



**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](http://www.sfzp.cz), [www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)



**ZADAVATEL:**

**Statutární město Přerov**

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

**ZPRACOVATEL:**

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

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

**Tel.:** +420 596 112 649

**Web:** accendo.cz

**E-mail:** info@accendo.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



**Číslo smlouvy:** MMPr/SML/2026/2016

**Zpracováno ke dni:** 19. 07. 2017

**Aktualizováno ke dni:** 20.11.2017

**Ověřovací doložka:**

Plán udržitelné městské mobility města Přerova byl **schválen** na 30. zasedání Zastupitelstva města Přerova dne 21. 08. 2017, usnesením č. 876/30/5/2017. Akční plán byl schválen na 33. zasedání Zastupitelstva města Přerova dne 20. 11. 2017 usnesením č. 947/33/2/2017.

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



## OBSAH

Úvod.....	5
<b>1. Struktura Návrhové části.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Vize.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Scénáře pro budoucnost města .....</b>	<b>6</b>
3.1 Nulový scénář, bez aktivní politiky .....	7
3.2 Preferovaný zklidňující scénář, s aktivní politikou.....	7
3.3 Další dopravní scénáře s aktivní politikou .....	7
<b>4. Strategické cíle .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Opatření.....</b>	<b>10</b>
<b>6. Koncepce automobilové dopravy .....</b>	<b>14</b>
6.1 Základní koncepce silniční dopravy .....	14
6.2 Zklidňování dopravy - Zóny 30.....	15
6.3 Přehled staveb ZÁKOS .....	16
6.4 Etapizace dostavby ZÁKOS .....	17
6.5 Výhledové zatřídění komunikační sítě.....	18
6.6 Problematika řešení nákladní dopravy.....	18
6.7 Problematika řešení navádění tranzitní dopravy .....	18
<b>7. Návrh koncepce cyklistické dopravy .....</b>	<b>19</b>
7.1 Základní koncepce cyklistické dopravy.....	19
7.2 Návrh řešení jednosměrných ulic .....	20
<b>8. Návrh koncepce pěší dopravy.....</b>	<b>20</b>
<b>9. Návrh koncepce veřejné dopravy .....</b>	<b>21</b>
9.1 Základní koncepce veřejné dopravy .....	21
9.2 Integrace veřejné dopravy.....	22
9.3 Organizace provozu veřejné dopravy.....	23
9.4 Krizový scénář .....	25
<b>10. Návrh koncepce statické dopravy .....</b>	<b>25</b>
10.1 Problematika parkování v centru města .....	25
10.2 Problematika parkování v rezidenčních oblastech .....	26
<b>11. Imisní zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury .....</b>	<b>29</b>
11.1 Posouzení imisní zátěže.....	29
11.2 Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení stavu ovzduší .....	30
<b>12. Hluková zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury .....</b>	<b>31</b>
<b>13. Externí finanční zdroje .....</b>	<b>33</b>
13.1 Evropské strukturální a investiční fondy a programy.....	33
13.2 Státní fond dopravní infrastruktury.....	34
13.3 Státní fond životního prostředí.....	35
13.4 Olomoucký kraj.....	36
13.5 Rozpočet města .....	36
<b>14. Naplňování plánu mobility a návrh změn procesu plánování mobility na městské úrovni.....</b>	<b>38</b>
14.1 Koordinátor udržitelné městské mobility.....	38
14.2 Návrh stanovení kompetencí procesu.....	38
14.3 Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů .....	40
<b>15. Návrh aktivit.....</b>	<b>40</b>
<b>16. Návrh akčního plánu do roku 2022 .....</b>	<b>79</b>
<b>17. Navazující období po roce 2022.....</b>	<b>85</b>
<b>19. Závěr .....</b>	<b>86</b>
<b>20. Seznam zkratk .....</b>	<b>87</b>
<b>22. Přílohy.....</b>	<b>88</b>



## ÚVOD

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

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

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

Plán mobility tvoří část analytická a část návrhová.

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 spolutvořily strategické cíle/opatření. Všechny výstupy z jednání pracovních skupin projednával, připomínkoval a po zapracování akceptoval a schválil Výrobní výbor.



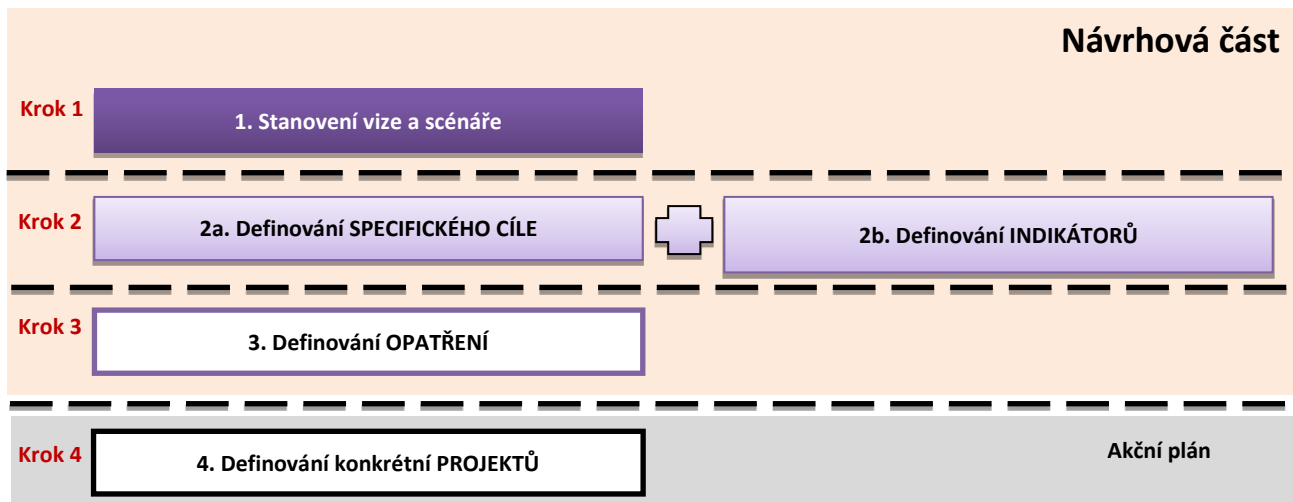


## 1. STRUKTURA NÁVRHOVÉ ČÁSTI

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%
<i>Celkem</i>		<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

### 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, Šířava 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, PM 10, 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). Aktivity 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 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 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 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.



## 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 elektrobusey.

### 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](http://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 sídlišťích. 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 jednopruhové 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 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, která jsou plánována na státní úrovni se zastávkou v Přerově.

**OPATŘENÍ C15: SENIOR TAXI**

Zavedeme 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 vozidela 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.*

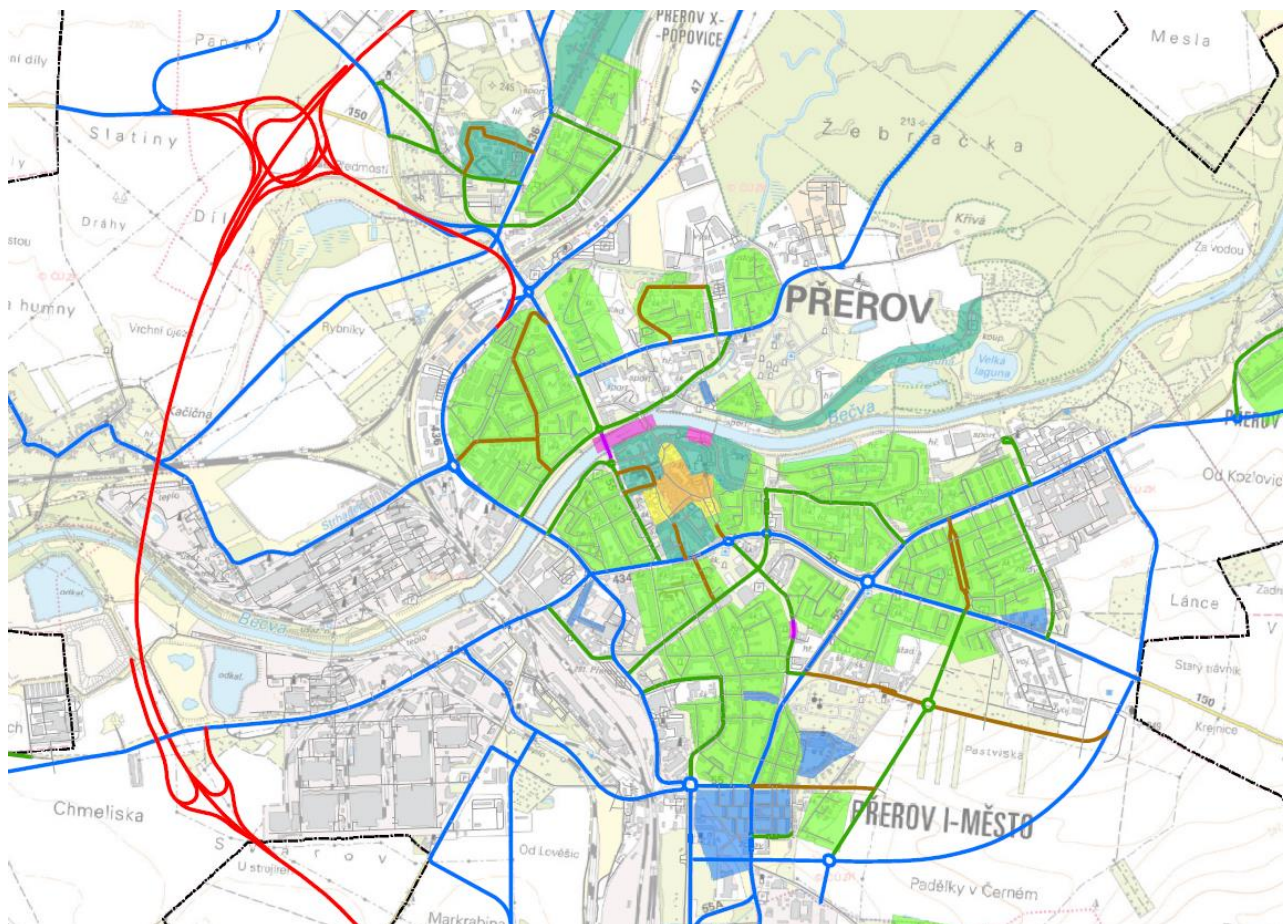


## 6. KONCEPCE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

### 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

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



Ideou výhledového uspořádání je odvedení tranzitní dopravy města na dálnici D1 a budoucí polookruh komunikací v jižním, východním a západním kvadrantu města. Krátkodobým cílem je odvedení tranzitní dopravy z centra města z ulice Palackého na ulici Velké Novosady. 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. Analogicky předpokládáme možnost vyloučení ulice Šířava ze ZÁKOS, jelikož alternativou je ulice Bří Hovůrkových vzdálená 265 m.

