



MOBILITA PŘEROV
Chytré řešení pro vaši cestu



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

MĚSTA PŘEROV *Akční plán*



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

ekomob
čistá mobilita

Ministerstvo životního prostředí

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

ZADAVATEL:

Statutární město Přerov

Zastoupen: Ing. Petrem Měřinským, náměstkem primátora
Bratrská 709/34, 750 11 Přerov

ZPRACOVATEL:

ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.

Zastoupen: Doc. Ing. Luborem Hruškou, Ph.D., ředitelem vědecko-výzkumného ústavu
Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 112 649

Web: accendo.cz

E-mail: info@accendo.cz



ACCENDO je členem mezinárodního společenství poradenských organizací a expertů spojených v PAAC CONSORTIUM, z. s. (<http://paac.eu>)

UDIMO spol. s r.o.

Zastoupen: Ing. Pavlem Roháčem, jednatelem společnosti

Zpracoval: Ing. Petr Macejka, Ph.D.

Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 139 112

Web: udimo.cz

E-mail: info@udimo.cz



OBSAH

1. Předmluva.....	5
2. Politika v nadcházejícím období	6
2.1 Scénář aktivní politiky.....	7
2.2 Nulový scénář, bez aktivní politiky	7
2.3 Preferovaný zklidňující scénář, s aktivní politikou.....	7
3. Výběr z analytické části.....	8
4. Problematika statické dopravy.....	11
5. Synergie aktivit navržených opatření v krátkodobém horizontu	12
6. Akční plán do roku 2022.....	13
7. Navazující období po roce 2022.....	18
8. Závěr.....	19

1. PŘEDMLUVA

Vize. Odvaha. Vytrvalost.

Přerov, to nejlepší město na Hané. Odvážná a sebevědomá vize, která může znít troufale nebo dokonce nereálně. Vždyť kdo by se odvážil soupeřit s krásnou Kroměříží, známým Prostějovem nebo středem regionu, Olomoucí? A přesto, když si uvědomíme, že města vždy prodělávala svůj růst, stagnaci a úpadek, nemusí se uvedený cíl zdát v dlouhodobém horizontu nereálný.

Všechno kolem vře, ve světovém i lokálním měřítku. Probíhá další průmyslová revoluce, mění se struktura práce, procházíme klimatickými změnami, očekáváme rozvoj elektromobility či jiných alternativních pohonů, mění se paradigma vlastnictví automobilu. Dokončuje se dálnice D1 a připravuje rychlé spojení Přerova s Brnem po dvoukolejné železniční trati. Tyto a další změny mohou město opravdu posunout mezi ta nejlepší na Hané, pokud včas zachytíme zmíněné příležitosti.

Abychom však takové vize dosáhli, je třeba začít něco dělat už dnes, nečekat na věhlasné „Až“. Až bude dálnice, až budeme mít peníze, až naprší a uschne. Proto město přijímá Plán udržitelné mobility, který kromě vzdálených a mnohdy hůře ovlivnitelných cílů přináší v akčním plánu i odpověď na otázku, co můžeme dělat teď, tady a za daných podmínek tak, abychom se zmíněné vizi podstatně přiblížili.

Plán udržitelné mobility ze všech složek městského života klade největší důraz právě na dopravu. Na tu se dívá komplexně, v tom nejširším pojetí. Vždyť doprava je i pouhá ranní procházka pro rohlíky k nejbližšímu pekařství, stejně tak jako tisíce tranzitujících vozidel přes město. Důraz je třeba dávat především na místní obyvatele, a tak jsem rád, že předložené návrhy akčního plánu se soustředí pro nejbližší roky na to, co opravdu můžeme z pozice municipality ovlivnit: přechody, chodníky, cyklostezky, řešení parkování a místních komunikací, veřejný prostor.

Poměr plánovaných investic do motorové a nemotorové dopravy je zhruba 60:40, ale pokud bych odpočetl obří stomilionovou investici do Dluhonských mostů, jde o poměr opačný. Naplňujeme tak zastupitelstvem schválený zklidňující scénář a vložené investice ekonomicky zhodnocujeme: například vnitřní výnosové procento (IRR) investic vložených do cyklodopravy dosahuje obecně mnoha desítek procent.

Mimo akcí, které přináší na první pohled okamžitý efekt, třeba takový nový přechod pro chodce, je třeba mít odvahu přijmout i kroky, které mají až dlouhodobý dopad - podpora elektromobility a parkovací politika. Věřím, že všechny navržené aktivity akčního plánu jsou jedním střípkem v mozaice lepšího města a v jejich naplňování budeme vytrvale pokračovat, nehledě na politickou konstalaci. Doprava totiž není ani levá, ani pravá – přepravovat se potřebujeme všichni.

Následujících pět let rozhodně nebude díky připravovaným velkým dopravním stavbám procházkou růžovým sadem a dá se předpokládat, že se Přerov na tu dobu stane jedním velkým parkovištěm, všude. To je o důvod víc, proč intenzivně podporovat nemotorovou dopravu – prostě abychom se tady vůbec pohnuli. K tomu ostatně akční plán výrazně přispívá.

Přeji občanům hodně trpělivosti, vůli plán mobility naplňovat, odvahu k novým řešením a změnám dopravního chování a vytrvalost dotáhnout navržená opatření do konce.

Ing. arch. Jan Horký

radní města Přerova

vedoucí projektového týmu pro plán udržitelné městské mobility

2. POLITIKA V NADCHÁZEJÍCÍM OBDOBÍ

Schválením plánu mobility přijímá město Přerov odpovědnost za udržitelný rozvoj dopravy. Ambiciózní vizi "Přerov, nejlepší město na Hané" chápeme ve směru k životu. Představme si místo, kde jsou lidé rádi, kde se setkávají, pracují, vydělávají peníze, učí se, bydlí, odpočívají, žijí. Místo, kde je přeprava za aktivitami otázkou několika minut a kde lidé nejsou obtěžováni dopravou. Přesně takový Přerov chceme.

