

# PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA JESENÍK



## Návrhová část

Akční plán  
Implementace, monitoring a evaluace

Září 2023

**Závěrečná zpráva**



PUDIS a.s.





## Obsah

<b>1. ÚVODNÍ KAPITOLA.....</b>	<b>4</b>
1.1 METODICKÝ POSTUP .....	5
<b>2. VIZE MOBILITY 2035+.....</b>	<b>7</b>
<b>3. SCÉNÁŘE MOBILITY .....</b>	<b>9</b>
3.1 SCÉNÁŘ 0 – ZACHOVÁVAJÍCÍ STÁVAJÍCÍ PODMÍNKY .....	9
3.2 SCÉNÁŘ A – ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ VŠECH MÓDŮ DOPRAVY .....	10
3.3 SCÉNÁŘ B – ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	12
3.4 VÝBĚR SCÉNÁŘE MOBILITY .....	13
<b>4. STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE .....</b>	<b>14</b>
4.1 PODPORA UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ.....	15
4.2 ROZVOJ A ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MĚSTA .....	16
4.3 CHYTRÉ MĚSTO SE SMART PRVKY.....	17
4.4 ZACHOVÁNÍ KVALIT ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ .....	17
4.5 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY .....	18
<b>5. NÁVRH OPATŘENÍ.....</b>	<b>19</b>
5.1 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR .....	19
5.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	34
5.3 VEŘEJNÁ DOPRAVA .....	62
5.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA (IAD, NÁKLADNÍ DOPRAVA, DOPRAVA V KLIDU, SILNIČNÍ SÍŤ).....	69
5.5 MĚKKÁ OPATŘENÍ .....	91
<b>6. DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ.....</b>	<b>96</b>
<b>7. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>102</b>
<b>8. ZÁSOBNÍK AKTIVIT .....</b>	<b>105</b>
8.1 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR .....	105
8.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	107
8.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	108
8.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA .....	109
8.5 MANAGEMENT MOBILITY .....	111
<b>9. AKČNÍ PLÁN.....</b>	<b>112</b>
9.1 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR .....	112
9.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	113
9.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	113
9.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA .....	114
9.5 MANAGEMENT MOBILITY .....	115
<b>10. PARTICIPACE .....</b>	<b>116</b>
<b>11. MARKETINGOVÁ STRATEGIE PRO IMPLEMENTAČNÍ ČÁST PUMM.....</b>	<b>118</b>
<b>12. IMPLEMENTACE, MONITORING A EVALUACE .....</b>	<b>119</b>
12.1 IMPLEMENTACE PLÁNU .....	119
12.2 MONITORING A EVALUACE NAVRŽENÝCH CÍLŮ .....	119
<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>121</b>
<b>Seznam obrázků .....</b>	<b>122</b>
<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>124</b>
<b>Seznam příloh .....</b>	<b>125</b>

# 1. ÚVODNÍ KAPITOLA

Tato závěrečná zpráva „Návrhová část, Akční plán, Implementace, monitoring a evaluace“ je jednou z částí dokumentu Plán udržitelné městské mobility města Jeseník. Spolu se závěrečnými zprávami „Analytická část“ a „Komunikační strategie“ tvoří nedílnou součást celé dokumentace Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník.

Návrhová část se věnuje strategické koncepci udržitelné dopravy na území města Jeseník s návazností na přilehlé obce a dosahem do jeseníckého regionu.

Na základě analytické části projektu, výchozích strategií z nadřazených dokumentů a pracovních jednání s řídicí skupinou, odbornou skupinou a širší veřejností se návrhová část snaží navrhnout strategii vývoje jednotlivých módů dopravy ve městě a jeho okolí pro definované časové horizonty s důrazem na udržitelnou dopravu.

Návrhová část definuje vizi mobility, strategické cíle, specifické cíle, opatření a aktivity, které by měly napomoci vyřešit problémy a nedostatky, které jsou dnes na stávající pěší, cyklistické i automobilové komunikační infrastruktuře a které byly vydefinované v analytické části. Zároveň také podpořit, zatraktivnit a rozvinout nejen veřejnou hromadnou dopravu v území, ale především pěší a cyklistickou dopravu jako dopravní prostředek pro každodenní cesty rezidentů i návštěvníků města a nastavit kvalitní a atraktivní podmínky pro udržitelné dopravní chování.

Navržená opatření jsou ve zprávě prezentována pomocí jednotlivých karet opatření. Pro každé opatření byla vytvořena jedinečná karta, pomocí které je dané opatření popsáno. Karta opatření obsahuje název opatření, zařazení do dopravního módu, popis opatření, návrhy typových i konkrétních aktivit, časové horizonty, nositele opatření (kdo za něj zodpovídá), rámcovou finanční náročnost a návaznost na specifický cíl.

Navržená opatření jsou dále konkretizována pomocí typových nebo konkrétních aktivit. Navržené aktivity jsou rozřazeny do časových horizontů – roky 2026 a 2035.

Vize mobility, strategické cíle, specifické cíle a opatření jsou navrženy s důrazem na dostupnost, bezpečnost, ekologičnost, ekonomičnost, plynulost a kvalitu v principech tzv. SMART cílů. Cílem dokumentu je nastolit určitý „řád“ v dopravě a mobilitě. Smyslem realizace navržených opatření a jednotlivých aktivit je motivovat obyvatele i návštěvníky města k využití udržitelných dopravních módů pro své pravidelné i nepravidelné cesty, což by mělo vést ke zvýšení udržitelného dopravního chování a k rozvoji udržitelného dopravního systému města, s důrazem na snížení negativních vlivů na životní prostředí vyvolané motorovou dopravou.

## 1.1 METODICKÝ POSTUP

K tvorbě návrhové části PUMM bylo možné přistoupit na základě vypracované analytické části. Návrhová část se skládá z několika dílčích, vzájemně na sebe navazujících částí. První fází bylo vytvoření vize mobility. Vize mobility byla tvořena na základě zjištěných faktů při zpracování analytické části díla a z podkladů ostatních strategických dokumentů města. Vize byla tvořena ve spolupráci řídicí skupiny a zpracovatele projektu. Po jejím sestavení byla vize představena a diskutována s politickou reprezentací města, širší veřejností a následně odsouhlasena.

Na základě analytické části projektu, nadřazených dokumentů a sestavené vize následně probíhalo sestavování strategických cílů. Strategické cíle byly konstruovány v návaznosti na nadřazené národní a krajské dokumenty a Strategický plán rozvoje města Jeseník. Na strategické cíle následně navazují cíle specifické. Specifické cíle konkretizují a dále rozvíjejí strategické cíle.