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.



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 - Osmek, Kozlovská, Optiky, Sušilova, Petřivaldského, Nerudova, Jižní čtvrť II, Jižní čtvrť I a budoucí 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.

## 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 automobily 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.

**Obrázek 3: Dobrý příklad stávající zóny 30 na Předmostí v bytové zástavbě**



### 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.

**Tabulka 2: Přehled nejdůležitějších staveb ZÁKOS IAD**

ID	Název	Náklady	Stupeň	Realizace
X001	D1 Přerov - Lipník	ŘSD	Ve výstavbě	08/2017
X002	D1 Říkovice - Přerov	ŘSD	DSP	03/2021
X003	II/150 Jihozápadní obchvat města	Olomoucký kraj	IZ	2023
X004	Jihovýchodní obchvat města	Olomoucký kraj	Studie	2035+
X005	MUK I/55 Předmostí	ŘSD	DSP	2019
X006	Obchvat Henčlova	Olomoucký kraj	Studie	2035+
X007	Přerov – průtah centrem,	ŘSD	DSP	2019
X008	Spojka II/150 - II/434	Olomoucký kraj	Studie	2035+
X017	Mosty přes tratě SŽDC v Přerově, ul. Dluhonská	104 mil. Kč	DSP	2018



ID	Název	Náklady	Stupeň	Realizace
X020	II/436 Přerov – úprava křižovatky silnic, Dluhonská <sup>1</sup>	Olomoucký kraj	DUR	2019
X023	II/436 Přerov, ul. Kojetínská mezi Husovou a Velkými Novosady (u Tesca)	Olomoucký kraj	DSP	2024
X025	OK Čechova x Šířava <sup>2</sup>	0,2 mil. Kč	---	(2018)/2035
X26	OK I/55 ul. 9. května x Ztracená	20 mil. Kč	---	2035
8008	Kozlovice obchvat	Olomoucký kraj	DÚR	2035+

Stavbou X003 II/150 Jihozápadní obchvat města se myslí propojení ulic Tovačovská – Gen. Štefánika (přes „Mádrův“ podjezd vč. napřímení Tovačovské ulice do Podjezdu na Kojetínské. Stanovený termín uvedení do provozu platí za předpokladu zajištění finančních prostředků ze SFDI

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

Akce X020 II/436 Přerov – úprava křižovatky silnic, Dluhonská<sup>3</sup> bude ve III.Q 2017 předána ŘSD ČR k dokončení přípravy a realizace.

#### 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. Příčinou je zejména etapovost výstavby ŘSD ČR. Mezi lety 2018 a 2019 bude dobudována D1 od Prahy po hranice s Polskem mimo úsek Říkovice - Přerov, který bude na průjezdu městem zatížen 2 stavbami MÚK Předmostí a výstavbou průtahu městem.

Mezi lety 2019 - 2021 bude zkapacitněn průtah městem, ale část dálnice D1 Říkovice - Přerov nebude v provozu. Proto lze očekávat nové kolony na připravované okružní křižovatce II/436 s ul. Dluhonskou<sup>1</sup>, která nebude mít dostatečnou kapacitu pro převedení tranzitní dopravy. Dalším úzkým hrdlem bude ulice Tovární, která bude i nadále vedena ve dvoupruhovém uspořádání s max. kapacitou do 25 tis. vozidel za 24 hodin.

Po roce 2021 bude dostavěna poslední část dálnice D1 a severo-jihní tranzit města bude odkloněn na ni. Snížením dopravy na průtahu městem, tj. ulice Polní a Velké Novosady, se otvírá možnost ke zklidňování ulice Velká Dlážka a dopravy kolem centra města. Úspěšnost tohoto zklidnění závisí zejména na podobě křižovatky II/436 s ul. Dluhonskou, která bude nejužším hrdlem.

Dále snížení intenzit ve východo-západním směru na ulici Komenského a tř. 17. listopadu bude dosaženo realizací jižního a východního obchvatu města, který bude tvořit alternativu pro průjezd kolem centra města.

Snížení intenzit na průtahu Kozlovic lze dosáhnout realizací obchvatu Kozlovic. Nicméně snížení dopravy očekáváme již v roce 2021 po spuštění D1.

Do problematiky etapizace dostavby základní komunikační sítě patří také koordinace významných rekonstrukcí.

<sup>1</sup> Nevhodně připravovaná stavba, jednopruhová OK nebude dostatečně kapacitní pro převedení potřebné dopravní zátěže. Navrhujeme stavbu pozastavit či přeprojektovat pro zvýšení kapacity na 35 tis. voz. za 24 hodin a posoudit kapacitním výpočtem.

<sup>2</sup> Křižovatka bude dočasně upravena citybloky či mobilním plastovým obrubníkem v roce 2018. Náklady jsou předpokládány 150 tis.

<sup>3</sup> Nevhodně připravovaná stavba, jednopruhová OK nebude dostatečně kapacitní pro převedení potřebné dopravní zátěže. Navrhujeme stavbu pozastavit či přeprojektovat pro zvýšení kapacity na 35 tis. voz. za 24 hodin a posoudit kapacitním výpočtem.





## 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 a v dlouhodobém horizontu do místních komunikací.

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. 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.<sup>4</sup> Průjezd vozidel IZS je nutné zajistit také mimo sběrný skelet ponecháním vozovky širší 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

Pro 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.

<sup>4</sup> SSZ - světelně signalizační zařízení (semafor).



## 7. NÁVRH KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

### 7.1 ZÁKLADNÍ KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava má v Přerově významný potenciál, který je částečně omezen nedostavěnou dopravní sítí pro cyklisty. Do 15 min lze projet na kole prakticky celým městem. Koncepte cyklistické sítě využívá synergického efektu se zklidňováním automobilové dopravy.

Základní koncepce 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 jako dělená stezka pro pěší a cyklisty, ač způsob vyznačení cyklopruhů je s ohledem na finanční možnosti města a rozsah plánování cyklistické sítě vhodnější.

Návrhy na základní síti počítají s délkou sítě:

**Tabulka 3: Návrh úpravy základní sítě cyklistických tras**

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

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.

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.

## 7.2 NÁVRH ŘEŠENÍ JEDNOSMĚRNÝCH ULIC

Městu byl navržen cíl povolení vjezdu cyklistů do stávajících a nových navrhovaných jednosměrek dopravním značením všude tam, kde je šíře 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 včetně<sup>5</sup> 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 včetně<sup>4</sup> bude použito dopravní značení: IP4b + E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen na začátku ulice pro potřeby levého odbočení vozidel, zbytek cyklopiktogramem; parkování bude regulováno svislým značením. Části cyklistických pruhů lze vypustit dle místních poměrů.
  - c) pro šířky vozovky<sup>4</sup> 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 obsluhu, 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 m<sup>4</sup> 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.

## 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 mnohde 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.**

<sup>5</sup> 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.



Samostatnou kapitolou jsou přechody pro chodce zajišťující cestu do školy a cestu na dětské hřiště. Ty by měly být realizovány prioritně.

Navrhujeme doplnění:

- 76 míst pro přecházení
- 143 přechodů pro chodce
- 2 posunutí přechodu
- 27 snížení obrub
- 53 míst úprav reliéfní dlažby
- 4 vložení středního ostrova stávajícího přechodu
- 6 zajištění rozhledu na stávajícím přechodu
- 20 zkrácení stávajících přechodů
- Žádný přechod není navržen ke zrušení.

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. Drahlovského - Kojetínská
- Seifertova - Kaufland
- Emos - Sportovní
- 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.

## 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 senzitivě 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. Stávající linka č. 101 ovšem jede v tomto úseku po trase délky 5 km. To je o 38 % více než autem. Reálné jízdní doby jsou



dále ovlivněny zdržením automobilové dopravy ve špičku. Tato kvalita je realizována za jízdné 10 Kč dle tarifu IDS.

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

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

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/Šírava).

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-Wurmova<sup>6</sup> (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.

Podpora MHD vhodnou organizací IAD je navrhována např. zklidněním dopravy na mostu Míru, včetně průjezdu přes centrum města, zklidněním dopravy na ulici Šírava, přestavbou křižovatky Šírava-Čechova, změnou organizace dopravy na ulici Wurmova a dalšími.

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, zavedením sdílení informací o zpoždění spojů.

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. Je podporováno zavedení vozů na alternativní paliva CNG/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.

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

## 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

<sup>6</sup> v případě zavedení alternativního vedení linek dle PUMM.



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 rozšíření P+R za nádražím Přerov, které bude součástí rozšíření stávajícího terminálu. Alternativně lze pro potřeby budoucího P+R využít oblast ulice Škodovy při zajištění převedení cyklistických vazeb terminál - Velké Novosady.