Plán reaguje na překotný vývoj automobilismu v uplynulých dvou dekadách a stanovuje směr rozvoje pro dekády následující. Město připraví podmínky pro nové technologie a zejména "elektrizaci" automobilové dopravy. Zavede regulaci parkování a zvýší jeho kapacity.

Prioritou se stává bezpečnost v dopravě. Za posledních 5 let bylo v Přerově usmrceno či těžce zraněno 90 osob. Toto číslo je nutné snížit.

Do roku 2021 dojde k výstavbě dálnice D1 a odvedení tranzitu z průtahu městem.

Na výsluní se dostane člověk, respektive pěší a cyklistická doprava. Její zvýšený komfort a bezpečnost přilákají nové uživatele tohoto zdravého způsobu života.

Městská autobusová doprava bude zachována.

Politika se opírá o 4 základní pilíře.



2.1 SCÉNÁŘ AKTIVNÍ POLITIKY

Scénář budoucího rozvoje dopravy ve městě sleduje 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).

Tabulka 1: Prognózované 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%

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 opatřeními a návrhem aktivit (jednotlivé stavby, akce). Pro krátkodobý horizont je zpracován akční plán.

2.2 NULOVÝ SCÉNÁŘ, BEZ AKTIVNÍ POLITIKY

Představuje vývoj dopravy bez aktivní politiky. Tomuto vývoji chceme předejít. Předpokládá by zvýšení dopravy na Velké Dlážce z 16 tis. vozidel na 20 tis. vozidel za 24 hodin, na 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 by vedly k nárůstu automobilové dopravy ve městě se všemi negativy včetně zvýšení hluku. Trend zvyšování dopravních zátěží by pokračoval. Zvýšení emisí bude eliminováno zavedením inovací automobilů. Přechody pro chodce by byly redukovány, aby nebrzdily průjezd vozidel. Tento scénář by byl naplněn při pokračování ve stávajícím plánování dopravy a přijatá aktivní dopravní politika má tento vývoj zvrátit.

2.3 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 jsou nadřazeny automobilové dopravě. 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, Šířava apod.) a vytváření nemotorových ulic. Kapacita sběrných komunikací pro vozidla je redukována o 20 %.

3. VÝBĚR Z ANALYTICKÉ ČÁSTI

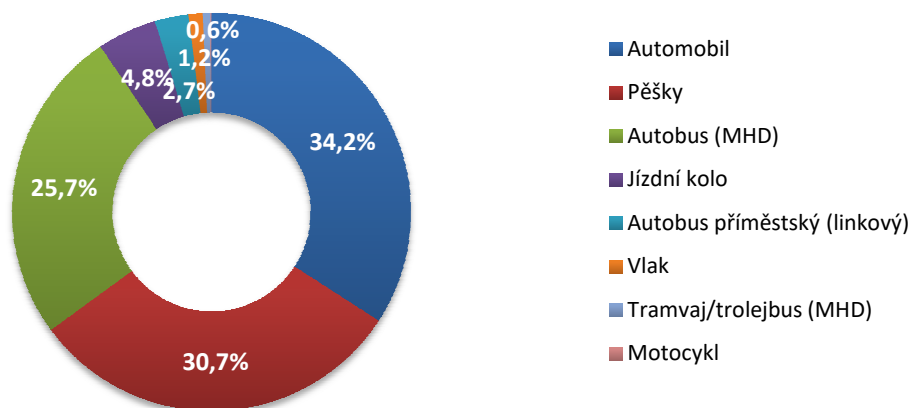
Město Přerov je a bude i nadále součástí sítě TEN - T, která se realizuje v podobě D1 a železničního koridoru. Tyto externí faktory jsou realizovány národní politikou.

Tranzitní doprava je ve vybraných vazbách až 30%

Městská doprava je založena na dostupnosti aktivit a cílů v samotném městě Přerově. Počet obyvatel města klesl od roku 2000 do roku 2015 o 10% a intenzity automobilové dopravy vzrostly o 5 - 25% dle komunikace. Nejnegativnější dopad na bydlení mělo zprůjezdnění Tyršova mostu, kterým byl posílen průjezd sídlištěm Kozlovská.

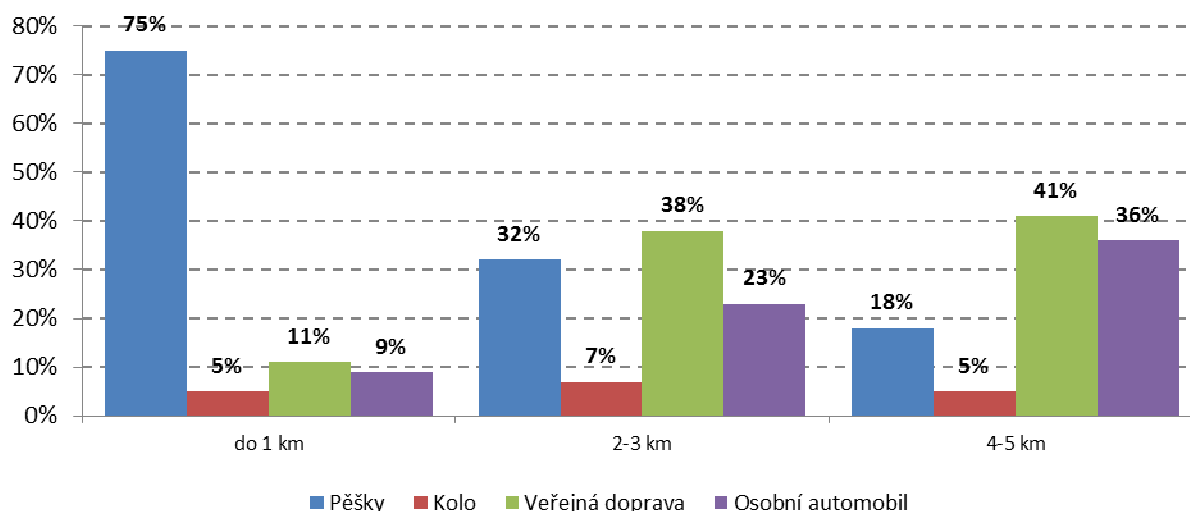
Obyvatelé Přerova denně vykonají 82 tis. cest dopravními prostředky a 36,5 tis. cest pěšky. Na kole je provedeno denně 6 tis. cest na podzim a v létě až 12 tis. cest denně.

