husova na realizovaný průtah města. Prostor v blízkosti nádraží a ulice Škodovy je určen k revitalizaci a zastavění.

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 9.9: 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.

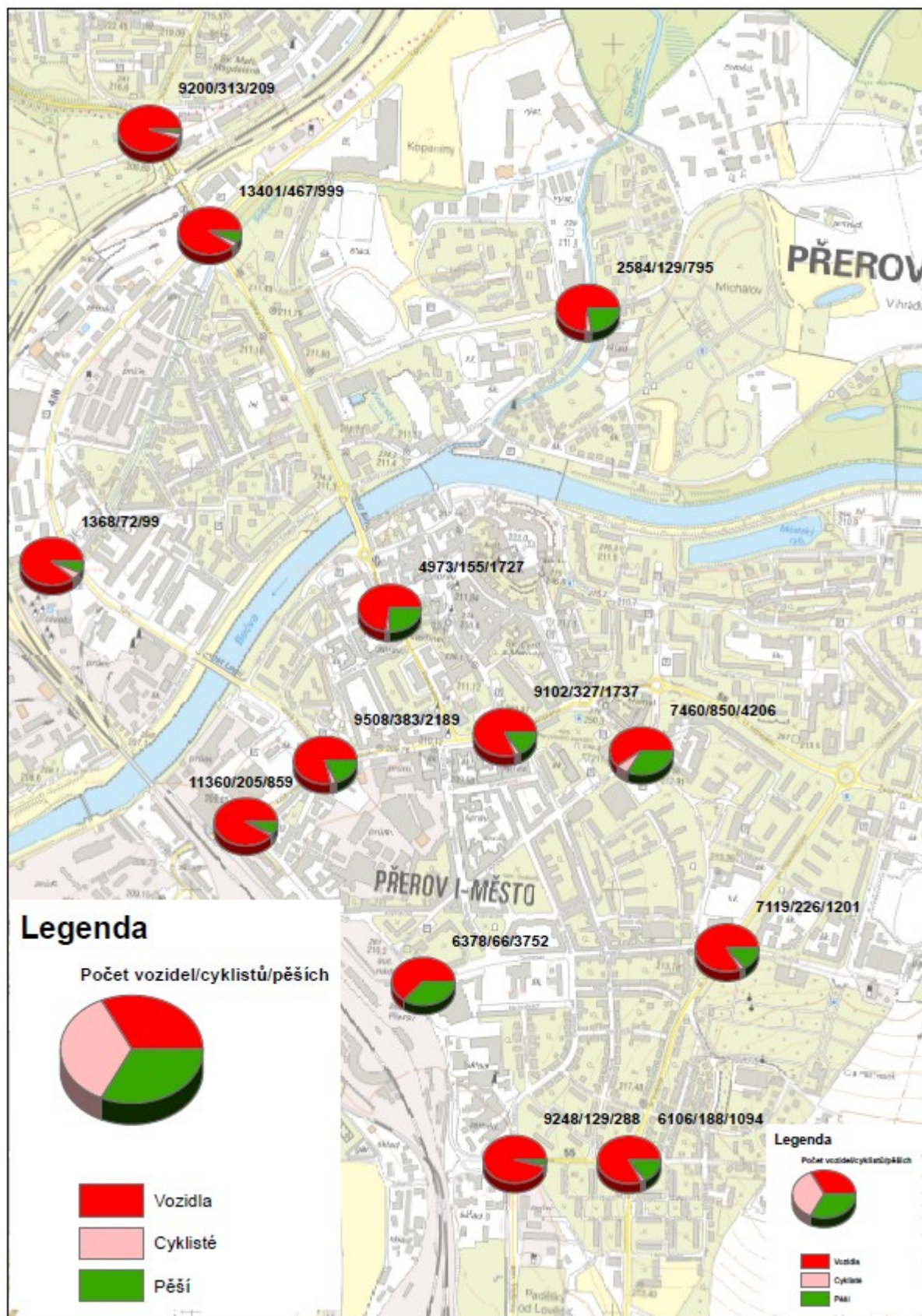
Druhým nejzatíženějším uzlem byla křižovatka Tovární x Denisova u Hypernovy. Třetím nejzatíženějším místem byla křižovatka Velké Novosady x Kojetínská, kde prošlo za 7 hodin 2 189 chodců. Jedná se o důležitý tah na trase nádraží – centrum města.

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 9.10: Porovnání pěších, cyklistů a vozidel



Zdroj: křižovatkový průzkum dopravy dne 19. 10. 2016

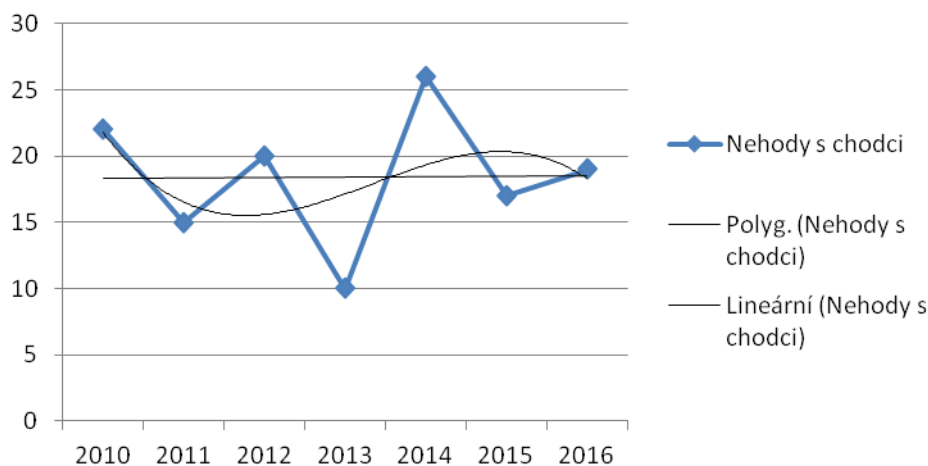
9.6 PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY

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 opakovaně ke sražení chodců se smrtelnými zraněními. Jediným řešením je vybudování chodníku ve směru Lýsky a Žeravice.

Z hlediska těžkých zranění jsou nejhůře postiženy ulice Vělké Novosady v místě nábřeží protifašistických bojovníků, 17. listopadu v blízkosti Tesca, další těžká zranění jsou v blízkosti Gymnázia Jana Blahoslava a Střední pedagogické školy, Přerov na ulicích Denisova a Generála Štefánika. Ty následuje Husova a 9. května v blízkosti Hřbitova, Velká Dlážka a Kopaniny.

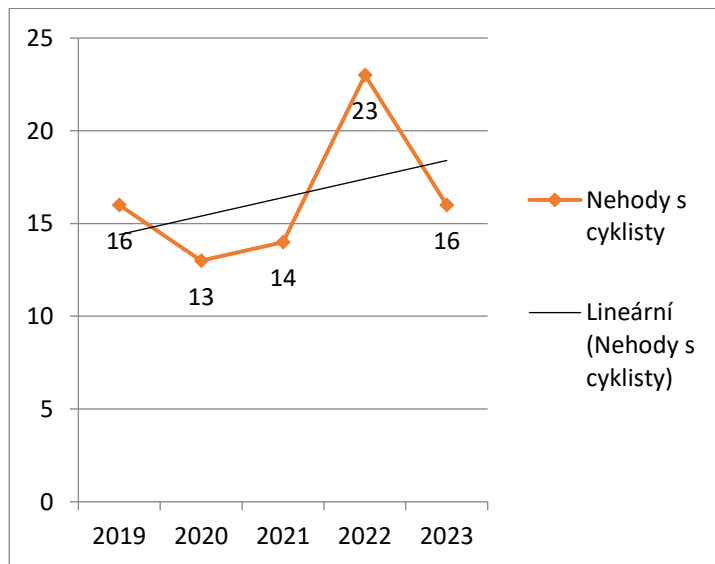
Nehodové ulice se opakují již z období 2007 – 2016.

Graf 9.1: Nehody s chodci v letech 2010 – 2016



Zdroj: UDIMO, ŘSD PP ČR, 2016

Graf 9.2: Nehody s chodci v letech 2019 – 2023

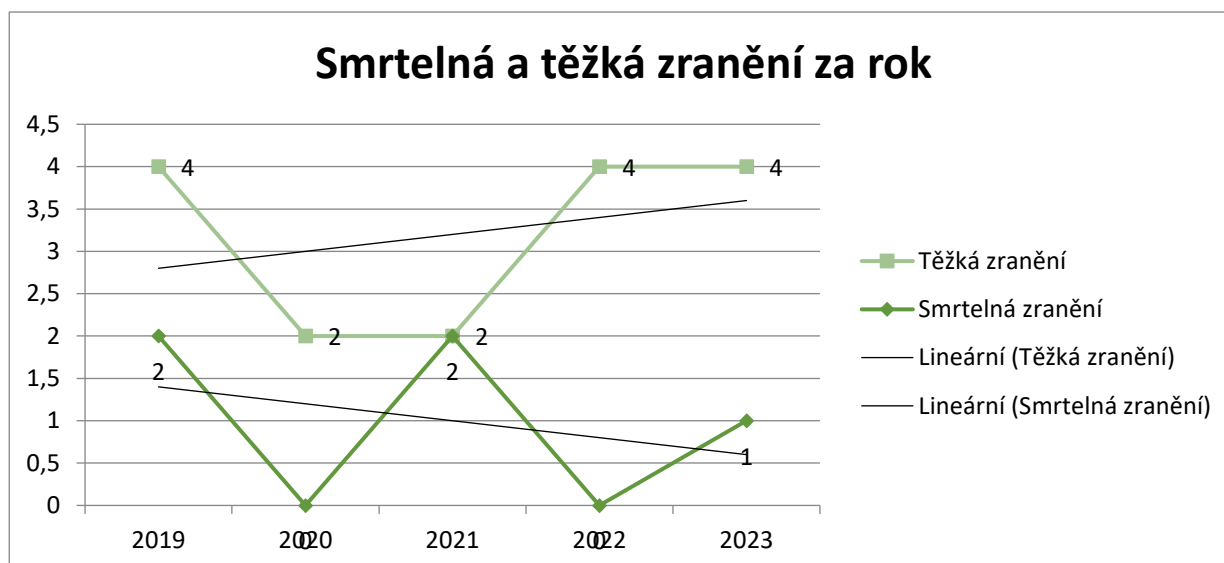


Zdroj: vlastní zpracování, 2024

Počet nehod s chodci mírně klesl z průměru 18,5 nehody za rok v období 2007 – 2016 na 16,4 nehody ročně v období 2019 - 2023.



Graf 9.3: Nehody s chodci se smrtelným nebo těžkým zraněním v letech 2019 – 2023



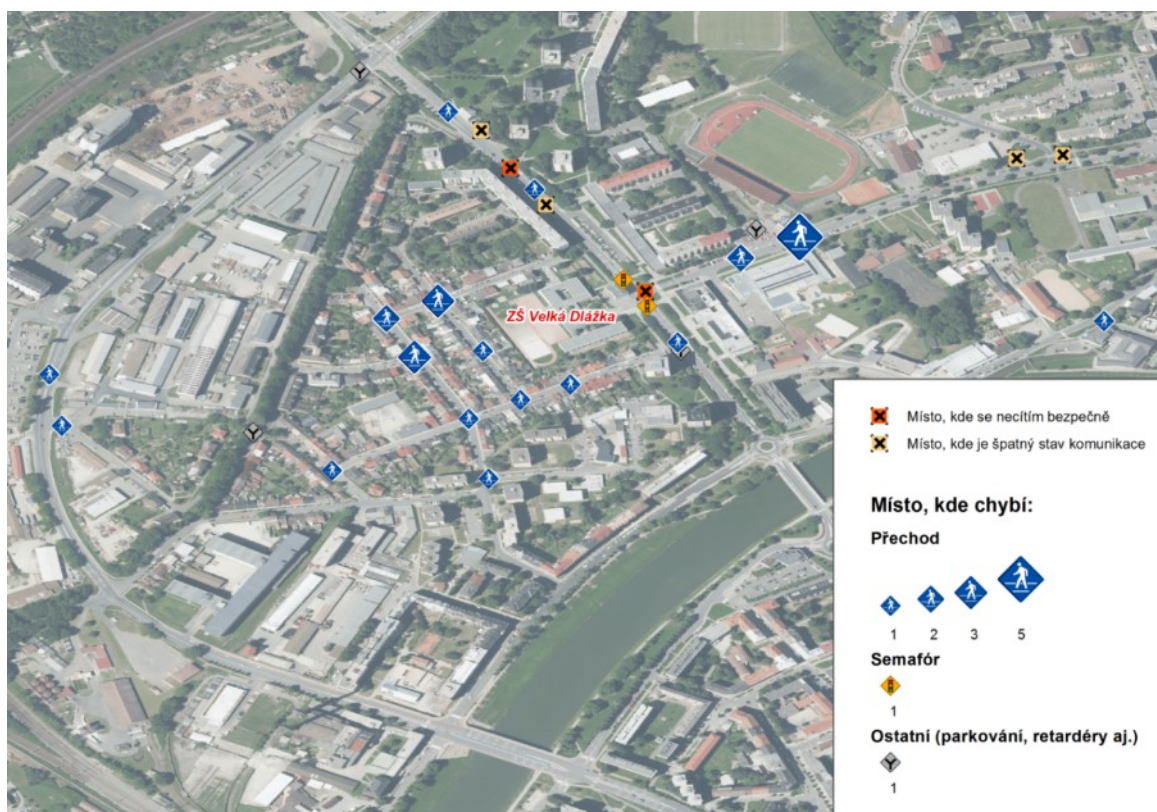
Počet nehod se smrtelným nebo těžkým zraněním chodce klesl z 6,8 zranění ročně v letech 2007 – 2016 na 5 nehod se smrtelným nebo těžkým zraněním ročně za roky 2019, 2022 a 2023. Nepočítáme-li roky 2020 – 2021 se sníženou nehodovostí vlivem pandemie COVID. Kdy došlo ke 3 smrtelným nebo těžkým zraněním za rok v průměru.

