



MOBILITA PŘEROV
Chytré řešení pro vaši cestu



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

MĚSTA PŘEROV

Návrhová 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

Zastoupené: 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

Úvod.....	7
1. Struktura Návrhové části.....	8
2. Vize.....	8
3. Scénáře pro budoucnost města	8
3.1 Nulový scénář, bez aktivní politiky	9
3.2 Preferovaný zklidňující scénář, s aktivní politikou.....	9
3.3 Další dopravní scénáře s aktivní politikou	9
4. Strategické cíle	10
5. Opatření.....	12
6. Koncepce automobilové dopravy	16
6.1 Základní koncepce silniční dopravy	16
6.2 Zklidňování dopravy - Zóny 30.....	17
6.3 Přehled staveb ZÁKOS	19
6.4 Etapizace dostavby ZÁKOS	20
6.5 Výhledové zatřídění komunikační sítě.....	20
6.6 Problematika řešení nákladní dopravy.....	21
6.7 Problematika řešení navádění tranzitní dopravy	21
6.7.1 Opatření A6 Bezpečně na křižovatkách.....	21
6.7.2 Opatření B1 Elektromobilita	22
6.7.3 Opatření B6 Inteligentní křižovatky a preference IZS.....	22
6.7.4 Opatření B7 Inteligentní parkovací systém	22
6.7.5 Opatření C4 Odvedení tranzitu.....	23
6.7.6 Opatření C5 Zajištění dostupnosti výrobních areálů	23
6.7.7 Opatření C6 Řešení Parkování občanského vybavení.....	23
6.7.8 Opatření C7: Zajištění parkovacích kapacit rezidentů	24
6.7.9 Opatření C8: Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků	26
6.7.10 Opatření C16: Odstranění bodových bariér a zajištění průjezdnosti IZS.....	26
6.8 Provádění aktivit po střednědobém plánu v oblasti automobilové dopravy a parkování	26
6.8.1 Opatření C4 Odvedení tranzitu.....	26
6.8.2 Opatření C6 Řešení Parkování občanského vybavení.....	26
6.8.3 Opatření C7: Zajištění parkovacích kapacit rezidentů	27
6.8.4 Opatření C16: Odstranění bariér a zajištění průjezdnosti IZS.....	27
7. Základní koncepce cyklistické dopravy	27
7.1 Návrh řešení jednosměrných ulic	28
7.2 Provádění aktivit střednědobého plánu v oblasti cyklistické dopravy	29
7.2.1 Opatření A1 Bezpečně na kole (dopravní značení).....	29
7.2.2 Opatření A2: Budování páteřních, zkvalitňování stávajících cyklistických tras	29
7.2.3 Opatření B2 Snížení emisí IAD	30
7.2.4 Opatření C9 Doprovodná infrastruktura/mobiliář	30
7.2.5 Opatření C10 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách	30
7.3 Provádění aktivit po střednědobém plánu v oblasti cyklistické dopravy	30



7.3.1	Opatření A2: Budování páteřních, zkvalitňování stávajících cyklistických tras	30
8.	Návrh koncepce pěší dopravy.....	30
8.1	Provádění aktivit střednědobého plánu v oblasti pěší dopravy	32
8.1.1	Opatření A3 Bezpečně do škol.....	32
8.1.2	Opatření A5 bezpečné přecházení	32
8.1.3	Opatření C8 Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků	32
8.2	Provádění aktivit po střednědobém plánu v oblasti pěší dopravy	33
8.2.1	Opatření C8 Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků	33
9.	Návrh koncepce veřejné dopravy	33
9.1	Základní koncepce veřejné dopravy	33
9.2	Integrace veřejné dopravy.....	34
9.3	Organizace provozu veřejné dopravy.....	35
9.3.1	Navrhované dílčí změny MAD	35
9.3.2	Další alternativní vedení linek	35
9.4	Krizový scénář	36
9.5	Provádění aktivit střednědobého plánu v oblasti veřejné dopravy	36
9.5.1	Opatření B4: preference BUS	36
9.5.2	Opatření B5: Inteligentní zastávky MHD	36
9.5.3	Opatření C12 Zlepšení zastávek VHD/MHD.....	37
9.5.4	Opatření C14 Zajištění dostupnosti rychlého žel. spojení (Brno, Ostrava).....	37
9.6	Provádění aktivit po střednědobého plánu v oblasti veřejné dopravy	37
9.6.1	Opatření C13 Zkapacitnění železniční tratě Přerov - Nezamyslice - Brno(VLC).....	37
9.6.2	Opatření C14 Zajištění dostupnosti rychlého železničního spojení (BRNO, OSTRAVA)	37
10.	Návrh koncepce statické dopravy	37
10.1	Problematika parkování v centru města	37
10.2	Problematika parkování v rezidentních oblastech	37
11.	Imisní zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury	40
11.1	Posouzení imisní zátěže.....	40
12.	Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení stavu ovzduší	41
13.	Hluková zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury.....	41
14.	Externí finanční zdroje	43
14.1	Evropské strukturální a investiční fondy a programy	43
14.1.1	Programové období 2021–2027	43
14.1.2	Ostatní Evropské programy	44
	Státní fond dopravní infrastruktury.....	44
14.1.3	Zvyšování bezpečnosti	44
14.1.4	Cyklistické stezky	44
14.1.5	Křížení komunikací.....	45
14.1.6	Projektové činnosti	45
14.2	Státní fond životního prostředí.....	45
14.2.1	Národní program Životní prostředí	45
14.3	Olomoucký kraj.....	46



14.4	Rozpočet města	46
15.	Naplňování plánu mobility a návrh změn procesu plánování mobility na městské úrovni.....	47
15.1	Koordinátor udržitelné městské mobility.....	47
15.2	Návrh stanovení kompetencí procesu.....	47
15.3	Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů	49
16.	Návrh aktivit.....	49
17.	Akční plán do roku 2027.....	88
18.	Navazující období po roce 2027	94
19.	Závěr	95
20.	Seznam zkratk	96
22.	Přílohy.....	97



ÚVOD

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

Plán udržitelné městské mobility (dále též Plán mobility) pro město Přerov je proto strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Plán mobility komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, 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.

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 bylo reagováno na silné a slabé stránky města identifikované ve SWOT analýze, a to s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Do zpracování Návrhové části byly zapojeny odborné pracovní skupiny, jejichž členy jsou klíčoví aktéři a subjekty v regionu (viz Analytická část). Pracovní skupiny se podílely na verifikaci analytické části vč. SWOT analýzy a spolu tvořily strategické cíle/opatření. Všechny výstupy z jednání pracovních skupin projednával, připomínkoval a po zpracování akceptoval a schválil Výrobní výbor.

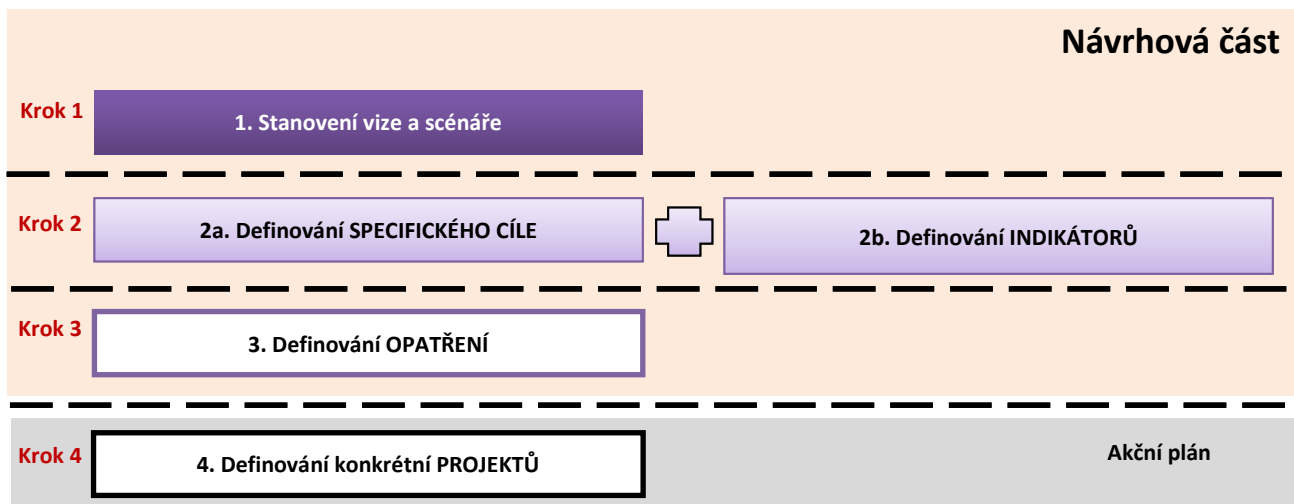
Technická aktualizace v roce 2024 nemění strategii, vizi, scénáře, cíle ani opatření. Úkolem technické aktualizace je prodloužení životnosti návrhů do roku 2027. V rámci analýzy byl vyhodnocen postup realizace navržených aktivit, kdy návrhová část není dosud plně realizována. Je to dáno zejména zpožděním výstavby D1 Přerov – Říkovice, která měla odvést tranzitní dopravu města. Aktuální stav přípravy uvažuje s uvedením do provozu v roce 2026. Současně byly změněny podmínky pro schválení SUMP, kdy Přerov nově potřebuje SUMP včetně modelu dopravy. Ten je technickou aktualizací doplněn, aby tato splňovala podmínku modelu. Model dopravy je proveden v samostatné příloze. Jedná se o unimodální model automobilové dopravy, který je projednání s MD v rámci této aktualizace vhodný pro hodnocení záměrů města do 50 tis. obyvatel, kterým je Přerov.

1. STRUKTURA NÁVRHOVÉ ČÁSTI

Návrhová část vyjadřuje základní představu pro systematický rozvoj a směřování oblasti mobility města ve všech dopravních módech do roku 2050.

Na základě stanovených strategických cílů byly následně pracovními skupinami a Výrobním výborem definovány specifické cíle, kterých by mělo být v rámci daného strategického cíle v horizontu plánu mobility dosaženo. Následně byla definována konkrétní opatření, která povedou k naplnění strategických/specifických cílů.

Obrázek 1: Systém Návrhové části



2. VIZE

Vize byla na základě projednání stanovena cílevědomě ve znění:

"Přerov, nejlepší město na Hané."

Pro naplňování vize byl zvolen zklidňující scénář dopravní strategie, který umožní vybudování dostatečně kapacitního sběrného skeletu města a současně ochranu obyvatel před nepříznivými vlivy dopravy. Aktivně podporuje pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu zkrácením dojezdových vzdáleností oproti automobilové dopravě, která je v zónách bydlení redukována.

3. SCÉNÁŘE PRO BUDOUCNOST MĚSTA

Scénáře budoucího rozvoje dopravy ve městě sledují cílový stav roku 2035 tj. návrhové období 18 let. V rámci zpracování návrhové části byl definován nulový scénář, ke kterému byly navrženy alternativní aktivní scénáře vývoje dopravy (zakonzervování, nemotorový, zklidňující, veřejné dopravy).

V rámci pracovních skupin byl doporučen ke sledování zklidňující scénář radě města, který byl následně schválen Zastupitelstvem města Přerova (24. 4. 2017). Ten je rozpracován strategickými cíli, opatřeními a návrhem aktivit (jednotlivé stavby, akce). Pro krátkodobý horizont je zpracován akční plán.



Tabulka 1: Prognózané dělby přepravní práce dle scénářů, zvolený scénář

		Stav 2016	Nulový 2035	Zakonzervování 2035	Nemotorový 2035	Zklidňující 2035	Veřejné dopravy 2035
	IAD	34%	▲ 42%	■ 34%	■ 34%	▼ 27%	▼ 31%
	VHD	30%	▼ 25%	▼ 29%	▼ 26%	▼ 29%	▲ 35%
	Kolo	5%	▲ 6%	▲ 6%	▲ 8%	▲ 10%	■ 5%
	PĚŠKY	31%	▼ 27%	■ 31%	■ 31%	▲ 34%	▼ 29%
Celkem		100%	100%	100%	100%	100%	100%

3.1 NULOVÝ SCÉNÁŘ, BEZ AKTIVNÍ POLITIKY

Představuje vývoj dopravy bez aktivní politiky. Předpokládá se zvýšení dopravy na Velké Dlážce z 16 tis. vozidel na 20 tis. vozidel za 24 hodin, na tř. 17. listopadu z 15 tis. vozidel na 19 tis. vozidel a na Pod Valy z 9 tis. vozidel na 11 tis. vozidel, jinde obdobně. Nákup vozidel a změna chování lidí vedou k nárůstu automobilové dopravy ve městě se všemi negativy zvýšení hluku. Trend zvyšování dopravních zátěží pokračuje. Zvýšení emisí je eliminováno zavedením inovací automobilů. Přechody pro chodce jsou redukovány, aby nebrzdily průjezd vozidel. Tento scénář bude naplněn při pokračování ve stávajícím plánování dopravy.

3.2 PREFEROVANÝ ZKLIDŇUJÍCÍ SCÉNÁŘ, S AKTIVNÍ POLITIKOU

Zvolený scénář je možné naplnit pouze za předpokladu aktivní politiky města. Cílem je vytvořit kvalitní prostředí pro život. Pěší a cyklistická doprava je preferována. Je kladen velký důraz na pěší dopravu a zajištění bezpečného přecházení. Jsou preferována rychlá spojení cyklistické dopravy. Jsou budována cyklistická a pěší spojení místních částí a okolních obcí. Dalšími kroky ke zklidnění je uzavírání části ZÁKOS (Pod Valy, Širava apod.) a vytváření nemotorových ulic. Kapacita sběrných komunikací pro vozidla je redukována o 20 %.

3.3 DALŠÍ DOPRAVNÍ SCÉNÁŘE S AKTIVNÍ POLITIKOU

Další scénáře s aktivní politikou obsahují nepreferované alternativy zklidňujícího scénáře.

Nemotorový scénář navrhuje snížení dotací na VHD z 26 na 23 mil. Kč/rok. Snížení objemů nabídky MAD o 14 % a urychlení výstavby cyklistické infrastruktury vč. předností cyklistů na cyklistických přejezdech a budování rychlého spojení i mimo vnitřní město. Jsou podporovány také bezpečné přechody pro chodce.

Scénář zakonzervování stavu dává přednost zlepšení podmínek pro pěší a MHD. Je realizováno snížení tarifu MAD off peak z 10 Kč na 4 Kč, což zvýší náklady MAD o cca 2 mil. Kč/rok. Jsou realizována opatření zpoplatnění parkování a subvence dlouhodobého jízdného pro snížení dopadů zvýšení stupně automobilizace. Jsou realizovány úpravy sítě místních komunikací pro zakázání průjezdu tranzitujících vozidel vnitrobloky. Pěší doprava je hájena. Cyklistická doprava se nijak zvláště nerozvíjí.

Scénář MAD podporuje zejména veřejnou hromadnou dopravu. Čtvrtletní jízdné je zlevněno pod 400 Kč/3 měsíce. Je realizováno off peak jednotlivé jízdné snížené na 4 Kč. Jsou zavedeny R-placené zóny pro osobní vozidla v objemu 3000 míst. Součástí R-karty je předplacená jízdenka na MAD pro druhého člena rodiny při koupi jedné předplacené jízdenky v rodině. Počet předplacených jízdenek se zvyšuje o 1 - 2 tis. Krytí prokazatelné ztráty se zvyšuje o 7 mil. Kč, z toho 3 mil. Kč jsou kryty z výnosu parkovacího systému. Nabídka spojů je doplněna a rozšířena.



4. STRATEGICKÉ CÍLE

Zpracovaný dokument stanoví podmínky pro dosažení stanovených cílů Plánu mobility, dle 4 níže uvedených strategických cílů.

MOBILITA PŘEROV

STRATEGICKÝ CÍL
A: BEZPEČNOST

Zajistíme zvýšení pocitu bezpečí v dopravě. Rozšíříme a podpoříme bezpečnostní prvky/opatření ve městě pro bezpečný pohyb osob, zejména dětí.

INDIKÁTOR:

- Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním

MOBILITA PŘEROV

STRATEGICKÝ CÍL
B: INOVACE

Navážeme na historii a tradici inovativního města. Půjdeme vzorem občanům v používání inovativních technologií v dopravě (*elektromobily, přechod na bezuhlíková paliva, apod.*)

INDIKÁTOR:

- Snížení emisí z dopravy – hodnota benzenu, PM₁₀, CO₂
- Podíl registrovaných elektromobilů
- Počet zřízených elektro nabíjecích stanic, vč. odběru


MOBILITA PŘEROV
STRATEGICKÝ CÍL
C: MÍSTO PRO ŽIVOT

Zlepšíme podmínky pro život občanů města ve všech oblastech souvisejících s dopravou, od hluku až po parkování.

INDIKÁTOR:

- Zvýšení spokojenosti obyvatel s dopravou (dle módu)
- Snížení hlukové zátěže (v měřených lokalitách)
- Snížení podílu nelegálního parkování
- Délka ulic s omezeným vjezdem automobilů
- Délka nově vybudovaných nebo opravených KM infrastruktury jednotlivých druhů dopravy
- Snížení počtu nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení


MOBILITA PŘEROV
STRATEGICKÝ CÍL
D: MARKETING DOPRAVY

Změníme vnímání udržitelných forem dopravy u veřejnosti (*změna dopravních návyků*). Zvýšíme vzájemnou ohleduplnost mezi účastníky dopravního provozu (dle módu).

INDIKÁTOR:

- Změna dopravního chování obyvatel = dělby přepravní práce
- Zřízení funkce koordinátora mobility města
- Počet účastníků osvětových akcí a kampaní
- Zvýšení spokojenosti obyvatel s dopravou (dle módu)
- Počet zapojených firem do marketingových akcí

Strategické cíle jsou dále rozpracovávány opatřeními a aktivitami v souladu s koncepcí dopravy jednotlivých dopravních módů.



5. OPATŘENÍ

Opatření jsou obecné nástroje, kterými chceme dosáhnout dlouhodobých strategických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke strategickému cíli, který naplňuje. Naplňování opatření, a tím i plnění cílů, je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Aktivita jsou rozpracovány v kartách opatření a detailněji pak v akčním plánu.

STRATEGICKÝ CÍL A: BEZPEČNOST

OPATŘENÍ A1: BEZPEČNĚ NA KOLE (DOPRAVNÍ ZNAČENÍ)

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

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

OPATŘENÍ A2: BUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍCH, ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS

Zajistíme rychlé a bezpečné spojení mezi jednotlivými částmi města a okolními obcemi páteřní sítě cyklistických stezek, případně cyklistických pruhů. Bude preferováno přímé, rychlé a komfortní spojení. Stávající stezky se špatným povrchem budou upraveny a úzké stezky rozšířeny.

OPATŘENÍ A3: BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Důraz bude kladen na délku přechodu a rozhled na přechodu. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00

OPATŘENÍ A4: BEZPEČNĚ NA HŘIŠTĚ A ZA VOLNÝM ČASEM

Zajistíme úpravu přechodů pro chodce a míst pro přecházení ve vnitroblocích tak, aby bylo zajištěno bezpečné přecházení mezi bytovými domy a dětskými hřišti či místy určenými pro volnočasové aktivity dětí. V odůvodněných případech budou ulice uslepeny, čímž bude zajištěna bezpečná cesta bez aut.

OPATŘENÍ A5: BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ

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

OPATŘENÍ A6: BEZPEČNĚ NA KŘIŽOVATKÁCH

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou na okružní či světelně řízené.

Na všech ramenech křižovatky budou navrženy přechody pro chodce. Cyklistická doprava bude řešena v rámci přestavby v samostatných pružích či na samostatné stezce s přejezdy.

OPATŘENÍ A7: ZLEPŠIT DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Zajistíme odpovědnou osobu za dopravní značení ve městě, která bude mít za úkol průběžnou revizi, úpravu a případné doplnění dopravního značení na silnicích i místních komunikacích ve městě. Zajistíme legalizaci parkovacích stání na komunikacích, kde to je možné.

OPATŘENÍ A8: ŠKOLNÍ AUTOBUS (ROZVOZ DĚTÍ NA KROUŽKY)

Zavedeme školní autobus pro svoz dětí do kroužků tam, kde nelze použít bezpečnou pěší cyklistickou dopravu. Provoz bude poptávkový. Průzkum poptávky provede odbor sociálních věcí a školství.



STRATEGICKÝ CÍL B: INOVACE

OPATŘENÍ B1: ELEKTROMOBILITA

Zajistíme možnost nabíjení elektromobilů ve městě výstavbou nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO s kapacitou pro 2000 elektromobilů. Zajistíme označenou zásuvku pro nabíjení elektrokol a elektroskútrů na akcích pořádaných městem a v budovách občanské vybavenosti.

OPATŘENÍ B2: SNÍŽENÍ EMISÍ IAD

Zajistíme dotace přestavby a koupě automobilů na LPG, CNG. Ty snižují emise uhlovodíků o více než 25 %. Dotace bude vyplácena obyvatelům města při zápisu LPG, CNG do technického průkazu.

OPATŘENÍ B3: ALTERNATIVNÍ PALIVO MAD

Zajistíme 100 % autobusů MAD s pohonem CNG či elektrobusesy.

OPATŘENÍ B4: PREFERENCE BUS

Zajistíme preferenci BUS na samostatných pružích a nastavení semaforů.

OPATŘENÍ B5: INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD

Zajistíme elektronické informační panely a indukční smyčky na vybraných zastávkách MAD a PAD. Spoje MAD budou zasílat informace o zpoždění do systému CHAPS se zobrazením zpoždění spojů na portálu www.idos.cz

OPATŘENÍ B6: INTELIGENTNÍ KŘÍŽOVATKY A PREFERENCE IZS

Zajistíme rekonstrukci semaforů s dynamickým či koordinovaným řízením s napojením dispečink, aby mohla být uplatněna preference IZS. Zajistíme kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů pro potřeby řešení dopravních nehod.

OPATŘENÍ B7: INTELIGENTNÍ PARKOVACÍ SYSTÉM

Zajistíme zpoplatněný parkovací systém v dotyku s centrem města s automatickou detekcí volné kapacity a zobrazováním informací na informačních panelech na příjezdu.

OPATŘENÍ B8: SPOLUJÍZDA A SPOLUSDÍLENÍ VOZIDLA

Zajistíme podporu spolusdílení vozidla více rodinami. Zajistíme podporu sdílení jízdy vozidla více uživateli.

OPATŘENÍ B9: ÚKLID VOZIDEL Z ULIC DO PARKOVACÍCH DOMŮ

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

**STRATEGICKÝ CÍL C: MÍSTO PRO ŽIVOT****OPATŘENÍ C1: VÝSTAVBA PĚŠÍCH ZÓN**

Rozšíříme pěší zóny, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.

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

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

OPATŘENÍ C3: ZÓNA UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Zavedeme nízkoemisní zóny s povoleným vjezdem pouze autobusů, elektromobilů a cyklistů. Tím bude významně snížen hluk a emise z dopravy v těchto zónách.

OPATŘENÍ C4: ODVEDENÍ TRANZITU

Zajistíme odvedení tranzitní dopravy převedením na dálnici a nadřazený dopravní skelet. Zajistíme vymístění silnic I. tříd z okolí centra města.

OPATŘENÍ C5: ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI VÝROBNÍCH AREÁLŮ

Zajistíme kapacitní napojení výrobních areálů na západě města rozšířením kapacity silnic. Zvýšíme kapacitu základní sítě mimo území rezidentního bydlení. (možno sloučit s C4.)

OPATŘENÍ C6: ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Zajistíme dostatečné kapacity parkování v dostatečné docházkové vzdálenosti 600 m od centra města. Zajistíme dostatečné kapacity parkování u sportovišť.

OPATŘENÍ C7: ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT REZIDENTŮ

Zajistíme vazbu mezi zpoplatněným systémem parkování vozidel rezidentů v sídlištích a systémem městské hromadné dopravy.

Zajistíme dostatečné kapacity parkování a MAD.

OPATŘENÍ C8: ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

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

OPATŘENÍ C9: DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA/MOBILIÁŘ

Zajistíme dostatečný počet laviček podél pěších tras a stojanů pro kola. Zlepšíme stav městského mobiliáře.

OPATŘENÍ C10: OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH

Zajistíme dovolení pohybu cyklistů v jednosměrkách od šíře 3,0 m v obousměrné jednopruhově komunikaci, do šíře 4,0 m cyklopiktogramem a od 4,5 m vyhrazeným pruhem pro cyklisty v protisměru.

OPATŘENÍ C11: ALTERNATIVNÍ TRASOVÁNÍ LINEK MHD

Zajistíme změnu trasování linek MAD s cílem napřímít jejich vedení mezi důležitými částmi města a cíli.

OPATŘENÍ C12: ZLEPŠENÍ ZASTÁVEK VHD/MHD

Zajistíme rozvoj zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Pro úpravu zastávek budou použity speciální k tomu určené obruby. Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.

OPATŘENÍ C13: ZKAPACITNĚNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PŘEROV-NEZAMYSLICE-BRNO (VLC)

Budeme podporovat zkapacitnění tratě Přerov - Nezamyslice - Brno, která je stavbou SŽ, a připojení plánovaného veřejného logistického centra, které je stavbou soukromého investora, na železnici.

OPATŘENÍ C14: ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI RYCHLÉHO ŽEL. SPOJENÍ (BRNO, OSTRAVA)

Budeme podporovat výstavbu rychlých železničních spojení, která jsou plánována na státní úrovni se zastávkou v Přerově.

OPATŘENÍ C15: SENIOR TAXI

Zachováme dotovanou službu senior Taxi, jako doplněk k MAD pro osoby starší 65 let.

OPATŘENÍ C16: ODSTRANĚNÍ BODOVÝCH BARIÉR A ZAJIŠTĚNÍ PRŮJEZDNOSTI IZS

Zajistíme odstranění úzkých hrdel na dopravní síti v podobě bariéry železniční trati pro silniční dopravu. Zajistíme průjezdnost pro vozidla IZS v sídlištích.



STRATEGICKÝ CÍL D: MARKETING DOPRAVY

OPATŘENÍ D1: BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE UDRŽITELNÉ DOPRAVY

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

OPATŘENÍ D2: DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA

Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, povědomí o dopravní bezpečnosti a udržitelné mobilitě. Budováním vztahů s širokou veřejností, vč. dětí přispějeme k bezpečnému a ohleduplnému pohybu osob na komunikacích.

OPATŘENÍ D3: KOMUNIKACE A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

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

OPATŘENÍ D4: KOORDINÁTOR MOBILITY MĚSTA

Vytvoříme pozici koordinátora městské mobility, který jako zástupce města bude v rámci svých kompetencí zprostředkovávat a pomáhat zajišťovat koordinaci činností, které povedou k rozvoji městské mobility a k naplňování Plánu mobility.

OPATŘENÍ D5: KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE, VČ. DOPRAVNÍHO MODELU

Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. podpory architektonických soutěží.

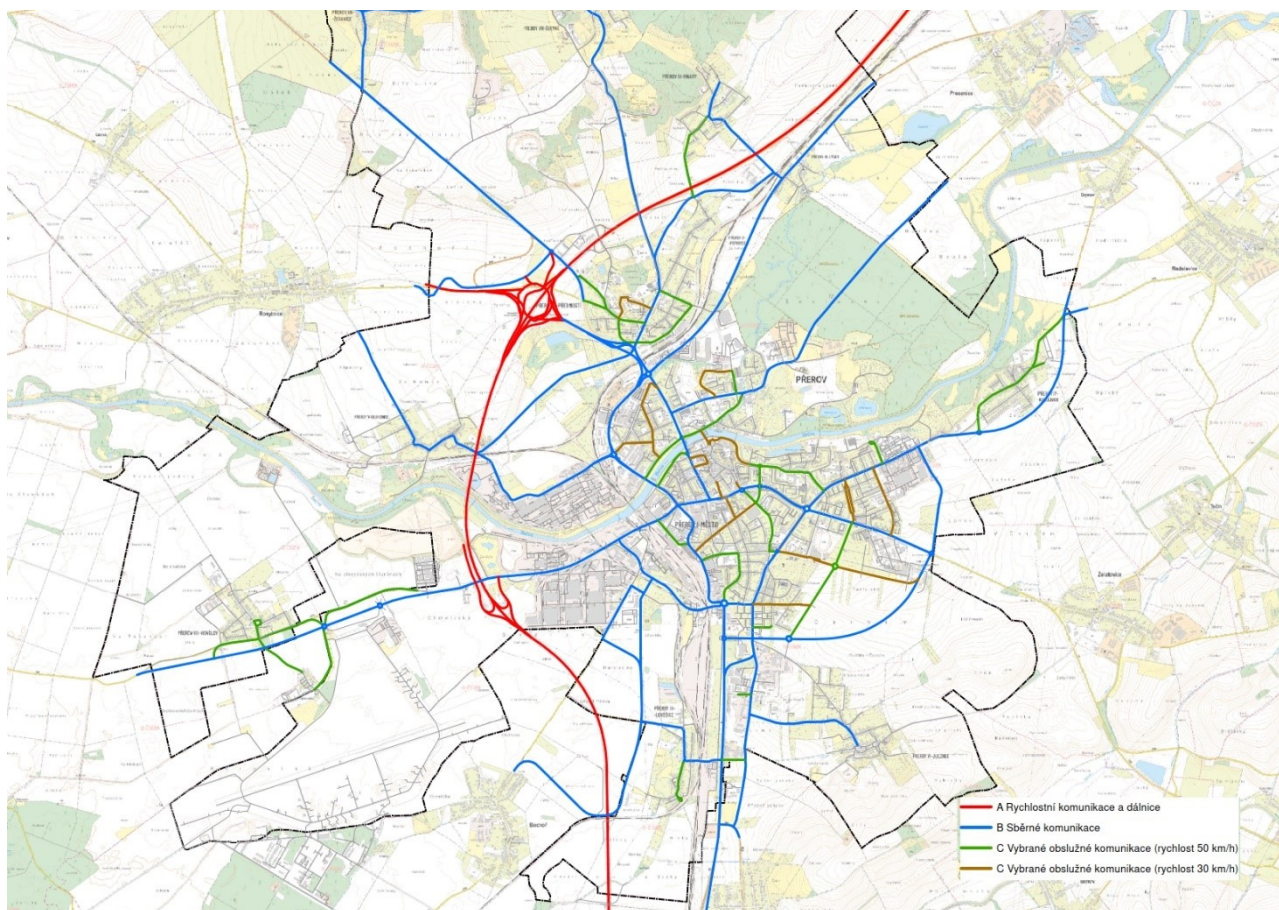
Bude zpracován dopravní model pro IAD i MHD.