Graf 1 Dělbá přepravní práce v Přerově, říjen 2016



G

Graf 2 Preferovaný způsob dopravy dle vzdálenosti v Přerově, říjen 2016



Počet vozidel na 1000 obyvatel vzrostl mezi lety 2013 a 2016 o 10% na 383 vozidel na 1000 obyvatel. Pro srovnání v roce 1997 bylo v Přerově pouze 10 tis. vozidel. Ročně tedy přibude cca 350 - 560 vozidel.

Vozidel na alternativní paliva je 1,5%. Benzinových vozidel je 60%. Dieselových vozidel je 38%. Celkem je ve městě 17 tis. vozidel. Z toho je cca 4000 denně parkováno nelegálně z titulu nedostatečných kapacit pro večerní odstavení vozidla. Ve vysokopodlažní zástavbě je stupeň automobilizace jen cca 268 vozidel na 1000 obyvatel.

Základní komunikační síť automobilové dopravy je příliš hustá a málo kapacitní, což vede spolu s absencí restrikce průjezdu vnitrobloky k obtěžování bydlicích tranzitní dopravou. Nejhuře vnímanými lokalitami jsou

Kozlovská, Svisle a Velká Dlážka. Přetíženými křižovatkami jsou Olomoucká x Polní, Kojetínská x Husova, Velké Novosady x Komenského, Tovární x Durychova a Čechova x Šířava.

V centru města jsou zavedena placená stání. Odstavná stání v zástavbě bydlení jsou volná bez zpoplatnění.

Omezení nákladní dopravy pro průjezd vnitrobloky je provedeno dostatečně. Omezena jsou nákladní vozidla nad 3,5 t mimo dopravní obsluhy.

Počet přepravených osob v městské autobusové dopravě klesl mezi lety 2010 a 2015 o 22%. Dostupnost zastávek lze hodnotit jako dobrou či nadprůměrnou. Cestovní rychlost pak nízkou. To je spolu s vysokým tarifem a krátkou přepravní vzdáleností příčinou malé atraktivity MAD. Problémem jsou také vozidla dopravce, která nejsou uzpůsobena k obsluze zastávkových hran budovaných v souladu s doporučením norem. Bezbariérovost takovéto služby je zhoršena. Problémem je zdržení vozidel v kolonách. Městská autobusová doprava i příměstské linky jsou integrovány v dopravním systému Olomouckého kraje.

Páteří sítě cyklistické dopravy je budována konzistentně již desetiletí. Dosavadní koncepce držela kostru sever - jih a východ - západ s doplněním stezek podél řeky. Koncepce budování základní sítě v podobě stezek je správná. Přerov má velmi omezené možnosti realizace cyklopruhů. To je dáno historickým vývojem komunikační sítě. Naopak těžit lze z kladné akceptace cyklistů na chodnících obyvateli. Stávající páteří ani ostatní cyklistická síť nejsou ani zdaleka dobudovány. Kvalita i množství cyklistických přejezdů by mělo být zlepšeno. Dlouhodobě jsou realizovány stojany pro kola. U nádraží stojí parkovací dům pro kola tzv. cyklověž.

Pěší doprava se realizuje na síti chodníků. Jejich návaznosti z hlediska překonání vozovky jsou mnohdy nedostatečně řešeny. Problémy jsou v bezbariérové úpravě či nebezpečnosti přechodů jako takových. Pěší zóna je zřízena v centru města. Výzvou je odstranění nedostatků pro cesty školáků do základních škol. Celkově bylo zjištěno na základní pěší síti přes 330 závadných přechodů či míst pro přecházení. Nedostatečné chodníky jsou zejména ve spojení Kaufland - Seifertova.

Předpokládá se, že v roce 2030 bude lidí nad 65 let věku o 4% více. Potenciál v růstu mobility obyvatel je charakterizován 29%.

Z hlediska vyhodnocení dopadů na životní prostředí obyvatel jsou v Přerově překračovány roční limity koncentrace benzo(a)pyrenu a PM₁₀. Limit benzo(a)pyrenu je překračován až o 89%. Pro 24 hodinové koncentrace PM₁₀ byl limit překročen v roce 2015 31x dní. U ostatních znečišťujících látek jsou limity v normě.