9.7 BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

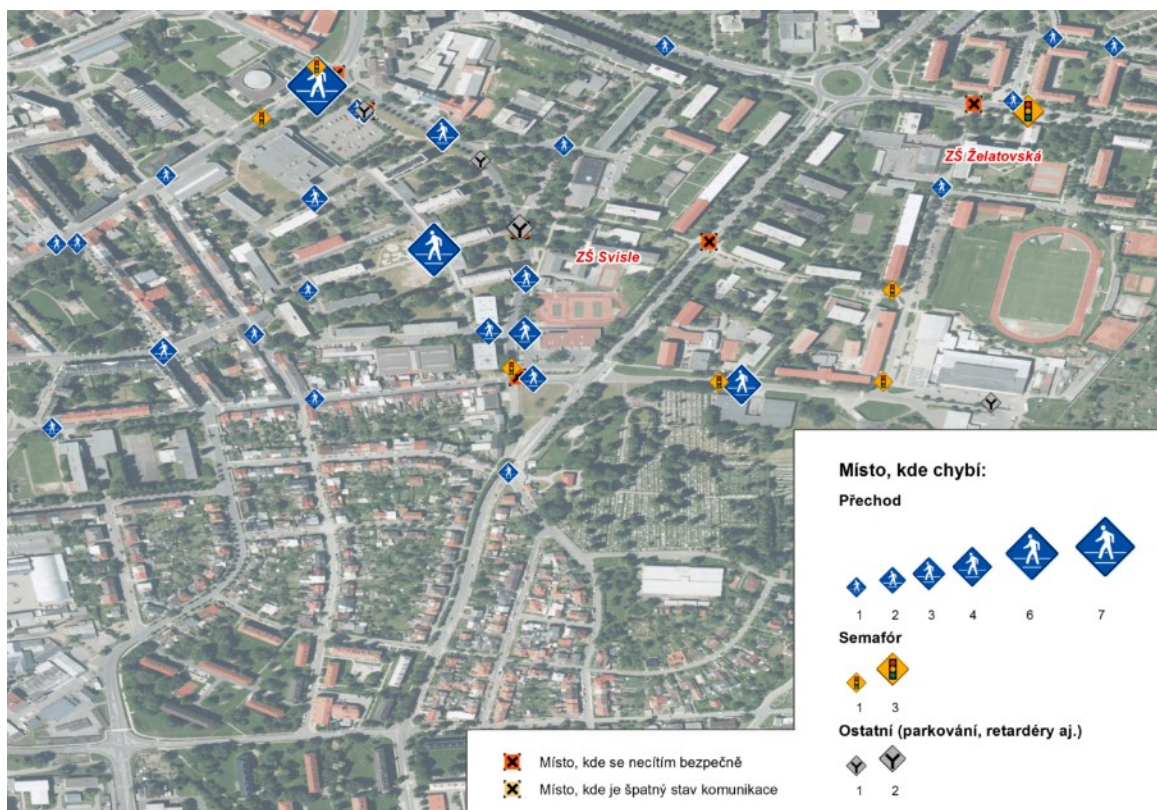
Názory obyvatel a zejména dětí jsou důležitým podkladem pro plánování pěší dopravy. Tito uživatelé jsou jedněmi z nejohroženějších, co se týče závažnosti dopadů dopravních nehod s chodci. Celkový strach z vykonání cesty do školy, ať již jde o strach rodičů či dětí samotných, je jedním z určujících faktorů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

Proto byly při hodnocení denní situace na cestě do školy osloveny školy ZŠ Velká Dlážka, 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 9.11: Hodnocení dopravy žáků ZŠ Velká Dílžka



Obrázek 9.12: Hodnocení dopravy žáků ZŠ Svisle a ZŠ Želatovská





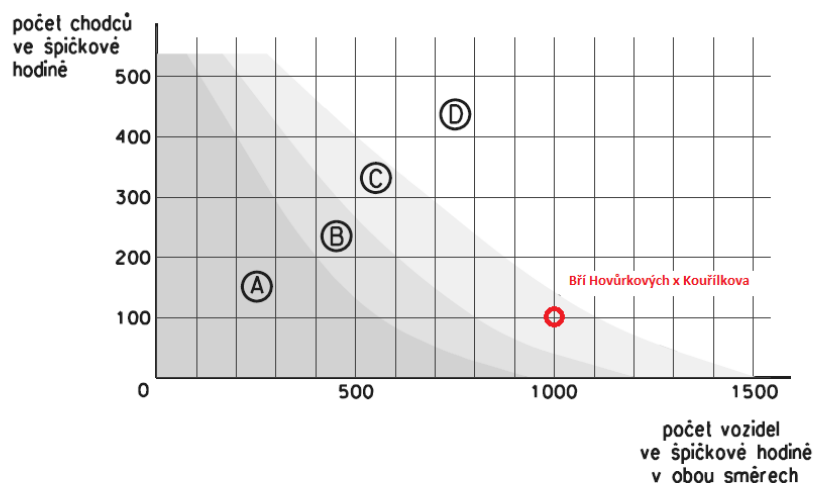
Výsledkem je zjištění, že situace pěší dopravy v Přerově při cestě do školy je právě tak špatná, jak děti ve svých mapách označily. Drtivá většina míst pro přecházení či přechodů na trasách do škol je v nevyhovujícím stavu!

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 Kouřilkova, který je vybaven dle ČSN 736110.

Obrázek 9.13: Zařazení přechodu bří Hovůrkových x Kouřilkova 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 9.14: 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 SSZ¹⁶.

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.

¹⁶ SSZ – Světelně signalizační zařízení (semafor)

Obrázek 9.15: Příklad vhodného řešení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty při vjezdu do rezidenční zóny; Ostrava



Obrázek 9.16: Příklad dodatečné ochrany chodců (děti) ve vnitrobloku Jasínkova v rámci realizační fáze plánu mobility





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: Nevyhovující 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: Nedostatečné signální pásy u přechodů a míst pro přecházení
S9.6: Množství zlepšení pěší dopravy v realizační fázi plánu mobility	W9.6: Úzké chodníky podél Čechovy ulice
S9.7: Snižující se závažnost nehod s chodci	W9.7: Chybějící chodníky v okrajových částech města (např. v úseku Kaufland – Lýsky, Kaufland – Kopaniny, páteřní trasa na jih – Penny Market – Horní Moštěnice)
S9.8: Zvýšení priority problematiky bezpečnosti chodců v realizační fázi plánu mobility	
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: Bezpečnost zranitelných účastníků dopravního provozu
O9.3: Postupné zlepšení bezpečnosti pěší dopravy	T9.3: Podcenění bezpečnosti dětmi
O9.4: Zvýšení odbornosti Policie ČR a úředníků	
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“.

V současné době je v realizaci dálnice D1 Přerov – Říkovice, která odvede tranzitní dopravu mimo zastavěnou část města.

Předpokládá se, že ve střednědobém horizontu bude přítomnost dálnice eskalovat výstavbu průmyslových a logistických parků v jejím okolí.