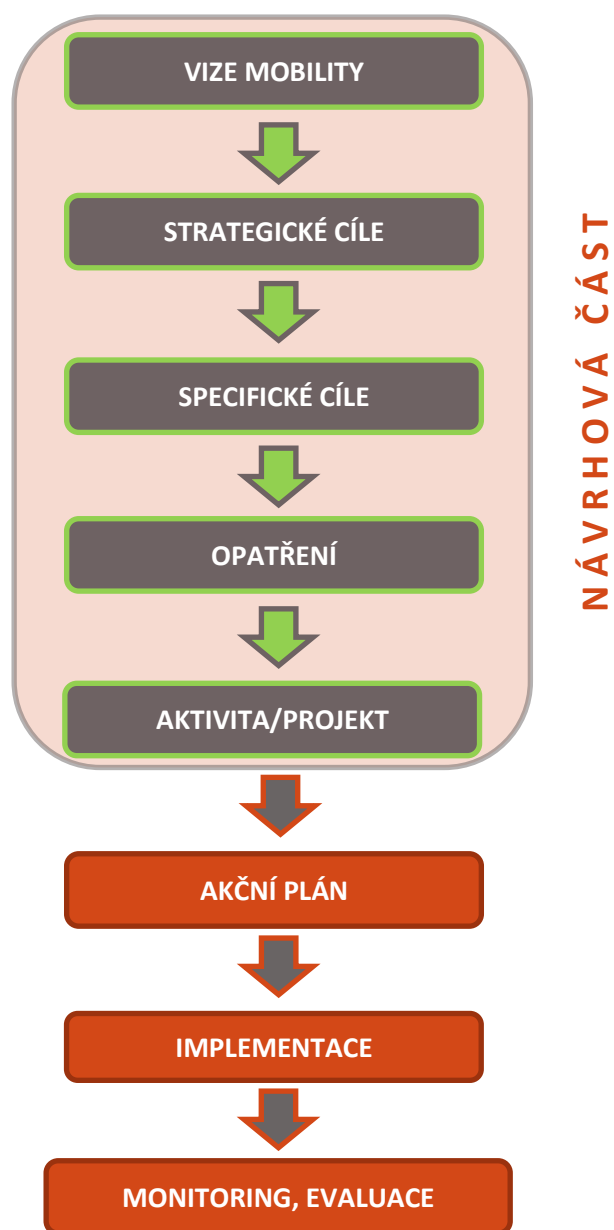
Hlavním jádrem tvorby návrhové části bylo sestavování souborů opatření a konkrétních aktivit. Smyslem opatření je naplnění specifických a strategických cílů a vize mobility. Opatření by měla být vhodně navržena tak, aby mohla být v návrhových horizontech reálně uskutečňována a mohly tak být naplňovány definované strategické a specifické cíle. Byl vytvořen zásobník opatření, který byl následně pro lepší orientaci rozříděn do pěti kategorií (dle dopravních módů). Těmito kategoriemi jsou:

- Pěší doprava a veřejný prostor
- Cyklistická doprava
- Veřejná hromadná doprava
- Automobilová doprava (IAD, nákladní doprava, doprava v klidu, pozemní komunikace)
- Management mobility

Navržená opatření, resp. aktivity, přiřazené k těmto opatřením, byly zařazeny do výhledových horizontů 2026 a 2035. Z aktivit byl vytvořen akční plán pro následující období 2 let (09/2023-08/2025).

Poslední částí je nastavení procesu implementace, monitoringu a evaluace. Zde jsou popsány principy a nástroje pro zpětné hodnocení realizovaných opatření a aktivit, resp. plnění stanovených specifických cílů, strategických cílů a vize mobility.

Grafické znázornění etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník zobrazuje následující obrázek.



Obrázek 1 Struktura návrhové části PUMM Jeseník

## 2. VIZE MOBILITY 2035+

Vize mobility 2035+ prezentuje cílovou podobu budoucího stavu dopravy a mobility ve městě. Jednoduchým popisem představuje ideální stav, kterého chce město touto strategií dosáhnout.

Vize mobility 2035+ je následně konkretizována pomocí strategických, a následně specifických cílů. Pro město je vize mobility motivačním faktorem při naplňování stanovených cílů a měly by se s ní ztotožnit nejen představitelé města, ale i jeho občané.

Při tvorbě vize mobility 2035+ se primárně vycházelo z vize Strategického plánu rozvoje města Jeseník. Tato vize byla zpodrobněna a rozpracována do podoby vize mobility 2035+ v tomto znění:

### Motto: „Jeseník – město v pohybu“



Pro obyvatele města i jeho návštěvníky je přirozené používat pro své cesty pěší pohyb nebo jízdu na kole.



Automobilová doprava je pro vnitroměstské cesty využívána pouze jako doplněk.



K udržitelnému dopravnímu chování přispívá bezpečná, komfortní, atraktivní a bezbariérová pěší a cyklistická infrastruktura.



Území města je plošně obslouženo ekologickou, bezemisní a chytrou hromadnou dopravou.



Ve městě funguje systém chytrého a inteligentního parkování pro obyvatele i návštěvníky s návaznou dopravou a službami.



Komunikační síť města je dopravně zklidněná, čímž se stává bezpečnou pro všechny účastníky silničního provozu.

Rozvinutá vize mobility 2035+ má toto znění:

Komunikační síť je pro pěší a cyklisty na území města spojitá a bezpečná a je napojena na okolní síť. Pro obyvatele města i jeho návštěvníky je přirozené používat pro své cesty pěší pohyb nebo jízdu na kole a odpadají jim tím potíže s případným hledáním vhodného parkovacího místa, kterých je v centru města omezený počet a jsou zpoplatněná.

Pro obyvatele města i jeho návštěvníky je přirozené se pohybovat ve veřejném prostoru, který je vzhledem k poloze města komfortní a bezpečný. Vzhledem k tomu, že město Jeseník je městem krátkých vzdáleností, je automobil využíván v případě potřeby pouze jako doplňující dopravní prostředek.

K rozvoji využívání pěší a cyklistické dopravy přispívá realizace bezpečných tras, které jsou realizovány jako bezbariérové. Cyklisté mohou na vybraných komunikacích bezpečně sdílet komunikační prostor s automobilovou dopravou. Povrchy komunikací a uspořádání dopravního koridoru umožňuje všem účastníkům silničního provozu bezpečný pohyb.

Na území města je využívána veřejná doprava s ekologickým pohonem, která plošně obsluhuje celé město a lze ji bez problémů využívat i na vnitroměstské cesty. Cestující mají na zastávkách online přehled o pohybu prostředků veřejné dopravy.

Ve městě je zaveden systém chytrého parkování, kdy na vybraných parkovištích je sledována obsazenost parkovacích kapacit pomocí detekčních zařízení a kamer, která je následně přenášena na informační tabule. Zároveň v kombinaci s navigačním systémem nebude docházet ke zbytečným cestám při hledání volného parkovacího místa. Zároveň jsou tato parkoviště v docházkové vzdálenosti veřejné hromadné dopravy a dalších služeb jako např. sdílených kol.

Na komunikační síti města, která je využívána motorovou i nemotorovou dopravou jsou realizována opatření například v podobě zpomalovacích ostrůvků na příjezdových komunikacích do města nebo ochranných ostrůvků, které zvyšují bezpečnost chodců na přechodech pro chodce nebo míst pro přecházení. Tato opatření podpoří zklidnění dopravy, čímž činí dopravu bezpečnější pro všechny účastníky silničního provozu.

### 3. SCÉNÁŘE MOBILITY

Metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility doporučuje na základě analýzy problémů a příležitostí vytvořit různé scénáře pro možný vývoj dopravy a mobility ve městě. Scénáře mají za úkol lépe pochopit, jak by mohla vypadat budoucnost dopravy a mobility ve městě. Scénáře mobility nastiňují možný vývoj dopravního chování obyvatel města a mobility celkově v návrhových horizontech. Spolu s vizí mobility scénář obecněji popisuje, jakým směrem bude město směřovat svoji dopravní politiku. Scénáře se stanovují vzájemně odlišné, čímž umožňují nezávisle posoudit možné důsledky současných trendů, společenských a lokálních změn i odlišných politických strategií.