6. KONCEPCE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

6.1 ZÁKLADNÍ KONCEPCE SILNIČNÍ DOPRAVY

Základní koncepce automobilové dopravy vychází v definování cílového stavu ZÁKOS - Základního komunikačního skeletu. Ten definuje jednotlivé funkce uličních profilů a silnic v návrhovém období. V rámci technické aktualizace 2024 byl zohledněn stav výstavby navržených staveb. Stavba D1 Říkovice – Přerov je nyní plánována k uvedení do provozu v roce 2026.

Obrázek 2: Výtah návrhu ZÁKOS automobilové dopravy a návrh zklidněných zón



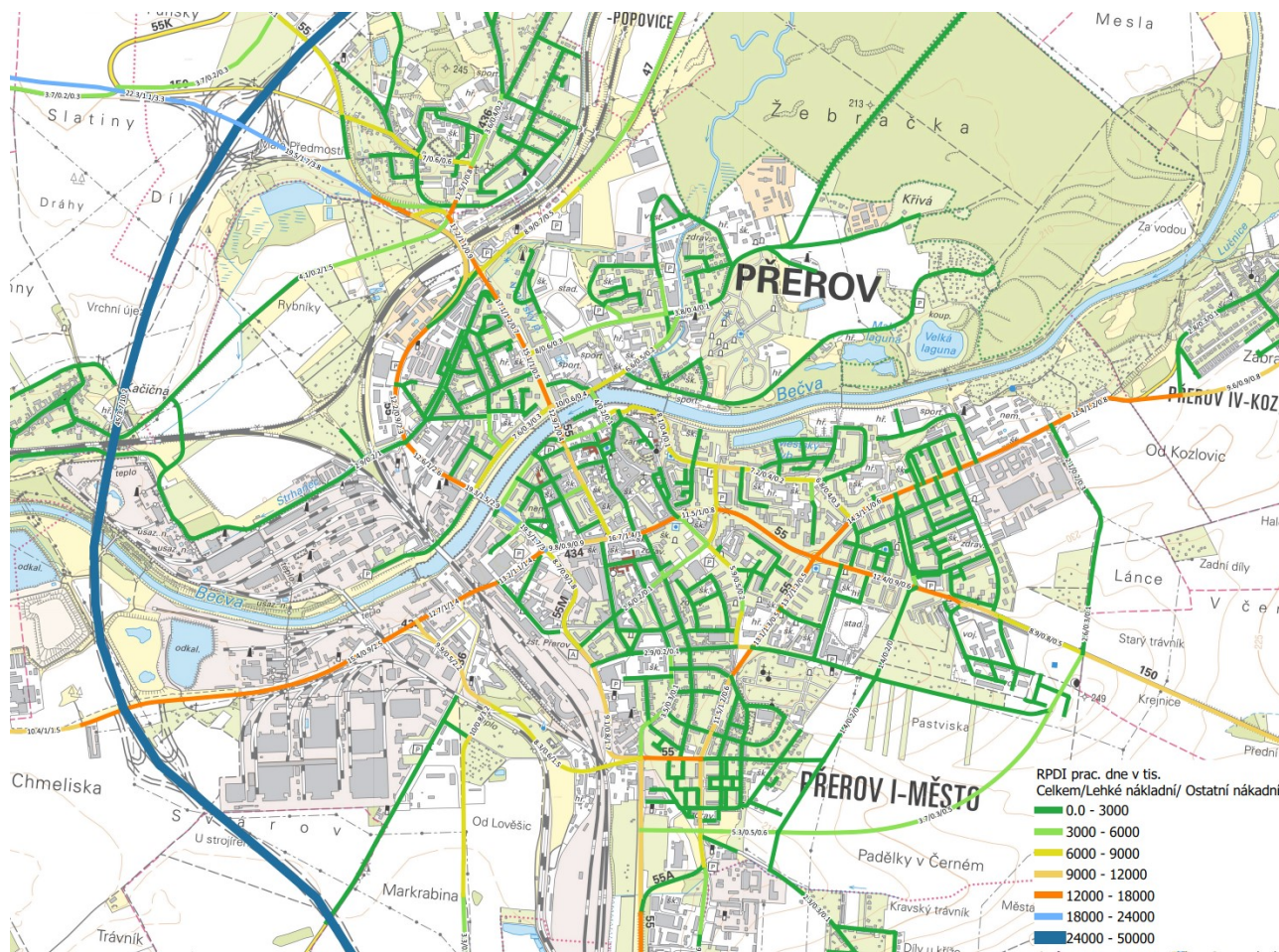
Ideou výhledového uspořádání zůstává i v roce 2024 odvedení tranzitní dopravy města na dálnici D1 a budoucí polookruh komunikací v jižním, východním a západním kvadrantu města. Kapacity ulice Velké Novosady a navazující sítě by do budoucna po dostavbě D1 měly odvést i vnější a část vnitřní dopravy města a umožnit zklidnění ulic Velká Dlážka a Palackého. Vzdálenost sběrného skeletu ulic Komenského a Lipnická je 1,4 km. Vzdálenost ulice Komenského a jižního obchvatu města je 1,4 km. Vzdálenost sběrného skeletu ulice Dvořákova a Lipnická je 1,9 km. Pokud stanovíme velikost urbanistických celků na 1,5 x 2 km, je z urbanistické analýzy zřejmé, že ulice Velká Dlážka, která je vzdálena od ulice Tržní 500 m není pro kostru města potřebná v případě, že bude na ulici Tržní/Velké Novosady vybudována dostatečná kapacita pro odvedení dopravy z ulice Velká Dlážka.

Právě snaha spojit každé místo s každým místem přímo automobilovou dopravou v minulých letech by měla být nahrazena městotvorným plánováním funkčních zón bydlení, výroby, rekreace a sběrnou dopravní funkcí, která tyto tři ostatní zóny spojuje. K vytváření zklidněných uzavřených urbanistických celků bydlení bez možnosti průjezdu není v současné době dostatečná vůle. Proto je navrženo alespoň plošné zklidnění dopravy v rezidentních oblastech v rámci zón 30.

Vnitřní zóny bydlení a rekreace by měly být prosty městské i mimoměstské tranzitní dopravy pro zajištění dobré pohody v daných zónách. Za hlavní rekreační zónu je považován Michalov. Za hlavní rezidenční zóny lze považovat Předmostí, Svěpomoc, Sokolská - Osmeček, Kozlovská, Optiky, Sušilova, Petřivalského, Nerudova, Jižní čtvrť II, Jižní čtvrť I a vznikající lokalita u hvězdárny.

Odvedení tranzitní dopravy z vnitřních zón bydlení je podpořeno parkovací politikou a zklidňováním dopravy zóna 30 a organizací dopravy jednosměrného řešení, které průjezd vnitrobloky znemožní vozidlům, ale dovolí cyklistům.

Obrázek 3: Dopravní zátěž roku 2035, prognóza modelu dopravy



6.2 ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY - ZÓNY 30

Prognóza automobilové dopravy v Přerově ukazuje, že i přes realizaci obchvatů intenzity dopravy ve vnitřním městě mimo průtah budou dále narůstat. Nedojde k postřehnutelnému snížení intenzit ve vnitřním městě bez restrikcí dopravy. Motivací návrhu zklidnění dopravy je zlepšení kvality života obyvatel města a snížení či zastavení poklesu počtu obyvatel města, kteří se stěhují za město, a poté dojíždějí.

Celoplošný návrh zón 30 vychází z definic funkcí ulic. Zatímco sběrné ulice nezasáhne, ty obslužné, které mají fungovat zejména pro zdrojovou a cílovou dopravu daného místa, ano.

Sběrné ulice typu Komenského, Polní, 9. května a další mají umožňovat bezproblémové a rychlé spojení mezi jednotlivými částmi města dovolenou rychlostí 50 km/hod.

Obslužné ulice mají plnit funkci pobytovou, jelikož se z velké části jedná o ulice v obytné zástavbě. Snížení pocitu nebezpečí, omezování automobilů a snížení hluku ve venkovním prostoru v obytných souborech je nejlépe dosažitelné snížením dovolené rychlosti na 30 km/hod. Snížená rychlost zejména chrání děti, seniory,



cyklisty a pěší. Mimo jiné dovolí lepší využívání území a výstavbu většího počtu legálních parkovacích stání. Jejich dodržování by mělo být celospolečenským dogmatem.

Návrh zón 30 v Přerově má působit na 2 různé cílové skupiny, jejichž chování se má změnit. První skupinou jsou řidiči. Druhou skupinou je sám magistrát města, který tím dává najevo postupnou proměnu města.

Zřízení celoplošných zón 30 dopravním značením nepředpokládá pouhou restrikcí automobilové dopravy, ba naopak. Dovoluje automobilům pohyb v citlivých prostorách se snížením negativních vlivů na okolí. Řidič si má uvědomit, že i zde žijí lidé.

Zřízením zón 30 dává město najevo svou vůli ochraňovat vnější prostor obytných oblastí i jejich obyvatele. Úprava přichází v době zvyšování intenzit automobilové dopravy, její zatahování do vnitrobloků a ohrožování lidí, které je problémem v posledních dvou dekadách. Zřízení zón 30 na tyto problémy reaguje a pomáhá prosadit v budoucnu změny uličních prostorů, jelikož jejich upořádání mnohdy neodpovídá současným potřebám.

V první etapě budou zóny zřízeny dopravním značením. Zamezení tranzitu vnitrobloky lze v navržených zónách 30 dále regulovat dopravním značením, zavedením jednosměrných ulic. V druhé etapě budou ulice v rámci přirozených rekonstrukcí řešeny stavebně. Tím se za obdobných nákladů zvýší přidaná hodnota změnou uličních prostorů, které mnohde více vyhovují době před 50 lety než dnešním potřebám.

Návrh zón 30 vychází z několika jednoduchých předpokladů.

1) Zóny 30 musí umožňovat v krátké vzdálenosti dosažení sběrných ulic

- Proto jsou navrženy zóny tak, aby bylo možné sběrný systém dosáhnout do 600 m.

2) Zóny 30 nesmí citelně zdržovat dopravu IAD

- Proto je rozdíl časů dosažení sběrného skeletu při jízdě 50km/hod a 30 km/hod maximálně 30 s, což je nepostřehnutelné zdržení na cestě autem.

3) Zóny 30 musí být ve městě celoplošné

- Při plošném zřízení je vyšší pravděpodobnost přijetí těchto opatření a jejich respektování.

4) Zóny 30 musí zlepšovat podmínky života

Snížení hluku o 2dB a míry ohrožení automobily je realizováno snížením rychlosti vozidel. Výstavba bude realizována jako aktivita opatření C2 Tvorba zón 30 (snížení hluku o 2 dB).

Obrázek 4: V rámci realizační fáze SUMP 2017 – 2024 byla doplněna zóna 30 v bytové zástavbě v lokalitě Durychova



6.3 PŘEHLED STAVEB ZÁKOS

Návrh staveb na ZÁKOS reflektuje nutnost vytvořit kapacitní tangentu na západě města v podobě D1, která zajistí napojení na nadřazenou síť TEN-T v mezinárodním rozsahu. Na tuto síť musí být navázán systém sběrných komunikací města, které budou tvořit zejména obálku v jižním a východním kvadrantu, jelikož severní kvadrant je pro dopravní stavby neprůstupný. Tím vznikne systém kapacitních komunikací, které odlehčí centru města a ulici Velká Dlážka a Pod Valy, jež dnes nahrazují nedostatečné kapacity průjezdem kolem centra města.

Stavba X002 D1 v úseku Říkovice – Přerov je v realizaci s plánovaným termínem uvedení do provozu v roce 2026.

Stavba X003 II/150 Jihozápadní obchvat města byla rozdělena vzhledem k investiční náročnosti na 2 etapy.

První etapa zahrnuje rekonstrukci ul. Tovární, novostavbu okružní křižovatky na I/55 u pekárny, výstavbu nových garáží, novostavbu okružní křižovatky na I/55 u čerpací stanice vč. účelové komunikace pro CDP, náhradní garáže za podjezdem.

Etapa 2 zahrnuje propojení ulic Tovačovská – Gen. Štefánika, II/436a II/434 napřímení ul. Tovačovské do podjezdu na Kojetínské ulici.

Stavbou X008 Spojka II/150 - II/434 se myslí Propojení za Meoptou 2. etapa (1. etapu realizovalo SMPr 2007).

Úprava křižovatek na ZÁKOS je navrhována v místech X26 OK I/55 9. května x Ztracená, X30 Bayerova x Kozlovská a X39 OK Hranická x Velká Dlážka x Staré Rybníky. Tyto budou k bezpečnostního a kapacitního důvodu přestavěny na okružní.



Tabulka 2: Přehled nejdůležitějších staveb ZÁKOS IAD

ID	Název	Předpoklad realizace dle PUMM 2017	Horizont realizace dle PUMM 2024
X001	D1 Přerov - Lipník	08/2017	Realizováno
X002	D1 Říkovice - Přerov	03/2021	2026
X003-1	II/150 Jihozápadní obchvat města, etapa 1	2023	2030
X003-2	II/150 Jihozápadní obchvat města, etapa 2	2023	2035+, návrh
X004	Jihovýchodní obchvat města	2035+	2035+, návrh
X005	MUK I/55 Předmostí	2019	Realizováno
X006	Obchvat Henčlova	2035+	2035+, návrh
X007	Přerov – průtah centrem,	2019	Realizováno
X008	Spojka II/150 - II/434	2035+	2030
X017	Mosty přes tratě SŽDC v Přerově, ul. Dluhonská	2018	Realizováno
X020	II/436 Přerov – úprava křižovatky silnic, Dluhonská	2019	Realizováno
X023	II/436 Přerov, ul. Kojetínská mezi Husovou a Velkými Novosady (u Tesca)	2024	2024
X025	OK Čechova x Šířava	(2018)/2035	Realizováno
X26	OK I/55 9. května x Ztracená	2035	2029
X28	Dálnice D55		2029
X30	OK Bayerova x Kozlovská		2025
X39	OK Hranická x Velká Dlážka x Staré Rybníky		2027
8008	Kozlovice obchvat	2035+	2035+, návrh

6.4 ETAPIZACE DOSTAVBY ZÁKOS

Z tabulky výše je patrné, že základní komunikační skelet se bude dobudovávat v pořadí, které zapříčiní tvorbu významných komplikací a kolon. V současné době se čeká zejména na dostavu dálnice D1 Říkovice – Přerov, jejíž absenci v ZÁKOS dnes supluje stavby Průtah a nadjezd MÚK Předmostí, které byly realizovány v období 2017 – 2024.

V současné době je intenzita tranzitní dopravy regulována na SSZ I/55 x D1 na sjezdu Předmostí, kde je generováno zdržení, které pomáhá přesunout tranzitní dopravu na paralelní trasu D1 – D46 přes Prostějov.

Průtah silnice I/55 Přerovem je tímto opatřením ve špičku udržován v režimu vyčerpání kapacity.

Rizikem zvýšené tvorby kolon je životnost silnice III/04721 ulice Tovární, která ve stísněném profilu dvoupruhového průtahu silnice převádí tranzitní dopravu D1. Zhoršený stav povrchu i podloží silnice je rizikem vzniku kolon při případné nutné opravě před uvedením dálnice D1 Říkovice – Přerov do provozu (2026).

Prognóza dopravy byla prověřena modelem automobilové dopravy, který je v samostatné příloze Model dopravy.

6.5 VÝHLEDOVÉ ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Výhledové zatřídění komunikační sítě se odvíjí od výstavby nových kapacitních staveb a zklidňování stávajících částí sběrného skeletu.

Stávající vedení silnice I/55 je neudržitelné, proto je navrženo její přeložení do silnic II. třídy.

Výhledové doporučené zatřídění je zobrazeno ve výkresové příloze Návrh změny zatřídění komunikací pasportu MK. Realizace těchto změn bude záležet na vůli ŘSD ČR, Olomouckého kraje a města.



Silnice a dálnice jsou rozděleny následovně.

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy,
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí.

6.6 PROBLEMATIKA ŘEŠENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Průjezd nákladní dopravy městem je nutné zajistit ve smyslu obsluhy města a zásobování. Tranzitní doprava by měla být odvedena mimo město na obchvatové komunikace. Po dostavbě D1 se předpokládá omezení nákladní dopravy na stávající silnici I/47 a I/55. Stávající omezení vjezdu nákladní dopravy do vnitrobloků bude ponecháno a koordinováno s rozvojem zón 30 a obytných zón.

Dostatečný průjezd nákladní dopravy musí být zajištěn pro překonání bariéry tratě a řeky. Vozidla IZS by měla být preferována na SSZ.¹ Průjezd vozidel IZS je nutné zajistit také mimo sběrný skelet ponecháním vozovky šíře min. 3,0 m mezi obrubami s rozšířením v obloucích.

Na silnicích II. a III. tř. a místních komunikacích je dopravně správním úřadem pro stanovení tohoto značení Přerov. Na silnicích I. třídy je to krajský úřad.

6.7 PROBLEMATIKA ŘEŠENÍ NAVÁDĚNÍ TRANZITNÍ DOPRAVY

V současné době se nepředpokládá odklon tranzitní dopravy mimo hlavní nadřazenou síť dálnic. Po dobudování D1 a D55 bude většina tranzitu realizována na nich.

V případě potřeby odvedení tranzitní dopravy bude zpracován "Plán tras" dle TP 100. Na základě tohoto plánu bude provedena změna orientačního dopravního značení na silnicích. Cílem je navádění dálkové dopravy po obchvatech města mimo centrum. Plán tras bude zpracován s ohledem na uvedení do provozu jednotlivých staveb ZÁKOS. Provádění aktivit střednědobého plánu v oblasti automobilové dopravy a parkování

6.7.1 OPATŘENÍ A6 BEZPEČNĚ NA KŘÍŽOVATKÁCH

X26 Okružní křižovatka 9.května - Ztracená, je návrhem přestavby průsečné křižovatky na silnici I/55 s odsazenými rameny na vedlejší a nevhodným úhlem křížení. Křižovatka je rozlehlá a způsobuje problémy i v rámci přecházení. Z hlediska bezpečnosti je křižovatka navržena k přestavbě na okružní. Předpokládané intenzity dopravy v roce 2035 jsou na vjezdech 20 tis. vozidel. Křižovatku lze realizovat jako jednopruhovou.

¹ SSZ - světelně signalizační zařízení (semafor).



X30 Okružní křižovatka Bayerova, Kozlovská, Šrobárova je průsečnou křižovatkou místních komunikací zařazených do ZÁKOS s pojezdem MHD. Křižovatka je rozlehlá. V křižovatce se za 5 let stalo 5 dopravních nehod z toho 1 s těžkým zraněním. Intenzity dopravy jsou v roce 2035 plánovány

X39 Okružní křižovatka Hranická – Velká Dílážka – Staré Rybníky je průsečnou křižovatkou řízenou SSZ silnic I/55, II/436 a III/01857. Křižovatka je navržena k přestavbě na okružní s plánovanou intenzitou 20 tis. vozidel za den. Jedná se hlavní distribuční křižovatku pro Přerov Předmostí.

Městský kamerový dopravní systém (MKDS) městské policie - pořízení a implementace smart funkcionalit a následné rozšíření MKDS je aktivitou pro zvýšení bezpečnosti ve městě. Po modernizaci MKDS bude v roce 2023 provedena příprava pro pořízení a implementaci smart funkcionalit. Toto opatření má za cíl zvýšit efektivnost využitelnosti modernizovaného kamerového systému. V letech 2024-2025 by došlo k realizaci pořízení příslušného software a hardware a implementaci do MKDS. V návaznosti na pořízení smart funkcionalit je plánováno rozšíření MKDS tak, aby jednotlivé kamerové body na sebe navazovali a vytvářely komplexně zajištění pokrytí zájmového veřejného prostranství. Opatření A7 Zlepšit dopravní značení

Dopravní značení IAD vč. Parkování, průběžná aktivita je aktivitou soustavné činnosti při lokalizaci dopravních závad v dopravním značení a jejich odstraňování. Podporována jsou dopravně organizační, technická i technologická zařízení pro dodržování rychlosti a její snížení.

Pořízení radaru na měření rychlosti je plánováno pro snížení rychlosti jedoucích vozidel na dovolený rychlostní limit.

6.7.2 OPATŘENÍ B1 ELEKTROMOBILITA

Pořízení elektromobilu je aktivitou města ke snížení emisí CO₂. Bude pořízeno elektrické vozidlo pro potřeby Magistrátu města Přerova.

6.7.3 OPATŘENÍ B6 INTELIGENTNÍ KŘÍŽOVATKY A PREFERENCE IZS

Intelligentní křižovatky - (ITI) Modernizace SSZ v Přerově navrhuje výměnu řadičů a rekonstrukci SSZ na křižovatkách:

- **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 Kazeta)
- **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

Důvodem výměny je morální i technická zastaralost technologie pro řízení dopravy.

6.7.4 OPATŘENÍ B7 INTELIGENTNÍ PARKOVACÍ SYSTÉM

Zavedení aplikace pro placení parkování je aktivitou k zajištění více možných nástrojů pro placení parkovného v zóně placeného stání. Jedná se podporu omezení automobilové dopravy a tím zvýšení poptávky po udržitelné dopravě.

Parkovací aplikace nabízí platby parkovného po minutě, zobrazuje na obrazovce telefonu nebo na palubním displeji v autě možnosti parkování a řidiči mohou s aplikací odkudkoliv prodlužovat nebo předčasně ukončovat svá oprávnění. Registrace je zdarma, stačí k tomu číslo telefonu, registrační značka auta a zadání čísla karty nebo povolení plateb Applepay či Googlepay. Parkující hradí parkovné + poplatek za využití aplikace (výše poplatku nám v tuto chvíli není známa).

Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova jsou technologická zařízení navádějící řidiče na parkoviště s volnou kapacitou. Aktuálně se rozvoj předpokládá pouze pro dílčí parkoviště.



6.7.5 OPATŘENÍ C4 ODVEDENÍ TRANZITU

D1 0136 Říkovice-Přerov je dálnicí realizovanou ŘSD. Rok uvedení do provozu se předpokládá 2026. Stavba 0136 je jednou ze souboru staveb v úseku Vyškov–Hulín–Přerov–Lipník nad Bečvou, který kromě předmětné stavby 0136 zahrnuje stavby 0133 Vyškov–Mořice (v provozu od 10/2005), 0134.1 Mořice–Kojetín (v provozu od 09/2009), 0134.2 Kojetín–Kroměříž-západ, 0134.3 Kroměříž-západ–Kroměříž-východ (obě v provozu od 09/2008) a stavbu 0135 Kroměříž-východ–Říkovice (v provozu od 07/2011). Dále směrem k Lipníku nad Bečvou pokračuje uvedený úsek dálnice D1 0137 Přerov–Lipník nad Bečvou (v provozu od 12/2019), kde se napojuje na D1 (dříve D47) Lipník–Ostrava. Stávající silniční síť v zájmovém území zcela nevyhovuje současným dynamicky se rozvíjejícím přepravním potřebám regionu. Dobudování uceleného dálničního tahu D1 spojujícího hlavní průmyslové oblasti státu v ose Praha–Brno–Ostrava, je jednou ze základních podmínek efektivního napojení ekonomiky státu na evropské struktury a tím i zajištění dalšího rozvoje České republiky samotné i výhledové infrastruktury Evropské unie. Vyvedením dopravy ze zastavěného území dojde k zásadnímu zlepšení životního prostředí především ve městech Kroměříž a Hulín a následně i v Přerově.

Dálnice D55 Kokory – Přerov je součástí tahu Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Břeclav. Navržená trasa dálnice D55 bude plnit funkci spojnice dvou velkých center střední Moravy – Olomouce a Přerova – a dvou významných komunikací – dálnice D1 a dálnice D35. Vzhledem k nárůstu dopravních zátěží je v zájmu celého regionu zajistit komfortní a bezpečné propojení významných center, jako jsou Olomouc a Přerov kapacitní komunikací. Navržený úsek je i v souladu s územním plánem města Olomouce. V trase plánované východní tangenty bude veškerá tranzitní doprava vedena mimo zastavěné území Olomouce, a to buď po východní tangentě nebo po dálnici D35, která tvoří další část obchvatu města. Vlastní návrh trasy dálnice D55 i návrh mimoúrovňové křižovatky Velký Týnec zlepšuje distribuci dopravy v území a zajišťuje maximální využitelnost dálnice i pro regionální dopravu. Trasa dálnice D55, která je vedena od severozápadu k jihovýchodu paralelně se silnicí první třídy I/55, se vyhýbá osídleným celkům. Prakticky celá zájmová oblast v místě trasy D55 je zemědělsky využívána jako trvale obdělávaná pole nebo jako pastviny. Uvedení do provozu je plánováno na rok 2029.

X03-1 Jihozápadní obchvat - část 1 je stavbou ŘSD a Olomouckého kraje. Jedná se o přestavbu pokračování trasy průtahu do ulice Tovární, která je vedena ve stávajícím stavu nevyhovujícími geometrickými poměry a v současné době do výstavby D1 představuje hlavní trasu tranzitní dopravy silnice I/55. Realizace se předpokládá po uvedení do provozu dálnice D1 Říkovice – Přerov.

X08 Spojka II/150 - II/434 je plánována jako přeložka silnice II. třídy zajišťující regionální vazby a spojení silnic II/150 a II/434. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci intravilánového typu s předpokládanou rychlostí 50 km/hod. Její význam je zejména v zajištění dostupnosti rozvojových ploch v lokalitě. Stavba navazuje na rozvojové plochy ve východním kvadrantu města a umožňuje jejich lepší obsluhu. Jde o navazující komunikaci Jihovýchodní tangenty (X004). Stavba by měla přenášet 2,6 tis. vozidel za den.

6.7.6 OPATŘENÍ C5 ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI VÝROBNÍCH AREÁLŮ

Otevření areálu Kazeto, propojení ulice Velké Novosady a Husova, vč. úpravy SSZ na křižovatce Velké Novosady - Nábřeží PFB je aktivitou zařazení neveřejné komunikace do veřejných komunikací pro zajištění obsluhy navazujících území. Aktivita bude realizována soukromým investorem.

6.7.7 OPATŘENÍ C6 ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Parkovací zálivy K+R u ZŠ a MŠ je aktivitou pro zajištění obsluhy mateřských a základních 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. Aktivita tyto stání doplňuje a upravuje. Navrhovány jsou K+R u ZŠ Velká Dlážka, ZŠ Trávník, ZŠ Za Mlýnem a ZŠ U Tenisu.

Aktivita **Parkoviště u občanského vybavení** obsahuje soubor staveb soukromých investorů. Plánováno je 165 parkovacích míst u obchodního centra Retail Park (brownfield – část areálu společnosti Kazeto). Cílem je zajistit dopravní obslužnost soukromých staveb.



6.7.8 OPATŘENÍ C7: ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT REZIDENTŮ

Připravované projekty jsou řešeny komplexně. Jedná se o aktivity naplňující zároveň opatření C8: Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků a opatření C9: Doprovodná infrastruktura/mobiliář.

07004 Revitalizace vnitrobloku Mervartova, E. Beneše a úprava veřejného prostoru vč. parkování na E. Beneše – jedná se o území, které původně řešila Studie odstavných ploch na ulici Tržní a Dr. E. Beneše. V rámci přípravy realizace došlo k rozdělení na 2 stavby. Stavba Revitalizace vnitrobloku Mervartova, E. Beneše řeší území mezi ulicemi Mervartova, Fügnerova, Tržní a Nábř. Dr. Edvarda Beneše, konkrétně rekonstrukci povrchu příjezdové komunikace, včetně revitalizace okolního prostředí, úprava profilu příjezdové komunikace na parkovací stání, ochranného + herního valu, okolní plochy pro trávení volného času a odpadové hospodářství. Stavba Úprava veřejného prostoru vč. parkování na E. Beneše je plánovanou stavbou rozšíření podélných parkovacích stání v zasakovací dlažbě, úprav chodníků a doplnění místa pro přecházení.

12001 Regenerace sídliště Přerov - ul. Dvořákova (komunikace a chodník vnitroblok + MŠ) je plánovanou rekonstrukcí sídliště 5 podlažní zástavby s obslužnými komunikacemi bez chodníků. K realizaci je projekčně připravována 1. etapa od r. 2020, realizace je závislá na dořešení přeložek kanalizace; další etapy jsou připravovány.

12003 Bratrská ulice - stavební úpravy vč. parkoviště je plánovanou stavbou rozšíření parkovacích ploch s výstavbou kolmého stání před bytovými domy pro potřeby rezidentního stání.

X29 Propojení OK 17. listopadu a Budovatelů + regenerace panelového sídliště Budovatelů je plánovanou revitalizací sídliště Budovatelů vč. nového propojení na okružní křižovatku 17. listopadu x Dvořákova. Revitalizace obsahuje plochy komunikací, parkovacích ploch a chodníků. Bude řešena úprava PD. 1. Etapa Regenerace sídliště Budovatelů Přerov je projekčně připravena, na 2. etapu jsou zpracovány studie.

[illegible]

X50 Kozlovská parkoviště a Kozlovská vnitroblok je doplněním parkovacích stání na ulici Kozlovská 19 - 31 vč. Koncept předpokládá:úpravu stávajících parkovišť na ulici Kozlovská, úpravu chodníku mezi domy Kozlovská č. 15 a 19 na společnou stezku pro chodce a cyklisty, úpravu sběrného odpadu, - úprava chodníku na ulici Kozlovská od domu č.19 po č. 31 na společnou stezku pro chodce a cyklisty. Ve vnitrobloku se jedná o úpravu organizace dnešní zpevněné plochy. V letech 2023-2024 bude zadáno zpracování PD.