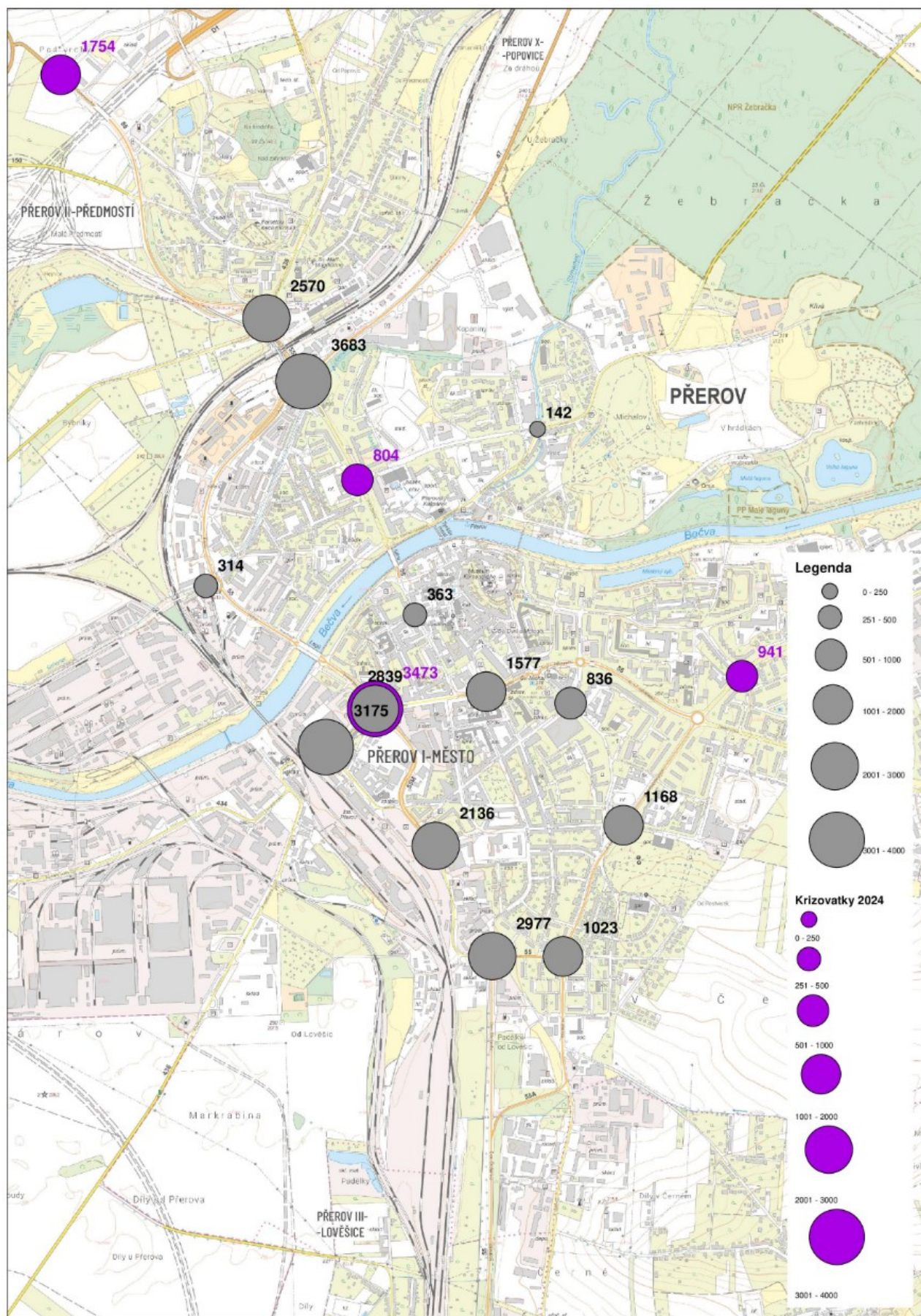
10.2 INTENZITY NÁKLADNÍ DOPRAVY

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 v roce 2016 a 2024



10.3 DOSTUPNOST ÚZEMÍ, PŘEKLADIŠTĚ A LOGISTICKÁ CENTRA, EFEKTIVITA ČINNOSTÍ

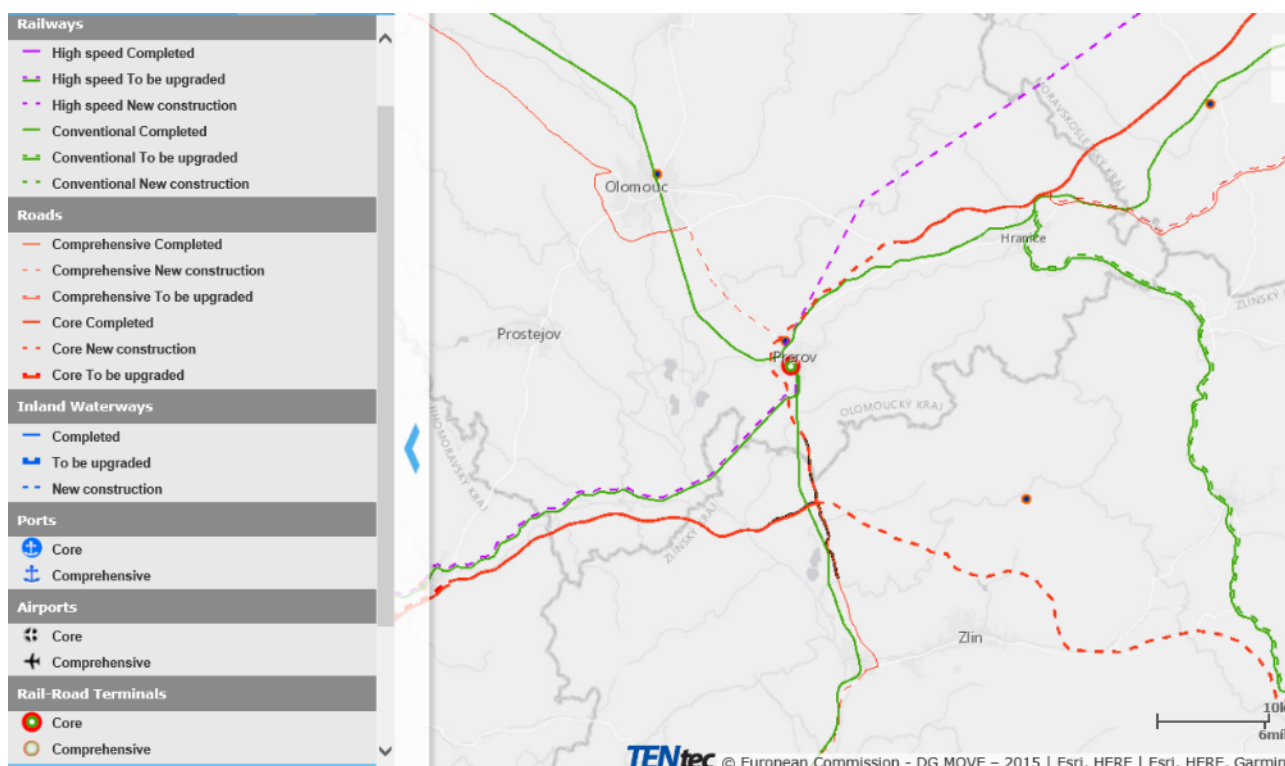
Město Přerov leží na nadnárodní železniční a národní silniční síti s výhledem na zapojení do dálniční sítě.

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 VLC¹⁷ mezi železnicí a dálnicí D1 ve směru na Bochoř. Plánuje se propojení železniční, silniční a letecké dopravy.

Obrázek 10.2: TEN – T projekty



V dlouhodobém horizontu se počítá s realizací VRT.

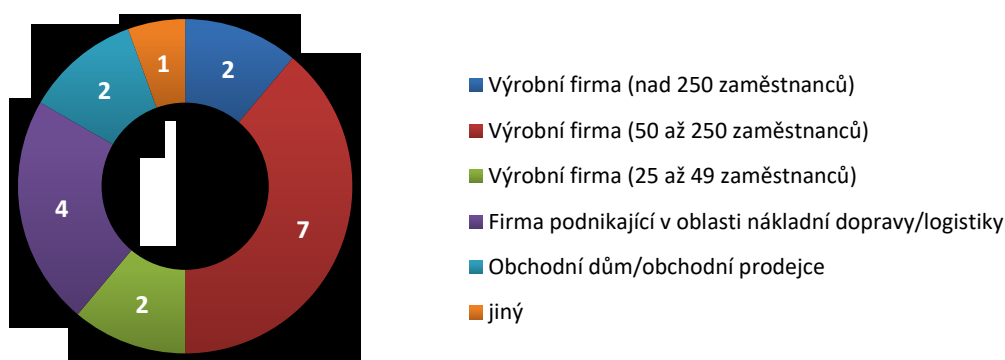
¹⁷ Veřejné logistické centrum

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.

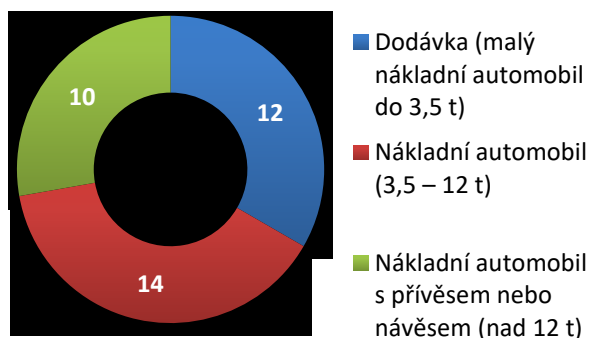
Graf 10.1: Struktura respondentů – typ a počet



Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

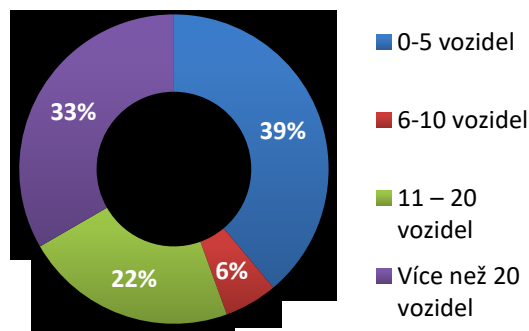
Většina subjektů zapojených do průzkumu využívá pro přepravu zboží několik typů nákladních vozidel zároveň. Nejčastěji se jedná o nákladní automobily od 3,5 do 12 tun (uvedlo 14 respondentů). V průběhu jednoho pracovního dne podniky v 39 % využívají pro přepravu zboží maximálně 5 nákladních vozidel, 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 přijdou a odjedou (podíl odpovědí respondentů)



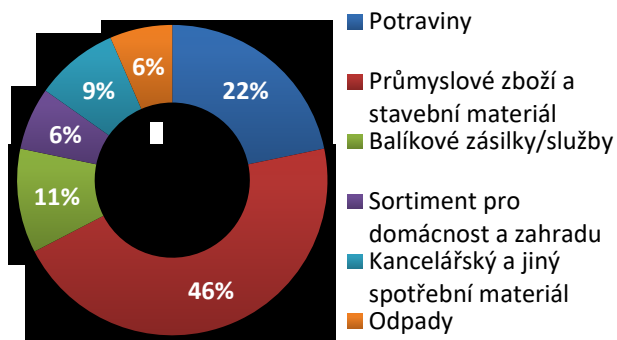
Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

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.

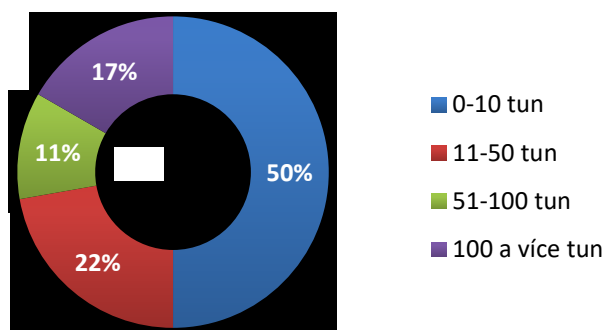


Nejčastěji se objem přepraveného zboží za den pohybuje do 10 tun (uvedlo 50 % respondentů), u téměř 3/4 subjektů se jedná o objem v rozsahu maximálně do 50 tun – viz graf 10.5.

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



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



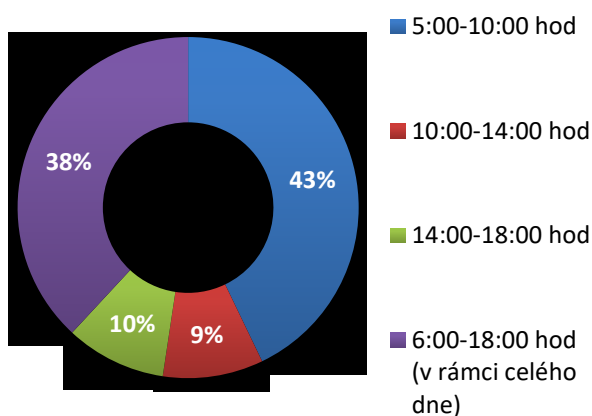
Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

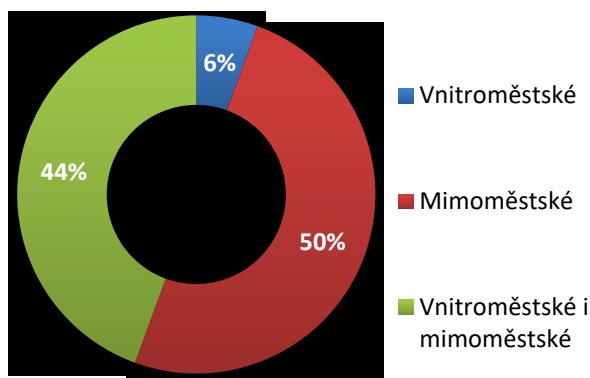
Nejintenzivnější dopravní ruch nákladních vozů probíhá u 43 % respondentů v ranních a dopoledních hodinách (od 5 do 10 hodin), nejnižší intenzita dopravy je od 10 do 14 hodin. Více než 1/3 respondentů uvedla, že v rámci využití nákladní dopravy nemají pevně danou „špičku“ a obrátkovost nákladních automobilů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



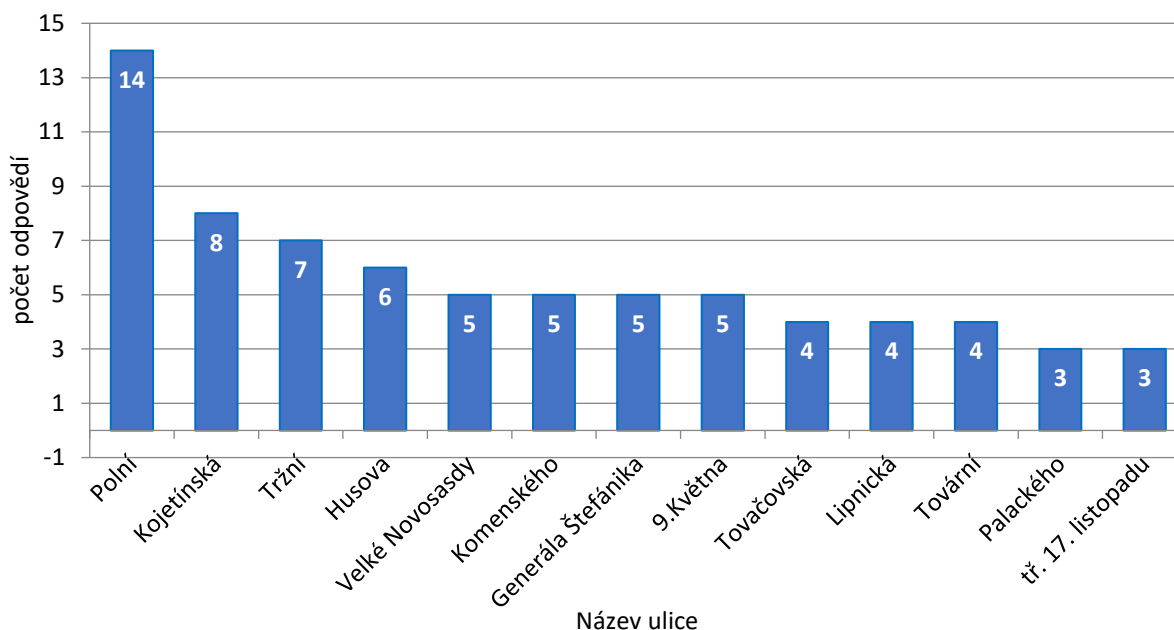
Graf 10.7: Hlavní přepravní vztahy nákladní dopravy
(podíl odpovědí respondentů)



Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

Zdroj: Dotazníkový průzkum nákladní dopravy, ACCENDO, 2016

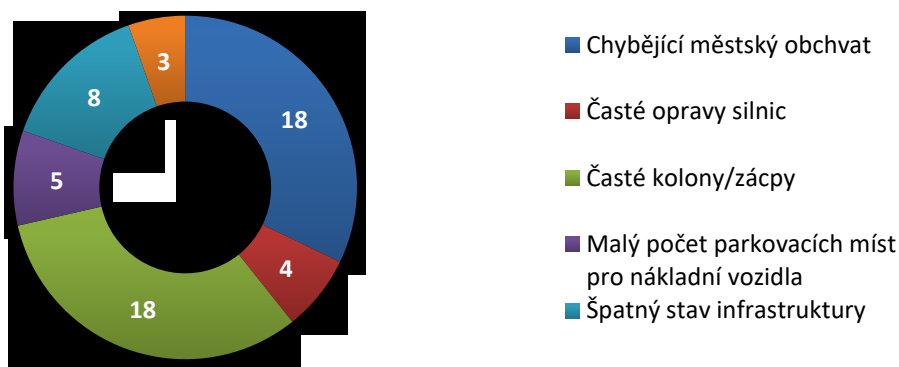
V rámci průzkumu mohli respondenti uvést, které komunikace (ulice) využívají v rámci nákladní dopravy při jízdě přes město Přerov. Nejintenzivněji využívaná je ulice Polní (uvedlo 14 respondentů), dále Kojetínská, Tržní a Husova – viz graf níže.