Pro Plán udržitelné městské mobility města Jeseník byly na základě předchozích zkušeností a rešerší z jiných měst a plánů mobility představeny tři vzájemně odlišné scénáře mobility.

- Scénář 0 – zachovávající stávající podmínky
- Scénář A – zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy
- Scénář B – zaměřený na podporu využívání pěší a cyklistické dopravy

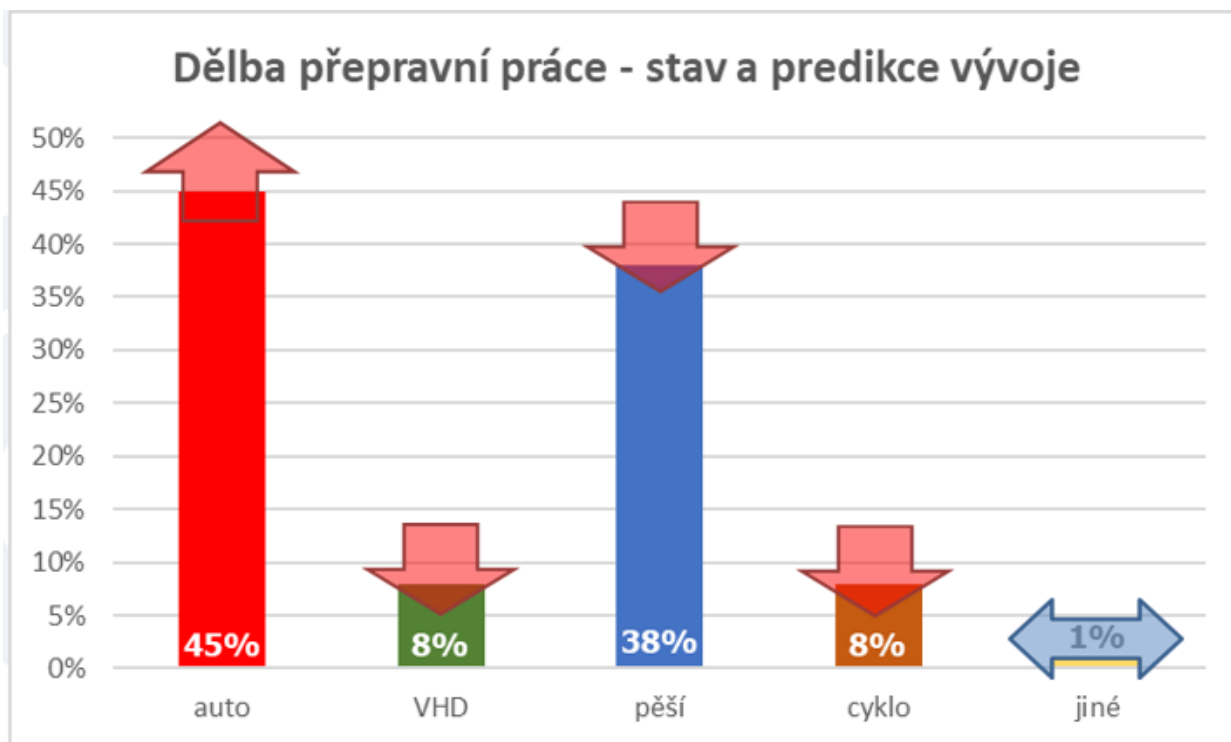
#### 3.1 SCÉNÁŘ 0 – ZACHOVÁVAJÍCÍ STÁVAJÍCÍ PODMÍNKY

Scénář „0 – zachovávající stávající podmínky“ představuje tzv. referenční stav – pouze popisuje a na příkladech ukazuje, co by se v rámci mobility dělo, pokud bychom zachovali stávající podmínky v kombinaci s růstovým trendem vývoje dopravy v návrhových horizontech. Pro plány udržitelné městské mobility je tento scénář obecně nepřipustný, je nutné mu předejít a dále se neposuzuje.

Očekávané trendy scénáře 0:

- Očekávaný trend růstu automobilizace a vstřícná automobilová síť včetně snadné možnosti bezplatně a jednoduše zaparkovat povede k vyššímu využití automobilů z důvodu vyšší rychlosti, menší časové náročnosti a vyšší pohodlnosti.
- Vlivem růstu automobilizace budou cesty pro pěší a cyklisty méně bezpečné a komfortní. Bude vzrůstat neochota obyvatelstva využívat tyto módy dopravy pro každodenní cesty. Počet cest automobilem bude postupně růst a budou častěji nahrazovat dosavadní pěší cesty na krátké vzdálenosti i jízdu na kole.
- Pokud nedojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity veřejné dopravy, především ke zkrácení cestovních dob, zvýšení a zlepšení dopravní nabídky, lze očekávat další úbytek přepravených cestujících. Zejména pro dojížděku do města z regionu bude automobil jednoznačnou volbou.

Na následujícím obrázku je znázorněn predikovaný vývoj dělby přepravní práce oproti současnosti. Sloupce s procentuální hodnotou vyjadřují současný podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce, červené šipky znázorňují nežádoucí predikci trendu, zelené šipky žádoucí predikci trendu a modrá šipka znázorňuje stagnaci.



Obrázek 2 Dělbá přepravní práce – stav a predikce vývoje pro scénář 0

Očekávaný vývoj dělby přepravní práce:

- pokračování trendu nárůstu intenzit automobilové dopravy
- úbytek počtu odbavených cestujících ve VHD
- pokles využívání pěší dopravy
- pokles využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- stagnace, případně pokles využívání jiné dopravy

## 3.2 SCÉNÁŘ A – ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ VŠECH MÓDŮ DOPRAVY

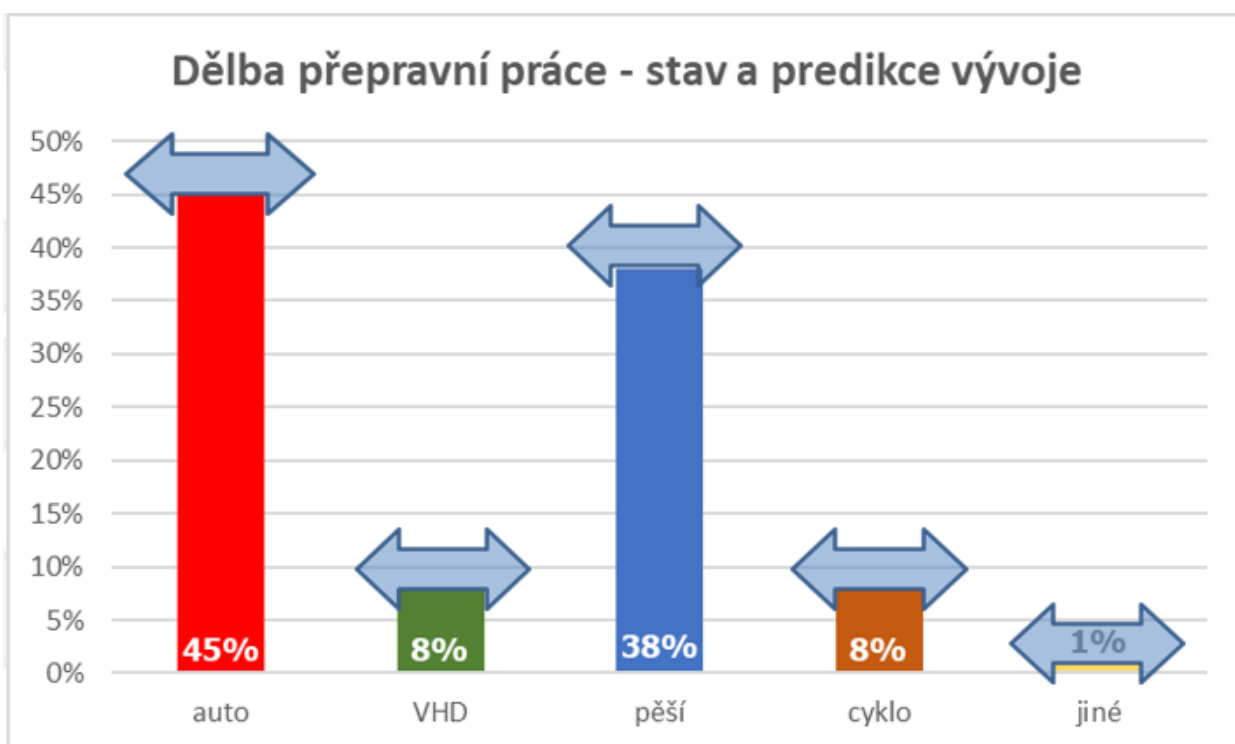
Očekávané trendy scénáře A:

- Scénář předpokládá rozvoj dopravní infrastruktury a dopravní politiky zaměřené na podporu využívání individuální automobilové, pěší, cyklistické i veřejné dopravy. Zásadními kroky scénáře je rozvoj infrastruktury pro automobilovou dopravu, pěší a cyklistickou dopravu.
- V automobilové dopravě bude především řešena bezpečnost a výkonost křižovatek, zkvalitnění komunikací pro automobilovou dopravu. Při rozhodování o volbě dopravního prostředku bude automobil pro většinu cest časově nevhodnějším dopravním prostředkem.



- Nabídka bezbariérové, bezpečné, kvalitní a nové infrastruktury pro pěší i cyklisty dokáže zachovat stávající počty chodců a cyklistů, avšak s kombinací vstřícné, kapacitní a kvalitní infrastruktury pro automobilovou dopravu nedokáže přesvědčit stávající řidiče ke změně svých dopravních zvyklostí, u kterých stále bude vítězit rychlost přepravy a pohodlí.

Na následujícím obrázku je znázorněn predikovaný vývoj dělby přepravní práce oproti současnosti. Sloupce s procentuální hodnotou vyjadřují současný podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce, červené šipky znázorňují nežádoucí predikci trendu, zelené šipky žádoucí predikci trendu a modrá šipka znázorňuje stagnaci.



Obrázek 3 Dělbá přepravní práce – stav a predikce vývoje pro scénář A

Očekávaný vývoj dělby přepravní práce:

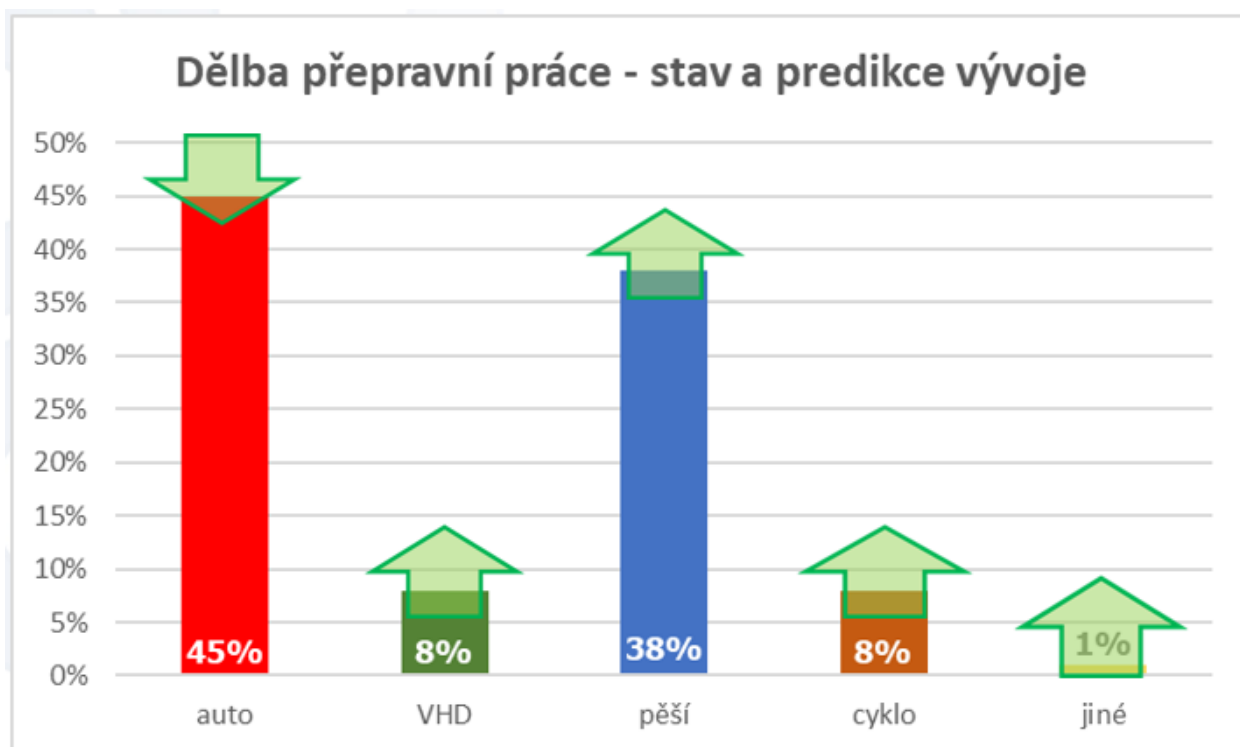
- stagnace, mírný nárůst intenzit automobilové dopravy (dle vývoje stupně automobilizace)
- zachování počtu přepravených cestujících ve VHD
- stagnace využití pěší dopravy
- stagnace využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- stagnace využívání jiné dopravy

### 3.3 SCÉNÁŘ B – ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Očekávané trendy scénáře B:

- Aktivní politikou zaměřenou na rozvoj a propagaci udržitelných dopravních módů, rozvoj dopravní infrastruktury pro pěší a cyklisty a rozvoj veřejné dopravy bude podpořena změna poměru dopravního chování.
- Zásadními kroky scénáře je optimalizace a zklidnění sítě infrastruktury pro automobilovou dopravu, řešení bezpečnostních závad na křižovatkách, omezení automobilové dopravy v centru města a vybraná restriktivní opatření parkování v centru města, rozvoj cyklistické a pěší infrastruktury, rozvoj a podpora systému veřejné dopravy.
- Cílem scénáře je získat více pobytového prostoru, vytvořit uživatelsky přívětivější, atraktivní, komfortní, bezbariérovou a bezpečnou infrastrukturu pro pěší, rozšířit cyklistickou infrastrukturu na úkor prostoru pro automobily, vytvořit záchytná parkoviště P+R se zajištěním návazné infrastruktury a veřejné dopravy, rozvíjet veřejnou dopravu a restrikcemi potlačit vnímání automobilové dopravy jako nejpohodlnějšího dopravního prostředku.