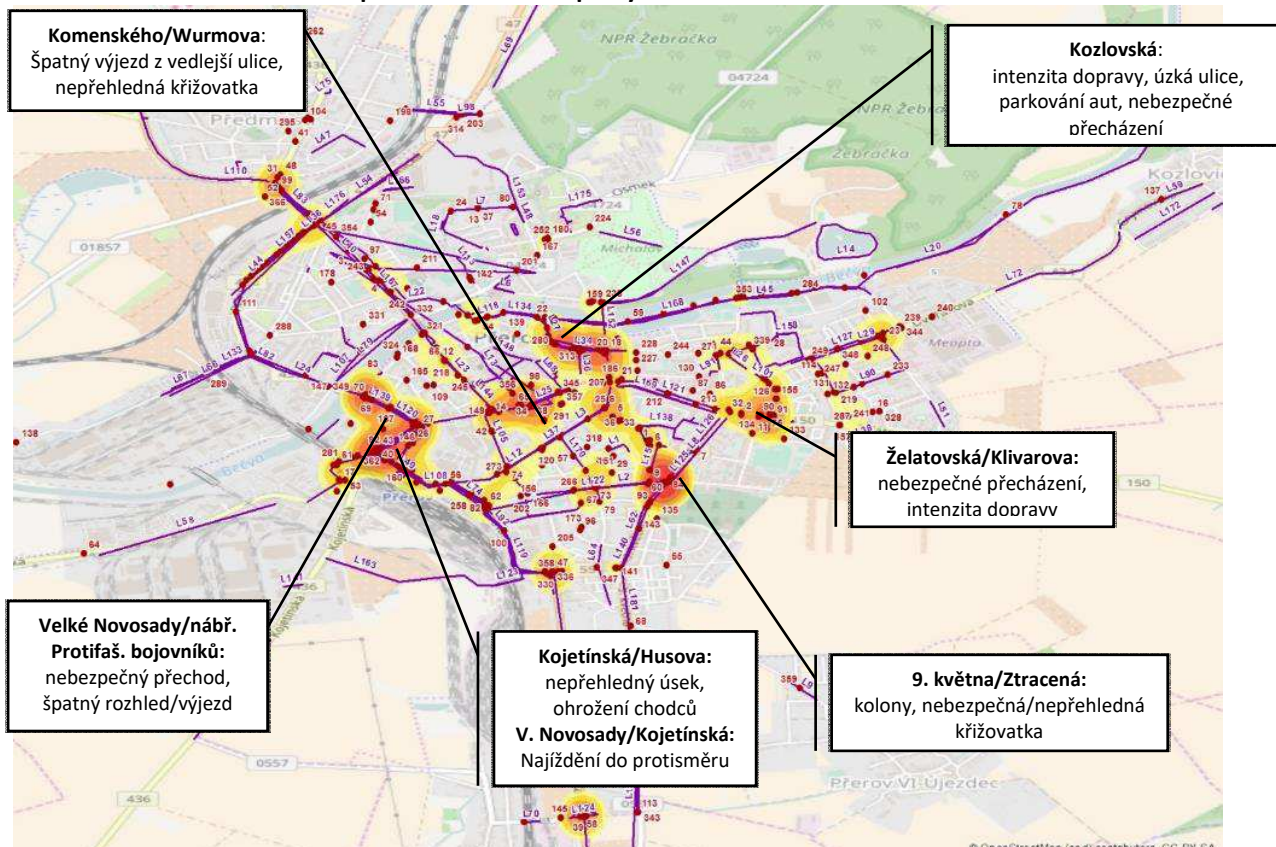
Limity hlukové zátěže jsou stanoveny na 50 dB ve dne a 40 dB pro noční dobu. Pro tzv. starou hlukovou zátěž tj. domy u cesty, kde byl hluk nadlimitní již před rokem 2001 jsou limity stanoveny až na 70 dB ve dne a 60 dB v noci. Z hlediska Světové zdravotnické organizace (dále jen WHO) je noční hluk nad 40 dB škodlivý a vyvolává zvýšené riziko nemoci kardiovaskulárního systému, poruchy spánku a psychická onemocnění. Noční hluk mezi 40 dB a 60 dB lze tedy považovat za zdraví škodlivý, ale vyhovující českým zákonům. Hluk byl měřen na vybraných místech viz následující tabulka.

Lokalita	Noční naměřený hluk	Denní naměřený hluk	Hygienický limit	Škodlivost dle WHO
Nábřeží dr. E. Beneše	61,6 dB	53,2 dB	Splňuje	Škodlivý
Velká Dlážka 19	64,7 dB	57,3 dB	Splňuje	Škodlivý
Vsadsko - Dvořákova 20	62,2 dB	54,5 dB	Splňuje	Škodlivý
Kozlovská 19	56,4 dB	48,1 dB	Splňuje	Škodlivý

Lze konstatovat, že ve vybraných lokalitách je dodržen hlukový limit pouze s přihlédnutím k navýšení tzv. starou hlukovou zátěží. Žádné z měřených míst nebylo vyhodnoceno z hlediska nočního hluku jako zdraví neškodlivé dle limitů stanovených WHO.