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 respondentům 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 10 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. Nejnižší kapacita je na vjezdu do města na SSZ D1 x I/55.

Problémem je také ulice Tovární, která jsou pro provoz s vysokým podílem těžké nákladní dopravy svými geometrickými parametry nevhodná.

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: D1 Přerov – Říkovice v realizaci	W10.2: Kolony na sběrném skeletu zvyšující náklady na přepravu
S10.3: Dostatečný sběrný skelet (mimo kapacity pro převedení zátěží z D1)	W10.3: Vysoký podíl tranzitní dopravy v intravilánu města
S10.4: Terminál kombinované přepravy v Horní Moštěnici	W10.4: Bodové závady pro nákladní dopravu
S10.5: Řešení parkování nákladních vozidel soukromým sektorem	
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O10.1: Zlepšení dostupnosti TEN-T v silniční dopravě	T10.1: Zdržení při realizaci dálnic
O10.2: Veřejné logistické centrum v Přerově	T10.2: Přechod na bezemisní paliva

11. VYHODNOCENÍ POTENCIÁLU LETECKÉ A LODNÍ DOPRAVY

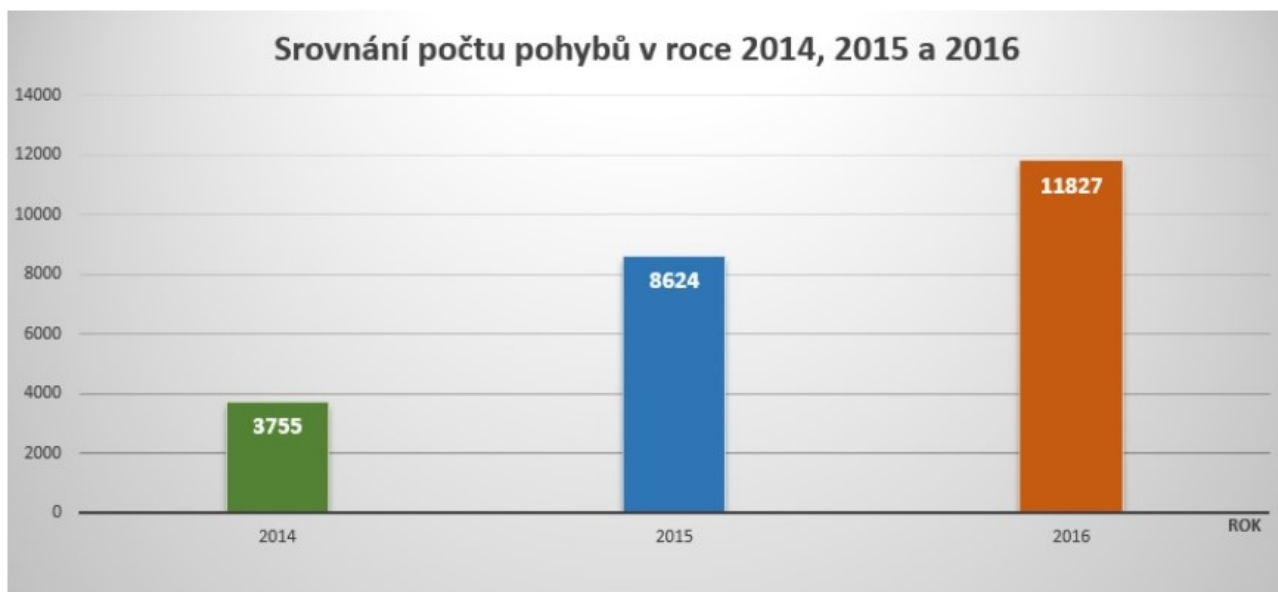
Na území města je vnitrostátní veřejné a mezinárodní neveřejné letiště. Letiště Přerov vzniklo 1. 10. 2013 z původního vojenského letiště Přerov-Bochoř. Nachází se 4,5 km od Přerova.

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 nesjízdňý jez. Vodní doprava neplní v současné době v Přerově dopravní funkci.



Kanál Dunaj-Odra-Labe byl z návrhů vypuštěn. Záměr byl vládou zrušen.

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 roce 2016 nacházelo 11 světelně řízených křižovatek, z nichž jedna, SSZ č. 10, je trvale v blikavé žluté.

V realizační fázi plánu mobility 2016 – 2024 byla přebudována křižovatky Velká Dlážka x Polní na okružní. Současně byl provedeno přechod řízený SSZ na průtahu a přechod na ulici Husově vyřazen z provozu.

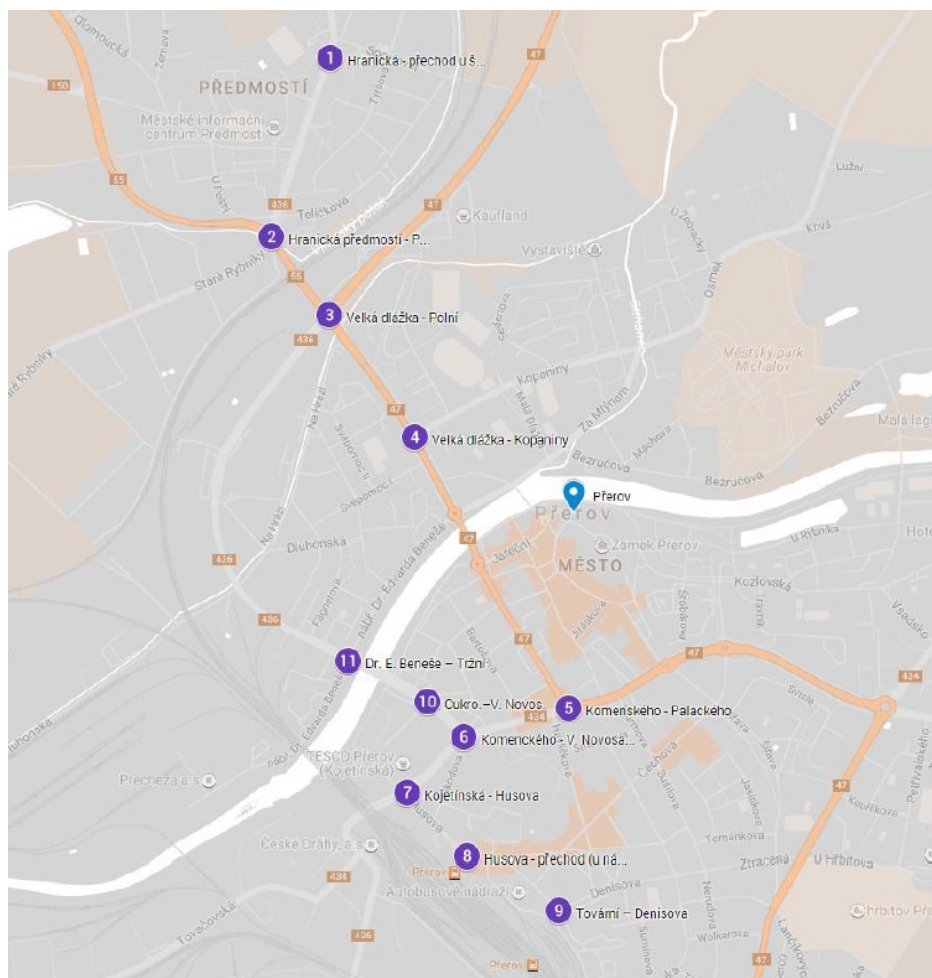
V rámci aktivity Inteligentní křižovatky - (ITI) Modernizace SSZ v Přerově opatření A9 a B6 byly vyměněny řadiče SSZ za nové.

- SSZ křižovatka Velká Dlážka – Kopaniny - obměna řadičů SSZ s dynamickým řízením, osazení návěstidel světelnými zdroji typu LED, doplnění videodetekce, chodecké stožáry vybaveny chodeckými bezdotykovými tlačítky, realizováno v r. 2023
- SSZ křižovatka Palackého – Komenského - obměna řadičů SSZ s dynamickým řízením, osazení návěstidel světelnými zdroji typu LED, doplnění videodetekce, chodecké stožáry vybaveny chodeckými bezdotykovými tlačítky, realizováno v r. 2023
- SSZ křižovatka Komenského – Velké Novosady – výměna v rámci výstavby Průpichu, realizováno v r. 2022
- SSZ křižovatka Tovární – Denisova – výměna v rámci výstavby Průpichu, realizováno v r. 2022
- SSZ křižovatka Tovární – Nádražní – zcela nově v rámci stavby Průpichu, realizováno v r. 2022
- SSZ křižovatka Tovární – Kramářova - zcela nově v rámci stavby Průpichu, realizováno v r. 2022

SSZ křižovatek, které zbývají k rekonstrukci v rámci aktivit SUMP:

- **SSZ křižovatka Velké Novosady x nábr. PFB** – kompletní (provede firma Retail v rámci realizace záměru výstavby Retail parku – obchodního komplexu a nákupního střediska v bývalém areálu Ka-zeta)
- **SSZ Křižovatka Tržní x nábr. E.Beneše (most u elektrárny)** – výměna řadiče a koordinačního kabelu (sladění se SSZ Velké Novosady x nábr.. PFB)
- **SSZ křižovatka Kojetínská – Husova**
- **SSZ křižovatka Hranická** – přechod u ZŠ

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 v roce 2016

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



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.

V současné době se uvažuje s rozvojem inteligentních zastávek.

12.3 SWOT ANALÝZA

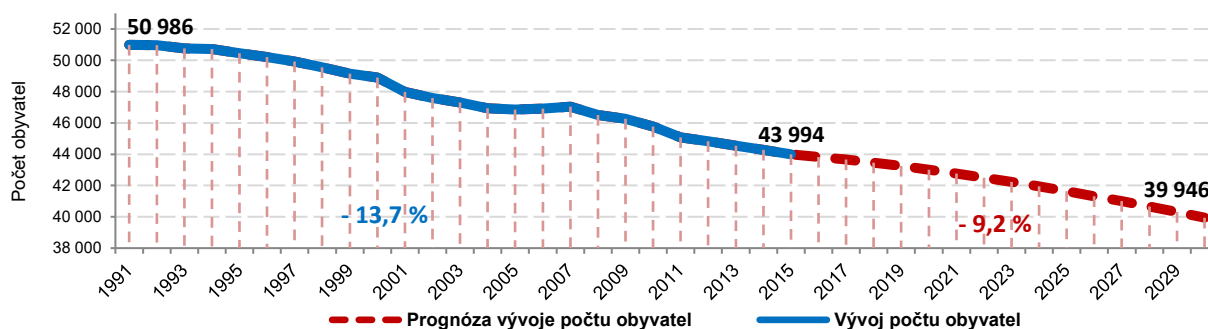
Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S12.1: SSZ na strategických křižovatkách	W12.1: Nemožnost preference MAD, IZS
S12.2: Dynamické řízení či koordinace SSZ	
S12.3: Jednodušší údržba detektorů SSZ	
S12.4: Možnost platby bankovní kartou	
S12.5: Řadiče SSZ vyměněny	
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O12.1: Přestavba SSZ na okružní křižovatky	T12.1: Omezená životnost technologie SSZ na cca 15 let
O12.2: 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.