Na následujícím obrázku je znázorněn predikovaný vývoj dělby přepravní práce oproti současnosti. Sloupce s procentuální hodnotou vyjadřují současný podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce, červené šipky znázorňují nežádoucí predikci trendu, zelené šipky žádoucí predikci trendu a modrá šipka znázorňuje stagnaci.



Obrázek 4 Dělbá přepravní práce – stav a predikce vývoje pro scénář B

Očekávaný vývoj dělby přepravní práce:

- pokles intenzit automobilové dopravy
- nárůst počtu přepravených cestujících ve VHD
- růst podílu pěší dopravy
- růst využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- růst využívání jiných forem dopravy

### 3.4 VÝBĚR SCÉNÁŘE MOBILITY

Scénáře mobility byly diskutovány a projednávány v rámci pravidelných schůzek řídicí skupiny, v Dopravní komisi při Radě města a v Radě města Jeseník. Výsledný výběr vhodného scénáře mobility proběhl na Zastupitelstvu města Jeseník.

Zastupitelstvo města vybíralo ze 2 předložených scénářů mobility (scénář A a scénář B). Navržené scénáře se v zásadě lišily rozdílnými prioritami v řešení dopravní politiky a problematiky. Jak bylo popsáno výše, u scénáře B je větší předpoklad podpory a prioritizace opatření zaměřených na pěší a cyklistickou dopravu, s čímž by v budoucnu souviselo i možné přerozdělení dělby přepravní práce hlavně ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Ve scénáři A se nepředpokládá upřednostňování žádného dopravního módu, všechny módy by měly být řešeny rovnoměrně, proto ani není možné předpokládat změnu dělby přepravní práce ve prospěch pěší a cyklistické dopravy.

**Byl vybrán scénář „A – zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy“.**

## 4. STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

Smyslem strategických a specifických cílů je podrobněji vytyčit cestu, jakým způsobem naplňovat stanovenou vizi mobility. Strategické cíle vycházejí z nadřazených evropských, národních, krajských a městských dokumentů v oblasti dopravy, životního prostředí, ekonomické a sociální oblasti a jsou doplněny o cíle města, které vzešly z analytické části projektu, ze Strategického plánu rozvoje města Jeseník a z participačních aktivit se zainteresovanými skupinami.

Strategické cíle jsou dále zpodrobněny a zpřesněny specifickými cíli. Specifické cíle poté obsahují zásobník konkrétních opatření, která bude vhodné v návrhových obdobích realizovat pro uplatnění a naplnění principů udržitelné městské mobility.

Pro potřeby Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník byly navrženy tyto strategické (→) a specifické cíle (⇒):

### → Podpora udržitelného dopravního chování

- ⇒ SC 1.1 Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ⇒ SC 1.2 Podpora multimodality
- ⇒ SC 1.3 Rozvoj veřejné hromadné dopravy

### → Rozvoj a zvýšení bezpečnosti dopravní infrastruktury města

- ⇒ SC 2.1 Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ⇒ SC 2.2 Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu
- ⇒ SC 2.3 Komunikační síť pro motorovou dopravu
- ⇒ SC 2.4 Zvýšení atraktivity veřejného prostoru
- ⇒ SC 2.5 Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

### → Chytré město se SMART prvky

- ⇒ SC 3.1 Realizace chytrého parkování
- ⇒ SC 3.2 Zavedení a rozvoj inteligentních dopravních prvků

### → Zachování kvalit životního prostředí

- ⇒ SC 4.1 Podpora alternativních pohonů
- ⇒ SC 4.2 Snížení negativních dopadů z motorové dopravy

### → Podpora managementu mobility

- ⇒ SC 5.1 Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility
- ⇒ SC 5.2 Marketingová podpora udržitelné mobility
- ⇒ SC 5.3 Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní

## 4.1 PODPORA UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ

Z analytické části vyplynulo, že přes město Jeseník vykonalo tranzitní dopravu 1 694 osobních a 767 nákladních vozidel za 12 hodin. Z průzkumů automobilové dopravy a modelu dopravy vyplývá, že komunikační síť je více zatěžována zdrojovou a cílovou dopravou. Další zatížení komunikační sítě je vyvoláno cestami v rámci města. Z těchto důvodů je žádoucí, aby docházelo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy a vytvořila se i možnost využití služeb sdílené mobility. Dále je vhodné realizovat opatření, která sníží na území města intenzity zbytné dopravy a ve větší míře umožní návštěvníkům města parkovat na vhodných parkovacích kapacitách mimo centrum města nebo u přestupních dopravních uzlů.

Podpora udržitelných forem dopravy přispěje k lepšímu a rychlejšímu pohybu obyvatel nejen na území města, ale i v jeho okolí, sníží se hluk a znečištění ovzduší a obecně se zvýší kvalita života ve městě. Smyslem je podpořit využívání udržitelných forem dopravy a docílit tak příznivějšího rozložení dělby přepravní práce mezi jednotlivými dopravními módy.

### 4.1.1 SC 1.1 Podpora pro změnu dopravního chování ve městě

Cílem opatření je motivovat obyvatele města k většímu využívání jízdního kola a chůze, jakožto nejpřirozenějšího způsobu přemísťování. Proto je potřeba kromě údržby stávajících komunikací podporovat rozvoj nové a bezpečné infrastruktury pro pěší i cyklisty. Vhodným rozvojem dopravní obslužnosti města veřejnou hromadnou dopravou, jako například realizací nových zastávek nebo rozšířením dopravy do oblastí s dlouhými docházkovými vzdálenostmi, lze podpořit u obyvatel i návštěvníků větší využívání tohoto módu dopravy.

### 4.1.2 SC 1.2 Podpora multimodality

Tento cíl, řešící multimodalitu, tedy využívání a kombinování více druhů dopravy, zahrnuje podporu realizace záchytných parkovišť s návaznou veřejnou dopravou nebo pěší či cyklistickou infrastrukturou, podporu a rozvoj využívání sdílené mobility ve spolupráci se sousedními obcemi (Bikesharing) apod.

### 4.1.3 SC 1.3 Rozvoj veřejné hromadné dopravy

Rozšířením veřejné dopravy do lokalit s dlouhou docházkovou vzdáleností, modernizací nebo realizací nových zastávek, zkrácením intervalů na vybraných linkách a spoluprací se státem, krajem, obcemi a dotčenými organizacemi na zvýšení nabídky ve veřejné dopravě, je možné nabídnout veřejnosti širší možnosti pro využití a využívání veřejné dopravy.

## 4.2 ROZVOJ A ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MĚSTA

Strategický cíl řeší infrastrukturu jak pro motorovou, tak i nemotorovou dopravu. Zabývá se rozvojem a modernizací již existující komunikační sítě, částečně vytváří také novou síť, zejména pro pěší a cyklisty. Věnuje se zvýšení atraktivity veřejného prostoru a bezpečností všech účastníků silničního provozu.

### 4.2.1 SC 2.1 Rozvoj podmínek pro pěší dopravu

Tento cíl se zaměřuje na rozvoj a modernizaci pěší infrastruktury na území města. Mimo to cíl upozorňuje i na zatraktivnění stávajícího uličního prostoru a veřejných ploch, které jsou nezbytné pro každodenní pohyb po území města. Tímto cílem lze dosáhnout kvalitnější nabídky pěší infrastruktury, zvýšení atraktivity pěší dopravy a změny dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů.