25



míst pro invalidy. Bude odstraněn a následně nahrazen stávající povrch, včetně podkladních vrstev a obrubníků. Nový povrch ze zatravněných roštů z ekologicky neutrálního materiálu umožní vsakování

6.7.9 OPATŘENÍ C8: ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

X48 Oprava podjezdu v Předmostí je plánována za účelem opravy opěrných zdí vč. zábradlí, chodníků, VO. Další plánované stavby opravy a rekonstrukce jsou:

- Demolice a výstavba nových mostů, lávek a propustků - Penčice, ul. U Koupaliště, most přes Olešnici,
- Oprava propustku ev. č. PŘ-Koz_P3 v k.ú. Kozlovice
- Demolice a výstavba nových mostů, lávek a propustků - na ul. Prostějovská.

Kompenzace Dluhonice – rekonstrukce, opravy komunikací, chodníků a parkovacích ploch vč. VO v místní části Dluhonice je v rámci kompenzací za výstavbu dálnice D1 – 0136 připravována oprava poškozených komunikací ve vlastnictví SMP v ul. Školní, Na Trávníčku, K Rokytnici, K Poli a ve vlastnictví Olomouckého kraje ul. U Hřiště a Náves. Rekonstrukce komunikace mezi Dluhonicemi a Rokytnicí bude investicí KÚ OK. Rekonstrukce a výstavba chodníků v ul. U Zbrojnice, Náves, K Nadjezdu, Na Trávníčku a K Rokytnici (výměra 1.970 m²) a parkovacích ploch, rekonstrukce VO (celkově 3.400 m). Jde o 3. etapu kompenzací, na kterou město obdrželo v r. 2022 z rozpočtu OK 39,5 mil. Kč.

6.7.10 OPATŘENÍ C16: ODSTRANĚNÍ BODOVÝCH BARIÉR A ZAJIŠTĚNÍ PRŮJEZDNOSTI IZS

X23 II/436 Přerov, ul. Kojetinská je rekonstrukcí silnice II/436 s intenzitou provozu 13 tis. vozidel za den v gesci Olomouckého okraje.

X40 Příjezdová komunikace Újezdec – U Spoju jedná se o rozšíření stávající komunikace pro příjezd pro novou vznikající lokalitu bydlení.

X42 Rekonstrukce komunikací a parkovišť Jižní čtvrtí II je plánovanou rekonstrukcí komunikací obslužné části dopravní sítě v sídlišti Jižní čtvrtí. Ve stavu jsou zde komunikace bez chodníků. Výška zástavby je 4 podlaží. Součástí stavby je rekonstrukce parkovišť. Odbor PRI zpracovává PD po rekonstrukci sítě VaK Přerov.

6.8 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT PO STŘEDNĚDOBÉM PLÁNU V OBLASTI AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY A PARKOVÁNÍ

6.8.1 OPATŘENÍ C4 ODVEDENÍ TRANZITU

8008 Kozlovice obchvat, (dvoupruhová komunikace extravilán) je stavba zařazená do realizace po střednědobém plánu. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci extravilánového typu, která odvede dopravu z intravilánu Kozlovic. Předpokládá se, že stavba bude přenášet intenzitu dopravy cca 9,6 tis. vozidel za den a odvede z Kozlovic cca 80% dopravy.

X03-2 Jihozápadní obchvat část 2 je propojením silnice I/55 a silnic II/436 a II/434. Je alternativou podjezdu pod tratí silnice II/436, realizací dojde k přetrasování propojení silnice II. třídy. Stavba je ekonomicky náročná, protože překonává železniční koridor.

X04 Lokalita Pod Hvězdárnou je jihovýchodním obchvatem města. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci intravilánového typu s předpokládanou rychlostí 70 km/hod. Její význam je zejména v odvedení části dopravy silnice II/150 a II/434 mimo centrum. Stavba navazuje na plochy bydlení v jihozápadním kvadrantu města a umožňuje jejich lepší obsluhu. Stavba by měla přenášet až 3,7 tis. Mimo to stavba zpřístupňuje rozvojové plochy k zástavbě dle územního plánu.

X06 Obchvat Henčlova je dvoupruhovou přeložkou silnice II/434 s intenzitou 10 tis. vozidel za den. Obchvat odvede tranzitní dopravu od zástavby Henčlova.

6.8.2 OPATŘENÍ C6 ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

X19 Parkoviště v ulici Č. Drahlovského v Přerově je návrhem úpravy parkoviště, bylo vydáno stavební povolení. V letech 2024-2025 je plánována úprava PD dle požadavků městské architektky.



6.8.3 OPATŘENÍ C7: ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT REZIDENTŮ

08003 Rozšíření parkovacích ploch Přerov - ul.Bratrská je uvažovanou stavbou rozšíření parkovacích ploch změnou stávajících zpevněných ploch pro potřeby rezidentního stání.

10006 Rekonstrukce místní komunikace Přerov, ul. Svisle (vnitroblok, k Jeslím) je rekonstrukcí části uličního profilu ul. Svisle. V rámci aktivity bude řešeno i parkování.

14012 Rozšíření parkoviště Sokolská, Přerov (u obratiště, Sokolská č.o.20-24) je uvažovanou stavbou vybudování parkovacích ploch s výstavbou kolmého stání před bytovými domy pro potřeby rezidentního stání.

12004 Parkování v ulici Sokolovské – Přerov) je uvažovanou stavbou revitalizace ulice Sokolovské s realizací parkování spočívající v úpravách stávajících zpevněných ploch, změnou organizace dopravy

6.8.4 OPATŘENÍ C16: ODSTRANĚNÍ BARIÉR A ZAJIŠTĚNÍ PRŮJEZDNOSTI IZS

11002 Čekyně, K rybníčku Vinohrádky (provizorní oprava místní komunikace 2. a 3.etapa) je opravou komunikace ve špatném technickém stavu.

15002 Přerov, ulice Macharova je aktivitou opravy komunikace, výměny povrchů a konstrukcí vozovky, chodníků, vjezdů, výměny obrubníků a výškové úpravy vpusť.

7. ZÁKLADNÍ KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava má v Přerově významný potenciál, který je částečně omezen dopravní sítí pro cyklisty, která je postupně dobudována jako systém cyklostezek v přidruženém dopravním prostoru. Do 15 min lze projet na kole prakticky celým městem. Koncepte cyklistické sítě využívá synergického efektu se zklidňováním automobilové dopravy.

Základní koncepte cyklistické dopravy specifikuje 3 základní skupiny

- základní síť městská
- základní síť mimoměstská
- ostatní síť

Základní síť je zobrazena ve výkresové příloze Návrh staveb cyklistické dopravy. Cílem stanovení základní sítě je zajištění rychlého, přímého a bezpečného spojení mezi urbanistickými obvody města. Proto je městská základní síť plánována zejména v podobě dělených stezek pro cyklisty a s pohybem cyklistů po zklidněných komunikacích, které zajišťují rychlost spojení. Na ulici 9. května jsou navrženy cyklopruhy.

Dle analýzy šířky uličních profilů ve městě Přerově nejsou k dispozici ulice, které by dovolovaly okamžitě vyznačit cyklistické pruhy v obou směrech mimo ulici Šířava. Ta byla po projednání navržena a je projekčně připravována jako dělená stezka pro pěší a cyklisty, a to zejména z důvodu bezpečnosti a komfortu cyklistů. Návrhy na základní síť počítají s délkou sítě:



Tabulka 3: Návrh úpravy základní sítě cyklistických tras

Typ vedení v návrhu	Km 2017	Km 2024
Vyhovuje ve stavu	13,5 km	23,5 km
Vedení po místní komunikaci s vozidly	12,1 km	12,7 km
Cyklopiktogram - návrh	2,9 km	2,4 km
Cyklopruhy - návrh	0,9 km	0,8 km
Cyklostezka - návrh	0,1 km	0,1 km
Společná stezka pro pěší a cyklisty - návrh	9,0 km	9,1 km
Dělená stezka pro pěší a cyklisty - návrh	21,7 km	16,8 km
Úprava hmatného pásu dělené stezky - návrh	4,1 km	3,0 km
Celkem	64,3 km	68,4 km

Mimoměstská základní síť je plánována zejména v podobě společných stezek pro pěší a cyklisty pro zvýšení efektivity vynaložených prostředků a s ohledem na nízké předpokládané intenzity chodů.

Specifikem je vedení cyklistických stezek podél řeky, kde se předpokládá vysoký podíl cyklistické i pěší dopravy. Proto by tyto stezky měly být budovány jako dělené.

Na základní síti pro vedení cyklistů po stezkách jsou vyžadovány cyklopřejezdy.

Ostatní cyklistickou sítí je myšleno zpřístupnění všech chodníků mimo základní cyklistickou síť. Zpřístupnění bude provedeno zavedením společného provozu cyklistů a chodců všude tam, kde to šířka chodníku a intenzity chodců a cyklistů dovolí.

Mezi lety 2017 a 2024 došlo k nárůstu vyhovujících cyklostezek z 13,5 na 23,5 km. Současně se výšil počet km základních tras z 64,3 na 68,4 km. Po zklidněných komunikacích se předpokládá 12,7 km tras. Podíl základních tras s vyhovujícím stavem nebo s vedením v komunikaci s vozidly se zvýšil ze 40% v roce 2017 na 53% v roce 2024. Chybí dobudovat 47% základní sítě cyklistických tras.

Na závěr dáváme ke zvážení uzavření silnice III/04724 pro automobilovou dopravu přes Národní přírodní rezervaci Žebračka a její převedení do místních komunikací IV. třídy. Současné vedení silnice přes rezervaci nemá opodstatnění pro automobilovou dopravu. V případě vyloučení autobusové dopravy by musela být řešena pouze obsluha zastávky Prosenice náves. V případě vyloučení automobilové dopravy se tato bude realizovat po stávající souběžné silnici I/47. Po vyloučení automobilové dopravy je možné MK IV. třídy využít k dopravním i rekreačním účelům.

V rámci záměru vybudování a zlepšení cyklistické kultury je podporován Bikesharing – sdílená kola s možností výpůjčky 15 min zdarma.

7.1 NÁVRH ŘEŠENÍ JEDNOSMĚRNÝCH ULIC

Městu byl navržen cíl povolení vjezdu cyklistů do stávajících a nových navrhovaných jednosměrek dopravním značením všude tam, kde je šířka vozovky větší než 3,0 m.

- na území města jsou možné tyto varianty vymezení jízdního pruhu pro cyklisty v jednosměrných komunikacích:
 - a) pro šířky vozovky větší než 4 m včetně² bude použito dopravní značení: IP4b, E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen po celé délce úseku nebo bude použito cyklopiktogramu.
 - b) pro šířky vozovky menší než 4 m a větší než 3,75 m včetně⁴ bude použito dopravní značení: IP4b + E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen na začátku ulice pro potřeby levého

² Do šířky vozovky pro účely návrhu cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace se nezapočítává parkovací stání. Šířkou vozovky se myslí stávající jízdní pruhy vč. vodorovných proužků a odvodnění.



odbočení vozidel, zbytek cyklopiktogramem; parkování bude regulováno svislým značením. Části cyklistických pruhů lze vypustit dle místních poměrů.

- c) pro šířky vozovky⁴ mezi 3,0 a 3,75 m bude při intenzitě do 500 vozů za 24 hodin a vhodných rozhledových poměrech využito obousměrné jednopruhé komunikace v zónách 30 se zákazem vjezdu nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, za předpokladu výhyben a dobré přehlednosti. Dopravní značení bude provedeno svislým značením IP4b + E12a a B2+E12b.
- d) v případě intenzity dopravy nad 500 vozidel za 24 hodin, vozovce šíře 3,0 m⁴ či nižší či nevhodných rozhledových poměrech je nutné přistoupit k restrikci parkování či přestavbě uličního profilu.

Nové jednosměrné komunikace se nebudou navrhovat bez vedení cyklistů v obou směrech.

Návrh na povolení cyklistů ve stávajících jednosměrkách je uveden v příloze Jednosměrné komunikace.

7.2 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT STŘEDNĚDOBÉHO PLÁNU V OBLASTI CYKLISTICKÉ É DOPRAVY

7.2.1 OPATŘENÍ A1 BEZPEČNĚ NA KOLE (DOPRAVNÍ ZNAČENÍ)

Doplnění přejezdů pro cyklisty je průběžnou aktivitou, aktuálně jsou připravovány přejezdy např. ul. Čechova; tř. 17.listopadu, Bayerova, Kozlovská, Pod Valy (vč. dalších stavebních úprav). Cílem aktivity je zajištění propojené cyklistické sítě.

7.2.2 OPATŘENÍ A2: BUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍCH, ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS

09003 Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady je pokračováním stezky podél ulice Dolní až na křižovatku s ulicí Komenského. Jedná se o stezku podél silnice I/55 s intenzitou 29 tis. vozidel za den, kde je jízda na kole v hlavním dopravním prostoru nebezpečná.

X015 Společná stezka Precheza (Přerov - Dluhonice) je stezkou podél ulice Dluhonská. Stezka je napojena na stávající silnici ze směru od Dluhonic, pokračuje podél místní komunikace a kolem PRECHEZY a na konci trasy se napojí na rekonstruovaný prostor mostů přes železniční trať v ulici Dluhonská. Je stezkou pro cyklisty a chodce podél ulice Dluhonská. Tato trasa byla v rámci SUMP vytipována pro dopravu na kole do zaměstnání. Vede podél komunikace s předpokládanou intenzitou 2,9 tis. vozidel za den.

X31 Cyklopruhy 9. května jsou cyklopruhy podél silnice I/55 s předpokládanou intenzitou motorové dopravy 3,0 tis. vozidel a až 1000 těžkých vozidel. V rámci plnění cíle A Bezpečnost je nutné realizovat cyklistické pruhy na silnici ulice 9. května v úsek od ul. Lančívových po ul. Přerovská zejména ve vztahu k nákladní dopravě odděleně na samostatných pružích od automobilového provozu v souladu s návrhy SUMP Přerov.

X32 Cyklostezka Šířava, Svisle a R. Stokláskové vede podél místní komunikace s předpokládanou intenzitou motorové dopravy 5,9 tis. vozidel a propojení po ulici R. Stokláskové. V rámci plnění cíle A Bezpečnost je nutné realizovat stezku podél místní komunikace Šířava – Svisle a R. Stokláskové odděleně od automobilového provozu v souladu s návrhy SUMP Přerov a napojení jižního sektoru města.

X33 Cyklostezka Kozlovice – Radslavice je stezkou, který odvádí cyklisty a chodce ze silnice II. třídy s předpokládanou intenzitou motorové dopravy až 10,6 tis. vozidel a dovolenou rychlostí až 90 km/hod. V rámci plnění cíle A Bezpečnost je nutné realizovat stezku podél silnice II/434 Přerov – Radslavice – Lipník nad Bečvou odděleně od automobilového provozu v souladu s návrhy SUMP Přerov.

X34 Cyklostezka Kozlovská - Bayerova je stavbou navazující na již realizovanou cyklistickou stezku Pod Valy a na plánovanou stavbu křižovatky Kozlovská x Bayerova. Stezka je plánována jako společná a dělená stezka. Stezka je uvažována v ulicích s intenzitou až 7 tis. vozidel za den.

X35 Cyklostezka Dluhonice - Rokytnice, varianty je propojením Dluhonic a Rokytnice stezkou pro pěší a cyklisty ve dvou variantách pro zajištění bezpečné cyklistické trasy do spádové obce. Dojezdová vzdálenost do centra Přerova je 6 km, což je vhodná vzdálenost pro denní dojížděku na kole. K realizaci bude zvolena průchodnější varianta.

X36 Cyklostezka Přerov - Lýsky, II. a IV. Etapa vede podél silnice I. tř., která má dle SUMP být výhledově převedena do silnic II. tř. Silnice nebude významně ovlivněna dostavbou silniční sítě a odvedením dopravy.



To proběhlo již dostavbou dálnice D1 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou v minulosti. Pro návrhový stav model předpokládá intenzity motorové dopravy 5,5 – 8,9 tis. vozidel a dovolenou rychlostí až 90 km/hod. V rámci plnění cíle A Bezpečnost je nutné realizovat stezku podél silnice I/47 odděleně od automobilového provozu v souladu s návrhy SUMP Přerov.

X37 Cyklostezka Přerov - Bochoř je propojením Přerova a Bochoře stezkou pro pěší a cyklisty po původní silnici II/436, která byla odkloněna kvůli dostavbě dálnice D1 Říkovice - Přerov. Stezka propěší a cyklisty bude představovat bezpečné a přímé napojení sousední obce. Vzdálenost do centra Přerova je vhodná pro denní dojíždění.

X38 Cyklostezka Přerov - Tučín, varianty je propojením na stávající komunikace ve směru Tučín, aby mohla být trasa použita pro cyklisty. Jedná se o alternativní vedení ve směru Tučín k trase 6062 přes Želatovnice, kde je zbudována cyklostezka v extravilánových úsecích.

Dořešení cyklostezky ul. Velká Dílážka u ZŠ Velká Dílážka je aktivitou úpravy dopravního značení a povrchu stávajícího povrchu stezky v přidruženém dopravním prostoru.

7.2.3 OPATŘENÍ B2 SNÍŽENÍ EMISÍ IAD

Bikesharing (sdílená kola) - Předmětem koncese je provozování systému veřejného sdílení jízdních kol (Bike Sharing System, dále také „BSS“) ve městě Přerov. Součástí je i provozování aplikace podporující provoz systému sdílení/půjčování kol. Celkem se bude jednat o poskytování 140 jízdních kol, a to v provozu v každém okamžiku na cca 50 stanovištích. Zavedení služby sdílených kol (Bike Sharing System) - zkušební provoz od 7/2023- 12/2024.

7.2.4 OPATŘENÍ C9 DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA/MOBILIÁŘ

Sčítač chodců a cyklistů je aktivitou pořízení 3-5ks sčítačů -, napájených solárními panely a libovolně přemístitelných na sloupy VO. Zaznamenávají chodce, cyklisty i automobily. Lze je použít v outdooru i indooru, data nejsou obrazová, takže sčítače splňují všechny náležitosti GDPR.

7.2.5 OPATŘENÍ C10 OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH

Obousměrný provoz cyklistů v ulici U Rybníka je aktivitou zajištění možnosti obousměrného pohybu cyklistů v ulici U Rybníka po křižovatku s ulicí Kosmákova.

7.3 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT PO STŘEDNĚDOBÉM PLÁNU V OBLASTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

7.3.1 OPATŘENÍ A2: BUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍCH, ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS

10014 Vedení cyklotrasy Přerov-Čekyně - Penčice je návrh úpravy cyklistické trasy Přerov - Čekyně - Penčice dle vyhledávací Studie proveditelnosti sítě cyklistických komunikací propojující místní části.

X45 Stezka pro chodce a cyklisty Staré Rybníky podél komunikace III/01857 je plánována pro obsluhu rozvojové zóny průmyslu.

8. NÁVRH KONCEPCE PĚŠÍ DOPRAVY

Pěší doprava je nejpřirozenějším lidským pohybem. Do centra se přitom dostanete do 30 minut chůze. Tato cesta představuje cca 2100 kroků. Lidé se sedavým zaměstnáním udělají v průměru pouze 5000 kroků za den. Počet kroků do 7500 kroků za den spadá do kategorie nízké pohybové aktivity.

Vnímání při chůzi je v současné době mnohdy při pohybu po městě znehodnocováno pocitem nebezpečí nebo zvýšenou hladinou hluku při chůzi podél páteřních komunikací. Zatímco je řidič vozidla před tímto hlukem částečně chráněn, chodci jsou mu vystaveni zcela.

Proto je vhodné přijmout opatření pro snížení hlukové zátěže obyvatel. Hluk z dopravy se snižuje se snižující se intenzitou vozidel i s jejich rychlostí. Další problémy přinášejí chodcům bariéry v území. Ty jsou nejčastěji tvořeny automobilovou dopravou. Jedná se o bariéry při překonání vozovky.



Cílem plánu mobility je tyto nedostatky cíleně odstraňovat a vytvořit podmínky pro příjemnou chůzi městským prostředím. Pro ochranu chodců je navrženo k přestavbě množství přechodů pro chodce i míst pro přecházení pro zajištění bezpečnosti. Je navrženo zkrácení přechodů, zajištění bezbariérové úpravy a zajištění rozhledu i pro děti a matky s kočárky. Přechody vedení přes více než jeden jízdní pruh v každém směru jízdy mimo řazení v křižovatce je nutné navrhnout jako řízené světelnou signalizací s preferencí chodců.

Rušení přechodů z důvodu omezování automobilového provozu chodci je nemyslitelné. Všude v místech poptávky po přecházení je nutné toto přecházení zajistit v dostatečné kvalitě pro pěší.

Samostatnou kapitolou jsou přechody pro chodce zajišťující cestu do školy a cestu na dětské hřiště. Ty by měly být realizovány prioritně. V rámci zřizování zón 30 **NEDOPORUČUJEME** rušit přechody pro chodce před školami a na pěších trasách do škol. V tomto ohledu doporučujeme návrh, který je v rozporu s TP 218 - Navrhování zón 30, který v odst. 3.6.1 uvádí „Vzhledem k charakteru Zón 30 není nutné uvnitř těchto zón zřizovat přechody pro chodce a označovat je svislým a vodorovným dopravním značením.“, což bývá v realizaci zóny 30 reprodukováno jako nutnost na zrušení přechodů pro chodce. **Návrh SUMP předpokládá ponechání přechodů pro chodce na trasách do škol i v zónách 30.**

Navrhujeme doplnění:

Návrh	Rok 2017	Rok 2024
Nové místo pro přecházení	76	69
Nový přechod	143	123
Posunutí přechodu	2	2
Snížení obrub	27	15
Úprava reliéfní dlažby	53	53
Vložení středního ostrova	4	3
Zajištění rozhledu	6	5
Zkrácení přechodu	20	17
Zrušení přechodu	0	0
Počet návrhů	331	287
Splněno, opraveno		13,3%

Realizace odstranění závad v přecházení je plněna tempem 1,6% ročně. Při tomto tempu bude upravena pěší síť v roce 2084.

V centru města je navrženo rozšíření pěší zóny na ulici Mostní, Pivovarskou a Kratochvílovu.

Také je navržena dostavba pěší sítě tj. výstavba nových chodníků v lokalitách:

- Bayerova - Šrobárova,
- Č. Drahovského - Kojetínská
- Seifertova – Kaufland, povrch částečně upraven v rámci realizace 2017 - 2024
- Pod Skalkou - Sportovní (vnitroblok)
- U Výstaviště
- tř. Gen Janouška,
- Klivarova,
- U Tenisu,
- Koliby,
- Dluhonská,
- Na Hrázi.

Dostavba chodníků ve vnitroblocích požadovaná obyvateli:

- Optiky (vnitroblok),
- Kozlovská (vnitroblok),
- 17. listopadu 8 - 30 (vnitroblok) řešeno obytnou ulicí.



Ve vnitroblocích bytových domů je prioritně nutné řešit problém parkování, proto by rekonstrukce chodníků zde měla být nahrazena za řešení celého uličního profilu. Cílem je vytvoření vhodných podmínek pro všechny druhy dopravy včetně parkování.

Samostatnou skupinou je výstavba společných stezek do Lýsek a Horní Moštěnice, podél silnic pro snížení nehod se smrtelnými následky.

Návrhy pěší dopravy jsou znázorněny ve výkresové příloze Návrh staveb pěší dopravy.

8.1 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT STŘEDNĚDOBÉHO PLÁNU V OBLASTI PĚŠÍ DOPRAVY

Akce X024 II/434 Kozlovice průtah je nyní v realizaci. Jedná se rekonstrukci komunikace, chodníků a VO + doplnění nových chodníků. Komunikace a dotčené chodníky bude rekonstruovat Olomoucký kraj, VO+ nové chodníky + rekonstrukce chodníků přímo nedotčených stavbou bude realizovat město Přerov.

8.1.1 OPATŘENÍ A3 BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Plánováno je pořízení ukazatelů měření rychlosti před 7 školami.

8.1.2 OPATŘENÍ A5 BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ

Bezpečné přecházení - budování nových přechodů a míst pro přecházení a úprava stávajících vč. Osvětlení je aktivitou v rámci, které jsou připravovány projekty na ulicích Čechova, nám. Fr. Rashe a Denisova, Želatovská, B. Němcové - Bartošova, Bří Hovůrkových.

Zajištění bezpečnosti na křižovatkách a přechodech pro chodce je aktivitou pro řešení kolizních míst – nedostatečných rozhledů při výjezdech z křižovatek, bezpečné přecházení chodců zejména doplněním žluté dopravní značky na obrubníku (V12c žlutá čára souvislá). Realizace by probíhala po etapách. Konkrétní lokality budou vybírány dle návrhů ve výkresové příloze.

8.1.3 OPATŘENÍ C8 ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

Opatření je prováděno v synergii zejména s opatřením A2 Budování páteřních, zkvalitňování stávajících cyklistických tras. Zejména se jedná o aktivity společných stezek pro pěší a cyklisty.

X 43 Tř. gen. Janouška je aktivitou rekonstrukce nevyhovujících chodníků a zpevněných ploch na ulici tř. gen. Janouška.

X46 Oprava lávky u loděnice je aktivitou rekonstrukce stávající lávky ve špatném technickém stavu nebo výstavba lávky nové jako náhrady za stávající lávku.

X51 Rekonstrukce komunikací vč. chodníků - Žeravice, Pod Lesem je rekonstrukcí chodníků v nevyhovujícím technickém stavu.

X52 Rekonstrukce komunikací vč. Chodníků - ul. Doubí, Vinary je rekonstrukcí chodníků v nevyhovujícím technickém stavu.

X53 Rekonstrukce komunikací vč. Chodníků - ul. Lipňanská, Penčice je rekonstrukcí chodníků v nevyhovujícím technickém stavu.

Rekonstrukce komunikací vč. chodníků - Velká Dlážka je rekonstrukcí chodníku ul. Velká Dlážka, Přerov (podél občanského vybavení) (v r. 2018 zpracována PD, vydáno SP, prodlouženo SP).

Oprava chodníku a cyklostezky Želatovská je aktivitou rekonstrukce chodníku a cyklistické stezky na ulici Želatovská mezi křižovatkami Bří Hovůrkových a Petřivalského.

Stezka pro pěší a cyklisty Seifertova - Sokolská - Kaufland (okolo Strhance) je aktivitou realizace zpevněného povrchu na vyšlapané stezce. V minulosti byl povrch zpevněn kamenivem. Trasa vede od bytové zástavby do blízké lokality obchodního centra.



8.2 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT PO STŘEDNĚDOBÉM PLÁNU V OBLASTI PĚŠÍ DOPRAVY

8.2.1 OPATŘENÍ C8 ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

09002 Oprava chodníku Žeravice, ul. Čekyňská je opravou stávajícího chodníku.

09010 Přístavba osvětlení přechodu pro chodce - Boženy Němcové (Bartošova ul. Mezi ZŠ a OA) je doplněním speciálního nasvětlení v blízkosti škol.

09011 Přechody pro chodce Přerov - ul. Bří Hovůrkových (I/55) + osvětlení je úpravou přechodů pro chodce a doplněním speciálního nasvětlení.

10008 Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Na Loučkách (Denisova - Na Loučkách) je návrhem přestavění stávajícího nevyhovujícího chodníku na společnou stezku pro pěší a cyklisty.

10012 Oprava chodníku Přerov, m.č. Vinary, ul. U Zahradnictví je opravou stávajícího nevyhovujícího chodníku.

X47 Čekyně – rekonstrukce chodníků ul. Jabloňová je rekonstrukcí nevyhovujících chodníků.

9. NÁVRH KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY

9.1 ZÁKLADNÍ KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Veřejná doprava v Přerově je v současné době koncipována zejména pro seniory. Ti mají specifické nároky v krátké docházkové vzdálenosti a nižší senzitivitě na cestovní dobu oproti ostatním skupinám potenciálních cestujících. Linky obsluhují území s kvalitou docházkové vzdálenosti do 400 m od zastávky. Mnohde je to i méně, to se odráží v jízdních dobách. Příkladem může být cestovní čas z Předmostí k Nemocnici, který je dle jízdních řádů 23 minut. Místa jsou vzdálena 3,3 km a průměrná cestovní rychlost je pak 8,6 km/hodinu. Po započítání průměrného čekání na spoj 10 minut pak vychází průměrná rychlost 6 km/hod.

Cesta na kole přitom trvá pro tuto trasu 15 minut a je vedena z 80% po cyklostezce. Proto je MAD alternativou zejména pro cesty do školy a pro seniory.

Nízká konkurenceschopnost MAD vůči ostatním dopravním módům je zřejmá. Proto navrhujeme snížení tarifu možnými formami:

- zavedení celoroční jízdenky
- nezvyšování ceny jízdného
- zavedení zlevněné jízdenky mimo špičku
- zavedení zkrácené jízdenky na 3 zastávky.

V realizační fázi 2017 – 2024 nedošlo ke zvýšení ceny jízdenky MHD.

Alternativní návrh tras MHD z roku 2017 nebyl schválen. Tento návrh je ponechán jako alternativní varianta řešení. Současně v letech 2017 – 2024 došlo k rozšíření počtu linek na 12.

Pro změnu celkové koncepce linkového vedení MAD je doporučeno zpracování modelu veřejné hromadné dopravy, který je schopen vypočítat celkový čas cestujících v MAD pro dosažení jejich cílů. Tato hodnota by měla být jedním z objektivních ukazatelů kvality dopravy.

Na základě projednání v pracovní skupině veřejná doprava bylo přistoupeno pouze k dílčím návrhům na úpravu linek MAD. Tyto podněty jsou alternativním návrhem ke stávajícímu systému.

Aktivní preference vozidel MAD je navrhována preferencí SSZ a vyhrazenými trasami pro pohyb VHD a cyklistů s vyloučením automobilové dopravy (budoucí zklidnění ulice Velká Dlážka/Šířava).

Aktivní preference vozidel MAD komunikací s řadiči SSZ je navržena pro upřednostnění pohybu vozidel v příslušném směru. To vyžaduje vybavení vozidel a řadičů příslušnou technologií. Vhodné křižovatky pro



preferenci jsou např. Komenského-Wurmova³ (nové SSZ), Komenského-Palackého, Tovární-AN, případně i další SSZ na stávajícím průtahu silnice I/55 a nová SSZ pro preferenci MAD na křižovatce I/55x Nivky.