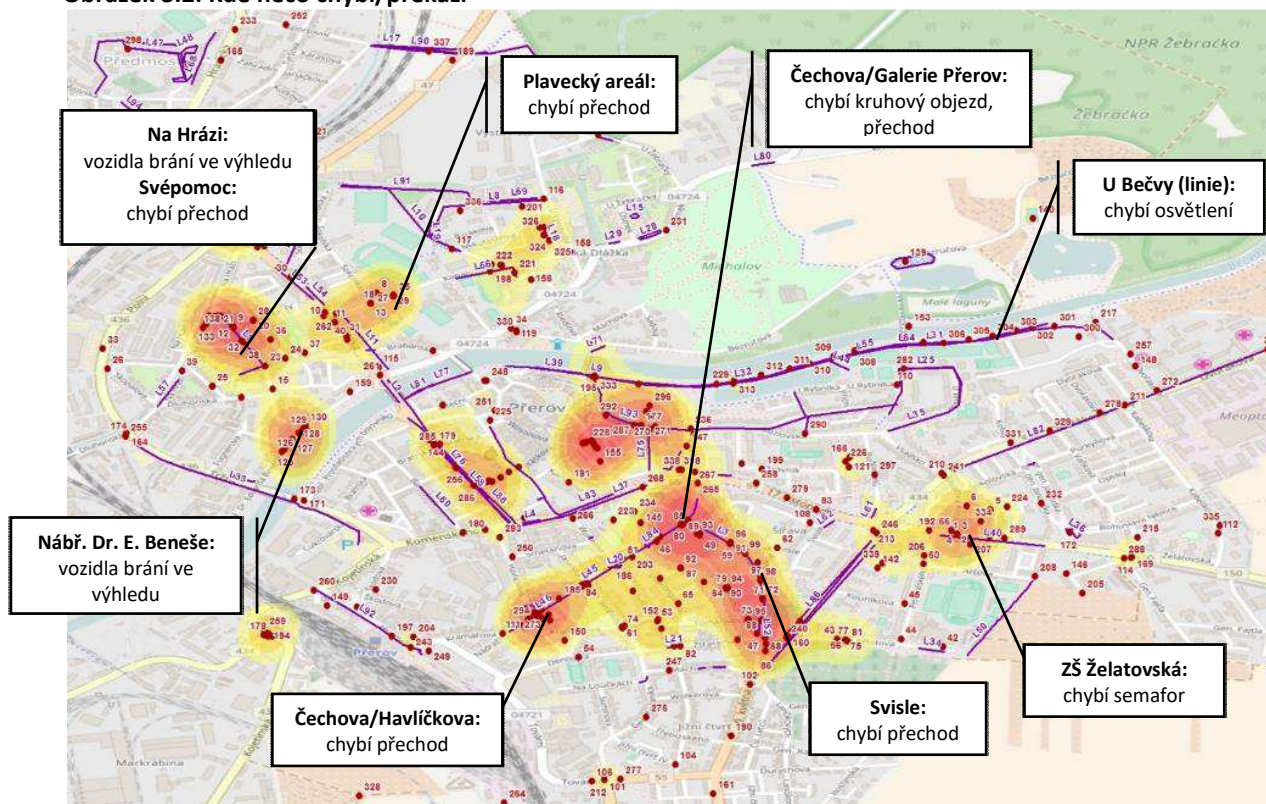
Připravenost staveb pro krátkodobý horizont je dostatečná. Připraveny jsou stavby k realizaci za cca 100 mil. Kč, což odpovídá finančním možnostem města do roku 2022.

Obrázek 3.1: Kde se cítím nebezpečně z hlediska dopravy



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

Obrázek 3.2: Kde něco chybí/překáží



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

Pocitové mapy výše byly vyhotoveny na základě spolupráce občanů města Přerova při analýze stavu dopravy.

4. PROBLEMATIKA STATICKÉ DOPRAVY

Samostatnou částí plánu mobility je politika parkování resp. odstavování vozidel v rezidentních oblastech bytové zástavby. Zastupitelstvo města vzalo na vědomí tyto možnosti řešení.

Řešení parkování z hlediska zpoplatnění stání na komunikacích.

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

Řešení parkování z hlediska kapacity

- a) Snižování počtu stání na komunikacích o 3300 nelegálních stání fyzickým zamezením stání na nich či vymáháním práva. Snižování počtu míst na 200 vozidel 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 současnosti je připravována a preferována z hlediska zpoplatnění varianta C, Plošné zavedení rezidentních zón a tvorba nabídky pro rezidenty, návštěvníky a zaměstnance. Výnosy z rezidentních zón jsou zahrnuty do celkové finanční bilance rozvoje systému parkování ve městě v akčním plánu do roku 2022. Součástí akčního plánu je realizace stání pro systém carsharing tj. spoluvlastnictví osobního vozu.

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. Tato výstavba je zahrnuta do aktivit akčního plánu.

Ve vztahu k realizaci parkovacích domů ve vymezených lokalitách preferuje město variantu E - Výstavba nových parkovacích kapacit v malých parkovacích objektech hromadných garáží¹ je realizována soukromými subjekty (SVJ - občany bydlícími v lokalitách) po zajištění podmínek pro výstavbu městem. Náklady na projektovou přípravu nejsou součástí akčního plánu, ale jsou plánovány až pro období po roce 2022.

¹ řadové garáže nejsou podporovány.

5. SYNERGIE AKTIVIT NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ V KRÁTKODOBÉM HORIZONTU

Návrh celkové koncepce dopravy pro krátkodobý horizont roku 2022 pracuje s odvedením tranzitní dopravy ve směru sever - jih na D1. Bohužel etapovost dálnice a staveb na průtahu vede k úzkému hrdlu v křižovatce Polní x Dluhonská mezi lety 2019 a 2021. Problematické bude také období v letech 2018 a 2019, kdy bude probíhat výstavba MÚK Předmostí, okružní křižovatky Polní x Dluhonská a tzv. Průtahu. Tyto tři stavby jsou přitom situovány na průtahu městem, který bude od roku 2018 spojovat D1 od severu ve směru Ostrava/Gliwice (Polsko) a D1 od jihu Brno/Praha. Předpokládá se, že dálkové vazby v těchto letech zcela zneprůjezdí průtah městem. Po roce 2021 se předpokládá odvedení tranzitní dopravy na D1 a zklidnění dopravní situace na průtahu městem. Etapovost výstavby velkých staveb je připravována Olomouckým krajem a Ředitelstvím silnic a dálnic, proto má město omezené možnosti do časového harmonogramu zasahovat.

V budovaném skeletu je tvořeno úzké hrdlo okružní křižovatky Polní x Dluhonská, která bude mít nedostatečnou kapacitu. Vhodnější je křižovatku realizovat jako světelně řízenou dle návrhů ŘSD. Stavba je připravována Olomouckým krajem.

Vzhledem k nemožnosti řešit dostupnost obyvatel Předmostí a centra města automobilovou dopravou v letech 2018 - 2019, je nutné zajistit toto spojení jinými druhy dopravy. Proto je navrhována urychlená realizace cyklistické stezky v propojení Hranická - Velká Dlážka - Palackého a současně alternativní trasa Předmostí - EMOS - Kaufland, Kaufland - Seifertova a stezka v ulici Kosmákova.