### 9.3 ORGANIZACE PROVOZU VEŘEJNÉ DOPRAVY

Obrázek 4: Návrh změn organizace dopravy MAD



#### 9.3.1 NAVRHOVANÉ DÍLČÍ ZMĚNY MAD

- Dílčí změna organizace linek MHD, vytvoření 2-3 nosných linek v co možná nejvíce přímých relacích, spojení rozhodujících zdrojů a cílů + doplňující linky, včetně vnitřní okružní linky propojující nejvíce obydlené části města a důležité cíle
- Rekonstrukce obsluhy městských částí Lověšice (dnes 103), Újezdec (dnes 103); snížení průměrné doby o zhruba 20 %, nárůst délky spoje o cca 2 km



- Doplnění nabídky IDS v městských částech Čekyně, Penčice na standard obsluhy jako v částech Vinary, Lýsky, Kozlovice atd; představuje to zvýšení počtu spojů cca 15 v pracovní den, 4 víkend
- Přestavby nabídky v So, Ne v intencích nabídky v pracovním dni, interval 30-60 minut podle atraktivity území

Cílem dílčí úpravy linkového vedení by měla být adekvátní reakce na výstavbu OC Galerie Přerov.

Pro zvýšení komfortu je navrhováno zřízení 17 nových zastávkových hran a 40 nástupních hran k rekonstrukci. Stávající hrany mají záměrně sníženou nástupní plochu kvůli využívání vozidel, která nejsou schopna využít normou doporučené parametry výšky nástupiště. Navrhujeme proto obměnu vozového parku s cílem zajištění lepší obsluhy osob se sníženou schopností pohybu.

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

Alternativní námět změny vedení linek MAD je navrhován následovně:

- Celkem 5/6 linek MHD, linky 101 a 105/115 nosné s intervalem 15/30 minut, resp. 15 minut, linky 102, 103, 104 doplňující s intervalem 30/60 minut – pracovní den; víkend odvozen z pracovního dne – provoz 4 linek s intervalem 30/60 minut
- Základní principy jsou obousměrná trasa MHD v ulici Kabelíkova, včetně nové zastávky, zrušení trasy v ulici třída gen. Janouška, linka 105 provozována v opačném směru pro obsluhu zastávek Kabelíkova, Želatovská, hřbitov, změna provozu linky 103 v oblasti Lověšice, Újezdec, její prodloužení do lokality Kopaniny
- Optimalizace obsazení, např. standardní vozidlo max. 60 osob ve špičkové hodině
- Úprava nabídky a tras představuje zvýšení dopravního výkonu o zhruba 10 %, růst nákladů o 2,5-3 mil. Kč za rok, růst počtu vozidel 1-2 ks

Přehled linek, pracovní den:

925101 - Přerov, Předmostí-Palackého/nám.T.G.Masaryka-AS-Prior-nemocnice-Kozlovice; trasa beze změny, zvýšení počtu spojů

925102 - Přerov, Vinary-Lýsky-Předmostí-Kaufland-Palackého/nám.T.G.Masaryka-AS-Přer.stroj.hl. brána; úprava trasy do lokality Lýsky, počet spojů zachován

925103 - Přerov, Lověšice-Újezdec-Jižní Čtvrť-Prior-AS-(Přer.stroj.Henčl.br.-Henčlov)-Palackého/T.G.Masaryka-(most Míru)-Kopaniny ZTŠ; spojení linky 103/106, doplnění nabídky na úroveň linky 925102 a změna organizace provozu v lokalitách Lověšice a Újezdec (obousměrná trasa AS-Újezdec-Lověšice)

925104 - Přerov, ČSAD-STs-Kabelíkova-Prior-nám.T.G.Masaryka/Palackého-Svépomoc III-Kopaniny; trasa linky z ulice třída gen. Janouška převedena na ulici Kabelíkova s novou zastávkou, úprava trasy v lokalitě Prior, počet spojů zachován

925105/925115 - Přerov, Dluhonice-PřCHZ/AS-Palackého-Bayerova-nem.,Meopta-Kabelíkova-Svisle-Prior-nám.T.G. Masaryka-AS/PřCHZ-Přerov, Dluhonice; dvě jednosměrné linky, v oblasti Šířavy opačně (vazba MHD Želatovská-centrum, ne pouze VLD), nabídka doplněna

925106 - Linku je možné převést do linky 925103.

Návrh změny vedení linek MAD je zobrazen ve výkresové příloze.

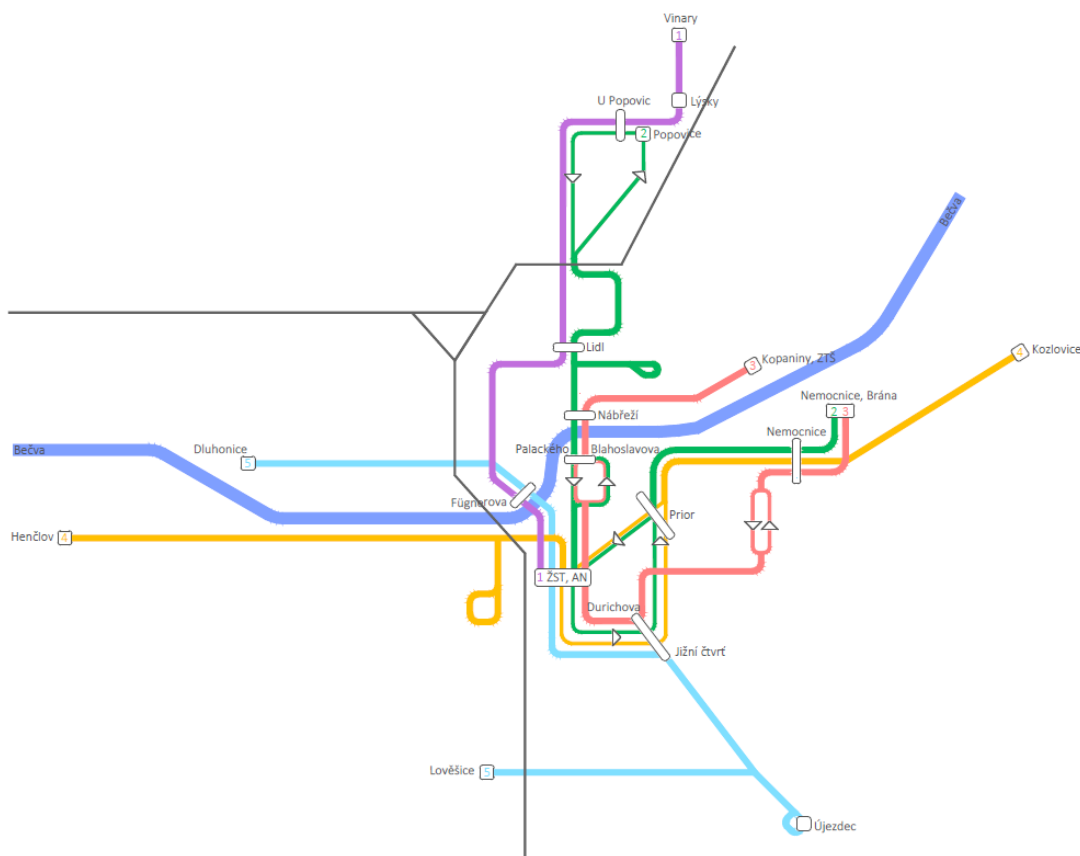
### 9.3.2 DALŠÍ ALTERNATIVNÍ VEDENÍ LINEK

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 má spádové základní školy na Šířavě a Želatovská.



Obrázek 5 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.

#### 9.4 KRIZOVÝ SCÉNÁŘ

Mezi lety 2018 - 2019 může dojít k trvalé neprůjezdnosti ulic Olomoucká, Polní, Husova, Tovární, Velká Dlážka a Palackého. V tom případě, kdy bude MAD z důvodů problémů IAD neprovozovatelná, navrhujeme zajistit preferenci zpožděných vozidel MAD na SSZ ve směru jejich provozu bez ohledu na zajištění dostatečné kapacity pro tranzitní dálniční automobilovou dopravu.

Alternativní trasa pro dálkovou automobilovou dopravu je Lipník - Olomouc - Přerov - Vyškov - Brno.

Navrhujeme vyhrazení jízdních pruhů pro BUS na ulici Velká Dlážka bez ohledu na parkování vozidel a řazení v křižovatce Velká Dlážka x Kopaniny a Velká Dlážka x Polní.

Další autobusové pruhy je vhodné zřídit na ulici Polní a na "Průpichu".

## 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 za nádražím či 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. Je snaha tento systém rozvíjet a dále vybavovat inteligentními technologiemi a naváděním na volná parkovací stání.





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 je dlouhodobě uvažováno nad omezením stání na Žerotínově náměstí. Tím dojde k významnému snížení kapacit, které je 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 REZIDETNÍCH OBLASTECH

Celá koncepce parkování a odstavování vozidel je problematikou komplikovanou. Vzhledem k rychlému nárůstu vozidel v posledních dekádách již nastal čas parkování řešit.

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.

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 <sup>7</sup>	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, kde je zabíráno více ploch zeleně. 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.

Pro zajištění ekonomické dosažitelnosti a stávající potřeby cca 4000 míst k parkování vozidel, která jsou z velké části parkována nelegálně, doporučujeme v prvé řadě legalizaci stávajících míst vyznačením parkovišť vodorovným značením 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.

<sup>7</sup> Dnes. Prognóza obyvatel je 39 tis. v roce 2030 a 450 vozidel na 1000 obyvatel.



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 možní stání z hlediska kapacity.

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 R – lokalit. 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 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 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 politicky podpořena v Radě města. Návrh nebude v krátkodobém horizontu realizován. Navrhujeme proto v krátkodobém horizontu nezavádět zpoplatnění parkování v zónách mimo centra města.

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. 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 garáží<sup>8</sup> 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. Celková předpokládaná poptávka v Přerově činí 200 míst v parkovacích objektech. Nové kapacity realizuje soukromý sektor.

<sup>8</sup> řadové garáže nejsou podporovány.



Původně navržené parkovací zóny v celoměstském měřítku jsou vyznačeny ve výkresové příloze Návrh zón placeného stání parkovacího systému. Jsou navrženy zóny centrum I, centrum II, Zóna P+R, Zóna bydlení bez parkovacích domů, Zóna bydlení s parkovacími domy, Zóna služby a výroba. Jejich realizace se prozatím odkládá.