Zvýšení komfortu pro cestující v MAD je navrhováno zavedením USB konektorů pro cestující k nabíjení mobilních zařízení, zvážením možnosti vybavení klimatizovaných vozů, zavedením wifi na zastávkách a ve vozech a informace o aktuálních odjezdech a zpožděních bude zajištěno inteligentními panely na zastávkách.

Dále je navrhováno vybudování zázemí pro řidiče na konečných zastávkách a místnosti pro odpočinek.

Je doporučeno snížit stáří vozového parku MAD na 7-8 let. V letech 2017 – 2024 byly do provozu zařazeny 2 elektrobusy.

V drážní dopravě jsou podporovány všechny aktivity ke snížení hlučnosti železnice a to i nad rámec hlukových limitů platných pro ČR. Dále jsou podporovány aktivity zdvoukolejnění tratě Brno - Přerov a výstavba rychlých spojení Praha - Jihlava - Brno - Přerov – Ostrava .

Je podporována příprava VRT a rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. Cílem projektu je přístavba stávající budovy CDP Přerov pro rozšíření dispečerských pracovišť, neboť kapacita stávající budovy z roku 2011 je v současné době již naplněna.

Návrh změny tras MAD a návrh rekonstrukcí zastávek a výstavby nových zastávek je ve výkrese návrh staveb VHD.

Navrhuje se osazení zastávek MAD inteligentními technologiemi zlepšujícími informovanost cestujících o odjezdu spojů. Prioritně bude řešeno 29 zastávek: Předmostí škola 2x; Předmostí, Dům služeb 2x; Velká Dlážka 2x; Kopaniny, výstaviště 2x; most Míru 2x; nábr. PFB 2x; Palackého 2x; Šířava SOU; kino HVĚZDA 2x; Bayerova 2x; U tenisu 2x; Dvořákova 2x; Nemocnice 2x; nem. Meopta 2x; Želatovská; Hřbitov. Další zastávky budou realizovány následně.

9.2 INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Náměty v rámci integrace systému veřejné dopravy mají za cíl prohloubit integrační prvky společné nabídky, organizování a financování. Především komplexnost společného rozvoje je výraznou marketingovou a konkurenční výhodou integrovaného systému veřejné dopravy. Z pohledu řešené dokumentace se jedná pouze o doporučení zpracovatele směrem k organizátorovi a koordinátorovi integrovaného dopravního systému (IDS).

Z pohledu řešeného prostoru je integraci potřebné vnímat ve dvou základních rovinách. Jednak se jedná o vnější území města s dopravním spojením mezi obcemi vzájemně, včetně vazby spádových sídel regionu k městu Přerov a jednak o vlastní území města, včetně obcí, kde veřejnou dopravu zabezpečuje městská autobusová doprava (MAD).

Je vhodné kvalitativní ukazatele, jako kvalita nástupních hran, nízkopodlažnost vozidel, jednotná marketingová strategie atp. nastavit shodně pro vnější i vnitřní dopravu města.

Rozvoj IDS a sjednocení jízdného ve formě tarifu i dokladů je nutné koncipovat s ohledem na potřeby města. Možnosti rozšíření tarifu o dlouhodobou roční předplatní jízdenku, zavedení sníženého jízdného mimo špičku či zavedení krátké jízdenky pro několik zastávek by neměla být limitována používanými odbavovacími systémy v rámci IDS.

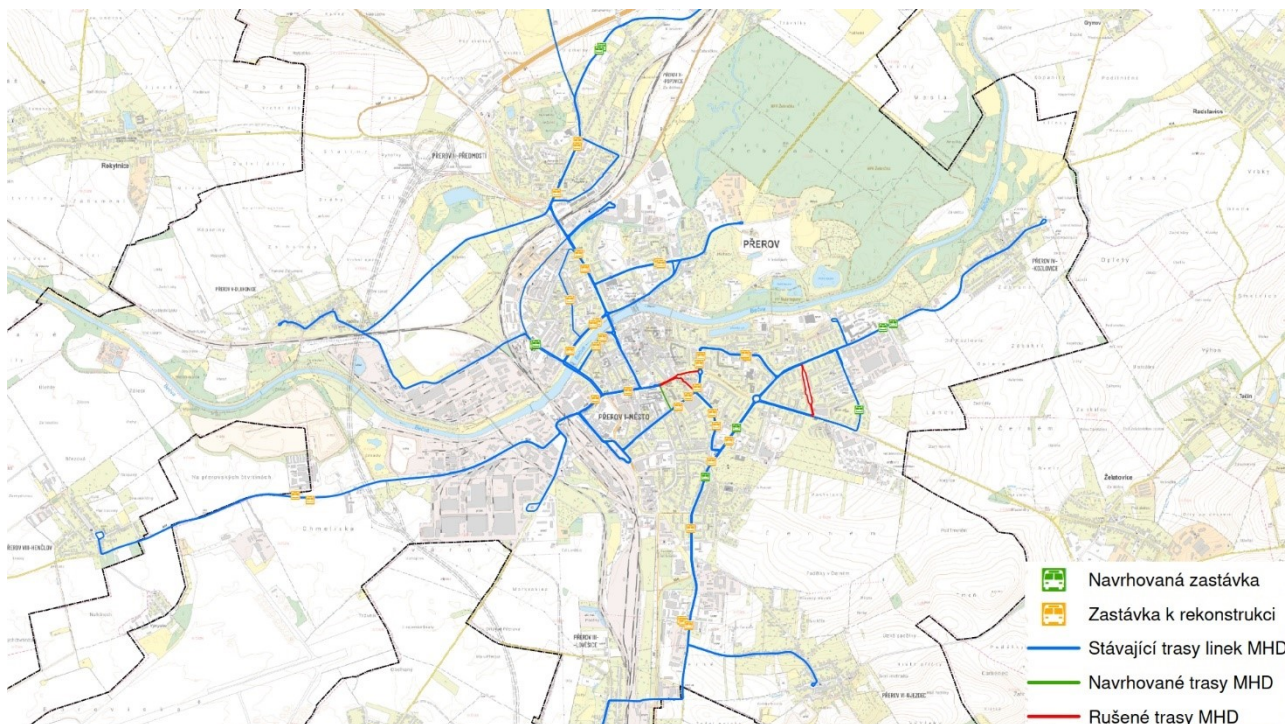
Zkracování linek MAD z důvodu snížení průjezdnosti tras v blízké budoucnosti by mělo být odraženo do tarifu, který v současnosti využívá ceny za jednu jízdu. Zkrácení linek a ponechání tarifu bude mít za následek snížení kvality MAD.

V rámci IDS navrhujeme pro potřeby budoucího P+R využít oblast ulice Škodovy při zajištění převedení cyklistických vazeb terminál - Velké Novosady.

³ v případě zavedení alternativního vedení linek dle PUMM.

9.3 ORGANIZACE PROVOZU VEŘEJNÉ DOPRAVY

Obrázek 6: Návrh úpravy zastávek a alternativní trasování MAD



9.3.1 NAVRHOVANÉ DÍLČÍ ZMĚNY MAD

Pro zvýšení komfortu je navrhováno zřízení 9 nových zastávkových hran a 35 nástupních hran k rekonstrukci. Prioritou by měla být rekonstrukce zastávky Přerov, kino Hvězda u OC Přerov.

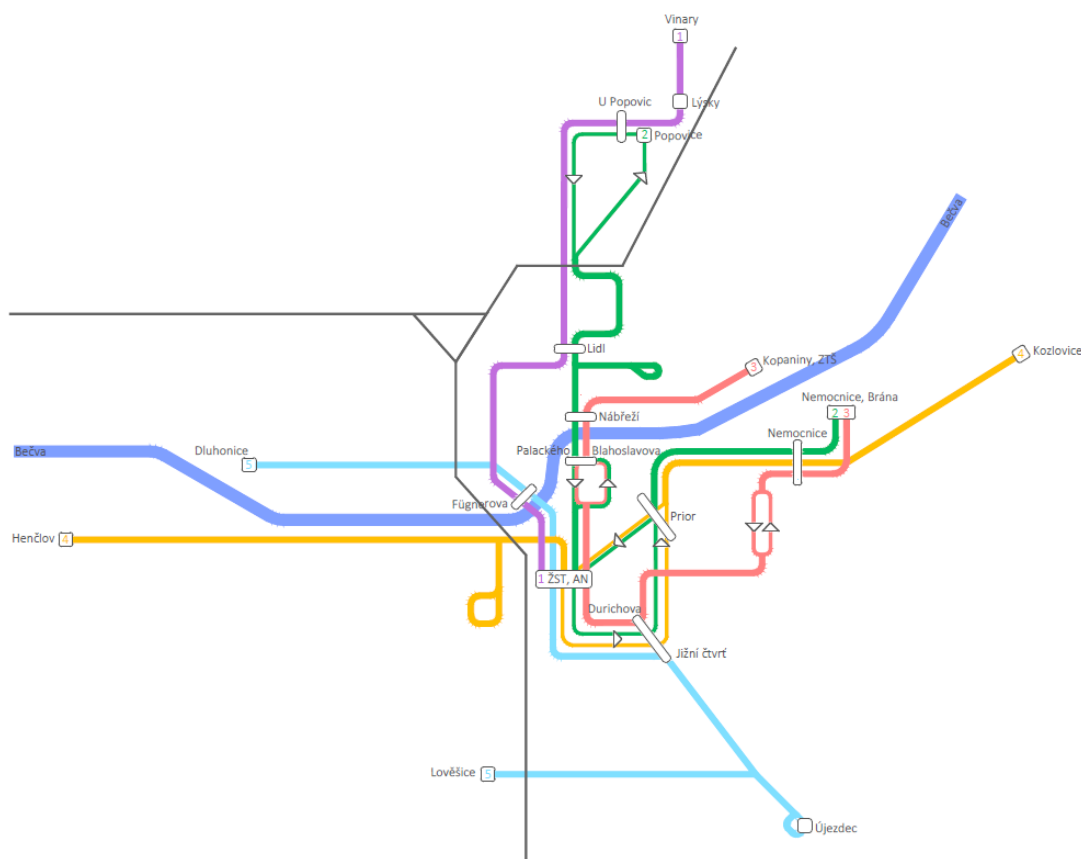
V rámci přestavby SSZ doporučujeme osazení řadiči, které umožní upřednostnění zpožděných vozidel v dopravním proudu na křižovatkách řízených SSZ.

9.3.2 DALŠÍ ALTERNATIVNÍ VEDENÍ LINEK

Další alternativní vedení linek vzešlo ze studentského 28. ročníku Středoevropského projektového semináře MEPS, který se konal v květnu 2017. Jednou z úloh bylo navržená alternativního trasování MAD.

Z návrhu studentů je zřejmé, že je prohlubována nízká obsluha ve vazbě Předmostí - Nemocnice. Dále linka 5 z Újezdce a Lověšic míjí spádové základní školy na Šířavě a Želatovská.

Obrázek 7 Návrh linkového vedení studentů v rámci akce MEPS



Z navrhovaných alternativních úprav trasování MAD je zřejmé, že se jedná o problematiku komplikovanou, která vyžaduje komplexní řešení a důkladné projednání jednotlivostí návrhu v rámci samostatné koncepce MAD s využitím dopravního modelu VHD.

Alternativní trasování MAD nebylo schváleno, je doloženo v rámci informace o projednání.

9.4 KRIZOVÝ SCÉNÁŘ

Nejhorší dopravní zátěž byla v letech 2018 – 2020, kdy došlo k souběhu realizace několika staveb a současně nedokončení dálnice D1 Říkovice – Přerov včas. V tuto chvíli je důležité sledovat technický stav silnice III/04721 a oddálit její kompletní rekonstrukci do uvedení do provozu stavby D1 Říkovice – Přerov.

9.5 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT STŘEDNĚDOBÉHO PLÁNU V OBLASTI VEŘEJNÉ DOPRAVY

9.5.1 OPATŘENÍ B4: PREFERENCE BUS

Preference BUS a IZS je aktivitou preference vozidel veřejné dopravy na křižovatkách SSZ. Je řešeno v souvislosti s modernizací SSZ na křižovatkách Velká Dílžka - Kopaniny a Komenského - Palackého. Od r. 2025 do 2027 bude tato funkcionality součástí zadávacích podmínek pro veřejnou zakázku na nového poskytovatele veřejné dopravy v Přerově.

9.5.2 OPATŘENÍ B5: INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD

(ITI) Inteligentní autobusové zastávky je aktivitou zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě. Byla zpracována studie proveditelnosti na pořízení inteligentních LED panelů na 29 zastávkách. Byly vybrány nejvytíženější uzlové zastávky. Panely přinesou online informace o aktuálních příjezdech a odjezdech jednotlivých linek, budou vybaveny digitálním akustickým hlásičem a povelovým přijímačem pro nevidomé. Přepokládané náklady 18,5 milionu - město bude žádat o dotaci z ITI. Studie byla předána odboru PRI jako podklad pro zpracování PD. Realizace bude podpořena z ITI.



9.5.3 OPATŘENÍ C12 ZLEPŠENÍ ZASTÁVEK VHD/MHD

Zastávky městské autobusové dopravy v PUMM navrhováno zřízení 9 nových zastávkových hran a rekonstrukce 35 nástupních hran. Rekonstrukce zastávky na ulici Čechova vedle OC Galerie a občanů v rámci participativního rozpočtu na zřízení autobusové zastávky pro meziměstské autobusy je pro tyto účely navržena rekonstrukce a rozšíření stávající zastávky na ul. Čechova. Zřízení nástupní zastávky pro příměstskou dopravu na ul. Čechova je podpořeno Komisí pro rozvoj, investicí, dopravu usnesením č. KRID/04/03/2023 ze dne 17.04.2023. Zřízení nových zastávek na ul. Dvořákova. Podporovány jsou také zelené zastávky, realizace Svisle 2023.

9.5.4 OPATŘENÍ C14 ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI RYCHLÉHO ŽEL. SPOJENÍ (BRNO, OSTRAVA)

Rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov – Dokumentace se projektuje odevzdání 10/2023 – Realizace 2024-2027. Náklady 1,6 mld. Kč bez DPH, tj. 1,9 mld vč. DPH za období 2024-27. Cílem projektu je přístavba stávající budovy CDP Přerov pro rozšíření dispečerských pracovišť, neboť kapacita stávající budovy z roku 2011 je v současné době již naplněna.

9.6 PROVÁDĚNÍ AKTIVIT PO STŘEDNĚDOBÉHO PLÁNU V OBLASTI VEŘEJNÉ DOPRAVY

9.6.1 OPATŘENÍ C13 ZKAPACITNĚNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PŘEROV - NEZAMYSlice - BRNO(VLC)

Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov je stavbou SŽ modernizace stávající tratě.

9.6.2 OPATŘENÍ C14 ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI RYCHLÉHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ (BRNO, OSTRAVA)

Podpora VRT (vysokorychlostní trať) je aktivitou podporující přípravu a realizaci VRT Brno – Ostrava.

10. NÁVRH KONCEPCE STATICKÉ DOPRAVY

Koncepci statické dopravy lze rozdělit na problematiku obsluhy centra města a samostatnou problematiku odstavování vozidel rezidentů. Mimo tyto dvě oblasti je nutné řešit P+R terminál nádraží Přerov a autobusového nádraží. Zde je navrhováno zvýšení parkovacích kapacit v ulici Škodově s vazbou na VHD.

10.1 PROBLEMATIKA PARKOVÁNÍ V CENTRU MĚSTA

Centrum města má v současné době zavedeny vybrané plochy se zpoplatněním, které zajišťují obrat na parkovištích v blízkosti centra a dostupnost centra pro krátkodobé návštěvníky.

Řešení problematiky parkování centra města tvoří také dlouhodobí návštěvníci. Tato nabídka je dnes řešena zastropováním plateb za den na parkovacích automatech. Cena 100 Kč se pro denní dlouhodobé stání nepotkává s poptávkou.

Rezidentní stání je řešeno vydáváním rezidentních karet.

Parkování abonentů a zaměstnanců je řešeno možností zakoupení měsíčního parkovného.

V případě, že systém nebude svou kapacitou či cenou odpovídat poptávce, dojde ke zvýšenému tlaku na obcházení systému parkování a odstavování vozidel.

V rámci změn kapacit v centru města se uvažovalo nad omezením stání na Žerotínově náměstí. Tím by došlo k významnému snížení kapacit, které by bylo nutné nahradit v blízkosti centra města a pěší zóny např. mezi ulicemi Kratochvílova a Palackého. Prodloužení docházkové vzdálenosti pěší zóny může znamenat její komparativní nevýhodu oproti obchodním centrům, která nabízejí bezplatné parkování u obchodních aktivit bez omezení či s časovým omezením.

10.2 PROBLEMATIKA PARKOVÁNÍ V REZIDENTNÍCH OBLASTECH

Celá koncepce parkování a odstavování vozidel je problematikou komplikovanou. Vzhledem k rychlému nárůstu vozidel v posledních dekáдах již nastal čas parkování řešit. **Cílem parkovací politiky je zajištění potřeb občanů s cílem zmírnit nebo zastavit pokles obyvatel města. Obyvatelé města mají větší možnost**



volby udržitelných druhů dopravy než obyvatelé dojíždějící. Vykonávají také kratší přepravní vzdálenosti, čímž přispívají ke snížení produkce CO₂ oproti dojíždějícím.

Současný stav v oblasti parkování je charakterizován nedostatkem parkovacích míst a velkým množstvím nelegálních stání na komunikacích v objemu 3300 vozidel denně. Průměrný stupeň automobilizace je **383** vozidel/1000 obyvatel ve městě. Stupeň automobilizace ve vysokopodlažní zástavbě je podprůměrný a tvoří cca 268 vozidel/1000 obyvatel. Průměrný stupeň automobilizace roku 2024 v ČR je **607** vozidel / 1000 obyvatel. **Město Přerov má v porovnání s průměrem ČR cca poloviční počet vozidel na 1 obyvatele.**

Vzhledem k trendům vývoje počtu vozidel rezidentů ve městě, kdy počet vozidel stoupá a počet obyvatel klesá, je třeba diskutovat o cílovém počtu parkovišť ve městě a o nutnosti a dopadech omezování vlastnictví osobního vozidla.

Tabulka 4: Počty vozidel rezidentů ve městě dle prognózy počtu obyvatel a stupně automobilizace

obyvatel / automobilizace	383	450	500	550
44000	16852 ⁴	19800	22000	24200
42000	16086	18900	21000	23100
39000	14937	17550	19500	21450
35000	13405	15750	17500	19250
30000	11490	13500	15000	16500

Nabídka míst může být realizována v rámci obměny bytového fondu nebo lépe přistavěním stání ke stávajícímu bytovému fondu tak, aby byly co možná nejvíce pokryty nároky obyvatel či stanovením cíle nízkého stupně automobilizace v určitých lokalitách.

Výstavba 4,5 tis. nových parkovacích míst na terénu by stála 112 - 180 mil. Kč. V parkovacích objektech je realizační cena 10x vyšší na rozdíl od parkování na terénu. Při návrhu zvýšení počtu parkovacích stání v bytové zástavbě je nutné zohlednit funkční i estetické hledisko a vytvořit kvalitní podmínky pro všechny druhy dopravy a podmínky pro pobytovou funkci ulic. Zohlednit se musí také adaptační strategie změnu klimatu. Proto je doporučováno řešit stávající parkovací plochy vhodnými povrchy umožňující zasakování, případně doplnit stromy.

Pro zajištění ekonomické dosažitelnosti a stávající potřeby cca 4000 míst k parkování vozidel, která jsou z velké části parkována nelegálně, doporučujeme v první řadě legalizaci stávajících míst vyznačením parkovišť vodorovným značením na stávajících zpevněných plochách všude tam, kde to je možné a kde poptávka překračuje nabídku.

Za 20 let bude nutné připojit cca 2 - 4 tis. vozidel na nabíjecí stanice.

Přijatelná docházková vzdálenost pro stání na komunikacích je 300 m, pro dostupnost centra města 600 m (Park and Go).

Zastupitelstvo Přerova v první fázi vzalo na vědomí možnosti odstavování vozidel v rezidenčních oblastech. Ty jsou jmenovány níže a obsahují 3 možnosti řešení z hlediska zpoplatnění a 6 možností stání z hlediska kapacity.

Řešení parkování z hlediska zpoplatnění stání na komunikacích.

- Bez zavedení rezidentních zón. tj. zpoplatněná zóna s parkováním povoleným parkovací kartou vydanou městem. Tlak na změnu dopravního chování je dán kapacitou.
- Postupné snižování volné kapacity ve prospěch zpoplatněných vyhrazených stání a R – lokalit. Tlak na změnu dopravního chování cenou a kapacitou.
- Plošné zavedení rezidentních zón a tvorba nabídky pro rezidenty, návštěvníky a zaměstnance. Tlak na změnu dopravního chování je dán cenou.

⁴ Dnes. Prognóza obyvatel je 39 tis. v roce 2030 a 450 vozidel na 1000 obyvatel.



Řešení parkování z hlediska kapacity

- A. Snížení počtu stání na komunikacích o 3300 nelegálních stání fyzickým zamezením stání na nich či vymáháním práva. Snížení počtu míst na 200 na 1000 obyvatel ve vysokopodlažní zástavbě.
- B. Ponechání stávajícího stavu cca 270 míst na 1000 obyvatel a tolerování nelegálního stání v podobě 43% parkování na komunikacích.
- C. Ponechání stávajícího stavu cca 270 míst na 1000 obyvatel, zamezení nelegálního parkování stavebními úpravami a legalizace velké části stávajících nelegálních míst jejich vyznačením.
- D. Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit vlastněných městem. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 383 vozidel na 1000 obyvatel. Město je garantem výstavby a parkovací politiky.
- E. Zajištění podmínek pro výstavbu parkovacích míst občany bydlícími v lokalitách. Podpora města je pouze nastavením formálních pravidel a prostorového vymezení možných ploch. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 383 vozidel na 1000 obyvatel. Nové kapacity realizuje soukromý sektor.
- F. Výstavba nových parkovacích ploch a objektů městem a následný prodej či pronájem občanům. Město supluje roli developera v investičně nezajímavém prostředí. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 383 vozidel na 1000 obyvatel.

V průběhu zpracování plánu mobility v roce 2016 byla připravována a preferována z hlediska zpoplatnění varianta c) - Plošné zavedení rezidentních zón a tvorba nabídky pro rezidenty, návštěvníky a zaměstnance, kdy cena ovlivňuje změnu dopravního chování. Tato úprava nebyla v roce 2017 politicky podpořena. Původně navržené parkovací zóny v celoměstském měřítku jsou vyznačeny ve výkresové příloze Návrh zón placeného stání parkovacího systému. Každá ze zón musí uspokojit všechny případné uživatele, tj. rezidenty, návštěvníky krátkodobé, návštěvníky dlouhodobé, zaměstnance a abonenty. Poměr mezi jednotlivými uživatelskými skupinami se stanoví ve studii proveditelnosti pro každou jednotlivou oblast dle specifické dopravní poptávky.

Tato problematika se v současné době v rámci města diskutuje a bude řešena v rámci připravované parkovací politiky města Přerova, jejíž součástí je např. zavedení parkovací aplikace, vč. úpravy systému stávajícího systému parkování a dohledu nad dodržováním, další vytváření zón s omezenou rychlostí a zákazem stání vybraných vozidel, výměna povrchů stávajících parkovacích ploch, výstavba garážového domu aj.

Z hlediska kapacity je pro vysokopodlažní zástavbu tj. 4 a více podlaží navrhována varianta D, Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit vlastněných městem. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 383 vozidel na 1000 obyvatel. Město je garantem výstavby a parkovací politiky. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 383 vozidel na 1000 obyvatel ze stávajících 268 míst na 1000 obyvatel ve vysokopodlažní zástavbě představuje nárůst o 42 %. Nové kapacity realizuje město. Je nutné zdůraznit, že tyto cíle jsou v rámci ČR pod průměrným stupněm automobilizace roku 2024. K naplnění tohoto scénáře je nutné v dlouhodobém výhledu zajistit mimo legalizaci stávajících nelegálních stání i výstavbu cca 3 tis. nových stání s realizační cenou 130 mil. Kč. Při nezajištění finančních prostředků dojde k realizaci scénáře C z hlediska kapacity tj. ponechání stávající kapacity stání a legalizace nelegálních míst dopravním značením.

Ve vztahu k realizaci parkovacích domů ve vymezených lokalitách preferuje město variantu E, kdy výstavba nových parkovacích kapacit v malých parkovacích objektech hromadných garáží⁵ je realizována soukromými subjekty (SVJ - občany bydlícími v lokalitách) po zajištění podmínek pro výstavbu městem. Podpora města je pouze nastavením formálních pravidel a prostorového vymezení možných ploch. Město zajistí případnou projektovou dokumentaci staveb anebo pozemky. Celková předpokládaná poptávka v Přerově činí 200 míst v parkovacích objektech. Nové kapacity realizuje soukromý sektor.

V rámci aktualizace v roce 2024 je doporučováno zaměřit se na lepší využití stávajících zpevněných ploch v sídlištích změnou uličního profilu a organizace dopravy ve prospěch parkování a tato parkovací místa řešit s ohledem na přijatou adaptační strategii na změnu klimatu, v površích vhodných pro zasakování dešťových

⁵ řadové garáže nejsou podporovány.



vod s doplněním stromů a vhodné zeleně mezi parkovací místa. Nejvhodnějším typem stání jsou kolmá oboustranná stání ve stávajících obslužných ulicích. Toto řešení prakticky nezvyšuje podíl zpevněných ploch.

Priority při řešení parkování v obytných souborech jsou následující:

1. Zajištění kvalitní pěší dopravy.
2. Zajištění kvalitní cyklistické dopravy.
3. Legalizace stávajícího nelegálního stání, kde to je možné.
4. Zajištění informací a možností zastupitelnosti⁶ s dostatečnou rezervou.
5. Zajištění kapacit parkování rezidentů vč. nové výstavby a kapacit pro carsharing
6. Zajištění kapacit parkování krátkodobých návštěvníků.
7. Zajištění kapacit parkování dlouhodobých návštěvníků.
8. Zajištění kapacit parkování zaměstnanců.
9. Realizace zpoplatnění a regulace stání pro jednotlivé skupiny uživatelů.
10. Návrh formy a nákladnosti dohledu.

Návrh zón bude proveden tak, aby bylo možné před jednotlivými domy zastavit, vyložit náklad či cestující a následně zaparkovat ve vzdálenosti do 300 m od bydliště. Toto může být zajištěno speciálním dopravním značením. Obyvatelé vyžadují docházkové vzdálenosti kratší, proto je nutné současně realizovat měkká opatření pro snížení nároků na parkovací místo.

11. IMISNÍ ZÁTĚŽ VE SLEDOVANÝCH KRITICKÝCH MÍSTECH HODNOCENÉ INFRASTRUKTURY

11.1 POSOUZENÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE

Posouzení imisní zátěže na území města Přerova bylo provedeno modelováním rozptylu znečišťujících látek v ovzduší podle platné doporučené metodiky Ministerstva životního prostředí ČR „SYMOS'97“. Výsledky modelování ukázaly, že nejvyšší koncentrace znečišťujících látek se obecně vyskytují okolo průtahů městem a v centru, v místech s nižší plynulostí dopravy. Jedná se o ulice Tovární – Husova – Kojetínská – Velké Novosady – Tržní (nejvyšší koncentrace jsou na křižovatce Husova – Kojetínská, resp. u mostu Legií), a pak třída 17. listopadu – Velká Dlážka (zde se nacházejí nejvyšší koncentrace v celém modelovaném území, a to na křižovatce Lipnická – Velká Dlážka).

V případě monitorovaných zájmových oblastí se vyšší koncentrace vyskytovaly zejména v oblasti 2 - ulice Velká Dlážka, následně v oblasti 1 - Nábřeží dr. E. Beneše. V oblastech 3 - křižovatka Vsadsko-Dvořákova a v oblasti 4 - ulice Kozlovská byly modelované koncentrace s ohledem na zbytek území města Přerova spíše průměrné.

Z hlediska posouzení vlivu jednotlivých znečišťujících látek lze dle výsledků modelování konstatovat, že ani v jednom případě samotný **příspěvek dopravy nevedl k překročení ročního imisního limitu**. V případě NO_2 je doprava jednoznačně nejvýznamnějším zdrojem na území města, avšak překročení limitů pro ochranu zdraví lidí se nepředpokládá. U benzenu se jedná z hlediska celkových koncentrací opět o nejvýznamnější zdroj, ale překročení limitů pro ochranu zdraví lidí se nepředpokládá. U benzo(a)pyrenu je roční imisní limit dle ČHMÚ překračován, ovšem příspěvek dopravy je dle modelování u této znečišťující látky velmi malý (necelá desetina celkových ročních koncentrací). Významný je vliv dopravy na koncentrace suspendovaných látek frakcí PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$. I když k překračování ročních imisních limitů v současnosti nedochází, negativní vliv

⁶ Zajištění informací znamená relevantní sběr informací o parkovací poptávce a nabídce v konkrétní lokalitě s cílem provést relevantní návrh a prognózovat dopad změn. Zastupitelnost je podíl uživatelů různých skupin využívajících jedno parkovací místo (např. zaměstnanec/rezident) Započítáním zastupitelnosti se zpravidla zvyšuje přepokládané využití stání. Při nevhodně započítané zastupitelnosti dochází k negativnímu ovlivnění určité skupiny uživatelů jinou skupinou uživatelů v určitých hodinách. V těchto hodinách může docházet k převisu poptávky nad nabídkou. Tento jev by měl být vhodným návrhem eliminován.



dopravy se může lokálně projevit v krátkodobých koncentracích. S ohledem na tuto skutečnost lze doporučit vyhodnocení vlivu silniční dopravy na krátkodobé koncentrace suspendovaných částic v uvedených exponovaných lokalitách se zohledněním resuspenze.

Jak uvádí analytická část plánu mobility, tak přepravní výkony v silniční dopravě vykazují do budoucna stoupající tendenci stejně jako stupeň automobilizace. S rostoucí spotřebou motorových paliv, respektive spotřebou energie v dopravě, tak dochází k růstu emisí skleníkových plynů. **Do budoucna však lze předpokládat, že vzhledem k trendu zvyšování energetické účinnosti vozidel se meziroční nárůst emisí CO₂ bude postupně snižovat v závislosti na rychlosti obnovy vozového parku a míře uplatnění alternativních paliv a pohonů.**

Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel, se budou postupně snižovat emise CO₂ u nově vyrobených vozidel jednotlivými výrobci, přičemž výchozí průměrná hodnota těchto emisí je 120 g/km. Cílem je dosažení průměrných emisí CO₂ ve výši 95g/km v roce 2020. V roce 2009 přijala Evropská komise nový legislativní návrh na snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (KOM(2009)593). Výchozí hodnota je stanovena na 175 g/km v roce 2014 a cílová hodnota je 135 g/km v roce 2020.