Bezpečnost dopravy je zvyšována synergii řešení parkování v rezidentních oblastech spolu s vytvářením bezpečných přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty a míst pro přecházení. Vymístění parkujících vozidel před přechody pro chodce a zajištěním rozhledu přecházejících je reakcí na neutěšenou situaci ve statické dopravě. Prioritně bude řešeno přecházení na ulici Svisle a Jasínkova. Bezpečnost cyklistů bude zvýšena piktogramy na ulicích Čechova, Za Mlýnem, Dluhonská a cyklopruhy v ulici 9. května. Pěší ve směru centrum - nádraží Přerov budou moci využít nový chodník v trase před Evangelickým kostelem, kde dojde také k úpravě parkování.

Řešení parkování si vyžádá v první řadě legalizaci stávajících nelegálních stání a zamezení nelegálních stání tam, kde je to nebezpečné z hlediska cyklistické a pěší dopravy. Jako náhrada za zrušené stání budou realizována nová parkovací stání v zeleni a budou vyznačena stání pro carsharing tj. spoluvlastnictví vozidla neboli sdílení vozidla několika rodinami. Samotná služba bude zajištěna soukromým sektorem.

Železniční doprava bude podpořena memorandem s Ministerstvem dopravy o zvýšení kapacity trati na Brno a podpoře výstavby VRT.

Inovace přinese výstavba rychlonabíjecí stanice pro elektromobily společností ČEZ na nám. Přerovského povstání.

Bodovou závalu řeší výstavba okružní křižovatky ulic Čechova x Svisle.

Pro koordinaci staveb a naplňování koncepce je navrženo zřízení Koordinátora mobility.

6. AKČNÍ PLÁN DO ROKU 2022

Akční plán obsahuje seznam podporovaných aktivit, které jsou ve finančních možnostech města v horizontu roku 2022. Krátkodobý horizont byl zvolen na období 5 let.

Tabulka 2 Aktivity akčního plánu

					Orientační cena v mil.				
Opatření	ID	Název	Rok	Investor	Náklady v mil.	IAD	VHD	Cyklo	Pěší
A2	8002	Chodník a cyklostezka - Velká Dlážka	2022	Přerov	10,0			10,0	
A2	9003	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	2022	Přerov	1,7			1,0	0,7
A5	9011	Přechody pro chodce Přerov - ul. Bří Hovůrkových (I/55) + osvětlení (313)	2022	Přerov	0,7				0,7
A3	9012	Přechody pro chodce Přerov - ul. Šířava + osvětlení (15334,1249,15330)	2022	Přerov	1,0				1,0
A2	10002	Cyklostezka v ul. Palackého a propojení cyklostezek na ul. Velká Dlážka	2022	Přerov	4,0			4,0	
A2,C8	10009	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - Ul. Tř.17.listopadu, Dvořákova	2022	Přerov	7,6			4,5	3,0
A2/C8	10011	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Bří Hovůrkových	2022	Přerov	4,5			2,5	2,0
A2/C8	13009	Propojení cyklostezky Velká Dlážka - Hranická	2022	Přerov	16,0			16,0	
C4	X001	D1-Přerov-Lipník	2018	ŘSD	0,0				
C4	X002	D1-Přerov-Říkovice	2021	ŘSD	0,0				
C5	X005	MUK I/55 Předmostí 2016	2019	ŘSD	7,2	2,2		2,5	2,5
C5	X007	Přerov - průtah centrem (Průpich)	2019	ŘSD	22,2	8,7		3,5	10,0
A2	X015	Dluhonice - cyklostezka (vedena podél komunikace III/01857)	2022	Přerov	9,2			4,6	4,6
A2	X016	I/47 úprava převedení cyklistů (převedení cyklistů z cyklostezky Žebračka u Emosu přes I/47 do myší díry)	2022	Přerov	2,3			1,5	0,8
C5	X017	Mosty přes tratě SŽDC v Přerově, ul. Dluhonská	2022	Přerov	104,0	104,0			

C5	X020	II/436 Přerov – úprava křižovatky Dluhonská	2019	Ol. Kraj.	2,0	2,0			
B7	X022	Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova	2022		10,0	10,0			
A2/C8		Sdružená stezka Lýsky - Kaufland, etapa I	2022	Přerov	2,6			1,3	1,3
A2/C8		Dělená stezka Kaufland - Seifertova	2022	Přerov	4,4			1,7	2,6
A2/C8		Dělená stezka Na Odpoledni	2022	Přerov	0,9			0,5	0,5
A2/C8/C6		Chodník u Evangelického kostela + parkoviště	2022	Přerov	18,0	16,0		0,5	1,5
C8		Chodník Pod Valy	2022	Přerov	3,3				3,3
A2		Piktogramy Čechova	2022	Přerov	0,1			0,1	
A2		Piktogramy Za Mlýnem	2022	Přerov	0,1			0,1	
A2		Piktogramy Dluhonská	2022	Přerov	0,1			0,1	
A2		Cyklopruhy 9. května	2022	Přerov	2,0			2,0	
A1/C8		Sdružená stezka Seifertova	2022	Přerov	2,8			1,4	1,4
A1/C8		Sdružená stezka Velká Dlážka	2022	Přerov	0,5			0,3	0,3
A2/C8		Dělená stezka Kosmákova	2022	Přerov	3,0			1,5	1,5
D4		Koordinátor mobility	2022	Přerov	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1
C7		Zajištění parkování rezidentů	2022	Přerov	2,8	2,8			
B8		Spolusdílení vozidla	2022	Přerov	0,5	0,5			
C13		Memorandum koridoru železnice Brno	2022	Přerov	0,0		0,0		
C14		Memorandum podpory VRT	2022	Přerov	0,0		0,0		
C15		Senior taxi	2022	Přerov	0,0		0,0		
C1		Nabíjecí stanice ČEZ Přerovského povstání	2022	Přerov	0,0	0,0			
A6		Okružní křižovatka Šířava x Čechova	2018	Přerov	0,2	0,1			0,1
A3	15333	Místo pro přecházení - zajištění rozhledu Svisle	2022	Přerov	0,3				0,3
A3	15338	Zkrácení přechodu Svisle x Ztracená	2022	Přerov	0,3				0,3
A3	15429	Zajištění rozhledu přechodu Svisle před ZŠ	2022	Přerov	0,3				0,3
A3	15336	Doplnění přechodu Svisle	2022	Přerov	0,3				0,3
A4	15433	Doplnění přechodu Jasínkova	2022	Přerov	0,3				0,3
A3	15317	Zkrácení přechodu Budovatelů	2022	Přerov	0,0				0,0