### 4.2.2 SC 2.2 Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu

Hlavním účelem je vytvořit vhodné podmínky pro cyklistickou dopravu, především pro každodenní dopravní funkci, která je potřebná nejen na území města, ale i v souvislosti s propojením města Jeseník s okolními obcemi. Je žádoucí zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Základem je rozvoj cyklistických tras ve formě ucelené sítě komunikační infrastruktury, vybudování návazné doplňkové infrastruktury, dobudování a modernizace stávajících úseků. Ohled musí být brán také na zvýšení bezpečnosti těchto účastníků silničního provozu.

### 4.2.3 SC 2.2 Komunikační síť pro motorovou dopravu

Tento cíl zastřešuje veškeré stavební úpravy na základní komunikační síti města Jeseník. Cílem těchto úprav je údržba a modernizace komunikační sítě města. Modernizací komunikací, odstraněním bezpečnostních závad a řešením problematických křižovatek lze napomoci zvýšení komfortu a bezpečnosti jak pro motorovou, tak i nemotorovou dopravu. Neméně důležité je i řešení napojení okrajových a rozvojových lokalit města na stávající dopravní infrastrukturu.

### 4.2.4 SC 2.2 Zvýšení atraktivity veřejného prostoru

Veřejný prostor je prostor, který je obecně dostupný pro atraktivní trávení volného času, zábavu, obchod, komunikaci i užívání služeb, a tím jej povyšuje nad ostatní prostorové kategorie. Pro veřejný prostor je podstatné, aby v něm lidé zůstávali a hledali nové pocity, zážitky a sociální kontakty. Z tohoto důvodu je důležité rozvíjet jeho funkčnost, aby obyvatele přilákal v co největší míře k trávení svého volného času. Kromě rekonstrukcí již existujících veřejných prostor je možné jejich navýšení revitalizací neefektivně využívaných urbanizovaných ploch na nové a pro tuto úpravu vhodné.

### 4.2.5 SC 2.2 Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

V dnešní době je vyvíjen velký celospolečenský tlak na zvyšování bezpečnosti dopravy. Z analytické části je zřejmé, že nehodovost dopravy na území města má mírně stoupající tendenci. Mezi nejrizikovější místa z pohledu nehodovosti patří ve městě křižovatky. Z tohoto

důvodu je potřeba se zaměřit nejen na úpravu problematických křižovatek, ale i navazujících úseků. Ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silniční dopravy napomáhá také správné osvětlení komunikací a veřejného prostoru, součástí mohou být i preventivní opatření ve smyslu realizace ukazatelů rychlosti, úsekových měření nebo psychologických zpomalovacích prvků (optické brzdy, diody ve vozovkách apod.).

### 4.3 CHYTRÉ MĚSTO SE SMART PRVKY

Inteligentní dopravní systém je dnes již běžnou součástí vyspělých společností. Kromě inteligentního parkování a informovanosti o celkové situaci v automobilové i veřejné dopravě tento strategický cíl rozvíjí město a umožňuje mu držet krok s moderním světem.

#### 4.3.1 SC 3.1 Realizace chytrého parkování

Cílem opatření je řešení problematiky nedostatku parkovacích kapacit a sledování jejich naplnění pomocí inteligentních systémů. Ve spojení se systémem navigace na volné parkovací kapacity dojde ke snížení zbytné dopravy na území města a ke zvýšení komfortu parkování. Systém parkování v centru města i jeho okolí, vč. dalších exponovaných míst, je potřebné řešit komplexním parkovacím managementem města.

#### 4.3.2 SC 3.2 Zavedení a rozvoj inteligentních dopravních prvků

Tento cíl sleduje realizaci inteligentního dopravního systému. Jednotlivá opatření tohoto cíle jako celek vytvářejí inteligentní dopravní systém, který jde jednoduše řídit a přináší obyvatelům města výhody. Ať už jde o moderní inteligentní zastávky, dynamické řízení provozu či inteligentní navigační prvky. Tento celý systém se neobejde bez monitorovacích prvků.

### 4.4 ZACHOVÁNÍ KVALIT ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Péče a potřeba ochrany životního prostředí je jedním z nejdůležitějších cílů. Obzvláště pokud se jedná o region, ve kterém se nachází zařízení se statusem klimatické lázně. Proto se tento strategický cíl zaměřuje na jeho další ochranu využíváním čisté dopravy, kdy aktivní podporou udržitelných dopravních módů, jako je pěší a cyklistická doprava, ale i ekologickou veřejnou dopravou, lze napomoci k zachování kvality životního prostředí ve městě.

#### 4.4.1 SC 4.1 Podpora alternativních pohonů

Cílem opatření je podporovat zavedení a využívání autobusů na elektropohon a plně využit nových alternativních pohonů jako je vodík apod. Neméně důležitá je i podpora elektromobility jako prostředku čisté mobility, jež se stává běžnou součástí dnešních měst. Cílem je přejít na ekologické formy pohonů u co nejvíce vozidel, vč. vozidel všech organizací či společností zřizovaných městem. Současně je vhodná podpora využívání vhodné citylogistiky, kdy dochází k omezení zbytné nákladní dopravy převážně v centru města.



#### **4.4.2 SC 4.2 Snížení negativních dopadů z motorové dopravy**

Tento cíl se snaží vhodnými opatřeními snížit negativní vlivy z dopravy na obyvatele města Jeseník. Kromě podpory alternativních pohonů a bezemisní veřejné dopravy přispějí k naplnění tohoto cíle pravidelná setkání s občany k tématům týkající se dopravy a postupné naplňování aktivit zpracovaných v Plánu udržitelné městské mobility. Snižování hluku a emisí z dopravy je možné řešit i modernizací povrchů komunikací a snížením rychlosti vozidel na vybraných komunikacích.

### **4.5 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY**

Nástroje managementu mobility jsou založeny na kvalitním informování, intenzivní komunikaci, organizaci mobility a její koordinaci. Pro management mobility je důležité ovlivňování lidské volby dopravního módu předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat. Zahrnuty jsou také motivační aktivity na podporu udržitelného dopravního chování a multimodálního chování obyvatel i návštěvníků města.

#### **4.5.1 SC 5.1 Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility**

Pořádáním přednášek, diskusních fór či kulatých stolů je vhodné informovat občany o chystaných aktivitách a projektech na podporu udržitelné dopravy. Dále je potřeba získávat zpětnou vazbu od občanů k otázkám městské mobility a projektům podporujícím udržitelnou mobilitu. Současně by město mělo spolupracovat s okolními městy a obcemi, místními spolky a se zaměstnavateli na podpoře využívání veřejné dopravy a jízdních kol při cestě do zaměstnání, motivačních opatření pro stávající i nové zaměstnavatele podporujících udržitelné formy dopravy.

#### **4.5.2 SC 5.2 Marketingová podpora udržitelné mobility**

Pro další rozvoj povědomí občanů o udržitelné dopravě na území města je potřeba provádět mezi občany všech věkových kategorií osvětlu pomocí kampaní. V rámci marketingu je potřeba poukázat na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol.

Prostřednictvím koordinátora městské mobility je potřeba koordinovat implementaci projektů podporujících udržitelnou mobilitu a zajistit naplňování dokumentu „Plán udržitelné městské mobility města Jeseník“. Pro správné fungování dopravy na území města je nutná také podpora policie.