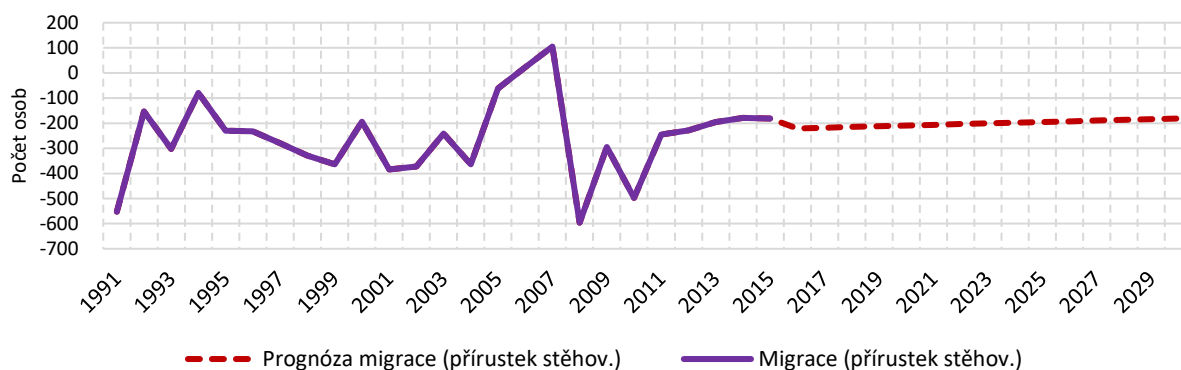
Graf 13.1: Prognóza vývoje počtu obyvatel Přerova do roku 2030



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 PROGNOZA 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 a roku 2023.

Prognóza z roku 2016 předpokládala dosažení v roce 2027 stupně automobilizace až 568 vozidel na 1000 obyvatel. Stupeň automobilizace dle registrovaných vozidel rostl v Přerově o 3,6% ročně v letech 2015 – 2024. Což odpovídá 14 vozidlům na 1000 obyvatel ročně. V případě, že bude prognóza provedena lineárním růstem měl by růst stupně automobilizace v roce 2027 dosáhnout hodnoty 566 vozidel na 1000 obyvatel. Prognóza z roku 2015 předpokládala o 0,36% vozidel více, než prognóza z roku 2024.

Prognózu do roku 2035 je obtížné provést vzhledem k nejasnosti horizontu odklonu od spalovacích motorů v EU a dodatečnému uvalení daní na fosilní paliva a konvenční vozidla.

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 z roku 2015 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.¹⁸

13.4 PROGNOZA 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, které byly stanoveny na základě zjištěných intenzit dopravy na dopravních komunikacích města

¹⁸ Zdroj: http://ekonomika.idnes.cz/opec-omezil-tezbu-ropy-a-její-cena-sla-nahoru-americti-tezari-a-ceny-ropy-1oe-/eko-zahranicni.aspx?c=A170109_2297407_eko-zahranicni_rts [9. 1. 2017]

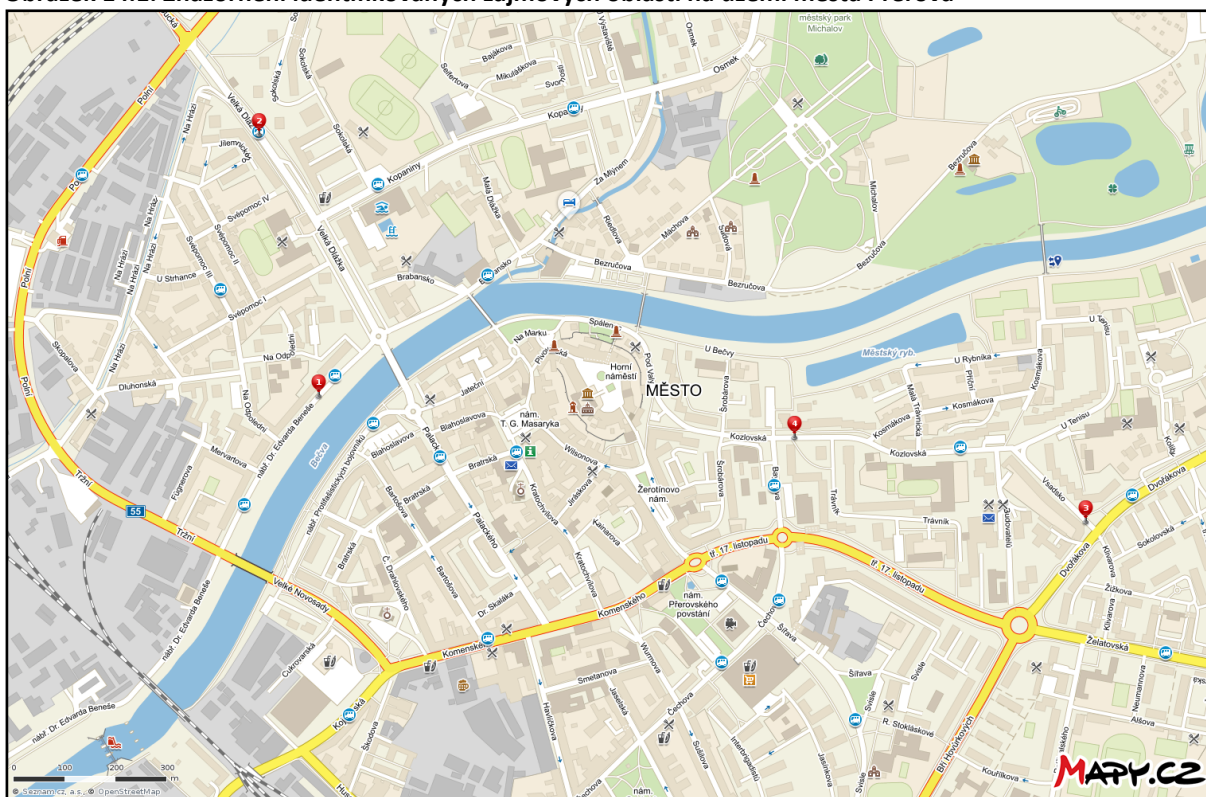
Přerova s ohledem na monitoring predikované zátěže obyvatel zejména v obytných částech území města Přerova.

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.

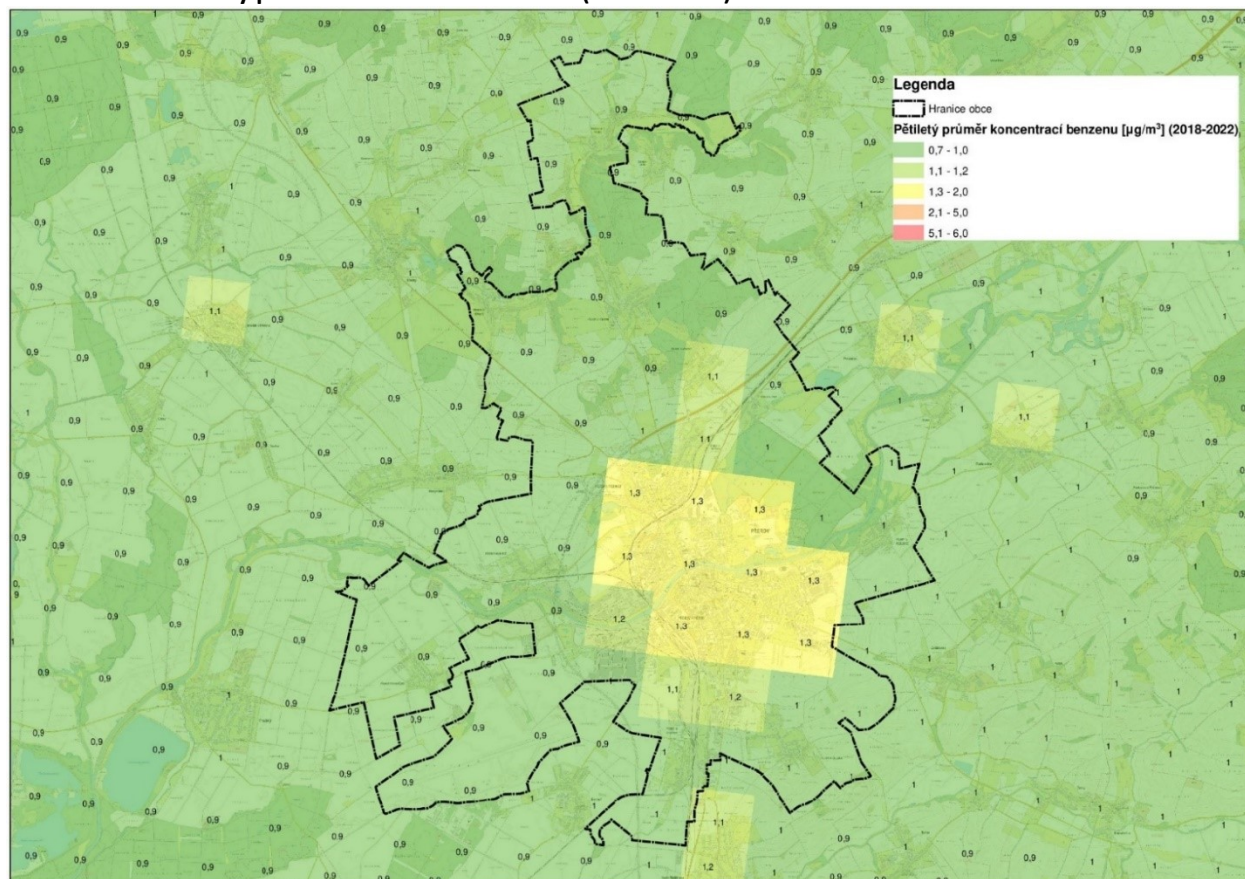
Obrázek 14.1: Znázornění identifikovaných zájmových oblastí na území města Přerova



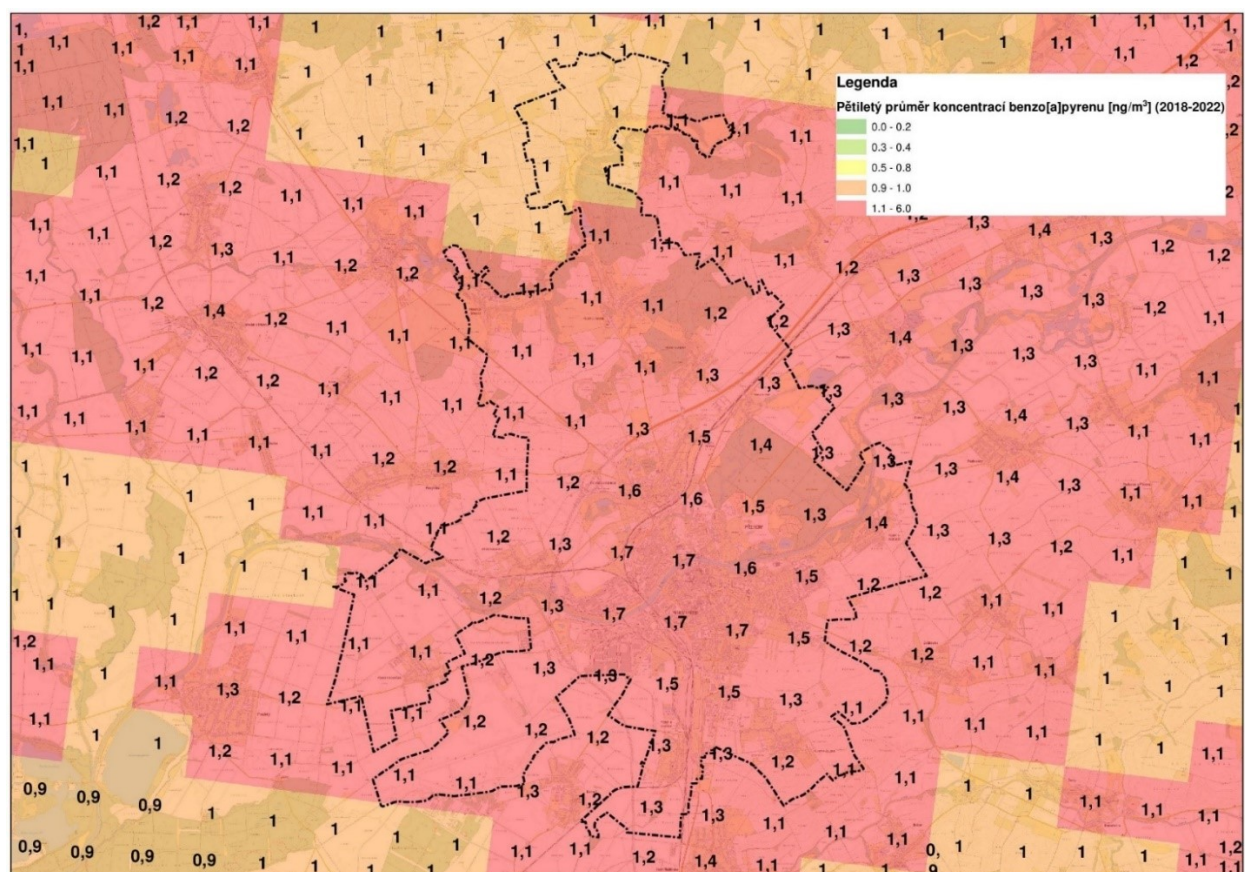
Detailní výsledky imisního posouzení jsou uvedeny v samostatné příloze PS6 – Imisní studie. Výsledky hlukového měření za jednotlivé zájmové lokality jsou uvedeny v samostatném dokumentu, který tvoří přílohu PS7 – Hluková studie.