A3	15213	Snížení obrub přechodu Budovatelů	2022	Přerov	0,0				0,0
A5	15293	Zkrácení přechodu Kozlovská x Bayerova	2022	Přerov	0,3				0,3
A5	15290	Snížení obrub Šrobárova x Kozlovská	2022	Přerov	0,3				0,3
A5	15292	Doplnění přechodu Šrobárova x Kozlovská	2022	Přerov	0,3				0,3
A5	15291	Doplnění přechodu Kozlovská x Šrobárova	2022	Přerov	0,3				0,3
A5	629	Doplnění přechodu Kozlovská x Šrobárova	2022	Přerov	0,3				0,3
A5	10000	Doplnění přechodu Palackého x Bratrská	2022	Přerov	0,3				0,3
A5	15219	Zkrácení přechodu Bratrská x Palackého	2022	Přerov	0,3				0,3
CELKEM					247	146,3	0,1	59,6	41,3
Procentní podíl z nákladů celkem					100%	59%	0%	24%	17%

Tabulka 3 Předpokládané financování aktivit akčního plánu

					Orientační cena v mil.				
Opatření	ID	Název	Rok	Investor	Náklady v mil.	Dotace	Rozpočet města	Dotační titul	% Dotace
A2	8002	Chodník a cyklostezka - Velká Dlážka	2022	Přerov	10,0	6,00	4,00	ITI	60%
A2	9003	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	2022	Přerov	1,7	1,02	0,68	ITI,SF DI	60%
A5	9011	Přechody pro chodce Přerov - ul. Bří Hovůrkových (I/55) + osvětlení (313)	2022	Přerov	0,7	0,40	0,27	SFDI	60%
A3	9012	Přechody pro chodce Přerov - ul. Šířava + osvětlení (15334,1249,15330)	2022	Přerov	1,0	0,81	0,20	SFDI	80%
A2	10002	Cyklostezka v ul. Palackého a propojení cyklostezek na ul. Velká Dlážka	2022	Přerov	4,0	2,40	1,60	ITI,SF DI	60%
A2,C8	10009	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - Ul. Tř.17.listopadu, Dvořákova	2022	Přerov	7,6	4,54	3,02	ITI,SF DI	60%
A2/C8	10011	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Bří Hovůrkových	2022	Přerov	4,5	2,70	1,80	SFDI	60%
A2/C8	13009	Propojení cyklostezky Velká Dlážka - Hranická	2022	Přerov	16,0	12,80	3,20	SFDI	80%
C4	X001	D1-Přerov-Lipník	2017	ŘSD	0,0	0,00	0,00		0%
C4	X002	D1-Přerov-Říkovice	2021	ŘSD	0,0	0,00	0,00		0%

C5	X005	MUK I/55 Předmostí 2016	2019	ŘSD	7,2	0,00	7,18		0%
C5	X007	Přerov - průtah centrem (Průpich)	2019	ŘSD	22,2	0,00	22,16		0%
A2	X015	Dluhonice - cyklostezka (vedena podél komunikace III/01857)	2022	Přerov	9,2	5,49	3,66	ITI,SF DI	60%
A2	X016	I/47 úprava převedení cyklistů (převedení cyklistů z cyklostezky Žebračka u Emosu přes I/47 do myší díry)	2022	Přerov	2,3	1,38	0,92	ITI,SF DI	60%
C5	X017	Mosty přes tratě SŽDC v Přerově, ul. Dluhonská	2022	Přerov	104,0	88,00	16,00	SFDI	85%
C5	X020	II/436 Přerov – úprava křižovatky Dluhonská	2019	Ol. Kraj.	2,0	0,00	2,00		0%
B7	X022	Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova	2022		10,0	8,00	2,00	ITI	80%
A2/C8		Sdružená stezka Lýsky - Kaufland, etapa I	2022	Přerov	2,6	1,55	1,03	ITI,SF DI	60%
A2/C8		Dělená stezka Kaufland - Seifertova	2022	Přerov	4,4	2,61	1,74	SFDI	60%
A2/C8		Dělená stezka Na Odpoledni	2022	Přerov	0,9	0,54	0,36	SFDI	60%
A2/C8/C6		Chodník u Evangelického kostela + parkoviště	2022	Přerov	18,0	0,90	17,10	ITI	5%
C8		Chodník Pod Valy	2022	Přerov	3,3	0,99	2,31	ITI	30%
A2		Piktogramy Čechova	2022	Přerov	0,1	0,00	0,10		0%
A2		Piktogramy Za Mlýnem	2022	Přerov	0,1	0,00	0,10		0%
A2		Piktogramy Dluhonská	2022	Přerov	0,1	0,00	0,10		0%
A2		Cyklopruhy 9. května	2022	Přerov	2,0	0,60	1,40	Kraj	30%
A1/C8		Sdružená stezka Seifertova	2022	Přerov	2,8	0,00	2,80		0%
A1/C8		Sdružená stezka Velká Dlážka	2022	Přerov	0,5	0,00	0,50		0%
A2/C8		Dělená stezka Kosmákova	2022	Přerov	3,0	0,59	2,38	ITI	20%
D4		Koordinátor mobility	2022	Přerov	0,4	0,00	0,40		0%
C7		Zajištění parkování rezidentů	2022	Přerov	2,8	0,00	2,79		0%
B8		Spolusdílení vozidla	2022	Přerov	0,5	0,00	0,50		0%
C13		Memorandum koridoru železnice Brno	2022	Přerov	0,0	0,00	0,00		0%
C14		Memorandum podpory VRT	2022	Přerov	0,0	0,00	0,00		0%
C15		Senior taxi	2022	Přerov	0,0	0,00	0,00		0%
C1		Nabíjecí stanice ČEZ Přerovského povstání	2022	Přerov	0,0	0,00	-0,01		0%