#### **4.5.3 SC 5.3 Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní**

Vzděláváním dětí v mateřských a základních školách, motivačními soutěžemi, osvětou a poskytováním informací občanům v oblastech udržitelné mobility a dopadu dopravy na životní prostředí a život ve městě lze naučit správnému chování na komunikační síti města, ale i poskytnout informace o možnostech využívání udržitelných módů dopravy, jako je veřejná hromadná doprava nebo pěší a cyklistická doprava.



## 5. NÁVRH OPATŘENÍ

### 5.1 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

Pěší doprava je nejpřirozenějším způsobem přemísťování, na rozdíl od automobilové dopravy zabírá méně dopravního prostoru, dopravně zklidňuje a oživuje město, jeho ulice a veřejný prostor. Pěší a cyklistické dopravě je často věnován pouze zlomek dopravního prostoru, jehož drtivou většinu nejčastěji zabírá motorová doprava. V posledních letech je preferován opačný celosvětový trend, kdy se města snaží pro nemotorovou dopravu vyčleňovat větší šířku dopravního prostoru na úkor vozovky pro motorová vozidla.

Pěší dopravou minimálně začíná a končí každé přemístění, každá vykonaná cesta. Pouze pomocí pěší dopravy jsou vykonávány především krátké či střednědlouhé cesty v rámci města, u delších cest v rámci města, či při cestách do regionu poté převažuje kombinace pěší dopravy a dalších dopravních módů, zejména automobilové dopravy (tzv. multimodální chování). Problematiku pěší dopravy je vhodné řešit nejen z pohledu zásadních zdrojů a cílů cest a jejich vzájemného propojení, ale i z pohledu multimodality, tj. je důležité řešit vzájemné vazby s ostatními druhy dopravy – cyklistickou, hromadnou i individuální automobilovou dopravou tak, aby obyvatelé a návštěvníci mohli tyto dopravní módy snadno a komfortně kombinovat.

Atraktivní, bezpečná, kvalitní, komfortní, spjitá a bezbariérová pěší infrastruktura přinese nejen zvýšení podílu pěších cest na úkor motorové dopravy, ale ve výsledku přispěje i ke zmírnění tvorby kongescí, znečištění ovzduší, podpoří zdraví a kondici lidí a celkově zdravější životní styl.

Z průzkumu dělby přepravní práce vyplynulo, že v Jeseníku představuje pěší doprava velmi vysoký podíl mezi všemi druhy dopravy (38 %). Z tohoto důvodu je proto potřebné pěší infrastrukturu nejen kontinuálně vylepšovat, ale i nabízet nové úseky pro bezpečnou, atraktivní a kvalitní možnost přemísťování.

#### 5.1.1 Návrh sítě pěších tras

Vzhledem k tomu, že Jeseník je město krátkých vzdáleností, je pěší doprava poměrně silně zastoupena. Pro udržení a případné zvýšení již dnes příznivého procenta využívání chůze je nutné realizovat opatření, která zvýší bezpečnost pěších a osloví další obyvatele a návštěvníky města k častějšímu využívání chůze po městě. Z tohoto důvodu je potřeba postupně budovat síť pěších tras, které budou komfortní a bezbariérové, křížení s komunikacemi pro motorová vozidla budou bezpečná a tam, kde je to v rámci uličního prostoru možné, bude veřejný prostor doplněn městským mobiliárem a dostatkem zeleně.

Primárními cíli sítě pěších tras by mělo být:

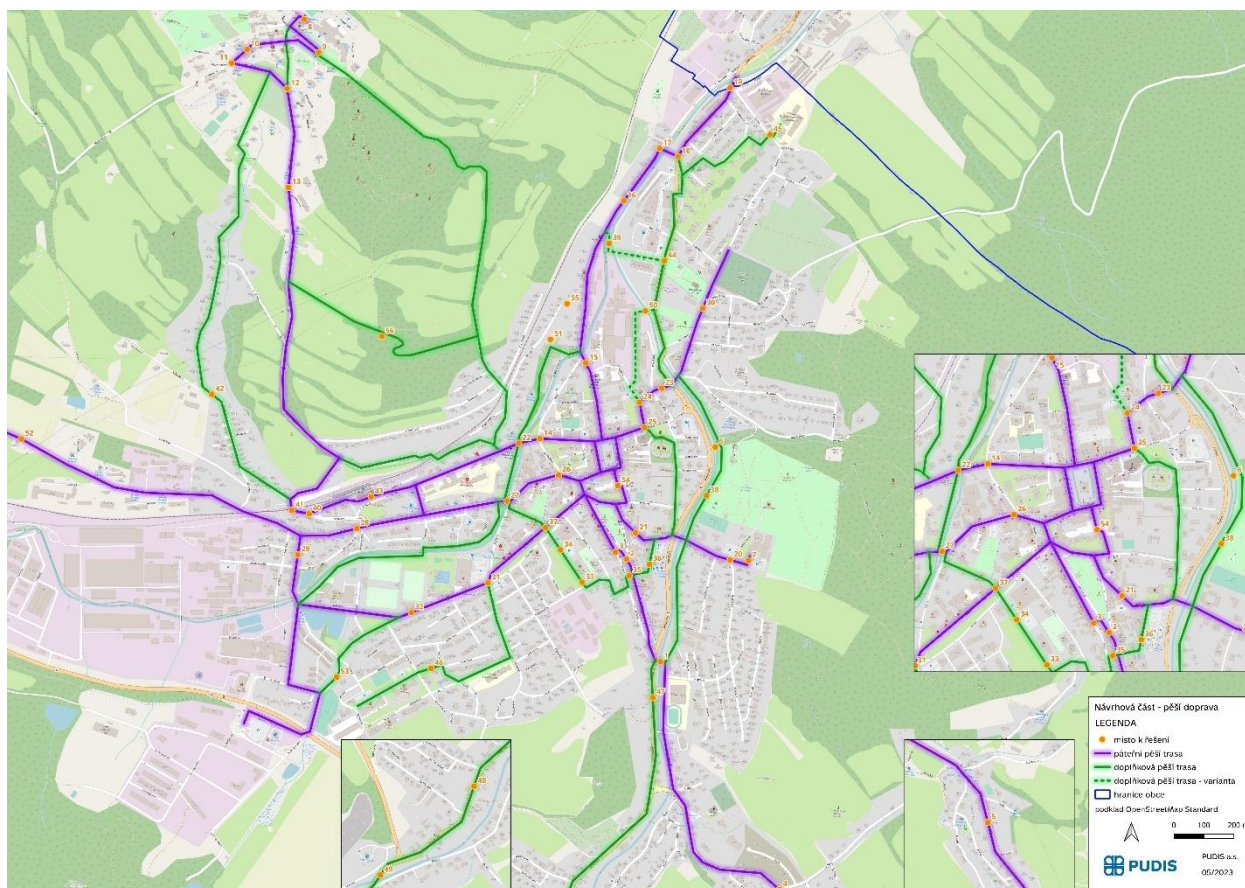
- Realizace (nové i rekonstruované úseky) páteřních bezbariérových pěších tras městem. Jedná se o spojení všech částí města a významných zdrojů/cílů cest, jako jsou terminály hromadné dopravy, zdravotnická a sociální zařízení, úřady, školy, cíle denní rekreace a sídla významných zaměstnavatelů. Tahy by měly být budovány a rekonstruovány postupně, avšak prioritně a souvisle se zahrnutím prvků jak bezbariérového řešení, tak i úprav pro nevidomé a slabozraké.
- Postupná rekonstrukce a realizace nových doplňkových pěších tahů spojující lokální centra a zdroje/cíle.