Vývoj portfolia zdrojů energie pro dopravu však bude podmíněn především zdroji ropy, což bude dáno její aktuální cenou na světovém trhu, rychlostí obnovy vozového parku za nová vozidla schopná provozu na vysoko koncentrované směsi biopaliv s fosilními motorovými palivy, na čistá biopaliva a vozidla s alternativním pohonem, jako jsou vozidla s hybridním pohonem a vozidla poháněná elektrickým proudem. Míra jejich rozšíření tak bude záviset na ekonomické situaci společnosti.

V rámci aktualizace v roce 2024 byly doplněny imisní mapy s pětiletými průměry za roky 2017 – 2022 do analytické části. Ze sledovaných látek překračuje imisní limit dlouhodobě pouze Benzoapyren, ovšem příspěvek dopravy je dle modelování u této znečišťující látky velmi malý (necelá desetina celkových ročních koncentrací).

12. OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ EMISÍ A KE ZLEPŠENÍ STAVU OVZDUŠÍ

Opatření pro snižování z dopravy byly v realizační fázi 2017 – 2024 odstraněny z PKZO a tyto již dále nesledují opatření ke snížení imisní zátěže z dopravy. Proto již dále nejsou aktivity zlepšování ovzduší navázány na PKZO. Opatření plánu mobility i nadále sledující cíl snížení emisí CO₂ z dopravy zejména opatřeními cíle B a opatřeními v synergii.

V rámci analytické části jsou řešeny znečišťující látky PM_{2,5}, PM₁₀, BaP, Benzen a NO₂.

13. HLUKOVÁ ZÁTĚŽ VE SLEDOVANÝCH KRITICKÝCH MÍSTECH HODNOCENÉ INFRASTRUKTURY

V rámci měření vybraných 4 lokalit byla posuzována hluková zátěž z dopravy na dvou místních komunikacích, jedné silnici I. třídy a jedné silnici II. třídy. V rámci lokalit bylo vždy vybráno místo měření tak, aby reprezentovalo hlukovou zátěž z dominantní komunikace a přitom bylo situováno pokud možno co nejbližší k obytné zástavbě.

Ve všech čtyřech lokalitách **nebyl překročen platný hygienický limit** pro chráněný venkovní prostor staveb v denní i noční době (tj. za 16hodinové, resp. 8hodinové období), přičemž nebyla ani uplatněna korekce na odraz, která by výsledné hodnoty ještě snížila.

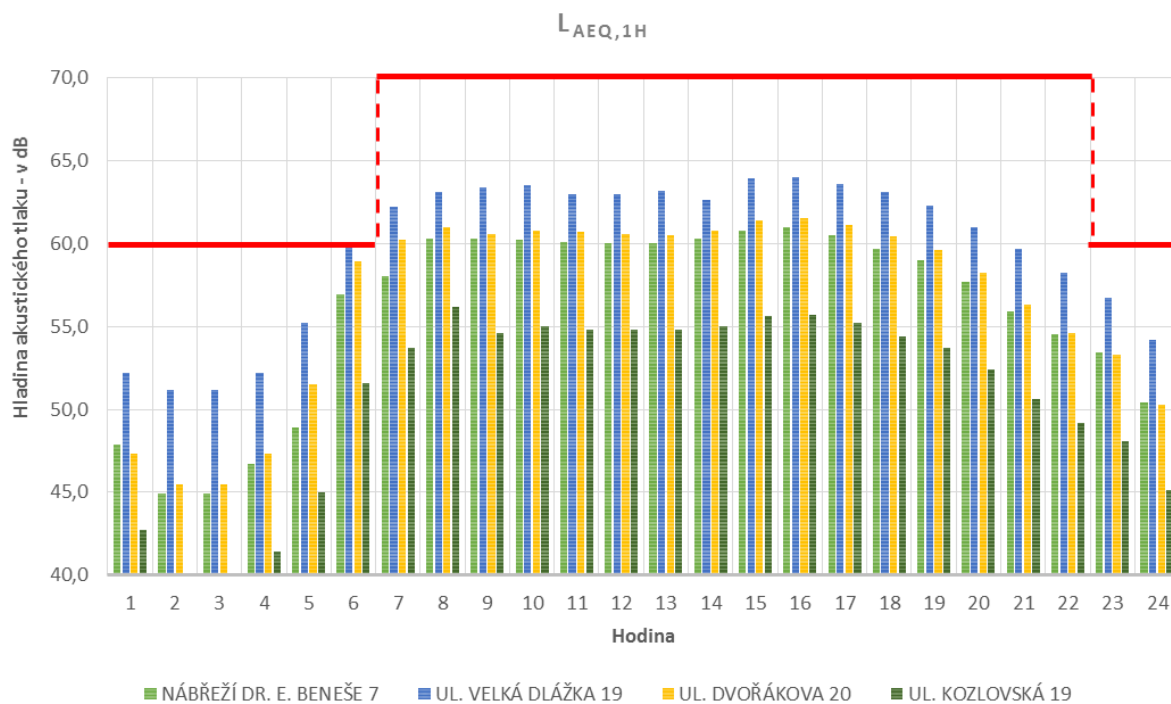
Nicméně ke krátkodobému překročení hlukového limitu pro noční dobu došlo v lokalitách Velká Dlážka a Dvořákova, a to v době mezi 5 a 6 hodinou ranní. V ulici Velká Dlážka se jednalo o 2 dB a v ulici Dvořákova o 0,9 dB nad stanovený limit. V tuto kritickou hodinu již začíná nabíhat ranní dopravní špička, která hladinu



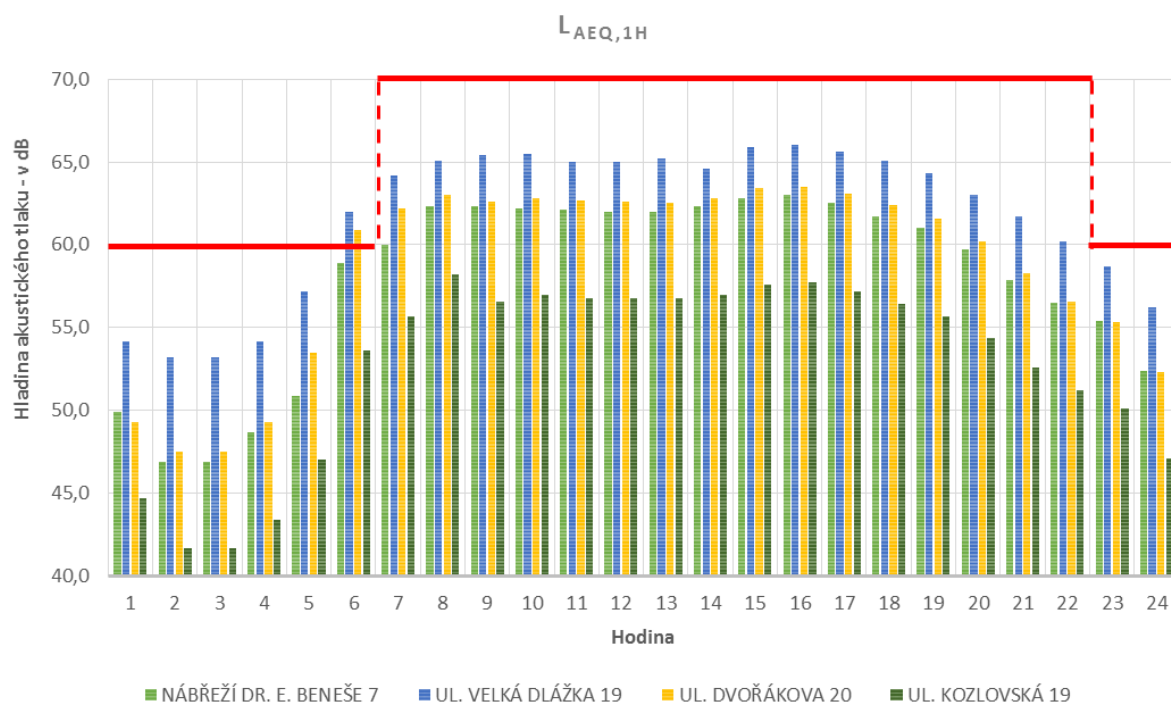
hluku zvýšila. Z hlediska hygienického posouzení nemá toto krátkodobé překročení hlukového limitu významně negativní vliv na zdraví člověka.

Mezi cíle plánu mobility (viz opatření návrhové části) patří snížení míry hluku v rezidentních oblastech o 2dB. Pokud se podaří naplnit tento stanovený cíl, v níže uvedeném grafu můžete vidět průběh hlukové zátěže během dne v roce 2035 ve vybraných lokalitách.

Obrázek 8: Grafické znázornění průběhu hlukové zátěže během dne v roce 2035



Obrázek 9: Grafické znázornění průběhu hlukové zátěže během dne v roce 2016





14. EXTERNÍ FINANČNÍ ZDROJE

Přehled možných finančních zdrojů (rozpočty, fondy, soukromé zdroje) na úrovních EU, národní, krajské a na úrovni města pro období přípravy a realizace aktivit projektu.

Zdroje financování dopravy je možné rozdělit na veřejné a alternativní.

- Veřejné zdroje
 - *Státní rozpočet (SFDI, SFŽP)*
 - *Krajský rozpočet*
 - *Rozpočet města*
 - *Mimorozpočtové zdroje veřejných financí (evropské podpůrné fondy a programy)*
- Alternativní zdroje
 - *Úvěry*
 - *Leasing*
 - *Vybírání přímých poplatků za použití infrastruktury*
 - *Projektové financování za účasti soukromého kapitálu – PPP*
 - *Dividendy*
 - *Nerozdělený zisk municipálních společností*

Primárně je v ČR dopravní infrastruktura financována z veřejných zdrojů.

14.1 EVROPSKÉ STRUKTURÁLNÍ A INVESTIČNÍ FONDY A PROGRAMY

EU realizuje cíle své regionální a strukturální politiky v rámci sedmiletých cyklů. Aktuální programové období je pro roky 2021 – 2027.

14.1.1 PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2021–2027

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA

Základním výchozím dokumentem pro tvorbu Operačního programu Doprava 2021–2027 je Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Jako strategický cíl si v této koncepci Česká republika vytyčila „Efektivní dostupnou a k životnímu prostředí šetrnou dopravu“.

Pro Českou republiku je jednoznačnou prioritou rozvoj páteřní, příměstské a městské dopravní infrastruktury a udržitelné dopravy, což umožní lepší propojení mezi regiony, potažmo České republiky s ostatními státy EU. Dalšími tématy jsou udržitelná celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě a alternativní paliva.

Program má tři věcné priority a čtvrtá je určena pro Technickou pomoc.

Alokace programu je 126,8 mld. Kč.

INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM

IROP je jeden z operačních programů, přes které se v České republice rozděluje peníze poskytnuté z evropských fondů, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Projekty v IROP 2021–2027 mohou dobíhat až do roku 2029. IROP má v tomto období vyčleněnu částku přibližně 117,7 miliard Kč z evropských fondů.

Vazbu na dopravu mají priority:

Priorita 2 Zelená infrastruktura měst a obcí a ochrana obyvatelstva je nástrojem k dosahování CP 2 Zelenější, nízkouhlíková a odolná Evropa,

Priorita 3 Rozvoj dopravní infrastruktury přispívá k naplňování CP 3 Propojenější Evropa,

Priorita 6 Rozvoj městské mobility se váže na CP 2.



14.1.2 OSTATNÍ EVROPSKÉ PROGRAMY

INTEGROVANÁ ÚZEMNÍ INVESTICE

Integrované územní investice (Integrated Territorial Investments – ITI) jsou nástrojem regionální politiky, který v programovém období 2021-2027 rozhodujícím způsobem přispívá k naplňování integrovaných územních strategií 13 aglomerací a metropolitních území vymezených Ministerstvem pro místní rozvoj. Integrované územní investice současně naplňují závazek vyčlenit alespoň 8 % zdrojů národního přidělu Evropského fondu pro regionální rozvoj na aktivity udržitelného rozvoje měst ve smyslu nařízení o EFRR.

PROGRAM SPOLUPRÁCE INTERREG CENTRAL EUROPE

Program je realizován na území 9 států: Rakousko (celá země), Česká republika (celá země), Německo (regiony Bádensko-Württembersko, Bavorsko, Berlín, Braniborsko, Meklenbursko-Přední Pomořansko, Sasko, Sasko-Anhaltsko), Maďarsko (celá země), Itálie (Emilia-Romagna, Furlandsko-Julské Benátsko, Ligurie, Lombardie, Piemont, autonomní provincie Bolzano, autonomní provincie Trento, Valle d'Aosta a Benátsko), Polsko (celá země), Slovenská republika (celá země), Slovinsko (celá země) a Chorvatsko (celá země).

1. a 2. výzva programu Interreg CENTRAL EUROPE 2021-2027 byly již uzavřeny. Další se připravuje v roce 2024.

Páteř strategie financování programu budou tvořit priority a specifické cíle z oblasti inovací, zelených energií, klimatických změn, oběhového hospodářství, ochrany životního prostředí, ekologizace městské mobility, posílení správy pro integrovaný územní rozvoj; a prozatím zůstává v jednání také zlepšení dopravních spojení.

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

SFDI pokračuje v úspěšné a velmi žádané praxi poskytování příspěvků na financování akcí ve městech a obcích v oblasti zvyšování bezpečnosti a bezbariérových chodníků, cyklostezek a křížení místních a účelových komunikací. Od roku 2000 bylo na tyto účely poskytnuto přes 4 tisíce příspěvků jednotlivým městům a obcím v celkovém objemu přes 17,7 miliard Kč. Dále SFDI poskytuje příspěvky také na rozvoj nových technologií, ochranu letišť, multimodální překladiště apod.

Začátkem roku 2024 bylo k financování schváleno 206 akcí na bezbariérové chodníky za 1,055 mld. Kč, koncem roku 2023 bylo k financování schváleno 49 akcí na výstavbu cyklostezek za 490,4 mil. Kč, 9 akcí na křížení místních a účelových komunikací za 233,2 mil. Kč, 10 akcí na odstranění nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy za 46,7 mil. Kč, a dále 8 akcí na vybavení letišť za 25,2 mil. Kč.

14.1.3 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

Ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) lze čerpat finanční příspěvky na financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Finanční prostředky na akce v dopravní infrastruktuře zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy nebo jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podél silnic I., II., III. třídy nebo místních komunikací schválených v rámci záměrů Národního rozvojového programu mobility pro všechny a dále akce zaměřené na úpravy dopravní infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy a jejího zklidnění na silnicích I., II. nebo III. třídy.

14.1.4 CYKLISTICKÉ STEZKY

Příspěvek z rozpočtu SFDI lze čerpat pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Příspěvek je možné poskytnout výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky, zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 %.



14.1.5 KŘÍŽENÍ KOMUNIKACÍ

Příspěvek je určen na financování výstavby, modernizace a opravy místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v místech křížení s nadřazenou dopravní infrastrukturou. Příspěvek lze poskytnout na stavební objekty, kterými místní nebo veřejně přístupná účelová komunikace kříží nadřazenou dopravní infrastrukturu (zejména na lávky, mosty, podchody a podjezdy).

14.1.6 PROJEKTOVÉ ČINNOSTI

Příspěvek SFDI je určen pro financování průzkumných nebo projektových prací anebo studijních nebo expertních činností v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury. Příspěvek lze poskytnout pouze na akce řešící technologie, postupy nebo metody, které dosud nebyly pro daný účel použity v České republice.

14.2 STÁTNÍ FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

14.2.1 NÁRODNÍ PROGRAM ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Národní program Životní prostředí (NPŽP) podporuje projekty a aktivity přispívající k ochraně životního prostředí v České republice.

Program je rozdělen do sedmi prioritních oblastí:

- Prioritní oblast: Voda
- Prioritní oblast: Ovzduší
- Prioritní oblast: Odpady, staré zátěže, environmentální rizika
- Prioritní oblast: Příroda a krajina
- **Prioritní oblast: Životní prostředí ve městech a obcích**
 - **Podoblast 1: Implementace systémových nástrojů**
 - *Místní Agenda 21: Cílem podoblasti je podpořit udržitelný rozvoj měst a obcí a zlepšení kvality života obyvatel a životního prostředí.*
 - *Inteligentní města a obce: Cílem podoblasti je zlepšení životního prostředí měst a obcí a příspěvek k dosažení klimaticko-energetických závazků skrze propojování tří oblastí – ICT, energetika a doprava.*
 - **Podoblast 2: Udržitelná městská doprava a mobilita**
 - *Čistá mobilita: Cílem je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy, snížení hlukové zátěže a omezení světelného smogu.*
 - *Hluk: Cílem je zlepšení ochrany obyvatel měst a obcí před hlukem.*
 - **Podoblast 3: Podpora energetické účinnosti a snížení světelného znečištění:** Cílem je zvyšovat energetickou účinnost při spotřebě energie ve městech a obcích s důrazem na snížení světelného smogu.
 - **Podoblast 4: Zlepšení funkčního stavu zeleně ve městech a obcích:** Cílem je zajistit zachování a vymezení nových ploch a prvků zeleně, jako součásti funkčního a strukturovaného systému sídelní zeleně v sídlech v rámci územního plánování tak, aby byla zajištěna základní podmínka pro plnění jeho funkcí (mj. snižování efektu tepelného ostrova, záchyt prašnosti).
- **Prioritní oblast: Environmentální prevence**
 - **Podoblast 1: Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta:** Cílem podoblasti je zlepšit kompetence (znalosti a dovednosti) cílových skupin v environmentální oblasti a v oblasti udržitelného rozvoje prostřednictvím výukových programů, exkurzí a dalších forem vzdělávacích a osvětových aktivit a kampaní
 - **Podoblast 2: Environmentální poradenství:** Cílem podoblasti je poskytnout široké veřejnosti přístup k informacím o životním prostředí prostřednictvím odborné služby ekoporaden.



14.3 OLOMOUCKÝ KRAJ

Dotace z krajského rozpočtu jsou poskytovány v souladu s prioritami krajské samosprávy a ve shodě se záměry Rady Olomouckého kraje. Cílem poskytování dotací je rozvoj Olomouckého kraje a uspokojování všestranných potřeb jeho obyvatel.

V oblasti dopravy vyhláší Olomoucký kraj každoročně dotační programy:

- **Podpora výstavby a oprav cyklostezek:** Obecným účelem vyhlášeného dotačního programu je podpora zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje.
- **Podpora budování a rekonstrukce přechodů pro chodce:** Obecným účelem vyhlášeného dotačního programu je podpora zvyšování bezpečnosti chodců na silnicích I., II. a III. třídy na území Olomouckého kraje.
- **Podpora opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích:** Obecným účelem vyhlášeného dotačního programu je podpora zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích I., II. a III. třídy na území Olomouckého kraje.

14.4 ROZPOČET MĚSTA

Z rozpočtu statutárního města Přerov jsou každoročně uvolňovány nemalé finanční prostředky do oblasti dopravy. Nejvíce finančních prostředků v roce 2016 bylo vynaloženo do odvětví silnic (4,3 % z celkového rozpočtu). V této oblasti tvořily největší položku provozní výdaje. Druhou nejvyšší položkou v oblasti dopravy byly výdaje na provoz veřejné silniční dopravy (2,4 % z celkového rozpočtu). Tyto výdaje jsou tvořeny především výdaji na dopravní územní obslužnost. Ostatní záležitosti pozemních komunikací zahrnují zejména provozní výdaje na opravy a udržování a investiční výdaje do nemovitého majetku.

V roce 2023 tvořily náklady na silnice 2,46% rozpočtu a veřejná doprava 1,25% rozpočtu. V tomto roce byly provedeny významné převody vlastním fondům v rozpočtech územní úrovně.

Tabulka 5: Výdaje statutárního města Přerov do oblasti dopravy v roce 2016 (v Kč)

Odvětví	Rozpočet schválený	Rozpočet upravený	Skutečné čerpání	Čerpání upraveného rozpočtu (%)
Silnice	42 105 300	46 835 400	37 412 010	79,88
Ostatní záležitosti pozemních komunikací	4 941 500	30 424 400	16 468 650	54,13
Provoz veřejné silniční dopravy	23 371 500	26 012 700	24 209 900	93,07
Bezpečnost silničního provozu	100 000	102 000	44 170	43,30
Celkem za dopravu	70 518 300	103 374 500	78 134 730	75,58

Zdroj dat: Rozpočet statutárního města Přerov, 2016

Tabulka 6: Výdaje statutárního města Přerov do oblasti dopravy v roce 2023 (v Kč)

Odvětví	Rozpočet schválený	Rozpočet upravený	Skutečné čerpání	Nárůst od 2016
Silnice	51 166 800	132 360 600	64 253 645	172%
Ostatní záležitosti pozemních komunikací	29 947 100	119 108 000	35 368 324	215%
Provoz veřejné silniční dopravy	11 657 700	12 810 700	12 023 034	
Dopravní obslužnost veřejnými službami	51 000 000	51 000 000	50 642 858	209%
Bezpečnost silničního provozu	330 000	3 007 500	165 511	375%
Celkem za dopravu			162 453 372	
Výdaje celkem	1 099 661 000	2 564 218 933	4 056 313 746	215%

Zdroj dat: Rozpočet statutárního města Přerov, 2023

V letech 2010–2016 tvořily výdaje na dopravu v průměru 15 % celkových výdajů rozpočtu. Nejvyšší částka do oblasti dopravy byla vynaložena v roce 2011, a to především z důvodu investic do pozemních komunikací (165 169 954 Kč) a silniční dopravy (24 200 954 Kč). V nejvyšší míře se výdaje do oblasti dopravy podílely na celkových výdajích v roce 2012 (20,31 %). Výdaje statutárního města Přerov byly nejvyšší opět v oblasti pozemních komunikací (112 692 554 Kč) a silniční dopravy (34 966 157 Kč).



Tabulka 7: Rozpočet statutárního města Přerov a výdaje v oblasti dopravy v letech 2010–2023 (v Kč)

Rok	Celkové výdaje	Výdaje – Doprava	%
2010	1 203 743 000	189 207 050,00	15,72
2011	1 127 485 000	200 183 005,82	17,75
2012	794 675 000	161 410 334,17	20,31
2013	705 185 000	125 263 169,42	17,76
2014	711 047 000	84 174 995,33	11,84
2015	783 339 000	97 423 792,40	12,44
2016	746 615 000	82 139 863,14	11,00
2022	3747106225	182 442 030,00	4,8
2023	4056313746	150 430 338,00	3,7

Zdroj dat: Monitor, dostupné z: <http://monitor.statnipokladna.cz>

15. NAPLŇOVÁNÍ PLÁNU MOBILITY A NÁVRH ZMĚN PROCESU PLÁNOVÁNÍ MOBILITY NA MĚSTSKÉ ÚROVNI

Přijetím Plánu mobility města Přerova se pořizovatel zavazuje k jeho plnění a k alokaci potřebných finančních prostředků v rámci sestavování rozpočtu a rozpočtového výhledu. V průběhu období realizace by měla být implementována všechna zahrnutá opatření, vč. monitoringu nastavených cílů a indikátorů. Vedením města byl v rámci realizační fáze 2017 – 2024 ustanoven *koordinátor mobility*, který má v gesci naplňování cílů plánu mobility.

15.1 KOORDINÁTOR UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Koordinátor v rámci svých kompetencí zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji městské mobility. Důležité pro tuto pozici je, jaká zodpovědnost a které povinnosti jsou dané pozici svěřeny. Organizačně se jedná o pracovníka Odboru koncepce a strategického rozvoje, Oddělení koncepce a rozvoje města. V tuto chvíli jej vykonává Bc. Jana Gazdíková, která je současně cyklokoordinátorem.

Koordinátor by měl mít minimálně následující pravomoci a z nich vyplývající úkoly:

- *Zapojit se do všech otázek, které se týkají dopravy obecně.*
- *Zapojit se do všech plánů tvorby a změn infrastruktury města i do všech projektů, které mají na dopravu vliv.*
- *Zajistit spolupráci/koordinaci mezi jednotlivými obory nebo dalšími správními či územními celky.*
- *Zajišťovat kontakt s veřejností v otázkách městské mobility.*
- *Mít možnost v rámci lokální politické scény udržitelnou mobilitu prezentovat a vytvářet pozitivní dojem.*
- *Zodpovědností koordinátora má být dosažení cílů, které si město stanovilo v oblasti plánu mobility, což zahrnuje i rozvoj vlastních koncepcí a nápadů na menší vylepšení v infrastruktuře města.*

15.2 NÁVRH STANOVENÍ KOMPETENCÍ PROCESU

Plán mobility města Přerova je potřeba pravidelně aktualizovat s ohledem na současný stav. Plán mobility vznikl jako výchozí materiál, který byl zpracován s ohledem na zdroje financování v roce 2016/2017 s realizační fází 2017 – 2024, která byla prodloužena v roce 2024 technickou aktualizací do roku 2027. Způsob naplňování stanovených cílů s ohledem na finanční možnosti se bude v průběhu realizace upřesňovat, proto je navrhováno provádět aktualizaci akčního plánu pravidelně po dvou letech. Tuto aktualizaci zajišťuje sám Odbor koncepce a strategického rozvoje. Aktualizace kompletního Plánu mobility města je vzhledem k plnění dlouhodobého cíle stanovena na 10 leté období. Dílčí aktualizace lze provádět dle potřeby.

Proces aktualizace by měl být v kompetenci koordinátora mobility a odboru koncepce a strategického rozvoje. Tato osoba, tj. koordinátor ponese zodpovědnost za naplňování cílů Plánu mobility města Přerova, řízení procesu aktualizace a koordinaci odborů města a ostatních zainteresovaných stran v procesu realizace a aktualizace Plánu mobility města Přerova.



Na procesu aktualizace se mají podílet všechny relevantní odbory magistrátu města Přerova a další organizace jako např. Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, která řídí veřejnou hromadnou dopravu v Olomouckém kraji. Dále je žádoucí zajistit účast zástupců městské policie, která zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku v rámci působnosti města a dohlíží na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. V následující tabulce jsou ke specifickým okruhům činností přiřazeny odbory magistrátu města Přerova a organizace, jejichž zástupci by měli mít poradní funkci a být odpovědní koordinátorovi mobility. Koordinátor je průběžně informován o všech níže uvedených činnostech a v rámci svých kompetencí do nich zapojen.

POPIS AKTIVITY	ODPOVĚDNOST
Koncepční řešení dopravy a projednání s veřejností	Odbor koncepce a strategického rozvoje
Propagace a prezentace záměrů	Kancelář primátora
Zajištění externího financování	Odbor řízení projektů a investic
Příprava investic dopravních staveb	Odbor řízení projektů a investic
Příprava a koordinace rekonstrukcí dopravních staveb	Odbor řízení projektů a investic, Odbor správy majetku a komunálních služeb, Technické služby města Přerova, s.r.o., případně firma na základě výběrového řízení
Příprava a koordinace změn organizace dopravy	Odbor majetku + Odbor evidenčních a správních služeb a obecního živnostenského úřadu (Oddělení dopravně správních agend)
Příprava a koordinace změn ZPS (zóny placeného stání)	Odbor koncepce a strategického rozvoje
Objednávka výkonu veřejné dopravy a stanovení kvality služby	Odbor evidenčních a správních služeb a obecního živnostenského úřadu
Propagace a prezentace realizace staveb	Kancelář primátora
Realizace investic dopravních staveb	Odbor řízení projektů a investic
Realizace rekonstrukcí či údržby	Technické služby města Přerova, s.r.o. nebo firma na základě výběrového řízení
Realizace změn v organizaci dopravy	Technické služby města Přerova, s.r.o.
Realizace změn ZPS (zóny placeného stání)	Odbor správy majetku a komunálních služeb
Realizace výkonů VHD na základě objednávky	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p.o., dopravci
Prezentace a propagace měkkých opatření pro změnu dopravního chování	Kancelář primátora
Podněty oddělení školství a mládeže	Odbor sociálních věcí a školství (oddělení školství a mládeže)
Vyhodnocení dopadů na životní prostředí	Odbor stavebního úřadu a životního prostředí
Podněty veřejnosti	Kancelář primátora
BESIP	Odbor sociálních věcí a školství (oddělení školství a mládeže), Městská policie Přerov
Prevence	Městská policie Přerov
Zveřejnění zásobníku investic a rekonstrukcí	Kancelář primátora
Koordinace územního plánu s koncepcí dopravy	Odbor koncepce a strategického rozvoje (oddělení územního plánování)
GIS analýzy/mapy	Odbor vnitřní správy (oddělení informačních a komunikačních služeb)
Proces koordinování realizační fáze	Odbor koncepce a strategického rozvoje, koordinátor mobility



15.3 NÁVRH A ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

V Plánu mobility jsou definovány indikátory v jednotlivých oblastech, jichž by mělo být dosaženo v rámci realizace. Tyto indikátory stanovuje Plán mobility a jejich vyhodnocování by mělo být pravidelně prověřováno společně s aktualizací Plánu mobility (ve čtyřletém cyklu).

V rámci zjišťování naplňování stanovených indikátorů bude rovněž také nutné, aby koordinátor mobility zajistil realizaci dotazníkových šetření a dopravních průzkumů/analýz z toho důvodu, že řada indikátorů není přímo měřitelná.

Po vyhodnocení jednotlivých indikátorů bude provedena jejich komparace s cíli stanovenými v Plánu mobility. Na základě výsledků mohou být indikátory doplněny nebo upřesněny vzhledem k nově zjištěným skutečnostem. V případě, že zjištěné hodnoty nebudou korespondovat s hodnotami navrženými v plánu mobility, bude nutné provést analýzu příčin a vyvodit z ní závěry, proč nebylo dosaženo předpokládaného stavu. Návrh na změnu indikátorů bude nutné projednat se zástupci zainteresovaných odborů magistrátu města a následně provést prezentaci občanům. Pro projednání změn indikátorů bude vhodné ustanovit řídicí skupinu z řad zástupců magistrátu a odborníků, kteří budou jednotlivé změny konzultovat a následně budou tyto změny prezentovány veřejnosti. Součástí návrhu bude zdůvodnění změny indikátoru, která je předkládána. Po skončení tohoto procesu budou indikátory upraveny a následně bude monitorováno jejich plnění. Tyto činnosti budou plně v kompetenci koordinátora mobility, který bude činnosti řídit a provádět kontrolu jejich realizace.