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.

První rezidentní zónu parkování navrhujeme zřídit v lokalitě tř. 17. listopadu, Bří Hovůrkových, Ztracená, Denisova, Tovární, Husova a Komenského. Zde navrhujeme využít v rámci placené zóny kapacity parkovacího domu OC Galerie Přerov, které jsou v současné době málo využity. Navrhujeme zde nastavit shodnou cenovou politiku pro parkování v parkovacím domě s parkováním na terénu. Pro zavedení první placené zóny navrhujeme využít nižších sazeb za parkování v rozmezí 500 - 1000 Kč za vozidlo/rok. Celková bilance zpoplatnění by měla být nulová či kladná s tvorbou zdrojů pro další rozvoj parkovacího systému a případnou výstavbu či úpravu stávajících stání. V rámci systému by měl být navržen dohled a kontrola systému Městskou policií. Předpokládá se, že zavedení rezidenční zóny zde vyvolá potřebu aktivního řešení parkování v centru města, jelikož zvolená zóna tvoří páteř bezplatného parkování P+G centra města.

Druhým pilotním projektem bude zavedení rezidenční zóny vymezené ulicemi Želatovská - Dvořákova - Kabelíkova. V první řadě budou legalizovány parkovací plochy a zajištěno bezpečné přecházení na přechodech pro chodce a místech pro přecházení vč. zajištění rozhledu. Dále budou vytipovány plochy rozvoje parkovacích ploch v rámci rekonstrukcí uličních profilů. Ty budou projednány s obyvateli. Dále budou nově navržené parkovací plochy realizovány a zavedeny do systému zpoplatněného stání. Následně je možné zpoplatnit a regulovat i ostatní ulice v zóně. Poslední dva kroky lze spojit v jeden. Realizace bude provedena na základě studie proveditelnosti, která s dostatečnou přesností vyjmenuje počty legálních stání v zóně, počty nelegálních stání v zóně k legalizaci, poptávku stání v zóně, kterou nelze pokrýt stávající nabídkou a budoucí nabídkou legalizovaných stání. Navrhne lokality rozvoje parkovacích ploch na základě poptávky, stanoví podmínky realizace a projedná návrhy s obyvateli. Projedná parkovací politiku se zaměstnavateli v území. Zohlední specifickou potřebu maloobchodu.

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 senzitivity obyvatel k redukci zeleně a návrh její redukce na úkor parkování.
5. Zajištění informací a možností zastupitelnosti<sup>9</sup> s dostatečnou rezervou.
6. Zajištění kapacit parkování rezidentů vč. nové výstavby a kapacit pro carsharing
7. Zajištění kapacit parkování krátkodobých návštěvníků vč. nové výstavby.
8. Zajištění kapacit parkování dlouhodobých návštěvníků vč. nové výstavby.
9. Zajištění kapacit parkování zaměstnanců vč. nové výstavby.
10. Realizace zpoplatnění a regulace stání pro jednotlivé skupiny uživatelů.
11. 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 bydlíště. Toto může být zajištěno speciálním dopravním značením.

<sup>9</sup> 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.



## 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<sub>2</sub> 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<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>. I když k překračování ročních imisních limitů v současnosti nedochází, negativní vliv 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel, se budou postupně snižovat emise CO<sub>2</sub> u nově vyrobených vozidel jednotlivými výrobci, přičemž výchozí průměrná hodnota těchto emisí je 120 g/km. Cílem je dosažení průměrných emisí CO<sub>2</sub> ve výši 95g/km v roce 2020. V roce 2009 přijala Evropská komise nový legislativní návrh na snížení emisí CO<sub>2</sub> 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.



## 11.2 OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ EMISÍ A KE ZLEPŠENÍ STAVU OVZDUŠÍ

Opatření ke snížení emisí jsou činěna v rámci souboru opatření. To je realizováno dle aktivit viz tabulka.

**Tabulka 5: Aktivity ke snižování emisí z dopravy**

KÓD Opatření <sup>10</sup>	Název Opatření	Aktivity
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centru města)	Navrženy jsou zóny placeného stání v celoměstském měřítku.
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	Je navrženo krytí prokazatelné ztráty MAD v současné hodnotě či její navýšení o 10%.
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	D1 Přerov - Lipník D1 Říkovice - Přerov Přerov – průtah centrem, MUK I/55 Předmostí
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	II/150 Jihozápadní obchvat města Jihovýchodní obchvat města Obchvat Henčlova Spojka II/150 - II/434 Obchvat Kozlovic
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	II/436 x Dluhonská II/436 Přerov, ul. Kojetínská OK Čechova x Šířava OK I/55 ul. 9. května x Ztracená
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	Zdvoukolejnění Přerov - Brno, VRT - Ostrava - Přerov - Brno
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	NEVYŽADUJE SE. Nahrazeno v návrhu elektrobusey MAD.
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	P+R u terminálu Přerov za nádražím či v ul. Škodově.
AB7	Nízkoemisní zóny	NEVYŽADUJE SE.
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	Pod Valy, Šířava, most Míru, Tyršův most.
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	IDS Olomouckého kraje.
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	Zvýšení
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	I/55 Nivky, Komenského x Wurmova, Komenského x Palackého.
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	Provozování MAD až 20 elektrobusey s náklady v objemu až 200 mil. Kč.
AB13	Podpora cyklistické dopravy	Tvorba ZÁKOS. Vyhovuje ve stavu 13,5 km, Vedení po místní komunikaci s vozidly 12,1 km, Cyklopiktogram - návrh 2,9 km, Cyklopruhy - návrh 0,9 km, Cyklostezka - návrh 0,1 km, Společná stezka pro pěší a cyklisty - návrh 9,0 km, Dělená stezka pro pěší a cyklisty - návrh 21,7 km, Úprava hmatného pásu dělené stezky - návrh 4,1 km, Celkem 64,3 km
AB14	Podpora pěší dopravy	76 míst pro přecházení 143 přechodů pro chodce 2 posunutí přechodu

<sup>10</sup> Kód opatření dle PROGRAMU ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ ZÓNA STŘEDNÍ MORAVA – CZ07



KÓD Opatření <sup>10</sup>	Název Opatření	Aktivity
		27 snížení obrub 53 míst úprav reliéfní dlažby 4 vložení středního ostrova stávajícího přechodu 6 zajištění rozhledu na stávajícím přechodu 20 zkrácení stávajících přechodů
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj
AB16	Úklid a údržba komunikací	Dle stavu
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	Mimo plán mobility
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	Podpora vozidel LPG/CNG elektro dotací.
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	Výstavba dobíjecí stanice.
AC1	Podpora carsharingu	V rámci parkovací politiky.

## 12. 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.

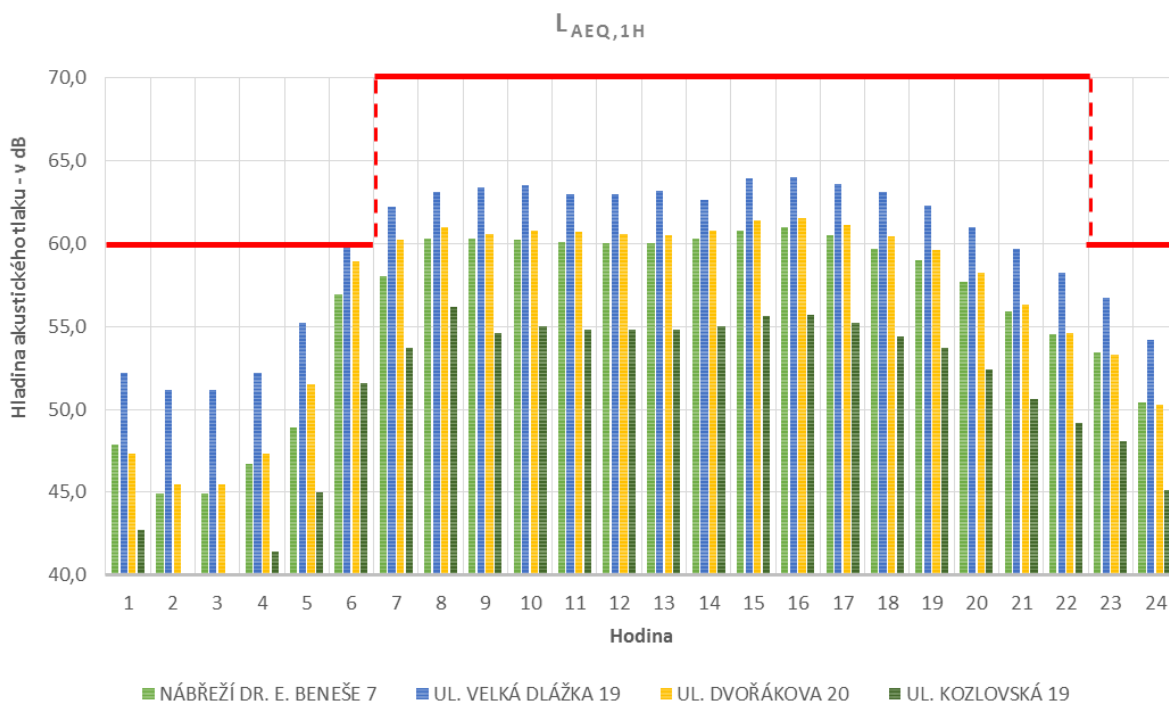
Ve všech čtyřech lokalitách **nebyl překročen platný hygienický limit** pro chráněný venkovní prostor staveb v denní i noční době (tj. za 16hodinové, resp. 8hodinové období), přičemž nebyla ani uplatněna korekce na odraz, která by výsledné hodnoty ještě snížila.

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.