Pro potřeby zjednodušeného imisního posouzení byly vypracovány mapy pětiletých průměrů koncentrací z let 2018 – 2022 pro koncentrace benzen, benzoapyren, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}. V Přerově je z hlediska ovzduší v rastru 1x1km nadlimitní pouze BaP, jejichž primárním zdrojem je průmysl a lokální topeniště. Ostatní látky na kterých se doprava podílí větší měrou (zejména NO₂ a PM) jsou v limitu.

Obrázek 14.2: Pětiletý průměr koncentrací benzenu (2018 – 2022)

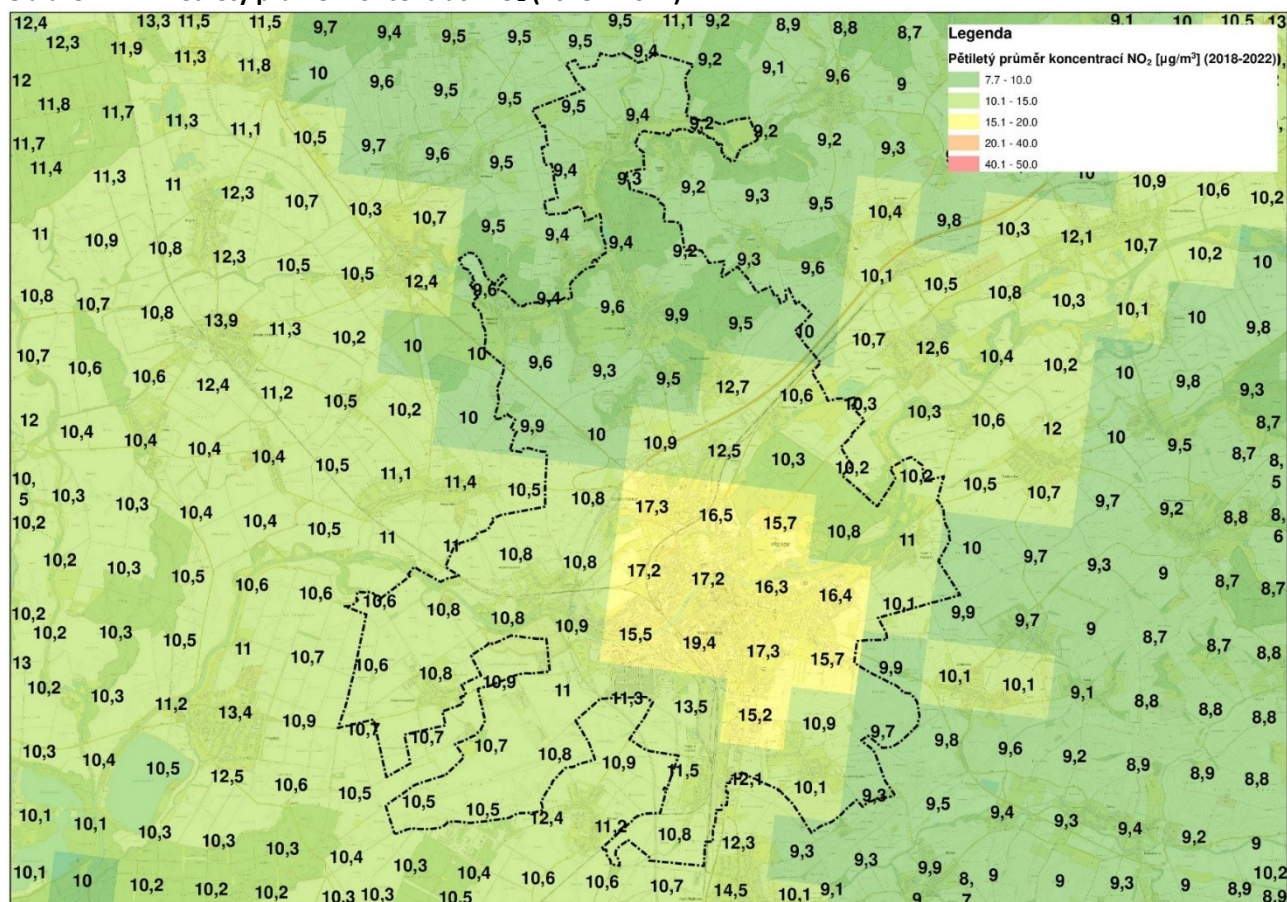


Obrázek 14.3: Pětiletý průměr koncentrací benzoapyrenu (2018 – 2022)

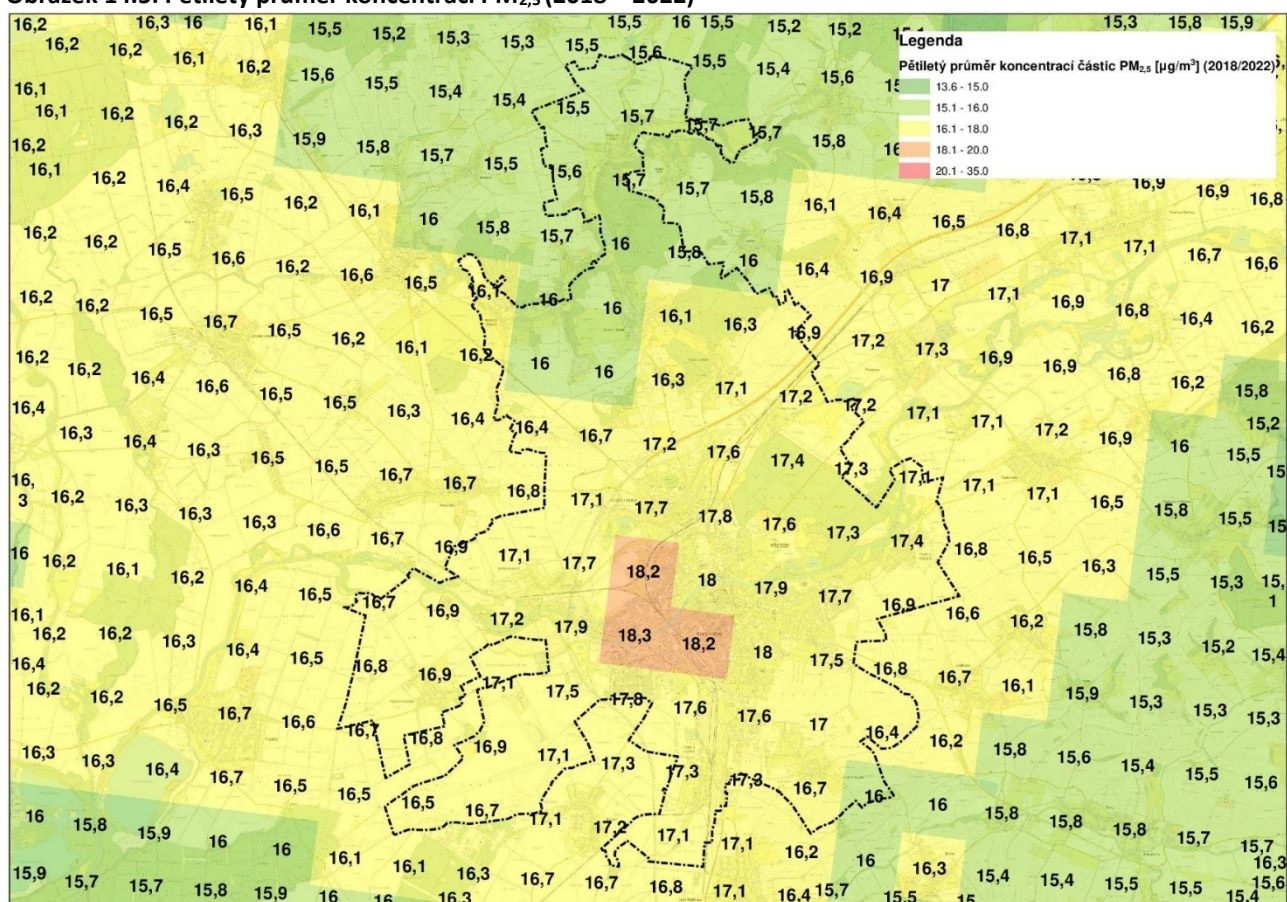




Obrázek 14.4: Pětiletý průměr koncentrací NO₂ (2018 – 2022)

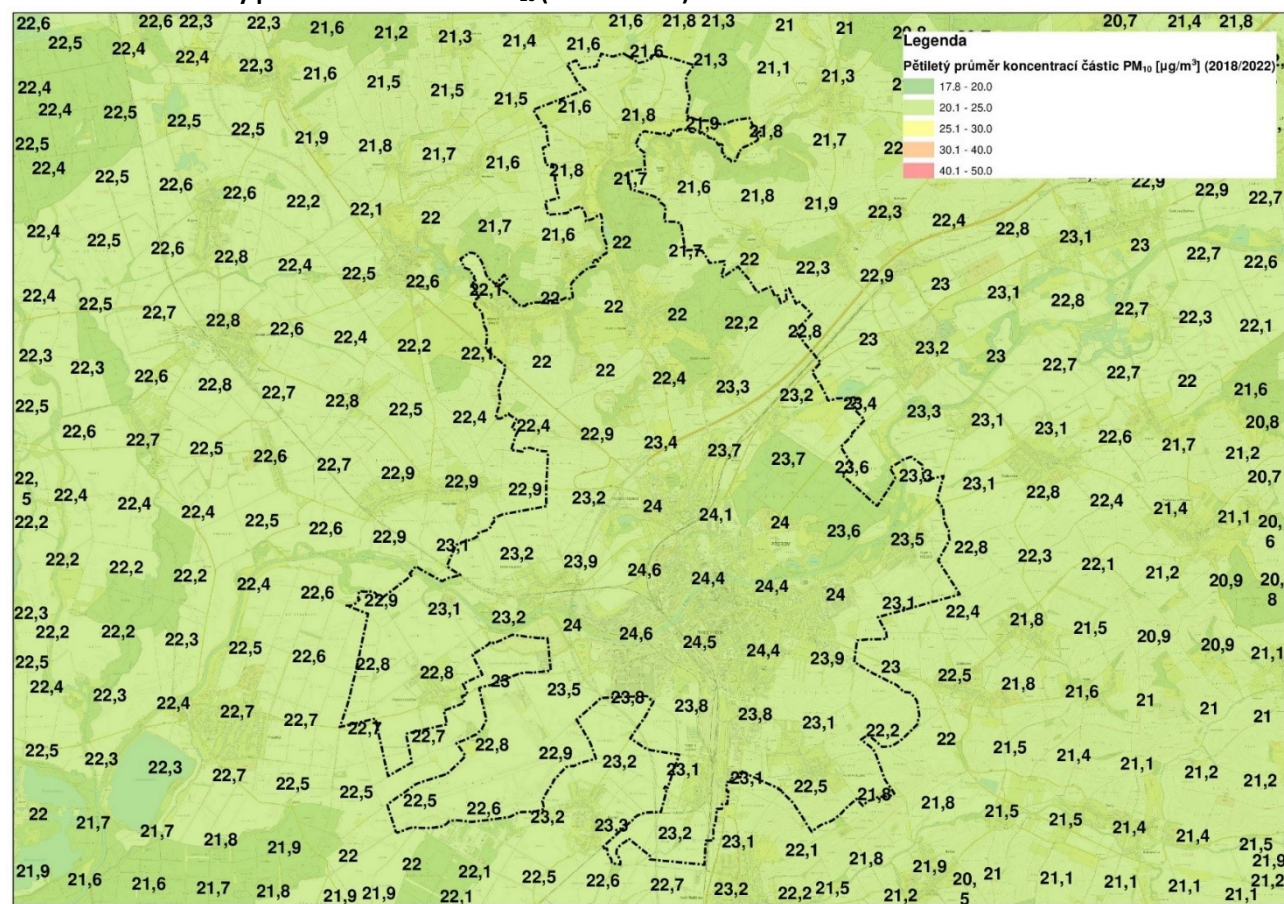


Obrázek 14.5: Pětiletý průměr koncentrací PM_{2,5} (2018 – 2022)