16. NÁVRH AKTIVIT

Návrh aktivit obsahuje konkrétní soubor činností, který je nutný realizovat pro naplňování stanovených opatření cílů a vize města. Aktivity jsou specifikovány dle požadavků SMART místně, měřitelně, časově a finančně. Jedná se o realistické cíle, které lze v rámci města dosáhnout v dlouhodobém časovém horizontu. Hodnocení aktivit je provedeno navrženými indikátory.

OPATŘENÍ A1 BEZPEČNĚ NA KOLE (DOPRAVNÍ ZNAČENÍ)



Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná.
Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stávajících stezkách bude revidováno.

AKTIVITY

V koordinaci s Policií ČR budeme průběžně odstraňovat nedostatky v dopravním značení cyklostezek.
Dopravní značení svislé i vodorovné bude periodicky revidováno a závady odstraňovány.
Revize dopravního značení na ulici Velká Dlážka.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

50 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Realizovaná dělená stezka pro pěší a cyklisty na ulici Hranická je dobrou praxí svislého i vodorovného značení.
Před přejezdem pro cyklisty se stezka neukončuje.
Příkladem dobré praxe jsou také přejezdy pro cyklisty na zvýšeném prahu na hranici obytné ulice
Ostrava Poruba ul. Opavská.



SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A2, A6, C1, C2, C3, C8, C9, C10, D1, D2, D3, D4

INDIKÁTORY

Dělba přepravní práce (podíl cyklistické dopravy).
Počet dopravních nehod.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce o 5%.
Snížení počtu dopravních nehod cyklistické dopravy o 99%.

**OPATŘENÍ A2****BUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍCH, ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS**

Zajistíme rychlé a bezpečné spojení mezi jednotlivými částmi města a okolními obcemi páteří sítí cyklistických stezek, případně cyklistických pruhů. Bude preferováno přímé, rychlé a komfortní spojení. Stávající stezky se špatným povrchem budou upraveny a úzké stezky rozšířeny.

AKTIVITY

Tvorba ZÁKOS.

Vyhovuje ve stavu 23,5 km,

Vedení po místní komunikaci s vozidly 12,7 km,

Cyklopiktogram - návrh 2,4 km,

Cyklopruhy - návrh 2x 0,8 km v ul. 9. května,

Cyklostezka - návrh 0,1 km,

Společná stezka pro pěší a cyklisty – návrh 9,1 km vč. stezky do Lýsek a Horní Moštěnice,

Dělená stezka pro pěší a cyklisty – návrh 16,8 km,

Úprava hmatného pásu dělené stezky – návrh 3,0 km,

Celkem 68,4 km

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

322 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je cyklostezka kolem parku Michalov, dělená stezka pro cyklisty podél ulice Dvořákova, Velká Dlážka, Palackého. Společná stezka pro pěší a cyklisty Polní.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A1,B1, C1, C2, C3, C9, C10

INDIKÁTORY

Délka tras pro cyklisty. Délka vyhovujících tras vzrostla z 25,6 v roce 2016 na 36,2 km v roce 2024.

Dělbá přepravní práce (podíl cyklistické dopravy).

Dostupnost cílů cest pro cyklistickou dopravu.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce o 5%.

Zvýšení délky tras pro cyklistickou dopravu o 90% z plánovaných záměrů.

Zvýšení dostupnosti cílů cest pro cyklistickou dopravu o 80%.



OPATŘENÍ A3 BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Důraz bude kladen na délku přechodu a rozhled na přechodu. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00

AKTIVITY

Budou upraveny přechody v křižovatce Kozlovská x Bayerova v rámci přestavby křižovatky. Na přechod pro chodce ul. 9. května x R. Stokláskové bude umístěn strážce ve dnech školní výuky. (0,1 mil. ročně). Plánováno je pořízení ukazatelů měření rychlosti před 7 školami.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

2 500 000 Kč + 100 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je přechod pro chodce přes ul. Kopaniny v křižovatce s ulicí Seifertova nebo zvýšené přechody pro chodce v ulici U Tenisu. Zvýšená nehodovost s chodci je v křižovatce 17. listopadu x Bayerova.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A4, A5, A8, C2, C3, C8

INDIKÁTORY

Počet přechodů a míst pro přecházení odpovídající zásadám bezpečného pohybu chodců.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu bezpečných přechodů a míst pro přecházení na 90 % a více.

**OPATŘENÍ A4****BEZPEČNĚ NA HŘIŠTĚ A ZA VOLNÝM ČASEM**

Zajistíme úpravu přechodů pro chodce a míst pro přecházení ve vnitroblocích tak, aby bylo zajištěno bezpečné přecházení mezi bytovými domy a dětskými hřišti či místy určenými pro volnočasové aktivity dětí. V odůvodněných případech budou ulice uslepeny, čímž bude zajištěna bezpečná cesta bez aut.

AKTIVITY

Bude realizován příčný práh a bezpečný přechod pro chodce na ulici:

Jasínkova

Interbrigadistů

Svisle

Budovatelů

V rámci koncepce dětských hřišť bude provedena analýza a potřeba dětských hřišť v bytové zástavbě. (např. doplnění dětského hřiště Dr. Milady Horákové 5 či v centru města. V rámci budování rekonstrukce dětských hřišť bude součástí analýza bezpečných přístupů. Preferuje se přístup bez nutnosti přecházet komunikaci poježděnou vozidly nebo přes přechod pro chodce se zvýšeným prahem.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

1 750 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je dostupnost dětského hřiště Generála Hrušky - Jiřího Trnky Ostrava nebo dětské hřiště Želatovská Přerov.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A3, A5, C2, C8

INDIKÁTORY

Počet přechodů a míst pro přecházení odpovídající zásadám bezpečného pohybu chodců.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu bezpečných přechodů a míst pro přecházení na 90% a více.



OPATŘENÍ A5 BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ



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

AKTIVITY

Budou realizovány úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení souvisle dle plánu. Ročně bude upraveno 5 míst.

69 míst pro přecházení

123 přechodů pro chodce

2 posunutí přechodu

15 snížení obrub

53 míst úprav reliéfní dlažby

3 vložení středního ostrova stávajícího přechodu

5 zajištění rozhledu na stávajícím přechodu

17 zkrácení stávajících přechodů

Žádný přechod není navržen ke zrušení.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

1 000 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je úprava přechodů pro chodce na ulici Dvořákově v Přerově.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A3, A4, B6, C1, C2, C8

INDIKÁTORY

Počet přechodů a míst pro přecházení odpovídající zásadám bezpečného pohybu chodců.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu bezpečných přechodů a míst pro přecházení na 90% a více.

**OPATŘENÍ A6****BEZPEČNĚ NA KŘIŽOVATKÁCH**

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou na okružní či světelně řízené. Na všech ramenech křižovatky budou navrženy přechody pro chodce. Cyklistická doprava bude řešena v rámci přestavby v samostatných pružích či na samostatné stezce s přejezdy.

AKTIVITY

Budou realizovány okružní křižovatky

X30 Kozlovská x Bayerova (8 mil.)

X26 9.května – Ztracená (17 mil)

X39 Okružní křižovatka Hranická – Velká Dlážka – Staré Rybníky (8 mil)

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

40 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou křižovatky 17. listopadu x Bří Hovůrkových, Polní x Velká Dlážka..

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C5, C16

INDIKÁTORY

Počet křižovatek a úseků zvyšující bezpečnost silničního provozu.

Relativní nehodovost na komunikační síti.

Počet usmrcených a těžce zraněných.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu křižovatek a úseků zvyšující bezpečnost na 90% a více.

Snížení počtu dopravních nehod o 99%.

Snížení počtu smrtelných a těžkých zranění o 99%.



OPATŘENÍ A7 ZLEPŠIT DOPRAVNÍ ZNAČENÍ



Zajistíme odpovědnou osobu za dopravní značení ve městě, která bude mít za úkol průběžnou revizi, úpravu a případné doplnění dopravního značení na silnicích i místních komunikacích ve městě.

Zajistíme legalizaci parkovacích stání na komunikacích, kde to je možné. **Podporována jsou dopravně organizační, technická i technologická zařízení pro dodržování rychlosti a její snížení.**

AKTIVITY

Vodorovným značením budou vyznačena odstavná a parkovací stání tam, kde je stávající poptávka po odstavení a obecná úprava toto stání neumožňuje. Postupovat se bude dle ČSN. Snížení šíře jízdních pruhů je dovoleno až na 2,25 m u jednosměrných komunikací na 3,0 m mezi obrubami. U komunikací s nízkou intenzitou provozu do 500 voz./24 hodin bude uvažováno zřízení obousměrné jednopruhově komunikace. Legalizováno bude 3,3 tis. odstavných stání. Revizi dopravního značení na silnicích II./III. tř. a MK zajistí odbor majetku. Navrženo je pořízení radaru pro dohled nad dodržováním stanoveného rychlostního limitu. Pořízení radaru na měření rychlosti pro snížení rychlosti jedoucích vozidel na dovolený rychlostní limit.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

1 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je legalizace podélného stání na vozovce šíře 6,8 m s obousměrným provozem ulice Otická Opava.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A1, C6, C10

INDIKÁTORY

Počet míst s odpovídajícím dopravním značením

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu legalizovaných odstavných stání vodorovným značením o 100%.

Zvýšení počtu míst s odpovídajícím dopravním značením eliminující stávající závady o 90%.



OPATŘENÍ A8
ŠKOLNÍ AUTOBUS
(ROZVOZ DĚTÍ NA KROUŽKY)



Zavedeme školní autobus pro svoz dětí do kroužků tam, kde nelze použít bezpečnou pěší cyklistickou dopravu. Provoz bude poptávkový. Průzkum poptávky provede odbor sociálních věcí a školství.

AKTIVITY

Bude realizován svoz dětí na vybrané kroužky smluvním vozidlem taxi.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

1 500 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou soukromé subjekty zajišťující svoz školáků či obce vypravující speciální školní spoje.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A3, C11

INDIKÁTORY

Počet vozidel zajišťující svoz dětí.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílů cest dětí do kroužků vykonaných udržitelnou dopravou o 30 %.

**OPATŘENÍ B1**
ELEKTROMOBILITA

Zajistíme možnost nabíjení elektromobilů ve městě výstavbou nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO s kapacitou pro 2000 elektromobilů. Zajistíme označenou zásuvku pro nabíjení elektrokol a elektroskútrů na akcích pořádaných městem a v budovách občanské vybavenosti.

AKTIVITY

Bude realizována nabíjecí stanice na nám. Přerovského povstání. (ČEZ)
Rekonstrukce VO pro nabíjení 2000 elektromobilů. (40 mil. rekonstrukce vedení + 40 mil nabíjecí místa).
Zajištění nabíjení elektrokol na akcích města propagace a příprava zásuvky 240 V /16A (0,1 mil.)

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

40 000 000 Kč + 40 000 000 Kč soukromý sektor

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je nabíjecí stanice ČEZ, MOL apod.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A1,A2,C9, C10

INDIKÁTORY

Počet dobíjecích stanic/míst v roce 2016 bylo 0, v roce 2024 6 nabíjecích stanic.

Počet el. vozidel.

Kvalita ovzduší, vyhovující mimo BaP.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu dobíjecích stanic/míst o 50% oproti stavu.

Zlepšení kvality ovzduší pod limitní hodnoty.

Nabíjecí stanice elektrokol, splněno.



OPATŘENÍ B2 SNÍŽENÍ EMISÍ IAD



Zajistíme dotace na nákup elektrických a plug in hybridních vozidel a možnosti mikromobility

AKTIVITY

Bikesharing – sdílená kola 15 mi zdarma.

Dotace na nákup elektrických vozidel se předpokládá v objemu 1,5 mil. Kč.

Dotace bude činit 3 tis. / vozidlo. Cílem je podpořit 500 vozidel na alternativní paliva, což je cca 5 %.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

11 000 000 Kč Bikesharing

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou kotlíkové dotace pro obnovu starých kotlů či dotace IROP na nákup vozidel VHD.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními B3

INDIKÁTORY

Počet ekologických vozidel.

Počet výpůjček bikesharingu.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Počet registrovaných ekologických vozidel bude více než 10 %.

Počet výpůjček sdílených kol 150 tis. za rok.



OPATŘENÍ B3 ALTERNATIVNÍ PALIVO MAD



Zajistíme 50 % autobusů MAD s pohonem na vodík či elektrobusesy.

AKTIVITY

Do roku 2030 bude vyžadováno v závazku veřejné služby 100 % autobusů MAD s pohonem elektrobusesy.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

200 000 000 Kč (Elektrobusesy)

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Třinec má flotilu 10 elektrobusesů. Do roku 2018 chce Hradec Králové získat 20 elektrobusesů. DP Ostrava chce do roku 2020 skončit s provozem dieslových autobusů. CNG technologie není dále podporována.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními B1, B2

INDIKÁTORY

Počet elektrobusesů.

Kvalita ovzduší.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

100% autobusů MAD bude na elektropohon.

Zlepšení kvality ovzduší o 5%.



OPATŘENÍ B4 PREFERENCE BUS



Zajistíme preferenci BUS na samostatných pruzích a nastavením semaforů.

AKTIVITY

Na rekonstruovaných SSZ bude vyžadována technologie umožňující preferenci BUS.

Aktivita zahrnuje podporu technologie preference ve vozidlech MAD.

Aktivita zahrnuje zřizování vyhrazených pruhů pro vozidla veřejné dopravy.

Preference je podporována v místech, kde nelze zajistit dostatečnou kvalitu dopravy jinými způsoby.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

10 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je preference MHD na křižovatce II/479 x II/647 v Ostravě nebo preference MHD ve Zlíně s cílem zkrátit dojezdové časy MHD na 38 křižovatkách řízených SSZ.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C4 a C16

INDIKÁTORY

Počet řízených křižovatek s preferencí VHD.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení preference na křižovatkách pro MHD o 50 % křižovatek s preferencí.

Zvýšení cestovní rychlosti o 15 %.

OPATŘENÍ B5 INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD



Zajistíme elektronické informační panely a indukční smyčky na vybraných zastávkách MAD a PAD. Spoje MAD budou zasílat informace o zpoždění do systému CHAPS se zobrazením zpoždění spojů na portálu www.idos.cz

AKTIVITY

Na všech zastávkách MAD a PAD budou osazeny inteligentní tabule a technologie zlepšující informovanost cestujících o odjezdech. Prioritně bude řešeno 29 zastávek: Předmostí škola 2x; Předmostí, Dům služeb 2x; Velká Dlážka 2x; Kopaniny, výstaviště 2x; most Míru 2x; nábř. PFB 2x; Palackého 2x; Šířava SOU; kino HVĚZDA 2x; Bayerova 2x; U tenisu 2x; Dvořákova 2x; Nemocnice 2x; nem. Meopta 2x; Želatovská; Hřbitov. Další zastávky budou osazeny následně.

V rámci aktivit jsou podporovány všechny technologie zlepšující informovanost cestujících jako smyčky pro neslyšící, QR kódy, infotabule atp.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

18 500 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrým příkladem je akce Vybavení zastávek inteligentními informačními systémy.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C12

INDIKÁTORY

Počet inteligentních zastávek.

Dělbá přepravní práce (podíl veřejné hromadné dopravy).

Průměrná cestovní rychlost.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu inteligentních zastávek o 29.

Zvýšení podílu MHD na dělbě přepravní práce o 5 %.

**OPATŘENÍ B6****INTELIGENTNÍ KŘIŽOVATKY A PREFERENCE IZS**

Zajistíme rekonstrukci semaforů s dynamickým či koordinovaným řízením s napojením na dispečink, aby mohla být uplatněna preference IZS. Zajistíme kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů pro potřeby řešení dopravních nehod.

AKTIVITY

Na stavbách ZÁKOS s plánovanými SSZ budou užity radiče a technologie umožňující preferenci IZS a VHD. Kamerový dohled bude realizován na křižovatkách:

SSZ křižovatka Velké Novosady x nábř. PFB

SSZ Křižovatka Tržní x nábř. E.Beneše (most u elektrárny) – výměna radiče a koordinačního kabelu s křižovatkou SSZ Velké Novosady x nábř.. PFB)

SSZ křižovatka Kojetínská – Husova

SSZ křižovatka Hranická – přechod u ZŠ

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

13 000 000 Kč + 500 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je křižovatka Mariánskohorská x 28. října Ostrava nebo křižovatky ve Zlíně.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A5, C5, C11, C16

INDIKÁTORY

Počet inteligentních křižovatek

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení preference na křižovatkách pro IZS a VHD o 50 % křižovatek s preferencí.

Zvýšení cestovní rychlosti o 15 %.

**OPATŘENÍ B7****INTELIGENTNÍ PARKOVACÍ SYSTÉM**

Zajistíme zpoplatněný parkovací systém v dotyku s centrem města s automatickou detekcí volné kapacity a zobrazováním informací na informačních panelech na příjezdu.

AKTIVITY

Inteligentní parkovací systém bude instalován na vybraných zpoplatněných parkovištích centra města. Součástí aktivit jsou také nástroje pro platbu parkovného.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

10 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je navádění na parkovací stání Uherské Hradiště.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C6, C7, A7

INDIKÁTORY

Doba hledání cíle.

Zvýšení plynulosti dopravy.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zkrácení doby hledání parkování o 20 %.

**OPATŘENÍ B8****SPOLUJÍZDA A SPOLUSDÍLENÍ VOZIDLA**

Zajistíme podporu spolusdílení vozidla více rodinami.
Zajišťujeme podporu sdílení jízdy vozidla více uživateli.

AKTIVITY

Podpora spolu sdílení vozidla bude zajištěna realizací vyznačených parkovacích míst pro sdílená vozidla ve vysokopodlažní zástavbě. R-karty budou pro tato vozidla vydány zdarma.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

500 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou vyhrazená stání carsharingu ve městě Portland stát Oregon USA.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C6, C7

INDIKÁTORY

Počet uživatelů carpoolingu.

Počet domácností vlastních auto.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu uživatelů carpoolingu o 40 %.

Snížení počtu domácností vlastních auto o 20 %.



OPATŘENÍ B9

ÚKLID VOZIDEL Z ULIC DO PARKOVACÍCH DOMŮ



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

AKTIVITY

Bude provedena projektová příprava pro realizaci malých parkovacích domů s kapacitou do 30 stání. Celková kapacita park. stání v parkovacích domech bude 200 míst.

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrym příkladem jsou parkovací domy Wassermannova Praha nebo plk. Rajmunda Prchalý Ostrava.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C16

INDIKÁTORY

Stav projektové dokumentace pro výstavbu parkovacích domů.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Příprava parkovacích domů je vzhledem k ekonomické náročnosti pozastavena. Obnova přípravy parkovacích domů musí být ekonomicky zdůvodněna.



OPATŘENÍ C1 VÝSTAVBA PĚŠÍCH ZÓN



Rozšíříme pěší zóny, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu.
Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.

AKTIVITY

Bude zřízena pěší zóna na ulici Kratochvílova v úseku Kainarova - Bratrská.
Bude zřízena pěší zóna na ulici Mostní a Pivovarská v úseku Jateční - nám. T.G.M.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

-- Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je pěší zóna Olomouc, Ostrava, Opava, Prostějov a další.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A2, C1

INDIKÁTORY

Počet pěších zón.

Dělbá přepravní práce (podíl pěší dopravy).

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce o 3%.

Rozšíření pěších zón o 90%.



OPATŘENÍ C2
TVORBA ZÓN 30
(SNÍŽENÍ HLUKU o 2 dB)



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

AKTIVITY

Budou realizovány zóny 30 a obytné zóny v rezidentní zástavbě mimo ZÁKOS.

Celkem je navrženo 23 zón 30 a 8 obytných ulic.

V rámci realizační fáze 2017 – 2024 byla realizována zóna 30 v lokalitě Durychova.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

1 500 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou zóny 30 sídliště kpt. Jaroše či sídliště Jarní Vyškov.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A1, A2, A3, A4, A5, B3, C3, C4, C5, C6, C7, C10

INDIKÁTORY

Počet zón 30.

Počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení rozsahu zón 30 na 90% vhodných oblastí.

Snížení hluku o 2 dB.



OPATŘENÍ C3 ZÓNA UDRŽITELNÉ DOPRAVY



Zavedeme nízkoemisní zóny s povoleným vjezdem pouze autobusů, elektromobilů a cyklistů. Tím bude významně snížen hluk a emise z dopravy v těchto zónách.

AKTIVITY

Zóna udržitelné dopravy lze uvažovat v lokalitách:

Šířava, Pod Valy, Tyršův most, Most Míru.

V rámci aktualizace 2024 byly přesunuty do pozdější realizace. Prověření se provede po dostavbě D1.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

750 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je zamezení průjezdu ulicí Hřbitovní ve Vyškově či uslepení ulice Průběžná v Ostravě.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C2, C11

INDIKÁTORY

Počet zón udržitelné dopravy.

Dělbá přepravní práce (podíl nemotorové dopravy).

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu nemotorové dopravy na dělbě přepravní práce o 5 %.

Rozšíření zón udržitelné dopravy o 90 %.



OPATŘENÍ C4 ODVEZENÍ TRANZITU



Zajistíme odvezení tranzitní dopravy převedením na dálnici a nadřazený dopravní skelet.
Zajistíme vymístění silnic I. tříd z okolí centra města.

AKTIVITY

ZÁKOS bude doplněn o D1 Říkovice Přerov a D55 Kokory – Přerov a jejich napojení, krajské stavby jsou Jihozápadní obchvat, Jihovýchodní obchvat, Spojka II/150 II/434, obchvat Kozlovic. Jihozápadní obchvat byl v rámci aktualizace 2024 rozdělen na 2 etapy a stavby byly prověřeny modelem dopravy.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

30 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je severní obchvat Opavy, obchvat Otrokovic, obchvat Lipníka.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C2, C3, C5, C16

INDIKÁTORY

Podíl tranzitní dopravy ve městě.

Počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy.

Kvalita ovzduší.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Snížení objemu tranzitní dopravy ve městě na méně než 5 %.

Snížení hluku o 2 dB.

Zlepšení kvality ovzduší o 5 %.

**OPATŘENÍ C5****ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI VÝROBNÍCH AREÁLŮ**

Zajistíme kapacitní napojení výrobních areálů na západě města rozšířením kapacity silnic. Zvýšíme kapacitu základní sítě mimo území rezidentního bydlení.

AKTIVITY

Otevření areálu Kazeto, propojení ulice Velké Novosady a Husova, vč. úpravy SSZ na křižovatce Velké Novosady – Nábřeží PFB.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

Soukromý investor

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je realizovaný průpich města.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A6, B6, C2, C5, C16

INDIKÁTORY

Dopravní dostupnost výrobních areálů.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení dostupnosti výrobních areálů o 15 %.

**OPATŘENÍ C6****ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ OBČANSKÉHO VYBAVENÍ**

Zajistíme dostatečné kapacity parkování v dostatečné docházkové vzdálenosti 600 m od centra města.
Zajistíme dostatečné kapacity parkování u sportovišť.

AKTIVITY

Výstavba nových parkovacích míst P+G, jako náhrada stávajících kapacit.

Výstavba parkovacích zálivů K+R u ZŠ

P+R terminálu Přerov.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

21 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je parkoviště u víceúčelové haly Žižkovská ulice Opava nebo parkoviště u městského stadionu SSK Vítkovice Závodní ul. Ostrava či parkoviště Ostravar aréna závodní ulice Ostrava.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C2, C13, C14, C16

INDIKÁTORY

Počet parkovacích míst.

Využití P+G.

Intenzita provozu.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení využití P+G na 98 % kapacity (pracovní dny).

Navýšení počtu parkovacích míst na vybraných místech (celkem min. o 150 míst).

Snížení intenzity dopravy ve městě o 10 %.

**OPATŘENÍ C7****ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT REZIDENTŮ**

Zajistíme vazbu mezi zpoplatněným systémem parkování vozidel rezidentů v sídlištích a systémem městské hromadné dopravy.

Zajistíme dostatečné kapacity parkování.

AKTIVITY

Výstavba parkovacích míst jako náhrada za zrušená nelegální stání zejména úpravou a reorganizací stávajících zpevněných ploch.

Stávající bezplatná stání ve vybraných lokalitách budou zpoplatněna. Po předložení předplatného VHD bude druhé osobě v domácnosti s R kartou vydán jedena čtvrtletní předplatní karta zdarma.

Podpora města při výstavbě garážového domu

Rekonstrukce 3 parkovišť (cca 70 parkovacích míst)

- na Jižní čtvrti II 22 parkovacích míst, Jasínkova - 27 míst, Interbrigadistů - 21 míst.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

24 500 000 Kč + 1 000 000 Kč ročně zavedení roční jízdenky

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí výstavby je ulice Korunní, Havanská a Matěje Kopeckého Ostrava. Dobrou praxí rezidentní parkovací zóny je Štramberk či parkovací zóna Ostrava Fifejdy II, ulice Josefa Brabce, kde je pro rezidenty vyhrazeno 1095 z 1313 míst.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C2, C16

INDIKÁTORY

Počet parkovacích míst.

Počet porušení pravidel parkování.

% využití parkovacích míst.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Navýšení počtu odstavných míst na vybraných místech (celkem min. o 700 míst).

Respektovanost systému - snížení počtu pokut.

Využití vyznačených parkovacích míst rezidenty.



OPATŘENÍ C8

ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ



Zajistíme vazbu mezi zpoplatněným systémem parkování vozidel rezidentů v sídlištích a systémem městské hromadné dopravy.

Zajistíme dostatečné kapacity parkování a MAD.

AKTIVITY

Nové chodníky budou budovány v délce 5,3 km. Z toho 3,45 km jako společná stezka do Lýsek a případně Horní Moštěnice.

Zbylé úseky:

Regenerace sídliště Budovatelů

Chodníky ulice Kozlovská a Malá Trávnícká

Úprava ulice Jateční

Rekonstrukce Jabloňová

Rekonstrukce Žeravice, Pod Lesem

Rekonstrukce ul Drobí Vinary

Rekonstrukce Lipaňská Penčice.

Rekonstrukce chodníků je naplánována na 9,4 km délky v r. 2024 - chodníky ve vysokopodlažní zástavbě budou realizovány po návrhu parkovacích kapacit.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

56 000 000 Kč nové chodníky. Rozšíření stávajících chodníků 14 000 000 Kč.

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je ulice Dvořákova v Přerově a sídliště Osvobození Vyškov.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A3, A4, A5, C9

INDIKÁTORY

Komfort a dostupnost cílů cest pro pěší dopravu.

Snížení délky chodníků k rekonstrukci na polovinu (v r. 2016 naplánováno k rekonstrukci 14,6 km)

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení komfortu a dostupnosti cílů cest pro pěší dopravu o 80 %.

Zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce o 5 %.

**OPATŘENÍ C9****DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA/MOBILIÁŘ**

Zajistíme dostatečný počet laviček podél pěších tras a stojanů pro kola.
Zlepšíme stav městského mobiliáře.

AKTIVITY

Budou realizovány lavičky na vybraných pěších trasách a stojany na kola v místě atraktivit (ZŠ, SŠ, obchody, úřady)

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

200 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou stojany na kola na nám. T.G. Masaryka a na nám. Přerovského povstání.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A1,A2,B1, C8, C10

INDIKÁTORY

Počet prvků městského mobiliáře na území města.

Spokojenost obyvatel s vybavením veřejného prostoru.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení počtu prvků městského mobiliáře (počet laviček, stojany na kola...) o 90 % ve vhodných lokalitách.

Zvýšení komfortu pobytu obyvatel ve veřejném prostoru o 70 % spokojených občanů.

**OPATŘENÍ C10****OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH**

Zajistíme dovolení pohybu cyklistů:

- v jednosměrkách širší 3,0 - 4,0 m dodatkovou tabulkou s případným doplněním cyklopiktogramu a s využitím statusu obousměrné jednopruhové komunikace dle ČSN 736110;
- v jednosměrkách od 4,0 m šířky vyhrazeným pruhem pro cyklisty v protisměru.

AKTIVITY

Vyznačit protisměrný cyklopruh v jednosměrce na 4,5 km. (4,9 v r. 2016)

Vyznačit cyklopiktogram v protisměru jednosměrky na 0,9 km. (1,2 v r. 2016)

Osadit značky povolení vjezdu cyklistů v protisměru na 2,5 km jednosměrek. (2,3 v r. 2016)

Realizovat 0,5 km úprav uliční sítě s cílem povolení cyklistů v protisměru. (23 mil. Kč) (0,7 km v r. 2016)

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

500 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou cyklistické v obou směrech v ulicích Lančíkova a Kouřilkova.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A1,A2,B1, C2, C9

INDIKÁTORY

Dostupnost cílů cest pro cyklistickou dopravu.

Dělbá přepravní práce (podíl cyklistické dopravy).

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce o 5 %.

Zvýšení dostupnosti cílů cest (obousměrný pohyb) pro cyklistickou dopravu o 80 %.

**OPATŘENÍ C11****ALTERNATIVNÍ TRASOVÁNÍ LINEK MHD**

Zajistíme změnu trasování linek MAD s cílem napřímit jejich vedení mezi důležitými částmi města a cíli.

AKTIVITY

Alternativní trasování linek je navrženo se zvýšením dopravních výkonů o 10 % oproti r. 2016.

Pro optimalizaci linek MAD je vhodné zajistit model veřejné hromadné dopravy a na jeho základě přetrasování prověřit a provést. V současné době není pro změnu přetrasování linek podpora.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

750 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je např. Optimalizace linkového vedení trolejbusů v Ostravě, kde byl využit model dopravy pro posouzení změny linek.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A8, B6, C7, C15

INDIKÁTORY

Dopravní dostupnost (časová a prostorová).

Cestovní rychlost.

Zvýšení podílu cest MHD.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

V současné době není pro změnu přetrasování linek v krátkodobém horizontu podpora.