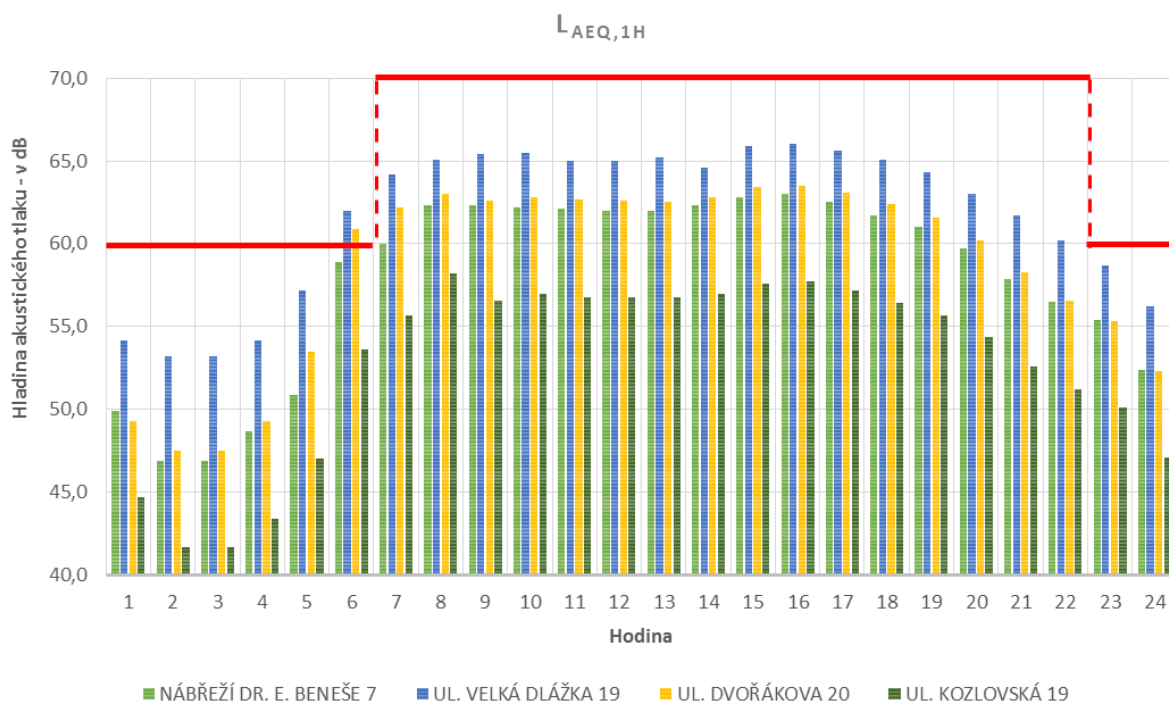
Mezi cíle plánu mobility (viz opatření návrhové části) patří snížení míry hluku v rezidentních oblastech o 2dB. Pokud se podaří naplnit tento stanovený cíl, v níže uvedeném grafu můžete vidět průběh hlukové zátěže během dne v roce 2035 ve vybraných lokalitách.



Obrázek 6: Grafické znázornění průběhu hlukové zátěže během dne v roce 2035



Obrázek 7: Grafické znázornění průběhu hlukové zátěže během dne v roce 2016





## 13. 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.

### 13.1 EVROPSKÉ STRUKTURÁLNÍ A INVESTIČNÍ FONDY A PROGRAMY

EU realizuje cíle své regionální a strukturální politiky v rámci sedmiletých cyklů.

#### 13.1.1 PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2014–2020

Programy pro programové období 2014–2020 byly vymezeny usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. 11. 2012.

#### OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA

Je zaměřen na silniční a železniční dopravu a silniční infrastrukturu. Cílem programu je podporovat modernizace dopravní infrastruktury a ekologickou dopravu.

- Podporované oblasti:
  - *Prioritní osa 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu*
  - *Prioritní osa 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu*
  - *Prioritní osa 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T*
  - *Prioritní osa 4: Technická pomoc*

#### INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM

Pro oblast dopravy cílí na oblast modernizace dopravní infrastruktury a ekologickou dopravu. Je zacílen na dopravu v regionech.

- Podporované oblasti v dopravě:
  - *Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony*

#### 13.1.2 OSTATNÍ EVROPSKÉ PROGRAMY

##### INTEGROVANÁ ÚZEMNÍ INVESTICE

Integrovaná územní investice (International Territorial Investment - dále jen "ITI") představuje realizaci integrované strategie rozvoje metropolitní oblasti, která zahrnuje klíčové investice řešící problémy daného území z více než jedné prioritní osy jednoho nebo více programů financovaných z Evropských strukturálních a investičních fondů.





Počet ITI je v ČR vymezen počtem metropolitních oblastí definovaných ve Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020:

- pražská-středočeská
- brněnská
- ostravská
- plzeňská
- hradecko-pardubická
- ústecko-chomutovská aglomerace
- olomoucká – statutární město Přerov je součástí Olomoucké aglomerace, pro kterou byla vytvořena Strategie ITI Olomoucké aglomerace

#### 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).

Program má čtyři prioritní osy. Na oblast dopravy je zaměřena prioritní osa 4.

- **Prioritní osa 4: Spolupráce v oblasti dopravy s cílem zajistit lepší spojení ve Střední Evropě**

*4.1 Zlepšit plánování a koordinaci systémů regionální osobní dopravy s cílem zajistit lepší napojení na vnitrostátní a evropské dopravní síť*

*4.2 Zlepšit koordinaci mezi subjekty působícími v oblasti nákladní dopravy s cílem zvýšit využití ekologických multimodálních dopravních řešení*

## 13.2 STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

### 13.2.1 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.

Z rozpočtu SFDI pro rok 2017 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 % celkových uznatelných nákladů akce realizované v roce 2017. Limitní výše finančních prostředků, které mohou být poskytnuty jednomu žadateli, činí maximálně 20 mil. Kč.

### 13.2.2 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 pro rok 2017 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 %.



### 13.2.3 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).

Na vybranou akci lze poskytnout příspěvek ve výši:

- 100 %, v případě opravy či modernizace místa křížení místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu (dálnice, silnice I. třídy, celostátní a regionální dráhy, dopravně významné vodní cesty),
- 85 %, v případě výstavby místa křížení místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu (dálnice, silnice I. třídy, celostátní a regionální dráhy, dopravně významné vodní cesty),
- 75 %, v případě oprav či modernizace ostatních míst křížení místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy), z celkových uznatelných nákladů akce.

### 13.2.4 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.

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 75 %.

## 13.3 STÁTNÍ FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

### 13.3.1 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.

#### ZAVÁDĚNÍ NÍZKOEMISNÍCH ZÓN V OBCÍCH

Dotační výzva pomůže radnicím zlepšit kvalitu ovzduší ve městech, zejména snížit znečištění způsobené silniční dopravou. Dotace ve výši 10 milionů Kč putuje obcím na zavedení nízkoemisních zón a plánů udržitelné městské mobility.

Obce mohou žádat o příspěvek od 100 tisíc až do 1 milionu Kč na vypracování studie proveditelnosti nízkoemisních zón, regulačních řádů nebo plánů udržitelné městské mobility. Ty pomohou předcházet smogovým situacím a zlepšit hlukovou zátěž ve městech. Maximální výše celkové podpory na jeden projekt činí 80 % z celkových výdajů.

#### 13.4 OLOMOUCKÝ KRAJ

Dotace z krajského rozpočtu jsou poskytovány v souladu s prioritami krajské samosprávy a ve shodě se záměry Rady Olomouckého kraje pro období 2016-2020. Cílem poskytování dotací je rozvoj Olomouckého kraje a uspokojování všestranných potřeb jeho obyvatel.

V oblasti dopravy vyhláší Olomoucký kraj každoročně dotační programy. Pro rok 2017 to byly následující:

- **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.

#### 13.5 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 obsluhu. Ostatní záležitosti pozemních komunikací zahrnují zejména provozní výdaje na opravy a udržování a investiční výdaje do nemovitého majetku.


**Tabulka 6: Výdaje statutárního města Přerov do oblasti dopravy v roce 2016 (v Kč)**

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

Zdroj dat: Rozpočet statutárního města Přerov, 2016

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 2010–2016 (v Kč)**

Rok	Celkové výdaje	Výdaje – Doprava	%
<b>2010</b>	1 203 743 000	189 207 050,00	15,72
<b>2011</b>	1 127 485 000	200 183 005,82	17,75
<b>2012</b>	794 675 000	161 410 334,17	20,31
<b>2013</b>	705 185 000	125 263 169,42	17,76
<b>2014</b>	711 047 000	84 174 995,33	11,84
<b>2015</b>	783 339 000	97 423 792,40	12,44
<b>2016</b>	746 615 000	82 139 863,14	11,00

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



## 14. 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 by měl být ustanoven nový subjekt/zaměstnanec - *koordinátor mobility*, který bude jednou ročně podávat zprávu o plnění jednotlivých cílů.

### 14.1 KOORDINÁTOR UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Tato osoba, tj. koordinátor (předpokládá se nový zaměstnanec) bude oficiální zástupce města, který 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.

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.*
- *Koordinátor potřebuje svůj vlastní rozpočet (tj. položku v rozpočtu města), aby se vybraná opatření mohla realizovat v krátkodobém horizontu.*

### 14.2 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. 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. Aktualizaci kompletního Plánu mobility města pak ve čtyřletém cyklu.

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)



### 14.3 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.

## 15. 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**

Odstranění závad v dopravním značení dle dokumentace "Revize cyklostezek a cyklotras v Přerově z r. 2012, která řeší nedostatky do podrobnosti dopravního značení."  
 Dopravní značení svislé i vodorovné bude periodicky revidováno a závady odstraňovány.

**POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE**

100 000 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**

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

**Požadovaný trend/cíl do roku 2030:**

Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělnbě 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 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.

**AKTIVITY**

Tvorba ZÁKOS.