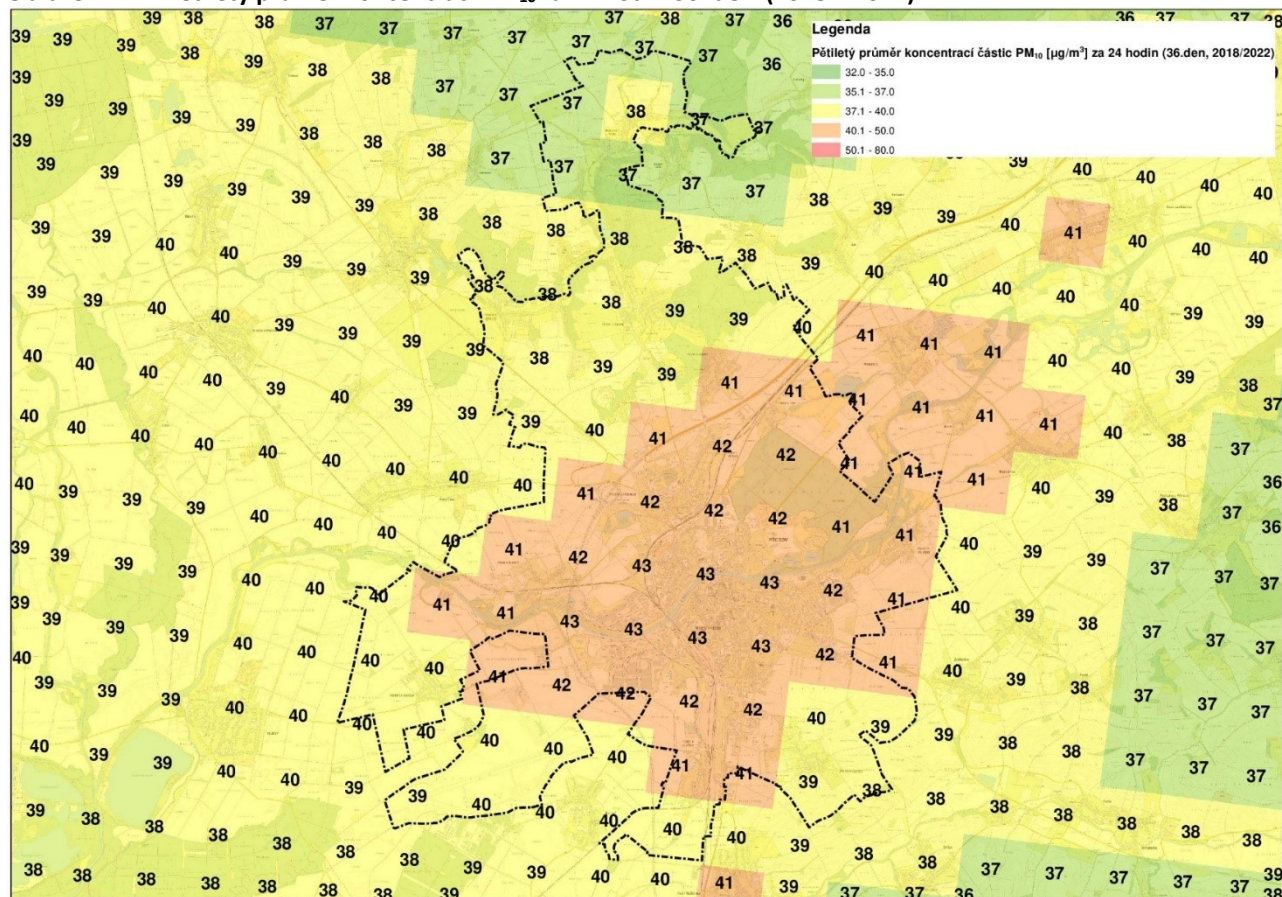




Obrázek 14.6: Pětiletý průměr koncentrací PM₁₀ (2018 – 2022)



Obrázek 14.7: Pětiletý průměr koncentrací PM₁₀ za 24 hodin 36. den (2018 – 2022)





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 ¹⁹
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 Dílážka	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 trať	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

¹⁹ Nárůst počtu obyvatel ovlivněn sídlem Magistrátu města Přerova, kam si část obyvatel hlásí své trvalé bydliště

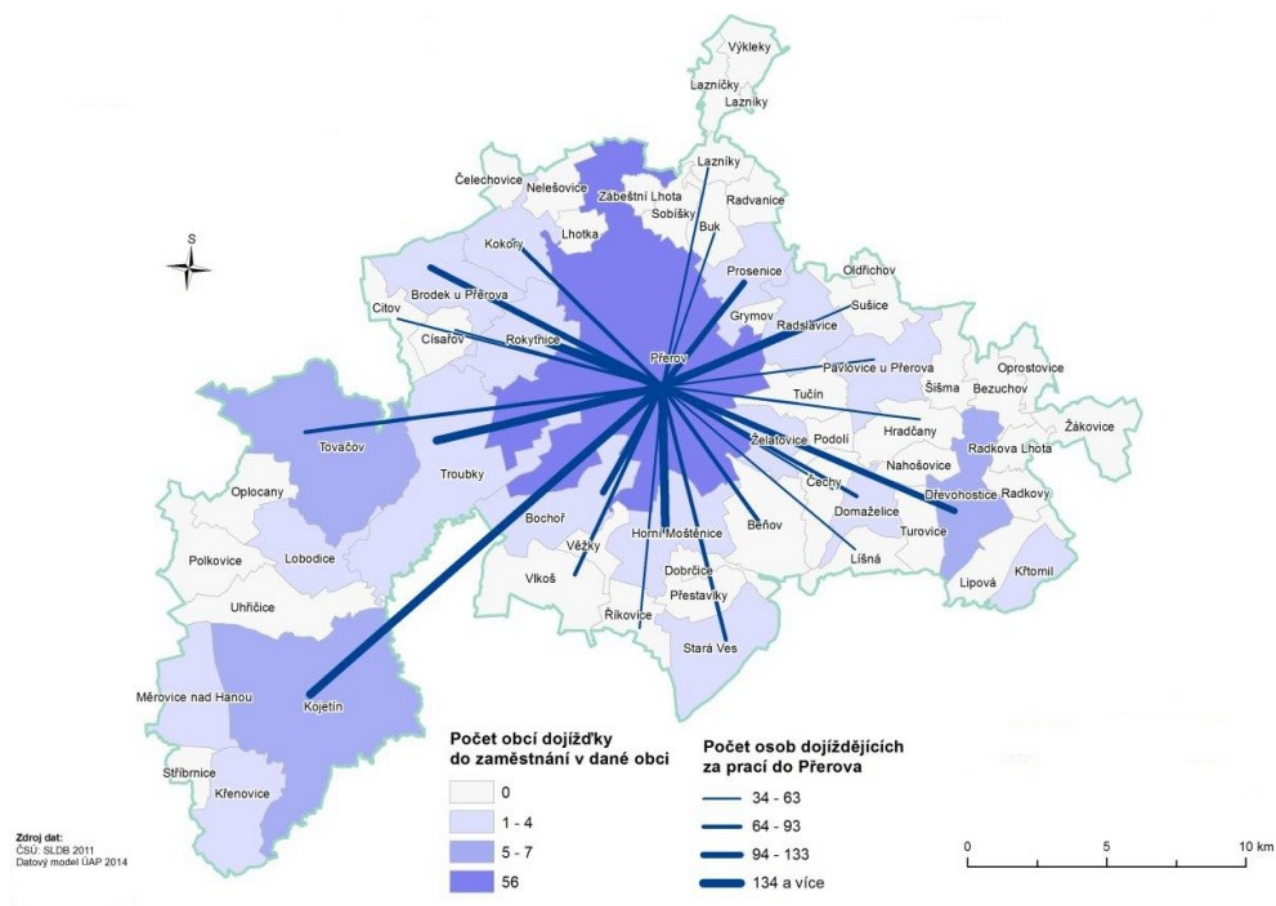


ID	Název ZSJ	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2011	Počet obyvatel změna 1991 – 2011
44	Újezdec-sever	24	12	12	-12
45	Pod Švédskými šancemi	0	0	0	0
46	U nádraží-jih	14	10	7	-7
47	Padělký u Předmostí	0	0	11	11
48	Výmyslov	0	107	103	103
x	Celkem PŘEROV	51 300	48 335	45 369	-5 931

Zdroj: ČSÚ, SLDB 1991, 2001, 2011

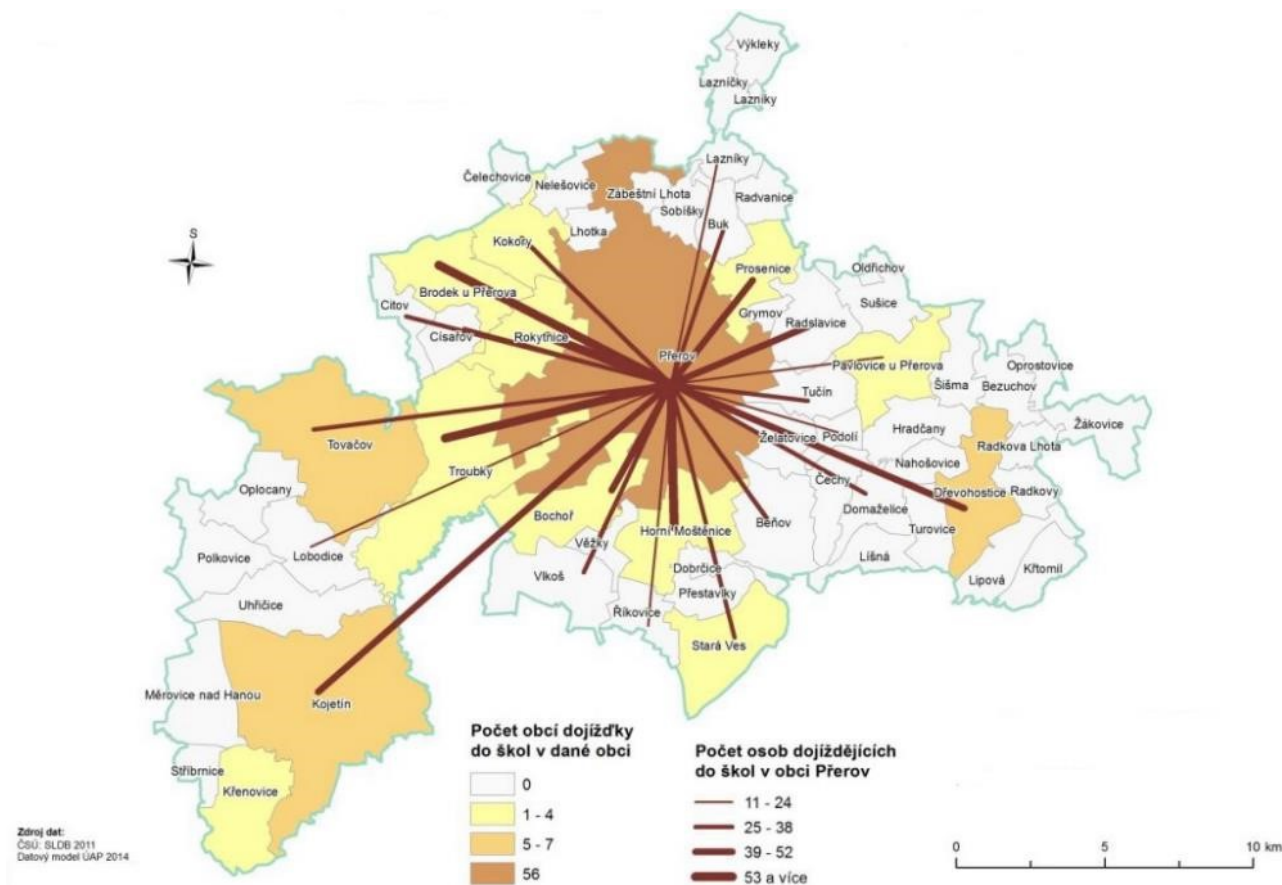
Pozn.: Barevná škála porovnává hodnoty ve sloupci – barevný odstín představuje hodnotu v buňce (tmavě modrá = nejnižší hodnota, tmavě červená = nejvyšší hodnota).