**OPATŘENÍ C12****ZLEPŠENÍ ZASTÁVEK VHD/MHD**

Zajistíme rozvoj zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Pro úpravu zastávek budou použity speciální k tomu určené obruby. Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.

AKTIVITY

Je navrhováno zřízení 9 nových zastávkových hran a 35 nástupních hran k rekonstrukci. Konkrétní nástupní hrany jsou uvedeny ve výkresové příloze. Z označků budou odstraněny odpadkové koše.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

25 000 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je např. autobusová zastávka Řecká či Kino Luna v Ostravě. V Přerově lze využít dobrou praxi zastávky Nemocnice, pokud pomineme nízkou nástupní hranu a odpadkový koš na označkovu.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními B5

INDIKÁTORY

Počet nových a rekonstruovaných zastávek VHD/MHD.

Zvýšení podílu cest MHD.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Rekonstrukce/počet nových zastávek VHD/MHD o více než 90 % záměrů.

Zvýšení podílu MHD/VHD na dělbě přepravní práce o 5 %.

**OPATŘENÍ C13****ZKAPACITNĚNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
PŘEROV-NEZAMYSLICE-BRNO (VLC)**

Budeme podporovat zkapacitnění tratě Přerov - Nezamyslice - Brno, která je stavbou SŽDC a připojení plánovaného veřejného logistického centra, které je stavbou soukromého investora, na železnici.

AKTIVITY

Memorandem mezi městem a MD bude podporováno zkapacitnění tratě Přerov - Nezamyslice - Brno a připojení plánovaného logistického centra.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

-- Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Příkladem dobré praxe je memorandum o spolupráci při řešení rozvoje dopravní obslužnosti a železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji nebo Memorandum o spolupráci při rozvoji a provozu letiště Přerov se společností Regionální letiště Přerov a.s.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními B5, C6, C11, C14

INDIKÁTORY

Naplnění plánovaného rozvoje železniční dopravy.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Podpora zkapacitnění tratě Přerov - Nezamyslice - Brno a připojení plánovaného logistického centra + rychlé železniční spojení Praha - Brno - Přerov - Ostrava.

**OPATŘENÍ C14****ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI RYCHLÉHO ŽEL. SPOJENÍ (BRNO, OSTRAVA)**

Budeme podporovat výstavbu rychlých železničních spojení, které jsou plánovány na státní úrovni se zastávkou v Přerově. Výstavba Rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov

AKTIVITY

Memorandem mezi městem a MD bude podporováno rychlé železniční spojení Praha - Brno - Přerov - Ostrava.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

-- Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Příkladem dobré praxe je memorandum podepsané vládou a hejtmany k financování krajské osobní železniční dopravy pro léta 2020 - 2034.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními B5, C6, C11, C13

INDIKÁTORY

Naplnění plánovaného rozvoje železniční dopravy.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Podpora zkapacitnění tratě Přerov - Nezamyslice - Brno a připojení plánovaného logistického centra + rychlé železniční spojení Praha - Brno - Přerov - Ostrava.



OPATŘENÍ C15 SENIOR TAXI



Zachováme dotovanou službu senior Taxi, jako doplněk k MAD pro osoby starší 65 let.

AKTIVITY

Zachování dotované linky senior taxi pro osoby starší 65 let s trvalým bydlištěm v Přerově. Cena jízdy je 20 Kč, Jízdu je nutné dopředu zamluvit.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

300 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Příkladem dobré praxe je senior taxi Hradec Králové, Senior taxi Třebíč apod.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními C11

INDIKÁTORY

V roce 2023 urazilo senior taxi 10 232 kilometrů a absolvovalo na 1809 jízdy.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Služba zavedena a rozšířena v rámci realizační fáze 2016 – 2024.

**OPATŘENÍ C16****ODSTRANĚNÍ BODOVÝCH BARIÉR A ZAJIŠTĚNÍ PRŮJEZDNOSTI IZS**

Zajistíme odstranění úzkých hrdel na dopravní síti v podobě bariéry železniční trati pro silniční dopravu. Zajistíme průjezdnost vozidel a IZS v sídlištích.

AKTIVITY

Bude provedena koordinace projektové přípravy a realizace v rámci jednotlivých aktivit pro zlepšení průjezdnosti složek IZS.

Zpracování koncepce průjezdnosti IZS městem.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

-- Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Příkladem dobré praxe je koncepce průjezdnosti IZS Praha 11.

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie je zajištěna s opatřeními A6, B6, B9, C4, C5, C6, C7

INDIKÁTORY

Odstranění bariér IZS.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zlepšení průjezdnosti složek IZS o 90 %.



OPATŘENÍ D1

BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE UDRŽITELNÉ DOPRAVY



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

AKTIVITY

Propagace městské mobility - Pravidelná každoroční finanční podpora na realizaci opakujících se informačních kampaní.

Kampaň „Autobus je pro každého“ - Změna vnímání veřejné dopravy u veřejnosti (dopravních návyků) a zvýšení počtu uživatelů MHD. Zaměření se na výhody MHD (*ekologičnost, cenová výhodnost při pravidelném používání, strávený čas může uživatel využít k jiné činnosti např. četba, uživatel nemusí hledat parkovací místo*).

Podpora (zatraktivnění) vizuálního stylu udržitelné dopravy - Jedná se např. o pojmenování vozidel/zastávek MHD, propagační letáky (citylight) na zastávkách, atd.

Podpora (zatraktivnění) vizuálního stylu udržitelné dopravy - Kampaň, v rámci které známé osobnosti města propagují udržitelné formy dopravy a ukazují na vlastním příkladu dobrou praxi veřejnosti.

Zažít město jinak - Základní myšlenkou je přetvářet ulice a veřejné plochy v místa kulturního a společenského života, v místa pro setkávání a rozvíjení sousedských vztahů.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

Propagace městské mobility - 200 000 Kč/ročně

Kampaň „Autobus je pro každého“ – 80 000 Kč

Podpora (zatraktivnění) vizuálního stylu udržitelné dopravy – 150 000 Kč

Kampaň "Vzorem pro lidi," – 30 000 Kč

Zažít město jinak – 70 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Projekt „Mostem odpovědněji: Poznejte čistou mobilitu“

Kampaň Do práce na kole

Auto*Mat: Zažít město jinak



SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie napříč ostatními opatřeními.

INDIKÁTORY

Podíl cestujících udržitelným druhu dopravy.

Změna vnímání udržitelné dopravy u veřejnosti.

Míra spokojenosti cestujících.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy na 70 %.

Zvýšení spokojenosti/informovanosti cestujících o 90 %.

OPATŘENÍ D2

DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA



Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, povědomí o dopravní bezpečnosti a udržitelné mobilitě. Budováním vztahů s širokou veřejností, vč. dětí přispějeme k bezpečnému a ohleduplnému pohybu osob na komunikacích.

AKTIVITY

Vytváření školních/firemních plánů mobility - Školní plán mobility je dlouhodobý plán pro dosažení bezpečného, zdravého a šetrného dopravování dětí do školy i ze školy – pěšky, na kole (koloběžce, bruslích) nebo veřejnou dopravou. Stejně tak může být zaměřen pouze na konkrétní firmu a její zaměstnance.

Podpora dopravní výchovy dětí a seniorů

- Dopravní výchova na MŠ, ZŠ a SŠ, přednášky, kurzy
- Informační podpora pro řidiče/seniory (informační kampaň, školení, kurzy)
- Osvěta ve školkách, školách, na dětských akcích
- Výuka pravidel silničního provozu s ohledem na věk dětí, Návštěvy dopravních hřišť
- Návštěvy policistů, hasičů na školách a přednášky o bezpečnosti provozu
- Děti dostávají propagační materiály, které zároveň slouží jako pomůcka pro zvýšení jejich bezpečnosti

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

Vytváření školních/firemních plánů mobility - 200 000 Kč/ročně

Podpora dopravní výchovy dětí a seniorů – 200 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Školní plán mobility: <http://www.prazskematky.cz/projekty/bezpecne-cesty-do-skoly/skolni-plan-mobility>

BESIP: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

Bezpečné cesty: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/informace/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/pro-ucitele/priklady-z-praxe>



SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie napříč ostatními opatřeními.

INDIKÁTORY

Počet dopravních nehod dětí/seniorů.

Počet škol/firem zapojených do systému dopravní výchovy.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Snížení počtu dopravních nehod dětí/seniorů o 100 %.

Zvýšení počtu škol/firem zapojených do dopravní výchovy o 60 %.



OPATŘENÍ D3

KOMUNIKACE A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU



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

AKTIVITY

Zvětšení ploch označnicků na autobusových zastávkách, vč. odstranění/přemístění odpadkových košů - Zvětšení ploch označnicků pro rozšíření informací o MHD, vč. zlepšení přístupu přemístěním odpadkových košů.

Mapy linek MHD na autobusových zastávkách - Zlepšení přehlednosti/zvýšení informovanosti cestujících o linkách MHD a jejich trasách.

Podpora dojížděky do zaměstnání na kole - Jednání se zaměstnavateli, motivace zaměstnavatelů k podpoře cyklistiky.

Řešení docházky dětí do škol - Snížení počtu cest, kdy rodiče vozí děti do škol a školek svými automobily. Vysvětlit rodičům podstatu problému a navrhnout jim alternativní řešení, jak přepravit děti do škol a školek.

Informační kanál - Informování občanů o připravovaných projektech, pořádání veřejných diskuzí o dopravních tématech. Zřízení „dopravního“ webu, online/mobilní aplikace, pocitové mapy vč. průzkumu veřejnosti.

Mapy „Kolik dojdu za 5 min. pěšky“ - Mapy/propagační materiály, které ukazují dopravní vzdálenosti využitím pěší (udržitelné) dopravy.

Poradenství v dopravě - Poradenství v dopravě, jakým způsobem omezit používání osobního automobilu. Školení zaměstnanců hotelu nebo obchodního centra o tom, jakým způsobem poskytovat klientům informace k dopravním možnostem.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

Zvětšení ploch označnicků na autobusových zastávkách, vč. odpadkových košů – 150 000 Kč/ročně

Mapy linek MHD na autobusových zastávkách – 50 000 Kč/ročně

Podpora dojížděky do zaměstnání na kole – 20 000 Kč/ročně

Řešení docházky dětí do škol – 20 000 Kč/ročně

Informační kanál – 50 000 Kč/ročně

Mapy „Kolik dojdu za 5 min. pěšky“ – 50 000 Kč/ročně

Poradenství v dopravě – 20 000 Kč/ročně

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Jezdím pro Brno

Kalkulačka nákladů:

<http://www.dpp.cz/kalkulacka-nakladu-na-dopravu>

Schéma sítě linek:

<https://www.dpo.cz/jizdni-rady/schema-site-linek.html>



SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie napříč ostatními opatřeními.

INDIKÁTORY

Podíl cestujících udržitelným druhu dopravy.

Změna vnímání udržitelné dopravy u veřejnosti.

Míra spokojenosti cestujících.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy na 70 %.



OPATŘENÍ D4 KOORDINÁTOR MOBILITY MĚSTA



Vytvoříme pozici koordinátora městské mobility, který jako zástupce města bude v rámci svých kompetencí zprostředkovávat a pomáhat zajišťovat koordinaci činností, které povedou k rozvoji městské mobility a k naplňování Plánu mobility.

AKTIVITY

Zřízení koordinátora mobility města - Koordinátor mobility bude zajišťovat komunikaci mezi městem a jednotlivými organizacemi, které jsou významnými hráči na poli městské mobility. Bude tak působit k vytvoření co nejefektivnějšího a udržitelného dopravního systému města.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

400 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Koordinátor městské mobility Jihlava

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie napříč ostatními opatřeními.

INDIKÁTORY

Vytvoření pozice Koordinátora mobility

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Koordinátor byl jmenován v rámci Odboru koncepce a strategického rozvoje.



OPATŘENÍ D5
KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE,
VČ. DOPRAVNÍHO MODELU



Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. podpory architektonických soutěží.
 Bude zpracován dopravní model pro IAD i MHD.

AKTIVITY

Příprava dopravní dokumentace - Zajištění odpovídající přípravy vč. financí na dokumentaci připravovaných staveb, vč. architektonických soutěží.

Zpracování dopravního modelu pro IAD i MHD - Zpracování dopravního modelu pro IAD a případně MHD.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

Zpracování dopravního modelu pro IAD aktualizace 200 000 Kč

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Statutární město Opava: dopravní model

SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI

Synergie napříč ostatními opatřeními.

INDIKÁTORY

Vytvoření dopravní dokumentace a dopravního modelu.

Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Průběžná příprava dopravní dokumentace (příp. architektonických soutěží) u 100 % záměrů.

Zpracování dopravního modelu pro IAD i MHD.



17. AKČNÍ PLÁN DO ROKU 2027

Akční plán obsahuje seznam podporovaných aktivit, které jsou ve finančních možnostech města v horizontu roku 2027. Krátkodobý horizont byl zvolen na období 3 let, některé stavby s přesahem tohoto období.

Tabulka 8 Aktivity akčního plánu

Opatření	ID	Název	Rok	Náklady v mil.	VHD	IAD	Cyklo	Pěší
C4	2026	V realizaci v rámci PUMM 2017 - 2024, dálnice D1 0136 Říkovice-Přerov	2022-2027	ŘSD		Ano		
C7	07004	Revitalizace vnitrobloku Mervatova, Fügnerova a úprava veřejného prostoru vč. parkování na E. Beneše	2025-2027	16		Ano		Ano
A1/A2/C8	09003	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	2024-2027	5		Ano		
C6/C7/C8	12001	Regenerace sídliště Přerov - ul. Dvořákova (komunikace a chodník vnitroblok + MŠ)	2024-2026	17,6		Ano		
C6/C7	12003	Bratrská ulice - stavební úpravy vč. parkoviště	2024	6		Ano		Ano
C8	15015	U Rybníka, Malá Trávnícká po křiž. Kosmákova - oprava chodníku, včetně vybudování místa pro přecházení ul. U Rybníka s ul. Malá Trávnícká	2024	1,7		Ano		Ano
A2/C8	X015	Společná stezka Precheza (Přerov - Dluhonice)	2024-2025	20			Ano	
C4	X03-1	Jihozápadní obchvat - část 1	2026-2027	OK (206)		Ano		
C16	X23	II/436 Přerov, ul. Kojetínská	2024-2027	OK		Ano		Ano
A6/A5/A1	X26	Okružní křižovatka 9.května - Ztracená	2025	15		Ano		
C4	X28	D55 Kokory – Přerov	2026+	ŘSD		Ano		
C6/C7/C8	X29	Propojení OK 17. listopadu a Budovatelů + regenerace panelového sídliště Budovatelů	2025-2027	40		Ano	Ano	Ano
A5/A6/C7	X30	(ITI) Úprava prostoru křižovatek Bayerova, Kozlovská, Šrobárova vč. vybudování okružní křižovatky	2025	7		Ano	Ano	Ano
A2	X31	Cyklopruhy 9. května	2024-2025	0,5			Ano	
A2	X32	Cyklostezka Šířava, Svisle a R. Stokláskové	2026	17			Ano	
A2/C8	X33	Cyklostezka Kozlovce - Radslavice	2024-2027	1			Ano	
A2/C8	X34	Cyklostezka Kozlovská - Bayerova	2025	1			Ano	
A2/C8	X35	Cyklostezka Dluhonice - Rokytnice, varianty	2025-2027	10			Ano	
A2/C8	X36	Cyklostezka Přerov - Lýsky, II. a IV. etapa	2025-2027	18			Ano	
A2/C8	X37	Cyklostezka Přerov - Bochoř	2024-2025	ŘSD			Ano	
A2/C8	X38	Cyklostezka Přerov - Tučín, varianty	2025-2027	4			Ano	



Opatření	ID	Název	Rok	Náklady v mil.	VHD	IAD	Cyklo	Pěší
A6	X39	Okružní křižovatka Hranická – Velká Dlážka – Staré Rybníky	2024-2027	8		Ano		
C16	X40	Příjezdová komunikace Újezdec – U Spoju	2026-2027	11		Ano		
C7/C8	X41	Chodník ul. Kozlovská a rozšíření parkoviště Malá Trávnícká	2025-2026	10		Ano		Ano
C8/C16	X42	Rekonstrukce komunikací a parkovišť Jižní čtvrť II	2024-2025	10		Ano		
C7/C8	X44	Úprava ul. Jateční	2026-2027	30				Ano
C8/C16	X48	Oprava podjezdu v Předmostí	2024-2027	8		Ano		Ano
A1/A4/C6/C8	X50	Kozlovská parkoviště a Kozlovská vnitroblok	2025-2027	5		Ano	Ano	Ano
C8	X51	Rekonstrukce komunikací vč. chodníků - Žeravice, Pod Lesem	2024-2027	13,8				Ano
C8	X52	Rekonstrukce komunikací vč. Chodníků - ul. Doubí, Vinary	2024-2027	0,5				Ano
C8	X53	Rekonstrukce komunikací vč. Chodníků - ul. Lipňanská, Penčice	2024-2027	1				Ano
A5	A	Bezpečné přecházení - budování nových přechodů a míst pro přecházení a úprava stávajících vč. Osvětlení	2024-2027	10				Ano
A5/A6	A	Zajištění bezpečnosti na křižovatkách a přechodech pro chodce	2024-2027	2,8		Ano	Ano	Ano
A6	A	Městský kamerový dopravní systém (MKDS) městské policie - pořízení a implementace smart funkcionalit a následné rozšíření MKDS	2024-2026	2,94	Ano	Ano	Ano	Ano
A7	A	Dopravní značení IAD vč. Parkování, průběžná aktivita	2024-2026	3		Ano	Ano	
B6	A	Inteligentní křižovatky - (ITI) Modernizace SSZ v Přerově	2025-2027	11,5		Ano		
C2	A	Bezpečnost v dopravě - omezení rychlosti	2024-2027	0,5		Ano		
B1	A	Pořízení elektromobilu	2024	1		Ano		
B2	A	Snížení emisí IAD	2023-2027	0		Ano		
B4/B6	A	Preference BUS a IZS	2025-2027	0	Ano			
A1	A	Doplnění/rekonstrukce přejezdů pro cyklisty	2023-2025	5			Ano	
A1/A2/C7/C8	A	Kompenzace Dluhonice – rekonstrukce, opravy komunikací, chodníků a parkovacích ploch vč. VO v místní části Dluhonice	2024	dotace OK (40)		Ano	Ano	Ano
A1/A2/C8	A	Oprava chodníku a cyklostezky Želatovská	2024	3			Ano	Ano



Opatření	ID	Název	Rok	Náklady v mil.	VHD	IAD	Cyklo	Pěší
A1/A2/C8	A	Stezka pro pěší a cyklisty Seifertova - Sokolská - Kaufland (okolo Strhance)	2024-2027	3			Ano	Ano
A1/A2/C8	A	Dorešení cyklostezky ul. Velká Dlážka u ZŠ Velká Dlážka (ITI) Inteligentní autobusové zastávky	2026-2027	3			Ano	Ano
B5	A	Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova	2025	18,5	Ano			
B7	A	Zavedení aplikace pro placení parkování	2024 - 2025	% provize		Ano		
C14	A	Rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov	2024-2027	SŽ	Ano			
B2	A	Bikesharing systém (sdílená jízdní kola)	2023-2026	11			Ano	
A3/A5	A	Ukazatele měření rychlosti	2024	1,5		Ano		
C2	A	Zóny 30	2025-2027	1,5		Ano		
C6	A	Parkoviště u občanského vybavení	2024-2027	soukromí investoři		Ano		
C6	A	Parkovací zálivy K+R u ZŠ a MŠ	2025-2027	3,2		Ano		
C7	A	Oprava parkovacích míst	2024-2027	7		Ano		
C9	A	Mobiliář	2024-2027	0,5	Ano	Ano	Ano	Ano
C9	A	Sčítače chodců a cyklistů, případně automobilů	2024-2025	0,5			Ano	
C10	A	Obousměrný provoz cyklistů v ulici U Rybníka	2025-2027	0,2			Ano	
C12	A	Zastávky městské autobusové dopravy	2025-2027	2	Ano			
C5/B6/A5	A	Otevření areálu Kazeto, propojení ulice Velké Novosady a Husova, vč. úpravy SSZ na křižovatce Velké Novosady - Nábřeží PFB	2025-2026	0		Ano	Ano	Ano
C8	A	Demolice a výstavba nových mostů, lávek a propustků - Penčice, ul. U Koupaliště, most přes Olešnici	2024-2025	11		Ano	Ano	Ano
C8/C16	A	Oprava propustku ev. č. Př-Koz_P3 v k.ú. Kozlovice	2024-2025	0,7		Ano	Ano	Ano
C8/C16	A	Demolice a výstavba nových mostů, lávek a propustků - na ul. Prostějovská	2024-2025	1,5		Ano	Ano	Ano
C8/C16	A	Rekonstrukce komunikací vč. chodníků - Velká Dlážka	2026-2027	13,8			Ano	Ano
A7/A3/A5/A6		Pořízení radaru na měření rychlosti 1 ks	2024	1,1				
C8/C16	X43	tř. gen. Janouška	2025-2027	12		ano		ano
A2/C8	X46	Oprava lávky u loděnice	2026-2027	25			ano	ano
B9	A	Parkovací/garážové domy	2025-2027	soukromý investor		ano		



Opatření	ID	Název	Rok	Náklady v mil.	VHD	IAD	Cyklo	Pěší
CELKEM				435,8				
U celkové částky pro město se předpokládá finanční spoluúčast dotačních programů								

Tabulka 9 Předpokládané gesce aktivit akčního plánu

Opatření	ID	Název	Rok	Gesce
C4	2026	V realizaci v rámci PUMM 2017 - 2024, dálnice D1 0136 Říkovice-Přerov	2022-2027	ŘSD
C7	07004	Studie odstavných ploch na ulici Tržní a Dr. E. Beneše	2025-2027	MMPr - Odbor PRI
A1/A2/C8	09003	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	2024-2027	MMPr - Odbor PRI, MAJ
C6/C7/C8	12001	Regenerace sídliště Přerov - ul. Dvořákova (komunikace a chodník vnitroblok + MŠ)	2024-2026	MMPr - Odbor PRI
C6/C7	12003	Bratrská ulice - stavební úpravy vč. parkoviště	2024	MMPr - Odbor PRI
C8	15015	U Rybníka, Malá Trávnícká po křiž.Kosmákova - oprava chodníku, včetně vybudování místa pro přecházení ul. U Rybníka s ul. Malá Trávnícká	2024	MMPr - Odbor PRI, MAJ
A2/C8	X015	Společná stezka Precheza (Přerov - Dluhonice)	2024-2025	MMPr - Odbor PRI, ROZ
C4	X03-1	Jihozápadní obchvat - část 1	2026-2027	OK, ŘSD
C16	X23	II/436 Přerov, ul. Kojetínská	2024-2027	OK
A6/A5/A1	X26	Okružní křižovatka 9.května - Ztracená	2025	MMPr - Odbor PRI
C4	X28	D55 Kokory – Přerov	2026-2029	ŘSD
C6/C7/C8	X29	Propojení OK 17. listopadu a Budovatelů + regenerace panelového sídliště Budovatelů (ITI) Úprava prostoru křižovatek Bayerova, Kozlovská, Šrobárova vč. vybudování okružní křižovatky	2025-2027	MMPr - Odbor PRI, ROZ
A5/A6/C7	X30		2025	MMPr - Odbor PRI
A2	X31	Cyklopruhy 9. května	2024-2025	MMPr - Odbor MAJ
A2	X32	Cyklostezka Šířava, Svisle a R. Stokláskové	2026	MMPr - Odbor PRI
A2/C8	X33	Cyklostezka Kozlovice - Radslavice	2024-2027	MMPr - odbor PRI
A2/C8	X34	Cyklostezka Kozlovská - Bayerova	2025	MMPr - odbor PRI
A2/C8	X35	Cyklostezka Dluhonice - Rokytnice, varianty	2025-2027	MMPr - odbor PRI
A2/C8	X36	Cyklostezka Přerov - Lýsky, II. a IV. etapa	2025-2027	MMPr - Odbor PRI
A2/C8	X37	Cyklostezka Přerov - Bochoř	2024-2025	ŘSD
A2/C8	X38	Cyklostezka Přerov - Tučín, varianty	2025-2027	MMPr - odbor PRI
A6	X39	Okružní křižovatka Hranická – Velká Dílažka – Staré Rybníky	2024-2027	MMPr - odbor PRI, MAJ
C16	X40	Příjezdová komunikace Újezdec – U Spoju	2026-2027	MMPr - odbor PRI, MAJ
C7/C8	X41	Chodník ul. Kozlovská a rozšíření parkoviště Malá Trávnícká	2025-2026	MMPr - odbor PRI
C8/C16	X42	Rekonstrukce komunikací a parkovišť Jižní čtvrť II	2024-2025	MMPr - odbor PRI
C7/C8	X44	Úprava ul. Jateční	2026-2027	MMPr - odbor PRI



Opatření	ID	Název	Rok	Gesce
C16	X48	Oprava podjezdu v Předmostí	2024-2027	ŘSD + SMP
A1/A4/C6/C8	X50	Kozlovská parkoviště a Kozlovská vnitroblok	2025-2027	MMPr - odbor PRI
C8	X51	Rekonstrukce komunikací vč. chodníků - Žeravice, Pod Lesem	2024-2027	MMPr - odbor MAJ
C8	X52	Rekonstrukce komunikací vč. Chodníků - ul. Doubí, Vinary	2024-2027	MMPr - odbor MAJ
C8	X53	Rekonstrukce komunikací vč. Chodníků - ul. Lipňanská, Penčice	2024-2027	MMPr - odbor MAJ
A5	A	Bezpečné přecházení - budování nových přechodů a míst pro přecházení a úprava stávajících vč. Osvětlení	2024-2027	MMPr - odbor PRI, MAJ
A5/A6	A	Zajištění bezpečnosti na křižovatkách a přechodech pro chodce	2024-2027	MMPr - odbor MAJ
A6	A	Městský kamerový dopravní systém (MKDS) městské policie - pořízení a implementace smart funkcionalit a následné rozšíření MKDS	2024-2026	MMPr, Městská policie Přerov
A7	A	Dopravní značení IAD vč. Parkování, průběžná aktivita	2024-2026	MMPr - odbor MAJ
B6	A	Inteligentní křižovatky - (ITI) Modernizace SSZ v Přerově	2025-2027	MMPr - odbor PRI, soukromý investor
C2	A	Bezpečnost v dopravě - omezení rychlosti	2024-2027	MMPr
B1	A	Pořízení elektromobilu	2024	MMPr - Odbor VNITŘ
B2	A	Snížení emisí IAD	2023-2027	MMPr
B4/B6	A	Preference BUS a IZS	2025-2027	dopravce
A1	A	Doplnění/rekonstrukce přejezdů pro cyklisty	2023-2025	MMPr - odbor PRI, MAJ
A1/A2/C7/C8	A	Kompenzace Dluhonice – rekonstrukce, opravy komunikací, chodníků a parkovacích ploch vč. VO v místní části Dluhonice	2024	MMPr + spolufinancování OK
A1/A2/C8	A	Oprava chodníku a cyklostezky Želatovská	2024	MMPr - odbor PRI, MAJ
A1/A2/C8	A	Stežka pro pěší a cyklisty Seifertova - Sokolská - Kaufland (okolo Strhance)	2024-2027	MMPr - odbor PRI, MAJ
A1/A2/C8	A	Dořešení cyklostezky ul. Velká Dlážka u ZŠ Velká Dlážka (ITI) Inteligentní autobusové zastávky	2024-2027	MMPr - odbor PRI, MAJ
B5	A	Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova	2025	MMPr - Odbor ROZ, PRI
B7	A	Zavedení aplikace pro placení parkování	2024 - 2025	MMPr - Odbor ROZ
C14	A	Rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov	2024-2027	SŽ, s.o.
B2	A	Bikesharing systém (sdílená jízdní kola)	2023-2026	MMPr - Odbor ROZ
A3/A5	A	Ukazatele měření rychlosti	2024	MMPr - Odbor MAJ
C2	A	Zóny 30	2025-2027	MMPr - Odbor ROZ, MAJ
C6	A	Parkoviště u občanského vybavení	2024-2027	soukromý investor
C6	A	Parkovací zálivy K+R u ZŠ a MŠ	2025-2027	MMPr - Odbor PRI



Opatření	ID	Název	Rok	Gesce
C7	A	Oprava parkovacích míst	2024-2035	MMPr - Odbor MAJ
C9	A	Mobiliář	2024-2027	MMPr - Odbor MAJ
C9	A	Mobilní sčítač	2024-2025	MMPr - Odbor MAJ
C10	A	Obousměrný provoz cyklistů v ulici U Rybníka	2025-2027	MMPr - Odbor ROZ
C12	A	Zastávky městské autobusové dopravy	2025-2027	MMPr - Odbor PRI, MAJ
C5/B6/A5	A	Otevření areálu Kazeto, propojení ulice Velké Novosady a Husova, vč. úpravy SSZ na křižovatce Velké Novosady - Nábřeží PFB	2024-2025	RP Přerov s.r.o.
C8	A	Demolice a výstavba nových mostů, lávek a propustků - Penčice, ul. U Koupaliště, most přes Olešnici	2024-2025	MMPr - Odbor MAJ
C8	A	Oprava propustku ev. č. Př-Koz_P3 v k.ú. Kozlovice	2024-2025	MMPr - Odbor MAJ
C8	A	Demolice a výstavba nových mostů, lávek a propustků - na ul. Prostějovská	2024-2025	MMPr - Odbor MAJ
C8	A	Rekonstrukce komunikací vč. chodníků - Velká Dlážka	2024-2026	MMPr - Odbor PRI
A7/A3/A5/A6	A	Pořízení radaru na měření rychlosti 1 ks	2024	MMPr - odbor PRI
C8	X43	tř. gen. Janouška	2025-2027	MMPr - odbor PRI
A2/C8	X46	Oprava lávky u loděnice	2026-2027	MMPr - odbor PRI
B9	A	Parkovací/garážové domy	2025-2027	soukromý investor + město

Akční plán je rámec navrhovaných aktivit s horizontem realizace do roku 2027. Výběr akcí k realizaci se bude odvíjet od jejich připravenosti. Rozpětí let předpokládá přípravu stavby déle než 1 rok.