Vyhovuje ve stavu 13,5 km,

Vedení po místní komunikaci s vozidly 12,1 km,

Cyklopiktogram - návrh 2,9 km,

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

Cyklostezka - návrh 0,1 km,

Společná stezka pro pěší a cyklisty – návrh 9,0 km vč. stezky do Lýsek a Horní Moštěnice,

Dělená stezka pro pěší a cyklisty – návrh 21,7 km,

Úprava hmatného pásu dělené stezky – návrh 4,1 km,

Celkem 64,3 km

**POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE**

320 000 000 Kč

**PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE**

Dobrou praxí je cyklostezka kolem Michalových sadů, dělená stezka pro cyklisty podél ulice Dvořákova. Dělená stezka podél ulice Opavská Ostrava. Cyklistické pruhy po ulici Novoveská Ostrava.

**SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI**

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

**INDIKÁTORY**

Délka tras pro cyklisty.

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

Bude upraveno či přidáno 10 přechodů pro chodce pro bezpečné cesty do škol. (2,5 mil.)

Na přechod pro chodce ul. 9. května x R. Stokláskové bude umístěn strážce přechodu pro chodce v době 7:30 - 7:50 a 12:00 - 13:00 ve dnech školní výuky. (0,1 mil. ročně)

#### POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

2 500 000 Kč + 100 000 Kč/ročně

#### PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je přechod pro chodce přes ul. Pavlova v křižovatce s ul. Výškovickou Ostrava či přechody pro chodce před nemocnicí ulice Olomoucká Opava nebo ul. Za Mlýnem při ulici Riedlova Přerov.

#### 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

Doplňný chodník na ul. Na Odpoledni a tř. 17. listopadu (není v mapě)

V rámci koncepce dětských hřišť bude provedena analýza a potřebnost dětských hřišť v bytové zástavbě. (např. doplnění dětského hřiště Dr. Milady Horákové 5 či v centru města.

#### 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.

76 míst pro přecházení

143 přechodů pro chodce

2 posunutí přechodu

27 snížení obrub

53 míst úprav reliéfní dlažby

4 vložení středního ostrova stávajícího přechodu

6 zajištění rozhledu na stávajícím přechodu

20 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 Dvořákové 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 pruzích či na samostatné stezce s přejezdy.

**AKTIVITY**

Budou realizovány okružní křižovatky Čechova x Šířava (0,2 mil.)  
Ztracená x Bří Hovůrkových. (20 mil.)  
SSZ Hulínská x Nivky (6 mil.)

**POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE**

46 000 000 Kč

**PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE**

Dobrou praxí jsou křižovatky 17. listopadu x Bayerova, tř. 17. listopadu x Dvořákova.

**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 usmrčených 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.

#### 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 jednopruhé komunikace. Legalizováno bude 3,3 tis. odstavných stání. Revizi dopravního značení na silnicích II./III. tř. a MK zajistí odbor majetku.

POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE  
2 000 000 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 či MPOL.

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 u Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, PREpoint Ostrava Avion shopping park.

**SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI**

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

**INDIKÁTORY**

Počet dobíjecích stanic/míst.  
 Počet el. vozidel.  
 Kvalita ovzduší.

**Požadovaný trend/cíl do roku 2030:**

Zvýšení počtu dobíjecích stanic/míst o 50% oproti stavu.  
 Počet registrovaných el. vozidel bude více než 10%.  
 Zlepšení kvality ovzduší o 5%.





## 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 to technického průkazu.

---

### AKTIVITY

Dotace 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 %.

Podíl vozidel na alternativní paliva stoupne ze stávajícího 1,5 % na 6,5 %.

---

### 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.

Kvalita ovzduší.

#### Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Počet registrovaných ekologických vozidel bude více než 10 %.

Zlepšení kvality ovzduší o 5 %.



OPATŘENÍ B3  
**ALTERNATIVNÍ PALIVO MAD**



Zajistíme 100 % autobusů MAD s pohonem CNG či elektrobusey.

**AKTIVITY**

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

**POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE**

0 Kč (CNG)

200 000 000 Kč (Elektrobusey)

**PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE**

Třinec má flotilu 10 elektrobusey. Do roku 2018 chce Hradec Králové získat 20 elektrobusey. DP Ostrava chce do roku 2020 skončit s provozem dieslových autobusů. Dnes v Ostravě jezdí 105 autobusů na CNG.

**SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI**

Synergie je zajištěna s opatřeními B1, B2

**INDIKÁTORY**

Počet elektrobusey.

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.  
Bude zřízena poptávková SSZ pro preferenci BUS v křižovatce Wurmova x Komenského pro výjezd z vedlejší.  
Preference MAD bude zavedena na křižovatce Komenského x Palackého.  
Osazení SSZ s preferencí MHD na křižovatce I/55 Hulínská x Nivky.

#### POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

10 000 000 Kč

#### PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je preference MHD na křižovatce II/479 x II647 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 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](http://www.idos.cz)

### AKTIVITY

Na všech zastávkách MAD budou osazeny inteligentní tabule zobrazující zpoždění spojů. Prioritně budou řešeny zastávky Palackého, Prior a Předmostí škola a Předmostí Dům služeb.

Data o zpoždění MAD budou zasílána a zobrazována v rámci IDOS.CZ Tato aktivita nevyžaduje dodatečnou instalaci technologie. Vozidla PAD již toto provádějí.

### POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

4 000 000 Kč (120 000 000 Kč celá síť)

### 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 100 %.

Zvýšení podílu MHD na dělbě přepravní práce o 5 %.

Zvýšení cestovní rychlosti o 15 %.



#### 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:  
Kojetínská x Komenského  
Velké Novosady x nábř. Dr. E. Beneše.  
SSZ Palackého x Komenského  
SSZ Velká Dlážka x Kopaniny  
SSZ I/55 x Hranická  
SSZ Husova x Kojetínská

#### POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

13 000 000 Kč + 500 000 Kč/ročně

#### PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí je křižovatka Opavská x Sjízná či Sokolská tř. x Českobratrská Ostrava.

#### 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.

**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.

Zajistíme 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 vlastnících auto.

**Požadovaný trend/cíl do roku 2030:**

Zvýšení počtu uživatelů carpoolingu o 40 %.

Snížení počtu domácností vlastnících 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**

Dobrým příkladem jsou parkovací domy Wassermannova Praha nebo plk. Rajmunda Prchaly 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:**

100% připravená projektová dokumentace na výstavbu parkovacích domů ve vymezených zónách.





#### OPATŘENÍ C1 VÝSTAVBA PĚŠÍCH ZÓN

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

#### AKTIVITY

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

#### 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.

**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

Před realizací budou uzávěry prověřeny dopravním modelem.

#### 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 ODVEDENÍ TRANZITU



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

#### AKTIVITY

ZÁKOS bude doplněn o D1 a její napojení, krajské stavby jsou Jihozápadní obchvat, Jihovýchodní obchvat, Spojka II/150 II/434.

#### 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**

ZÁKOS bude doplněn o Průpich ul. Velké Novosady, MÚK Předmostí, Most ul. Dluhonská, úprava ul. Kojetínské.

**POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE**

20 000 000 Kč

**PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE**

Dobrou praxí je zvýšení kapacity průjezdního úseku silnice I/49 ve Zlíně.

**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 100 nových parkovacích míst P+G, jako náhrada stávajících kapacit.  
 U zimního stadionu bude realizováno 50 nových parkovacích stání. (k diskusi)  
 Navýšit počet stání u nemocnice o 30 míst. (prověřit).  
 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 700 nových parkovacích míst jako náhrada za zrušená nelegální stání.

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.

Zlevnění tarifu MAD ročním předplatným za 2000 Kč.

## 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 Horní Moštěnice.

Zbylé úseky:

Bayerova - Šrobárova, Č. Drahlovského - Kojetínská, Seifertova - Kaufland

Emos - Sportovní, Pod Skalkou - Sportovní (vnitroblok), U Výstaviště

tř. gen Janouška, Optiky (vnitroblok),

Klivarova, U Tenisu, Koliby,

Kozlovská (vnitroblok), Dluhonská,

Na Hrázi.

Rozšíření chodníků je navrženo na 2,0 km délky.

Rekonstrukce chodníků je naplánována na 14,6 km délky - chodníky ve vysokopodlažní zástavbě budou realizovány po návrhu parkovacích kapacit.

#### POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

26 500 000 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.

Dělbá přepravní práce (podíl pěší dopravy).

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

#### AKTIVITY

Vyznačit protisměrný cyklopruh v jednosměrce na 5,9 km.

Vyznačit cyklopiktogram v protisměru jednosměrky na 1,2 km.

Osadit značky povolení vjezdu cyklistů v protisměru na 2,3 km jednosměrek.

Realizovat 717 m úprav uliční sítě s cílem povolení cyklistů v protisměru. (23 mil. Kč)

#### POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

38 000 000 Kč/ročně

#### PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE

Dobrou praxí jsou cyklistické pruhy na ulici Na Rybníčku a Englišova Opava. Povolený pohyb cyklistů v jednosměrkách Zahradní Opava a Oborného Ostrava. Dobrou praxí je jednosměrka ulice Wurmova Přerov.

#### 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 %.

Pro optimalizaci linek MAD je vhodné zajistit model veřejné hromadné dopravy a na jeho základě přetrasování prověřit a provést.

Bude provedeno doplnění tarifu o jízdné pro krátkou cestu, tomu bude uzpůsoben odbavovací systém check-in/ check-out.

**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:**

Snížení vzdálenosti na nejbližší zastávku MHD.

Zvýšení cestovní rychlosti o 15 %.

Zvýšení podílu MHD na dělbě přepravní práce o 5 %.



## 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 17 nových zastávkových hran a 40 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 označků.

### 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.

**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



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

#### AKTIVITY

Zavedení 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

Podíl cest Senior TAXI.

#### Požadovaný trend/cíl do roku 2030:

Zvýšení podílů cest seniorů o 90 %.



#### 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. Zaměřeni 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 druhem 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/prikklady-z-praxe>



**SYNERGIE S DALŠÍMI OPATŘENÍMI**

Synergie napříč ostatními opatřeními.

**INDIKÁTORY**

Počet dopravních nehod dětí/seniорů.

Počet škol/firem zapojených do systému dopravních výchovy.