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



Zdroj: ÚAP SO ORP Přerov, 2014

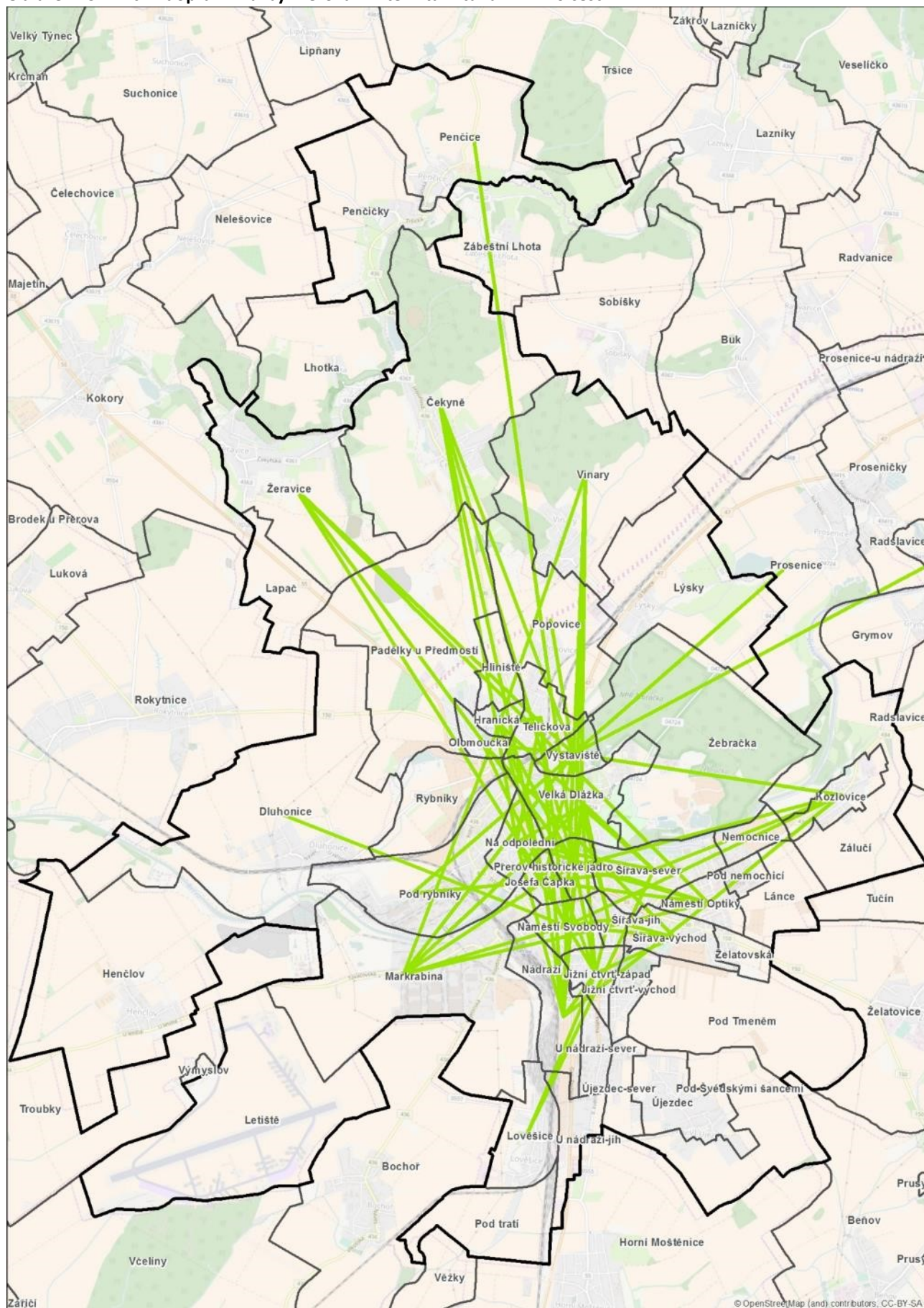
Obrázek P2: Dojíždka do škol v Přerově z ostatních obcí v rámci SO ORP Přerov



Zdroj: ÚAP SO ORP Přerov, 2014

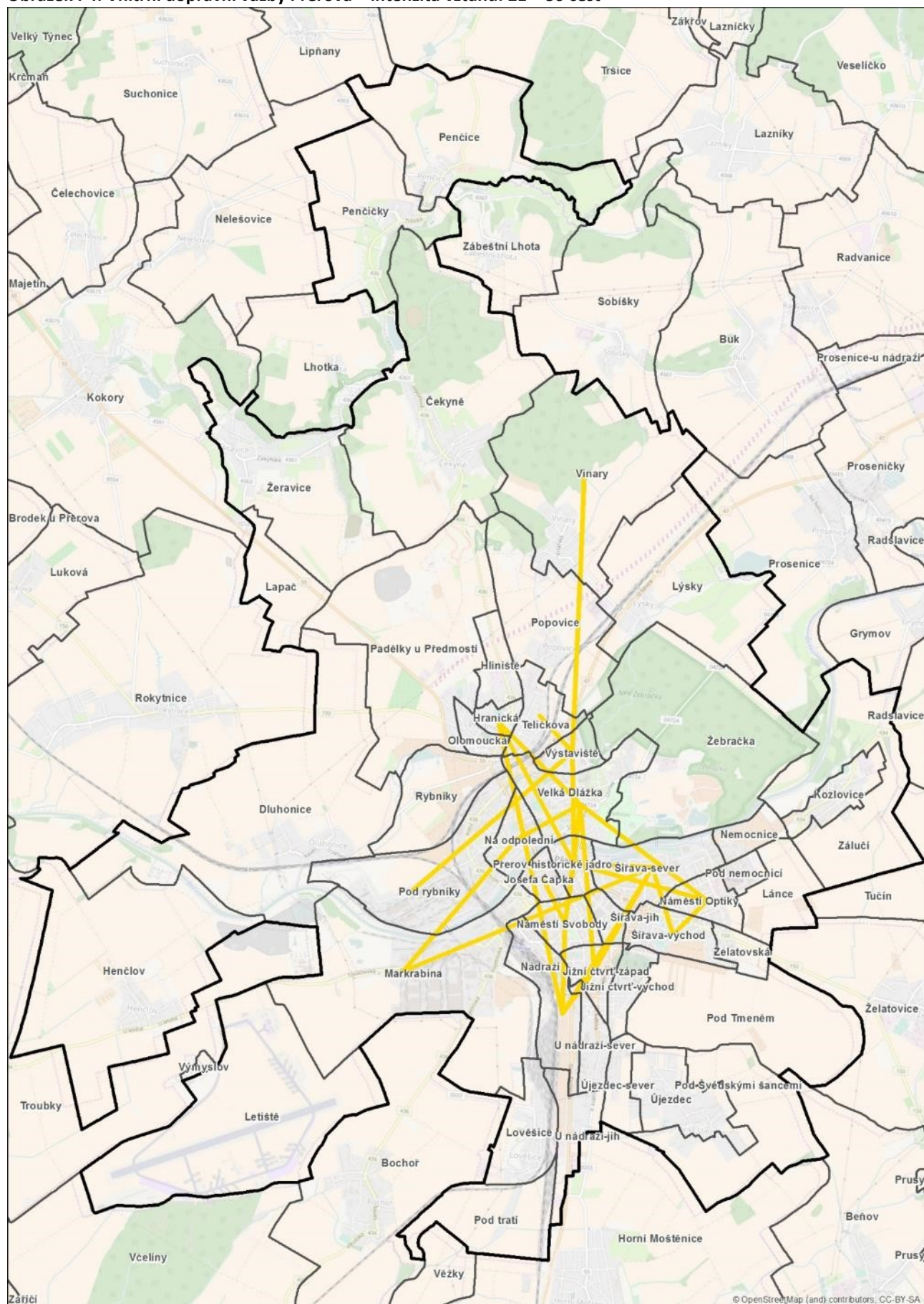


Obrázek P3: Vnitřní dopravní vazby Přerova – intenzita vztahů: 11 – 20 cest





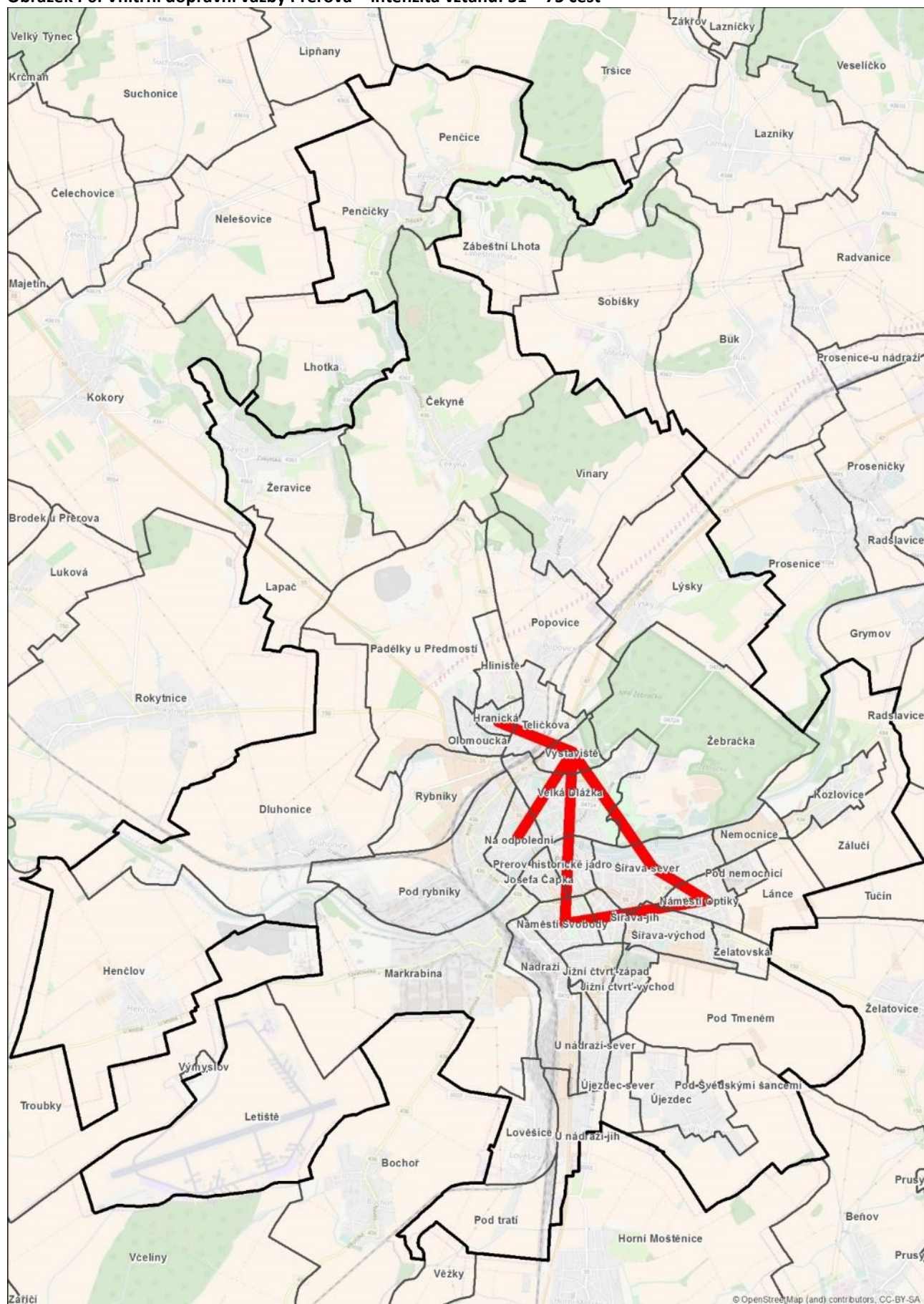
Obrázek P4: Vnitřní dopravní vazby Přerova – intenzita vztahů: 21 – 30 cest



The map displays the Prerov region with various administrative boundaries. A central area, including the city of Prerov and surrounding districts like Rybníky, is highlighted in orange. This area contains numerous sub-districts such as Hranická, Telická, Vystaviště, Velká Dílačka, and others. The map also shows surrounding towns like Lipňany, Penčice, and Záběštní Lhota. The orange area is roughly bounded by the districts of Rybníky to the west, Vystaviště to the east, and the city center to the south.



Obrázek P6: Vnitřní dopravní vazby Přerova – intenzita vztahů: 51 – 75 cest





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**