18. NAVAZUJÍCÍ OBDOBÍ PO ROCE 2027

I přes to, že byl přijat zastupitelstvem města Přerova zklidňující scénář a ten je realizován od roku 2016, je nutné v plánu pokračovat, jelikož investiční náročnost plánu přesáhla horizont roku 2024. Mimo výstavby dálnic, které odvedou dopravu je ve městě plánováno množství aktivit podporujících udržitelnou dopravu se zaměřením na cyklistickou, pěší a veřejnou hromadnou dopravu.

Po roce 2027 lze uvažovat o významnějším zklidnění, které bude diskutováno v rámci aktualizace plánu.

Navazující aktivity jsou nad rámec finančních možností města do roku 2027, nicméně lze je realizovat v předstihu v případě, že nedojde z objektivních důvodů k realizaci nějaké aktivity akčního plánu. Tím je sníženo riziko časové prodlevy ve výstavbě a realizaci aktivit, jelikož zejména příprava dopravních staveb v ČR je během na dlouhou trať. Příkladem může být příprava dálnice D1 Říkovice, - Přerov, která je zpožděna oproti plánu o 5 let. Proto je v odůvodněných případech dovoleno v období do roku 2027 realizovat případně i stavby, které jsou naplánovány pro navazující období.

Tabulka 10 Aktivity pro navazující období

Opatření	Číslo	Název	Orientační cena v mil.
C7	08003	Rozšíření parkovacích ploch Přerov - ul.Bratrská	5
C4	X08	Spojka II/150 - II/434	27
C4	08008	Kozlovice - obchvat	136,8 (OK)
C8	09002	Oprava chodníku Žeravice, ul. Čekyňská	0,88
A3	09010	Přístavba osvětlení přechodu pro chodce - Boženy Němcové (Bartošova ul. Mezi ZŠ a OA)	0,5
A5	09011	Přechody pro chodce Přerov - ul. Bří Hovůrkových (I/55) + osvětlení	0,5
C7	10006	Rekonstrukce místní komunikace Přerov, ul. Svisle (vnitroblok, k Jeslím)	6
C8	10008	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Na Loučkách (Denisova - Na Loučkách)	1,2
C8	10012	Oprava chodníku Přerov, m.č. Vinary, ul. U Zahradnictví	1,95
A1/A2/C8	10014	Vedení cyklotrasy Přerov-Čekyně - Penčice	52,5
C16	11002	Čekyně, K rybníčku Vinohrádky (provizorní oprava místní komunikace 2. a 3.etapa)	1,05
C7	12004	Parkování v ulici Sokolovské - Přerov	3
C7	14012	Rozšíření parkoviště Sokolská, Přerov (u obratiště, Sokolská č.o.20-24)	2,1
C8	15002	Přerov, ulice Macharova (oprava komunikace - výměna povrchů a konstrukcí vozovky, chodníků, vjezdů, výměna obrubníků,výšková úprava vpustí)	9,45
C4	X03-2	Jihozápadní obchvat část 2	500(OK)
C7/C8	X04	Lokalita Pod Hvězdárnou DHV 2012	235
C4	X06	Obchvat Henčlova (2005 Čech)	140
A2/C8/C6	X19	Parkoviště v ulici Č. Drahlovského v Přerově	18
A2/C8	X45	Stežka pro chodce a cyklisty Staré Rybníky	8
C8	X47	Čekyně – rekonstrukce chodníků ul. Jabloňová	4,9
C16	X49	Rekonstrukce Mádrova podjezdu (Tovární ulice)	SŽ
B8	A	Spolusdílení vozidla	0
B9	A	Parkovací domy	100
C7	A	Parkovací politika	3
C13/14	A	Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov	SŽ
C14	A	Podpora VRT (vysokorychlostní trať)	SŽ
		Celkem	620



19. ZÁVĚR

Město Přerov dlouhodobě plánuje svou koncepci dopravy. V roce 2024 byla provedena technická aktualizace akčního plánu, kdy nebyla upravena strategická část od vize po opatření. Aktivita byla aktualizována dle realizační fáze 2017 – 2024 a byl sestaven nový akční plán, který je orgány města periodicky aktualizován. V roce 2024 byl přidán také pro potřeby schválení plánu jako SUMP model dopravy, který je vymíněn MD. V rámci aktualizace je vidět kladné výsledky zejména pátevní cyklistické sítě v podobě již vybudovaných dělených stezek pro pěší a cyklisty a staveb základní komunikační sítě ve městě. Město také v rámci plánu akcelerovalo úpravu pěší sítě, jelikož její podrobná analýza a návrh byly předmětem plánu v roce 2016. V navazujícím období 3 let budou zejména realizovány stavby kvalitně připravované v letech minulých a dojde k přípravě staveb dalších dle aktualizovaného akčního plánu. V roce 2026 se předpokládá uvedení do provozu posledního úseku D1 Říkovice – Přerov, který má zpoždění oproti plánu, ale dnes je již v realizaci. Navazující velkou stavbou je D55 Kokory – Přerov a v dlouhodobém horizontu VRT,

Plán mobility naplňuje nově stanovený Koordinátor mobility. Zvolený zklidňující dlouhodobý scénář vývoje segmentu dopravy je pro město vhodný a má velký potenciál v synergii zklidňování vybraných ulic a preferenci cyklistické a pěší dopravy.

Prioritou pro nadcházející období je řešení segmentu bezpečnosti a kvality pěší a cyklistické dopravy. Nově bude komplexně řešena problematika odstavování vozidel v bytové zástavbě. Naplánovány jsou investice do dopravy v objemu 435,8 mil. Kč do roku 2027. Pro zajištění financování se předpokládá 65 – 80% finančních zdrojů z externích financování. Pro navazující období po roce 2027 jsou definovány aktivity za 620 mil. Kč. Předpokládá se, že stavby nebude z finančního hlediska možné realizovat ani do roku 2035. Proto je možné v další aktualizaci revidovat časový rámec, který je nastaven aktuálně do roku 2035.

Velkou výzvou do budoucna je prosazení zklidňování dopravy, které je v současné době obtížně akceptovatelné i veřejností. Uzavírání zbytných ulic pro automobilovou dopravu a zavádění zón 30 a zón udržitelné dopravy tj. ulic s pohybem pouze veřejné hromadné dopravy, cyklistické dopravy a pěší dopravy může být přínosem zejména pro obyvatele bydlící ve městě.

Pokud se podaří zajistit dostupnost, bezpečnost a snížit imisní a hlukovou zátěž obyvatel, bude Přerov opravdu nejlepším městem na Hané.



20. SEZNAM ZKRATEK

CNG	Stlačený zemní plyn
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
DSP	Dokumentace skutečného provedení stavby
DÚR	Dokumentace k územnímu řízení
GIS	Geoinformační systémy
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS OLK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IDSOK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
ITI	Integrované teritoriální investice
IZS	Integrovaný záchranný systém
LPG	Zkapalněný ropný plyn
MAD	Městská autobusová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
NPŽP	Národní program Životní prostředí
NS	Naučná stezka
OC	Obchodní centrum
PAD	Příměstská autobusová doprava
P+R	Park and Ride
RZ	Registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou pravomocí
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SVJ	Společenství vlastníků jednotek
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VDZ	Vodorovné značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLC	Veřejné logistické centrum
ZÁKOS	základní komunikační skelet
ZŠ	Základní škola
ŽST	Železniční stanice



22. PŘÍLOHY

PŘÍLOHA Č. 1: GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ OPATŘENÍ DLE DOPRAVNÍCH MÓDŮ



OPATŘENÍ A1 BEZPEČNĚ NA KOLE (DOPRAVNÍ ZNAČENÍ)

Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná. Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stávajících stezkách bude revidováno.



OPATŘENÍ A2 BUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍCH, ZKVALITŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS

Zajistíme rychlé a bezpečné spojení mezi jednotlivými částmi města a okolními obcemi páteřní sítí cyklistických stezek, případně cyklistických pruhů. Bude preferováno přímé, rychlé a komfortní spojení. Stávající stezky se špatným povrchem budou upraveny a úzké stezky rozšířeny.



OPATŘENÍ A3 BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou. Důraz bude kladen na délku přechodu a rozhled na přechodu. Přechody přes kapacitní komunikace budou vybaveny semaforem či strážcem přechodu v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00



OPATŘENÍ A4 BEZPEČNĚ NA HŘIŠTĚ A ZA VOLNÝM ČASEM

Zajistíme úpravu přechodů pro chodce a míst pro přecházení ve vnitroblocích tak, aby bylo zajištěno bezpečné přecházení mezi bytovými domy a dětskými hřišti či místy určenými pro volnočasové aktivity dětí. V odůvodněných případech budou ulice uslepeny, čímž bude zajištěna bezpečná cesta bez aut.



OPATŘENÍ A5 BEZPEČNĚ PŘECHÁZENÍ

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



OPATŘENÍ A6 BEZPEČNĚ NA KŘÍŽOVATKÁCH

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti přestavbou na okružní či světelně řízené. Na všech ramenech křižovatek budou navrženy přechody pro chodce. Cyklistická doprava bude řešena v rámci přestavby v samostatných pruzích či na samostatné stezce s přejezdy.



OPATŘENÍ A7 ZLEPŠIT DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Zajistíme odpovědnou osobu za dopravní značení ve městě, která bude mít za úkol průběžnou revizi, úpravu a případné doplnění dopravního značení na silnicích i místních komunikacích ve městě. Zajistíme legalizaci parkovacích stání na komunikacích, kde to je možné.



OPATŘENÍ A8 ŠKOLNÍ AUTOBUS (ROZVOZ DĚTÍ NA KROUŽKY)

Zavedeme školní autobus pro svoz dětí do kroužků tam, kde nelze použít bezpečnou pěší cyklistickou dopravu. Provoz bude poptávkový. Průzkum poptávky provede odbor sociálních věcí a školství.

**OPATŘENÍ B1
ELEKTROMOBILITA**

Zajistíme možnost nabíjení elektromobilů ve městě výstavbou nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě VO s kapacitou pro 2000 elektromobilů. Zajistíme označenou zásuvku pro nabíjení elektrokol a elektroskútrů na akcích pořádaných městem a v budovách občanské vybavenosti.

**OPATŘENÍ B2
SNÍŽENÍ EMISÍ IAD**

Zajistíme dotace na přestavby a koupě automobilů na LPG, CNG, Ty snižují emise uhlovodíků o více než 25 %.
Dotace bude vyplácena obyvatelům města při zápisu LPG, CNG do technického průkazu.

**OPATŘENÍ B3
ALTERNATIVNÍ PALIVO MAD**

Zajistíme 100 % autobusů MAD s pohonem CNG či elektrobusey.

**OPATŘENÍ B4
PREFERENCE BUS**

Zajistíme preferenci BUS na samostatných pruzích a nastavením semaforů.

**OPATŘENÍ B5
INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD**

Zajistíme elektronické informační panely a indukční smyčky na vybraných zastávkách MAD a PAD. Spoje MAD budou zasílat informace o zpoždění do systému CHAPS se zobrazením zpoždění spojů na portálu www.idos.cz

**OPATŘENÍ B6
INTELIGENTNÍ KŘÍŽOVATKY A
PREFERENCE IZS**

Zajistíme rekonstrukci semaforů s dynamickým či koordinovaným řízením s napojením na dispečink, aby mohla být uplatněna preference IZS. Zajistíme kamerový dohled se záznamem na křižovatkách řízených semaforů pro potřeby řešení dopravních nehod.

**OPATŘENÍ B7
INTELIGENTNÍ PARKOVACÍ SYSTÉM**

Zajistíme zpoplatněný parkovací systém v dotyku s centrem města s automatickou detekcí volné kapacity a zobrazováním informací na informačních panelech na příjezdu.

**OPATŘENÍ B8
SPOLUJÍZDA A SPOLUSDÍLENÍ VOZIDLA**

Zajistíme podporu spolusdílení vozidla více rodinami.
Zajistíme podporu sdílení jízdy vozidla více uživateli.

**OPATŘENÍ B9
ÚKLID VOZIDEL Z ULIC DO
PARKOVACÍCH DOMŮ**

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



OPATŘENÍ C1 VÝSTAVBA PĚŠÍCH ZÓN

Rozšíříme pěší zóny, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Snížíme hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.



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

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



OPATŘENÍ C3 ZÓNA UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Zavedeme nízkoemisní zóny s povoleným vjezdem pouze autobusů, elektromobilů a cyklistů. Tím bude významně snížen hluk a emise z dopravy v těchto zónách.



OPATŘENÍ C4 ODVEDENÍ TRANZITU

Zajistíme odvedení tranzitní dopravy převedením na dálnici a nadřazený dopravní skelet. Zajistíme vymístění silnic I. tříd z okolí centra města.



OPATŘENÍ C5 ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI VÝROBNÍCH AREÁLŮ

Zajistíme kapacitní napojení výrobních areálů na západě města rozšířením kapacity silnic. Zvýšíme kapacitu základní sítě mimo území rezidentního bydlení. (možno sloučit s C4.)



OPATŘENÍ C6 ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Zajistíme dostatečné kapacity parkování v dostatečné docházkové vzdálenosti 600 m od centra města. Zajistíme dostatečné kapacity parkování u sportovišť.



OPATŘENÍ C7 ZAJIŠTĚNÍ PARKOVACÍCH KAPACIT REZIDENTŮ

Zajistíme vazbu mezi zpoplatněným systémem parkování vozidel rezidentů v sídlištích a systémem městské hromadné dopravy. Zajistíme dostatečné kapacity parkování.



OPATŘENÍ C8 ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

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



OPATŘENÍ C9 DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA/MOBILIÁŘ

Zajistíme dostatečný počet laviček podél pěších tras a stojanů pro kola. Zlepšíme stav městského mobiliáře.



OPATŘENÍ C10 OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH

Zajistíme dovolení pohybu cyklistů:
- v jednosměrkách šíře 3,0 - 4,0 m dodatkovou tabulkou s případným doplněním cyklopiktogramu a s využitím statusu obousměrné jednopruhově komunikace dle ČSN 736110;
- v jednosměrkách od 4,0 m šířky vyhrazeným pruhem pro cyklisty v protisměru.



OPATŘENÍ C11 ALTERNATIVNÍ TRASOVÁNÍ LINEK MHD

Zajistíme změnu trasování linek MAD s cílem napřímit jejich vedení mezi důležitými částmi města a cíli.



OPATŘENÍ C12 ZLEPŠENÍ ZASTÁVEK VHD/MHD

Zajistíme rozvoj zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Pro úpravu zastávek budou použity speciální k tomu určené obruby. Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.



OPATŘENÍ C13 ZKAPACITNĚNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PŘEROV-NEZAMYSLICE-BRNO (VLC)

Budeme podporovat zkapacitnění tratě Přerov - Nezamyslice - Brno, která je stavbou SŽDC a připojení plánovaného veřejného logistického centra, které je stavbou soukromého investora, na železnici.



OPATŘENÍ C14 ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNOSTI RYCHLÉHO ŽEL. SPOJENÍ (BRNO, OSTRAVA)

Budeme podporovat výstavbu rychlých železničních spojení, které jsou plánovány na státní úrovni se zastávkou v Přerově.



OPATŘENÍ C15 SENIOR TAXI

Zachováme dotovanou službu senior Taxi, jako doplněk k MAD pro osoby starší 65 let.



OPATŘENÍ C16 ODSTRANĚNÍ BODOVÝCH BARIÉRY A ZAJIŠTĚNÍ PRŮJEZDNOSTI IZS

Zajistíme odstranění úzkých hrdel na dopravní síti v podobě bariéry železniční trati pro silniční dopravu.

Zajistíme průjezdnost pro vozidla IZS v sídlištích.



OPATŘENÍ D1

**BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE
UDRŽITELNÉ DOPRAVY**

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



OPATŘENÍ D2

DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA

Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, o povědomí dopravní bezpečnosti a udržitelné mobility. Budováním vztahů s širokou veřejností, vč. dětí přispějeme k bezpečnému a ohleduplnému pohybu osob na komunikacích.



OPATŘENÍ D3

**KOMUNIKACE A INFORMOVANOST
ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU**

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



OPATŘENÍ D4

KOORDINÁTOR MOBILITY MĚSTA

Vytvoříme pozici koordinátora městské mobility, který jako zástupce města bude v rámci svých kompetencí zprostředkovávat a pomáhat zajišťovat koordinaci činností, které povedou k rozvoji městské mobility a k naplňování Plánu mobility.



OPATŘENÍ D5

**KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE,
VČ. DOPRAVNÍHO MODELU**

Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. podpory architektonických soutěží. Bude zpracován dopravní model pro IAD i MHD.



PŘÍLOHA Č. 2: ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ SEA

Aktualizace PUMM v roce 2024 nemění strategii, vizi, scénáře, cíle ani opatření, proto zůstává v platnosti původní Závěr zjišťovacího řízení ze dne 05.09.2017, které je doloženo.



Krajský úřad Olomouckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

C.j.: KUOK 87452/2017

V Olomouci dne 5. 9. 2017

SpZn: KÚOK/73477/2017/OŽPZ/507

Vyřizuje: Ing. Barbora Plainerová

Dle rozdělovníku

tel.: 585 508 602

e-mail: b.plainerova@kr-olomoucky.cz

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

**podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní
prostředí), ve znění pozdějších předpisů**

Identifikační údaje:

Název koncepce:

„Plán udržitelné městské mobility města Přerova“

Charakter koncepce:

Plán mobility pro město Přerov je 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.

K hlavním cílům plánu mobility patří:

- Komplexně řešit dopravní dostupnost.
- Zvýšit bezpečnost v dopravě.
- Snížit negativní vlivy dopravy na životní prostředí.
- Zlepšit účinnost a hospodárnost přepravy osob a zboží.
- Zvýšit atraktivnost a kvalitu městského prostředí.

Umístění:

Kraj: Olomoucký

Obec: Statutární město Přerov (včetně jeho místních částí - Město, Předmostí, Lověšice, Kozlovice, Lýsky, Dluhonice, Újezdec, Čekyně, Henčlov, Popovice, Vinary, Žeravice a Penčice)

Předkladatel:

Statutární město Přerov, Bratrská 709/34, 750 11 Přerov, IČ 00301825

Oprávněný zástupce předkladatele:

Mgr. Vladimír Puchalský, primátor města, nám. T. G. Masaryka 2, 750 11 Přerov

Elektronický podpis - 7.9.2017

Certifikát autora podpisu :

Jméno : Mgr. Vladimír Puchalský
Vydal : ICA Qualiflex CA/RES...
Platnost do : 5.6.2018



Zpracovatel oznámení:

ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z. ú., Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava, IČ 28614950

Souhrnné vypořádání připomínek:

K oznámení koncepce byla doručena vyjádření těchto dotčených správních úřadů a územních samosprávných celků: Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Olomouckého kraje (dále také „krajský úřad“), Olomouckého kraje, Statutárního města Přerova, Odboru stavebního úřadu a životního prostředí Magistrátu města Přerova, České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Olomouc (dále také „ČIŽP Olomouc“), Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, územního pracoviště Přerov (dále také „KHS Olomouckého kraje“) a Povodí Moravy, s. p. Požadavek na aplikaci procesu SEA nebyl vznesen v žádném z doručených vyjádření.

- **Krajský úřad**

Oddělení ochrany přírody

Natura 2000

Stanovisko s vyloučením významného vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 vydáno pod č. j.: KUOK 45591/2017 dne 9. 5. 2017.

Orgán ochrany přírody

Bez připomínek.

Orgán ochrany zemědělského půdního fondu

Ve smyslu ustanovení § 17 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění, je v případě předloženého záměru dotčeným správním orgánem Ministerstvo životního prostředí.

Oddělení lesnictví

Veřejné zájmy na úseku ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž ochrana je v působnosti krajského úřadu, nejsou záměrem dotčeny.

Oddělení vodního hospodářství

V případě, že předmětnou koncepcí nedojde ke zhoršení kvality ani kvantity podzemních a povrchových vod ani ke zhoršení odtokových poměrů, nemá k ní vodoprávní úřad krajského úřadu připomínky.

Oddělení ochrany životního prostředí

Orgán ochrany ovzduší

K návrhu koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Přerova“ nemáme z hlediska ochrany ovzduší v působnosti krajského úřadu připomínky.

Upozorňujeme, že v „Oznámení o hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí“ na str. 9 v kapitole „Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry“ není uveden „Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava - CZ07“, který má svým charakterem výrazný vztah k předmětné koncepci.

Vypořádání:

Bude zohledněno v koncepci.

Orgán odpadového hospodářství

K dané koncepci nemáme z hlediska odpadového hospodářství zásadní připomínky, pouze upozorňujeme, že by koncepce měla brát v potaz také strategický dokument Plán odpadového hospodářství města Přerova, který není mezi koncepcemi v kapitole B. bod 8 uveden (obdobně jako na regionální úrovni Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje).

Vypořádání:

Bude zohledněno v koncepci.

- **Olomoucký kraj – vyjádření ze dne 7. 8. 2017, č. j.: KUOK 80012/2017**

Koncepce není v rozporu se schválenou územně plánovací dokumentací Olomouckého kraje – Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje, ve znění pozdějších aktualizací, ani se základním strategickým dokumentem kraje – Strategií rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje.

- **ČIŽP Olomouc – vyjádření ze dne 18. 8. 2017, č. j.: ČIŽP/48/2017/601**

Po prostudování předložené koncepce ČIŽP konstatuje, že k jejímu obsahu nemá žádné připomínky a domnívá se, že není nutné ji dále posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb.

- **KHS Olomouckého kraje – vyjádření ze dne 17. 8. 2017, č. j.: KHSOC/21401/2017/PR/HOK**

K předloženému oznámení koncepce má orgán ochrany veřejného zdraví k části dokumentu týkajícího se hluku z dopravy zásadní připomínky, ke zbývajícím částem dokumentu nemá zásadních připomínek.

Akustická studie vyhodnotila hlukovou zátěž z dopravy na komunikacích Nábřeží dr. E. Beneše, ulice Velká, křižovatka Vsadsko – Dvořákova a ulice Kozlovská jako hlukově zatížené lokality s limitem hluku z dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb v denní době 70 dB a v době noční 60 dB. Bylo provedeno v předem definovaných časových intervalech a místech měření hluku z dopravy, ale protokoly z měření, které byly podkladem pro akustickou studii, nebyly součástí dokumentace.

S odkazem na § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., v návaznosti na § 12 odst. 4 – 6 příl. č. 3 tab. 1 a 2 NV č. 272/2011 Sb., jsou nastavena pravidla, za jakých podmínek je/není možno starou hlukovou zátěž přiznat. Tato pravidla však respektována nebyla, neboť chybí vyhodnocení hluku z dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb v denní a noční době v roce 2000 a v roce 2017. Při hodnocení akustických studií se dále postupuje dle § 20 odst. 5 NV č. 272/2011 Sb., přičemž by mělo být zajištěno, aby hodnocení změny hodnot hlukového ukazatele stanoveného výpočtem bylo provedeno



stejnou výpočtovou metodou.

V souladu s uvedeným se požaduje pro další řízení s orgánem ochrany veřejného zdraví zpracovat akustickou studii tak, jak je výše uvedeno. T. č. předložená akustická studie není relevantním pokladem pro přiznání staré hlukové zátěže. Stará hluková zátěž se vždy stanovuje aktuálně, tzn. vždy je třeba porovnat hluk z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb v roce 2000 a v aktuálním roce, v tomto případě se jedná o rok 2017.

Vypořádání:

Pro další řízení s orgánem ochrany veřejného zdraví bude zpracována akustická studie přesně dle požadavků KHS Olomouckého kraje.

- **Statutární město Přerov – vyjádření ze dne 16. 8. 2017, č. j.: MMP/105492/2017/STAV/ZP/Ča**

K předloženému oznámení koncepce nemá připomínky.

- **Magistrát města Přerova, Odbor stavebního úřadu a životního prostředí – vyjádření ze dne 16. 8. 2017, č. j.: MMP/099712/2017/STAV/ZP/Ča**

K předloženému oznámení koncepce má následující připomínky:

Ochrana přírody:

Orgán ochrany přírody bez zásadních námitek. Pouze upozorňuje, že „udržitelnou“ městskou mobilitu vč. souvisejících dopravních problémů nelze v praxi řešit na úkor ploch zeleně a za cenu vážných zásahů do veřejné a vyhrazené zeleně.

Odpadové hospodářství

Pouze informace k části C – Údaje o dotčeném území, bod 3, písm. c) Oznámení – provozovatelem skládky odpadů Hradčany je nově společnost SUEZ Využití zdrojů a.s. (původně SITA a.s.).

Ostatní oblasti bez připomínek.

- **Povodí Moravy, s. p. – vyjádření ze dne 29. 8. 2017, č. j.: PM045356/2017-203/Ho**

Správce povodí a správce vodního toku souhlasí s předmětnou koncepcí a uvádí, že záměr není nutno dále posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

K dokumentu má následující požadavky:

- 1) Požadují být účastníky jednání ve všech záměrech a stupních projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury, které se dotýkají zájmů Povodí Moravy, s. p.
- 2) Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury ve městě Přerově nesmí být v kolizi s plánovanou protipovodňovou ochranou Přerova. PPO Přerov je momentálně v různých fázích rozpracovanosti.

Vypořádání:

Bude zohledněno v koncepci a následných řízeních.

Závěr:

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) na základě zjišťovacího řízení, provedeného ve smyslu § 10d citovaného zákona a podle kritérií uvedených v příloze č. 8 citovaného zákona dospěl k závěru, že koncepce s názvem

„Plán udržitelné městské mobility města Přerova“

n e b u d e

posuzována podle citovaného zákona

Zdůvodnění:

Krajský úřad dne 20. 7. 2017 obdržel kompletní oznámení koncepce **„Plán udržitelné městské mobility města Přerova“**. Dne 2. 8. 2017 zveřejnil krajský úřad informaci o oznámení koncepce na úřední desce Olomouckého kraje. Oznámení koncepce bylo zveřejněno v informačním systému SEA (kód záměru OLK017K). Informace o oznámení koncepce byla zaslána dotčeným správním úřadům a územně samosprávním celkům.

Koncepce **„Plán udržitelné městské mobility města Přerova“** je předmětem posuzování vlivů koncepce podle ustanovení § 10a odst. 1) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Proto bylo dle ust. § 10d odst. 1 tohoto zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda koncepce bude posuzována podle citovaného zákona.

Příslušný úřad dospěl k výše uvedenému závěru zjišťovacího řízení na základě zhodnocení obsahu oznámení, podle kritérií uvedených v příloze č. 8 cit. zákona, s přihlédnutím k charakteru, kapacitě a umístění koncepce, vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků.

K oznámení koncepce bylo doručeno celkem 7 vyjádření dotčených správních úřadů a územních samosprávních celků: Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Olomouckého kraje, Olomouckého kraje, Statutárního města Přerova, Odboru stavebního úřadu a životního prostředí Magistrátu města Přerova, ČIŽP Ol Olomouc, KHS Olomouckého kraje a Povodí Moravy, s.p. V žádném z obdržených vyjádření nebyl vznesen požadavek aplikace procesu SEA. Uplatněné připomínky budou zohledněny v koncepci a následných řízeních. Veřejnost se k oznámení koncepce nevyjádřila.

Krajský úřad dále ve smyslu ust. § 10d odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí uvádí důvody, pro které není posuzování podle tohoto zákona požadováno:

Dotčené orgány státní správy na úseku ochrany životního prostředí, které se k předloženému oznámení koncepce vyjádřily v rámci zjišťovacího řízení, nevznesly takovou připomínku, která by vyžadovala posouzení ve smyslu zákona.

Příslušné orgány ochrany přírody a krajiny vyloučily svými stanovisky dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů možný významný vliv předložené koncepce na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Předloženou koncepcí je dotčeno území tvořené územním obvodem pouze jedné obce.



Nepředpokládají se vlivy přesahující hranice České republiky.

Plán udržitelné městské mobility města Přerova v rámci své návrhové části přináší řadu opatření, která mají za úkol obecně pozitivně přispívat k zlepšení dopravní situace a bezpečnosti dopravy na území města. Co se týče dopadů na životní prostředí, lze předpokládat, že opatření s cílem různými formami snižovat intenzitu dopravy či ji přesouvat mimo zastavěná území přispějí ke snižování emisí znečišťujících látek a tedy i snižování znečištění ovzduší na území města. Se snižováním intenzity dopravy souvisí také snižování hluku, zejména prostřednictvím odvádění dopravy ze zastavěného území určeného pro bydlení, ve formě pěších zón či zón se sníženou rychlostí.

Na základě výše uvedeného krajský úřad dospěl k závěru, že se jedná o koncepci, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů.

Statutární město Přerov a Olomoucký kraj žádáme jako dotčené územně samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 3 cit. zákona o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů.

Zároveň žádáme statutární město Přerov o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení této informace Krajskému úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství.

Do závěru zjišťovacího řízení lze nahlédnout na úřední desce Olomouckého kraje <http://www.kr-olomoucky.cz>. Veškeré informace o koncepci jsou zveřejněny v Informačním systému SEA na internetových stránkách (<http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/prehled.php>), kód koncepce **OLK017K**.

Otisk úředního razítka

Mgr. Radomír Studený
vedoucí oddělení integrované prevence
Odboru životního prostředí a zemědělství
Krajského úřadu Olomouckého kraje



Rozdělovník:

Dotčené územní samosprávné celky

- Olomoucký kraj
- Statutární město Přerov

Dotčené správní úřady

- Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství
- Magistrát města Přerova, Odbor stavebního úřadu a životního prostředí, Bratrská 34, 750 11 Přerov 2
- KHS Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Dvořákova 75, 750 11 Přerov
- ČIŽP Ol Olomouc, Tovární 41, 772 00 Olomouc
- AOPK ČR – RP Olomoucko, oddělení SCHKO Litovelské Pomoraví, Husova ul. 906/5, 784 01 Litovel
- Povodí Moravy, Dřevařská 11, 602 00 Brno

Zpracovatel oznámení koncepce

- ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z. ú., Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Na vědomí

- MŽP ČR, OVSS VIII, OVSS VIII, Krapkova 3, 779 00 Olomouc
- MŽP ČR, Odbor posuzování vlivů na ŽP a integrované prevence, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