**Požadovaný trend/cíl do roku 2030:**

Snížení počtu dopravních nehod dětí/seniорů 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 neiefektivnějšího 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:**

Vytvoření pracovního místa "Koordinátor mobility města".



**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 multimodálního dopravního modelu pro IAD a MHD.

**POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE**

Zpracování dopravního modelu pro IAD i MHD – 2 000 000 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.



## 16. NÁVRH AKČNÍHO PLÁNU DO ROKU 2022

Návrh akčního plánu<sup>11</sup> obsahuje seznam podporovaných aktivit, které jsou ve finančních možnostech města v horizontu roku 2022. Krátkodobý horizont byl zvolen na období 5 let.

**Tabulka 8 Aktivity akčního plánu**

Opatření	Název	Horizont	Investor	Orientační cena v mil. Kč				
				Náklady v mil.	IAD	VHD	Cyklo	Pěší
A1	Dopravní značení cyklo	2022	Přerov	0,5			0,50	
A1/C8	Společná stezka Seifertova	2027	Přerov	2,8			1,40	1,40
A1/C8	Společná stezka Velká Dlážka (úsek od ul. Na Hrázi po nábř. E. Beneše)	2027	Přerov	0,5			0,25	0,25
A2	Cyklostezka Čekyně, Penčice	2027	Přerov	35,0			35,00	
A2	Dluhonice - cyklostezka (vedena podél komunikace III/01857)	2022	Přerov	9,2			4,58	4,58
A2	Chodník a cyklostezka - Velká Dlážka	2022	Přerov	5,1			5,10	
A2	Cyklostezka v ul. Palackého a propojení cyklostezek na ul. Velká Dlážka	2022	Přerov	4,0			4,00	
A2	I/47 úprava převedení cyklistů (převedení cyklistů z cyklostezky Žebračka u Emosu přes I/47 do myší díry)	2022	Přerov	2,3			1,50	0,80
A2	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	2022	Přerov	1,7			1,00	0,70
A2	Cyklopruhy 9. května	2022	Přerov	2,0			2,00	
A2,C8	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - Ul. Tř.17.listopadu, Dvořákova	2018	Přerov	7,5			4,54	3,02
A2/C8	Propojení cyklostezky Velká Dlážka - Hranická	2022	Přerov	16,0			16,00	
A2/C8	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Bří Hovůrkových	2022	Přerov	4,5			2,50	2,00
A2/C8	Společná stezka Lýsky - Kaufland, etapa I	2022	Přerov	2,6			1,29	1,29
A2/C8/C6	Parkoviště Čapka Drahlovského	2022	Přerov	18,0	16,00		0,50	1,50
A3	Přechody pro chodce Přerov - ul. Šířava + osvětlení (15334,1249,15330)	2022	Přerov	1,0				1,01
A3	Místo pro přecházení Svisle (15333) - zajištění rozhledu	2027	Přerov	0,3				0,30
A3	Svisle před ZŠ (15429) - doplnění přechodu	2027	Přerov	0,3				0,30
A4	Jasínkova (15433) - doplnění přechodu u dětského hřiště	2027	Přerov	0,3				0,30
A5	Přechody pro chodce Přerov - ul. Bří Hovůrkových (I/55) + osvětlení (313)	2027	Přerov	0,7				0,67
A5	Kozlovská x Bayerova – zkrácení přechodu(15293)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Škrobárova x Kozlovská – doplnění přechodu (15290)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Škrobárova x Kozlovská – doplnění přechodu(15292)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Kozlovská x Šrobárova – doplnění přechodu(15291)	2022	Přerov	0,3				0,30

<sup>11</sup> Akční plán byl Zastupitelstvem města Přerova schválen usnesením č. 947/33/2/2017 ze dne dne 20. listopadu 2017.



Opatření	Název	Horizont	Investor	Orientační cena v mil. Kč				
				Náklady v mil.	IAD	VHD	Cyklo	Pěší
A5	Kozlovská x Šrobárova – doplnění přechodu(629)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Palackého x Bratrská (10000) - doplnění přechodu	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Bratrská x Palackého(15219) - zkrácení přechodu	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	9.května x Durychova – doplnění přechodu(15352)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Durychova x 9. května – doplnění přechodu(15353)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Želatovská u zast. – doplnění přechodu(15312)	2022	Přerov	0,3				0,30
A5	Přechody na ul. Čechově 5x	2022	Přerov	1,5				1,50
A6	Okružní křižovatka Šířava x Čechova	2022	Přerov	0,2	0,10			0,05
A7	Dopravní značení IAD vč. Parkování	2022	Přerov	2,0	2,00			
B2	Zóny 30	2022	Přerov	1,5	0,50		0,50	0,50
B7	Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova	2022	Přerov	10,0	10,00			
B9	Úklid vozidel do park domů	2027	Přerov	5,0	5,00			
C1	Nabíjecí stanice ČEZ Přerovského povstání	2022	Přerov	0,0	-0,01			
C1	Pěší zóna	2022	Přerov	0,3				0,30
C10	Jednosměrky (obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách)	2022	Přerov	1,0			1,00	
C12	Zastávky MAD 3x	2022	Přerov	1,5		1,50		
C13	Memorandum koridoru železnice Brno	2022	Přerov	0,0		0,00		
C14	Memorandum podpory VRT	2022	Přerov	0,0		0,00		
C15	Senior taxi	2022	Přerov	0,0		0,00		
C4	D1-Přerov-Lipník	2019	ŘSD	0,0				
C4	D1-Přerov-Říkovice	2021	ŘSD	0,0				
C5	MUK I/55 Předmostí 2016	2017-2020	ŘSD	7,2	2,18		2,50	2,50
C5	Přerov - průtah centrem (Průpich)	2019	ŘSD	22,2	8,66		3,50	10,00
C5	II/436 Přerov – úprava křižovatky Dluhonská	2027	Ol. Kraj.	2,0	2,00			
C8	Chodník Pod Valy, Kozlovská	2022	Přerov	3,3				3,30
C9	Mobiliář	2022	Přerov	1,0				



				Orientační cena v mil. Kč				
Opatření	Název	Horizont	Investor	Náklady v mil.	IAD	VHD	Cyklo	Pěší
D4	Koordinátor mobility	2022	Přerov	2,0	0,50	0,50	0,50	0,50
D5	Model dopravy IAD,VHD	2022	Přerov	2,0	0,70	1,30		
<b>CELKEM</b>				<b>179,9</b>	<b>47,64</b>	<b>3,30</b>	<b>88,65</b>	<b>40,28</b>
<b>Procentní podíl z nákladů celkem</b>				<b>100%</b>	<b>26%</b>	<b>2%</b>	<b>49%</b>	<b>22%</b>

pozn. Akční plán hovoří o aktivitách naplňujících zvolené strategické cíle v období 2017 - 2022, nikoliv o krytí akcí v rozpočtu města.





Tabulka 9 Předpokládané financování aktivit akčního plánu

Opatření	Název	Hori- zont	Investor	Orientační cena v mil. Kč				
				Náklady v mil.	Dota- ce	Rozpočet města	Dotační titul	% Dotace z celk. nákladů
A1	Dopravní značení cyklo	2022	Přerov	0,5	0,00	0,50		0%
A1/C8	Společná stezka Seifertova	2027	Přerov	2,8	0,00	2,80		0%
A1/C8	Společná stezka Velká Dlážka (úsek od ul. Na Hrázi po nábř. E. Beneše)	2027	Přerov	0,5	0,00	0,50		0%
A2	Cyklostezka Čekyně, Penčice	2027	Přerov	35,0	21,00	14,00	ITI	60%
A2	Dluhonice - cyklostezka (vedena podél komunikace III/01857)	2022	Přerov	9,2	5,49	3,66	ITI,SFDI	60%
A2	Chodník a cyklostezka - Velká Dlážka	2022	Přerov	5,1	3,06	2,04	ITI	60%
A2	Cyklostezka v ul. Palackého a propojení cyklostezek na ul. Velká Dlážka	2022	Přerov	4,0	2,40	1,60	ITI,SFDI	60%
A2	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,SFDI	60%
A2	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady	2022	Přerov	1,7	1,02	0,68	ITI,SFDI	60%
A2	Cyklopruhy 9. května	2022	Přerov	2,0	0,60	1,40	Kraj	30%
A2,C8	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - Ul. Tř.17.listopadu, Dvořákova	2018	Přerov	7,6	4,54	3,02	ITI,SFDI	60%
A2/C8	Propojení cyklostezky Velká Dlážka - Hranická	2022	Přerov	16,0	12,80	3,20	SFDI	80%
A2/C8	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Bří Hovůrkových	2022	Přerov	4,5	2,70	1,80	SFDI	60%
A2/C8	Společná stezka Lýsky - Kaufland, etapa I	2022	Přerov	2,6	1,55	1,03	ITI,SFDI	60%
A2/C8/C6	Parkoviště Čapka Drahlavského	2022	Přerov	18,0	0,90	17,10	ITI	5%
A3	Přechody pro chodce Přerov - ul. Šířava + osvětlení (15334,1249,15330)	2022	Přerov	1,0	0,81	0,20	SFDI	80%
A3	Místo pro přecházení Svisle (15333) - zajištění rozhledu	2027	Přerov	0,3	0,21	0,09	SFDI, Kraj	70%
A3	Svisle před ZŠ (15429) - doplnění přechodu	2027	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%