A6		Okružní křižovatka Šířava x Čechova	2018	Přerov	0,2	0,00	0,15		0%
A3	15333	Místo pro přecházení Svisle (15333)	2022	Přerov	0,3	0,21	0,09	SFDI, K raj	70%
A3	15338	Svisle x Ztracená (15338)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A3	15429	Svisle před ZŠ (15429)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A3	15336	Svisle (15336)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A4	15433	Jasínkova (15433)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A3	15317	Budovatelů(15317)	2022	Přerov	0,0	0,00	0,00		30%
A3	15213	Budovatelů(15213)	2022	Přerov	0,0	0,00	0,00		30%
A5	15293	Kozlovská x Bayerova(15293)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	15290	Šobárova x Kozlovská (15290)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	15292	Šrobárova x Kozlovská (15292)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	15291	Kozlovská x Šrobárova (15291)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	629	Kozlovská x Šrobárova (629)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	10000	Palackého x Bratrská (10000)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	15219	Bratrská x Palackého(15219)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
CELKEM					247	143	105		

7. NAVAZUJÍCÍ OBDOBÍ PO ROCE 2022

I přes to, že byl přijat zastupitelstvem města Přerova zklidňující scénář, je plánováno investovat do automobilové dopravy 59% finančních prostředků. Zvýšení kapacity dálnice D1 bude představovat pro město odvedení cca 6 tis. vozidel z průtahu městem a odvedení kamionové dopravy. Odstraní se úzká hrdla v křižovatkách Polní x Olomoucká, Kojetínská x Velké Novosady a Kojetínská x Husova a celkový průjezd ulicí Husova.

Bez zklidňujících opatření dojde k navýšení dopravy v ulici Velká Dílážka, Palackého, 17. listopadu a Pod Váhy. Těmito komunikacemi bude připojen region východně od Přerova na D1.

Proto je vhodné v navazujícím období urychlit přípravu aktivit podporující udržitelnou dopravu a snížit tak imisní a hlukovou zátěž obyvatel.

Tabulka 4 Aktivity pro navazující období

Opatření	Název	Orientační cena v mil.
C2	Zavedení zón 30 v rezidentních oblastech	1,5
A1	Zlepšení dopravního značení na cyklostezkách a budování přejezdů	0,5
C10	Zajištění jízdy cyklistů v obou směrech v jednosměrkách	1
D5+B9	Projektová příprava parkovacích domů v rezidentních oblastech	5
D5+C3+C4	Dopravní model IAD a uzavření zbytných komunikací	0,7
D5+C11	Dopravní model VHD a optimalizace linek MAD	1,3
D1 - D4	Posílení marketingové podpory udržitelné dopravy	5
C6	Zajištění dostatečných parkovacích kapacit u nemocnice	0,9
A5	Proměna Čechovy ulice v bránu do města	10
A3+A4+ A5	Zajištění bezpečného přecházení	5
C1	Rozšíření pěší zóny	0,3
C12	Rekonstrukce zastávek	2
B5	Zavedení inteligentních zastávek MAD 4ks	2
B1	Rozvoj elektrické sítě a výstavba nabíjecích stanic pro rezidenty	40
C4	Výstavba jihozápadního obchvatu města	(Ol. kraj)
D5+C4	Projektová příprava Jihovýchodního obchvatu	1
D5+C4	Projektová příprava spojky II/150 - II/434 ve vazbě na JV obchvat	0,3
A2	Výstavba cyklostezky Penčice	21
A2	Výstavba smíšené stezky Lýsky - Kaufland, etapa II (EMOS - Lýsky)	10
	Celkem	107,5

8. ZÁVĚR

Město Přerov dlouhodobě plánuje svou koncepci dopravy. To je vidět na kladných výsledcích zejména páteřní cyklistické sítě v podobě již vybudovaných dělených stezek pro pěší a cyklisty. V navazujícím období 5 let budou zejména realizovány stavby kvalitně připravované v letech minulých a dojde k přípravě staveb dalších dle nové koncepce. Tu bude naplňovat 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.

Přerov čekají velké změny zejména výstavbou dálnice D1 Přerov - Lipník a zahájením výstavby velkých staveb na průtahu městem. Ty přinesou mezi lety 2018 - 2019 velké dopravní komplikace. Je doporučeno, aby byla prioritně zajištěna regionální a městská doprava. Dálková doprava má alternativu v dálnici D35 a D46 přes Olomouc.

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 247 mil. Kč do roku 2022. Pro zajištění financování se předpokládá 143 mil. z externích zdrojů a 105 mil. z rozpočtu města. Pro navazující období po roce 2022 jsou definovány aktivity za 107,5 mil. Kč.

Velkou výzvou do budoucna je naplnění zklidňujícího scénáře aktivitami. 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 je přínosem zejména pro obyvatele bydlící ve městě.

Pokud se podaří zajistit dostupnost, bezpečnost a snížit imisní a hlukovou zátěž obyvatel, bude Přerov opravdu nejlepší město na Hané. Ať se daří.