Opatření	Název	Hori- zont	Investor	Orientační cena v mil. Kč				
				Náklady v mil.	Dota- ce	Rozpočet města	Dotační titul	% Dotace z celk. nákladů
A4	Jasínkova (15433) - doplnění přechodu u dětského hřiště	2027	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Přechody pro chodce Přerov - ul. Bří Hovůrkových (I/55) + osvětlení (313)	2027	Přerov	0,7	0,40	0,27	SFDI	60%
A5	Kozlovská x Bayerova – zkrácení přechodu(15293)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Šrobárova x Kozlovská – doplnění přechodu (15290)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Šrobárova x Kozlovská – doplnění přechodu(15292)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Kozlovská x Šrobárova – doplnění přechodu(15291)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Kozlovská x Šrobárova – doplnění přechodu(629)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Palackého x Bratrská (10000) - doplnění přechodu	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Bratrská x Palackého(15219) - zkrácení přechodu	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	9.května x Durychova – doplnění přechodu(15352)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Durychova x 9. května – doplnění přechodu(15353)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Želatovská u zast. – doplnění přechodu(15312)	2022	Přerov	0,3	0,09	0,21		30%
A5	Přechody na ul. Čechově 5x	2022	Přerov	1,5	0,00	1,50		0%
A6	Okružní křižovatka Šířava x Čechova	2022	Přerov	0,2	0,00	0,15		0%
A7	Dopravní značení IAD vč. Parkování	2022	Přerov	2,0	0,00	2,00		0%
B2	Zóny 30	2022	Přerov	1,5	0,00	1,50		0%
B7	Telematické systémy pro veřejné parkovací plochy města Přerova	2022	Přerov	10,0	8,00	2,00	ITI	80%
B9	Úklid vozidel do park domů	2027	Přerov	5,0	0,00	5,00		0%
C1	Nabíjecí stanice ČEZ Přerovského povstání	2022	Přerov	0,0	0,00	-0,01		0%



Opatření	Název	Hori- zont	Investor	Orientační cena v mil. Kč				
				Náklady v mil.	Dota- ce	Rozpočet města	Dotační titul	% Dotace z celk. nákladů
C1	Pěší zóna	2022	Přerov	0,3	0,00	0,30		0%
C10	Jednosměrky (obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách)	2022	Přerov	1,0	0,00	1,00		0%
C12	Zastávky MAD 3x	2022	Přerov	1,5	0,00	1,50		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%
C4	D1-Přerov-Lipník	2019	ŘSD	0,0	0,00	0,00		0%
C4	D1-Přerov-Říkovice	2021	ŘSD	0,0	0,00	0,00		0%
C5	MUK I/55 Předmostí 2016	2017 - 2020	ŘSD	7,2	0,00	7,18		0%
C5	Přerov - průtah centrem (Průpich)	2019	ŘSD	22,2	0,00	22,16		0%
C5	II/436 Přerov – úprava křižovatky Dluhonská	2027	Ol. Kraj.	2,0	0,00	2,00		0%
C8	Chodník Pod Valy, Kozlovská	2022	Přerov	3,3	0,99	2,31	ITI	30%
C9	Mobiliář	2022	Přerov	1,0	0,00	1,00		0%
D4	Koordinátor mobility	2022	Přerov	2,0	0,00	2,00		0%
D5	Model dopravy IAD,VHD	2022	Přerov	2,0	0,00	2,00		0%
<b>CELKEM</b>				<b>179,9</b>	<b>68,9</b>	<b>110,9</b>		

Akční plán je rámec navrhovaných aktivit s horizontem realizace do roku 2022. Výběr akcí k realizaci se bude odvíjet od jejich připravenosti. U akcí označených horizontem roku 2022 se předpokládá realizace nejpozději v tomto roce.



## 17. 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 dálnic 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 Dlážka, Palackého, 17. listopadu a Pod Valy. 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 10** 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 společné stezky Lýsky - Kaufland, etapa II (EMOS - Lýsky)	10
	<b>Celkem</b>	<b>107,5</b>



## 19. ZÁVĚR

Město Přerov dlouhodobě plánuje svou koncepci dopravy. To je vidět na kladných výsledcích zejména páteří 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 248,9 mil. Kč do roku 2022. Pro zajištění financování se předpokládá 143 mil. z externích zdrojů a 106,4 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 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 KŘIŽOVATKÁCH

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  
INTELEKTNÍ 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](http://www.idos.cz)



**OPATŘENÍ B6  
INTELEKTNÍ 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  
INTELEKTNÍ 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 uživatelů.



**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 jednopruhé 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**

Zavedeme 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.



**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 + VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

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

Č.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



**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 – Strategii 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 obdržení 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 OI 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



## VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ ZE DNE 5. 9. 2017

### **Orgán ochrany ovzduší**

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:** *Zpracováno v rámci Analytické části*

---

### **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:** *Zpracováno v rámci Analytické části*

---

### **Magistrát města Přerova, Odbor stavebního úřadu a životního prostředí**

*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.).

**Vypořádání:** *Zpracovatel/Zadavatel bere na vědomí*

---

### **Povodí Moravy, s. p.**

*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 zpracovanosti.

**Vypořádání:** *Bude zohledněno v následných řízeních.*

---

### **KHS Olomouckého kraje**

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 prostorách 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 prostorách 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:

Protokoly nebyly vyhotoveny, neboť všechny podstatné informace z měření jsou uvedeny v textu zprávy (Příloha PS7 – Posouzení hlukové zátěže ze silniční dopravy v Přerově). Měření bylo prováděno pouze pro účely popisu akustické situace v lokalitě v rámci předmětného koncepčního dokumentu, nikoliv jako autorizované měření pro orgány státní správy.

U posuzovaných komunikací byly hlukové limity stanoveny odborným odhadem z dostupných podkladů. Z dat ŘSD na stránkách [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz) je patrné, že data pro rok 2000 jsou dostupná pouze pro dvě ze čtyř posuzovaných lokalit. I z těchto dostupných dat vyplývá (viz tabulky níže), že aby nebyl na předmětných komunikacích přiznán statut a tudíž i limit pro starou hlukovou zátěž, musely by v současnosti oproti roku 2000 dojít k nárůstu dopravních intenzit o cca 66 %, k čemuž rozhodně s velkou rezervou nedošlo a nebylo by tudíž ani zapotřebí provádět výpočty pro statut staré hlukové zátěže, což je jasně patrné z tabulek s přehledy dopravních intenzit. Vzhledem k tomu, že údaje jsou k dispozici pro dvě významnější z posuzovaných komunikací (ul. Velká Dlážka a ul. Dvořákova), lze předpokládat, že na zbylých dvou komunikacích je situace obdobná.

#### Sčítání dopravy 2000 - RPDl (voz/24 hod)

Ulice	Sčítací profil CSD 2010	Typ komunikace	TV <sup>1)</sup>	O <sup>2)</sup>	M <sup>3)</sup>	SV <sup>4)</sup>
nábř. Dr. E.Beneše	-	MK <sup>5)</sup>	-	-	-	-
ul. Velká Dlážka	7-1423	I/55	1056	11174	124	12345
ul. Dvořákova	7-2251	II/434	1410	7306	97	8813
ul. Kozlovská	7-6003	MK <sup>5)</sup>	-	-	-	-

<sup>1)</sup> Těžká motorová vozidla; <sup>2)</sup> osobní vozidla; <sup>3)</sup> jednostopá motorová vozidla; <sup>4)</sup> všechna motorová vozidla celkem; <sup>5)</sup> místní komunikace

#### Sčítání dopravy 2010 - RPDl (voz/24 hod)

Ulice	Sčítací profil CSD 2010	Typ komunikace	TV <sup>1)</sup>	O <sup>2)</sup>	M <sup>3)</sup>	SV <sup>4)</sup>
nábř. Dr. E.Beneše	-	MK <sup>5)</sup>	-	-	-	-
ul. Velká Dlážka	7-1423	I/55	1204	10455	121	11780
ul. Dvořákova	7-2251	II/434	1813	5445	44	7302
ul. Kozlovská	7-6003	MK <sup>5)</sup>	533	5837	37	6407

<sup>1)</sup> Těžká motorová vozidla; <sup>2)</sup> osobní vozidla; <sup>3)</sup> jednostopá motorová vozidla; <sup>4)</sup> všechna motorová vozidla celkem; <sup>5)</sup> místní komunikace

#### Aktuální intenzity dopravy dle dopravního modelu (voz/24 hod)

Ulice	Typ komunikace	NA <sup>2)</sup>	Úsek mezi body	Celkem <sup>3)</sup>
nábř. Dr. E.Beneše	MK <sup>1)</sup>	569	5-6	6 908
ul. Velká Dlážka	I/55	635	205-207	15 914
ul. Dvořákova	II/434	466	547-548	9 232
ul. Kozlovská	MK <sup>5)</sup>	276	622-624	7 418

<sup>1)</sup> místní komunikace; <sup>2)</sup> Vozidla s hmotností nad 3,5 tuny; <sup>3)</sup> motorová vozidla celkem;

Na základě dostupných dat z roku 2000 je patrné, že tento dokument není zapotřebí doplnit o výpočty potvrzující nebo vyvracející statut staré hlukové zátěže, viz výše.

Pro posouzení, zda platí pro hodnocené komunikace hlukový limit pro starou hlukovou zátěž, je rozhodující kritérium, že pro současný stav nedojde oproti roku 2000 k zvýšení hlukové zátěže o více než 2 dB. Aby tato nastalo, muselo by pro současný stav dojít k zvýšení dopravních intenzit o cca 66%. Z výše uvedených tabulek je patrné, že k této situaci prostým posouzením hodnot dopravních intenzit nedošlo (na komunikaci nábř. Dr. Beneše a ul. Kozlovská nejsou data za rok 2000 k dispozici, a tudíž nelze tyto komunikace hodnotit, můžeme se jenom domnívat, že dopravní intenzity se pohybovaly ve stejných intencích, jako na komunikacích, kde dopravní intenzity k dispozici jsou), potom v našem případě u všech výše uvedených měřících míst (pokud bychom chtěli výsledky měření srovnávat s limitem) platí následující hlukový limit pro starou hlukovou zátěž:

Pro denní dobu od 6° do 22°:

$$L_{Aeq,16h} = 70 \text{ dB}$$

Pro noční dobu od 22° do 6°:

$$L_{Aeq,8h} = 60 \text{ dB}$$

Dovolujeme si upozornit, že srovnávaným rokem není rok 2017, ale rok 2016, kdy předmětné měření probíhalo.