- Při plánování, projektování a realizaci staveb vyžadovat opatření na podporu pěšího provozu (bezpečné přechody pro chodce a místa pro přecházení, zklidněné komunikace, případně sdílený prostor, zvýšené plochy křižovatek a přechodů pro chodce, doplňkový, pokud možno jednotný mobiliář, orientační prvky, průchodnost územím).
- Úpravy důležitých veřejných prostranství s cílem zajistit pobytové funkce a estetické a příjemné prostředí.

Mezi prioritní stavby potřebné pro rozvoj pěší dopravy patří:

- Dobudování chodníků podél silně zatížených komunikací (směr z města do Priessnitzových lázní, na Dětrichov, směr do Lipové-lázně, ul. O. Březiny, chybějící úsek podél silnice I/44 v blízkosti Františkova mostu a další).
- Rekonstrukce stávajících lávek přes Staříč a Bělou na dostatečně dimenzované a bezbariérové, doplnění chybějících propojení (oblast obchodních zařízení na ul. Bezručova s centrem města, oblast Smetanových sadů s centrem, oblast nemocnice směrem ke Kauflandu apod.).
- Zajištění bezpečných příčných pěších vazeb přes zatížené komunikace (silnice I/44 v Bukovicích, křížení hlavních pěších tahů s ul. Lipovskou, 28. října, O. Březiny, Vodní, Bezručova, Poštovní, Dittersdorfova apod.) a u škol.
- Řešení dopravně nebezpečných či úzkých míst a chybějících pěších propojení (nedostatečně dimenzované chodníky podél ul. 28. října, ul. Husova, část ul. Dukelské apod.).
- Zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k zastávkám hromadné dopravy, úprava rozptylových ploch u autobusového nádraží a železniční stanice.
- Kvalitní architektonická a dopravní přestavba hlavních veřejných prostranství ve městě a příměstských částech (náměstí Svobody, lokální centra v lázních, Bukovicích, Dětrichově, náměstí Hrdinů, Zámecké náměstí, sídlištní centrální prostory, prostor u koupaliště apod.).
- Doplnění uliční zeleně podél komunikací pro vizuální a optické oddělení pěší a motorové dopravy (část ul. Lipovské, náměstí Svobody, část ul. Dukelské apod.).

Na níže uvedeném obrázku je návrh pěších tras s vyznačením bodových a liniových úprav. Mapka zobrazuje síť pěších tras, které by měly být v rámci investičních akcí města řešeny prioritně. Uvedená mapka je v plném rozlišení součástí PŘÍLOHY 1.



**Obrázek 5 Návrh sítě pro pěší dopravu v rozdělení na páteřní a doplňkové trasy**

Návrhy úprav na pěší infrastruktuře:

- 1 – úprava lávky mezi ulicemi Nábřežní a 28. října, vč. bezpečného přechodu přes ul. Nábřežní
- 2 – rozšíření chodníku u křižovatky ulic 28. října a Žižkova
- 3 – plynulé propojení pěší trasy na nám. Svobody
- 4 – chodník v ul. Rejvízská, posun vozovky u domu č. 34
- 5 – vjezdový ostrůvek na silnici II/453 (ochrana chodců u zastávky)
- 6 – nová lávka přes Bělou (vč. pěšího přístupu do Smetanových sadů z centra) – přesná poloha lávky není v současnosti definovaná, bude upřesněna v rámci urbanistické studie
- 7 – dobudování bezbariérové trasy k budově úřadů na ul. K. Čapka
- 8 – vybudování nástupišť zastávky Jeseník, Lázně, Priessnitz vč. navazujících chodníků
- 9 – bezbariérová trasa ul. Priessnitzova
- 10 – úprava vstupu do budovy – bezbariérová trasa ul. Priessnitzova
- 11 – úprava nároží – bezbariérové rampy ul. Priessnitzova
- 12 – doplnění bezbariérového chodníku v ul. Priessnitzova
- 13 – chodník do lázní (ul. Priessnitzova)
- 14 – řešení křižovatky vč. napojení pěších tras Vodní – Tyršova – Gogolova
- 15 – propojení chodníků O. Březiny – Školní
- 16 – zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova (dobudování infrastruktury pro pěší a cyklisty)
- 17 – křížení ulice O. Březiny vč. nástupu na lávku

- 18 – dělicí ostrůvek na přechodu pro chodce přes ul. Bezručova
- 19 – dělicí ostrůvek na přechodu pro chodce na ul. U Jatek
- 20 – miniokružní křiž. ul. K. Čapka × Havlíčkova vč. řešení návazností hlavní pěší trasy
- 21 – řešení propojení autobusového nádraží a Masarykova náměstí (zatraktivnění Sadové ul.)
- 22 – křížení tras s ul. Tyršova – zvýšená plocha (případně úprava mostu)
- 23 – estetizace úseku podél Hedvičina sálu
- 24 – úprava rozlehlé plochy křižovatky Palackého × Tovární – zlepšení pěších vazeb
- 25 – úprava rozlehlé plochy křižovatky u kostela – zlepšení pěších vazeb
- 26 – úprava křižovatky ul. Gogolova × Lipovská – zlepšení pěších vazeb
- 27 – úprava mostu vč. předpolí a lávek, křížení pěších a cyklistických tras (ul. Fučíkova × Lipovská)
- 28 – úprava křižovatky ul. J. Ježka × Lipovská a prostoru před železářstvím – zlepšení pěších vazeb
- 29 – úprava ul. Denisova (zúžení jednosměrné komunikace, rozšíření a doplnění chodníku, úprava křižovatky s ul. J. Ježka)
- 30 – úprava ul. Husova – realizace chodníku v návaznosti na regeneraci sídliště, vč. úpravy křižovatky J. Hory a estetizace Ovčího mostu
- 31 – úprava křižovatky Dukelská × Fučíkova – zlepšení pěších vazeb
- 32 – úprava zbytné plochy u ul. Dukelská – vytvoření podmínek na ochranu příčné vazby
- 33 – dobudování úseků chodníků na ul. Dukelská (u okresního soudu), vč. řešení příčných vazeb
- 34 – dobudování chodníku v ul. Dukelská u obch. zař. Albert (směrem k soudu)
- 35 – estetizace průchodu mezi ul. Žižkova a 28. října (tzv. „myší díry“)
- 36 – úprava pěších ploch na autobusovém nádraží
- 37 – bezbariérová trasa pod obch. zař. Albert, vč. příčných vazeb přes ul. Dukelská
- 38 – úprava pěší trasy ve Smetanových sadech podél Bělé (chodník ze Smetanových sadů k Ovčímu mostku ("náplavka"))
- 39 – vybudování nového propojení obch. zař. na ul. Bezručova s ul. O. Březiny vč. lávky (Moravolen na soutoku – propojení s nákupní zónou)
- 40 – chodník podél žel. trati ul. Puškinova
- 41 – pěší infrastruktura přes železniční přejezd (ul. Puškinova)
- 42 – estetizace ul. Kalvodova
- 43 – řešení (úprava) přednádražního prostoru
- 44 – křížení příjezdové komunikace k obch. zař. na ul. Bezručova
- 45 – chodník ul. U Jatek, řešení příčných vazeb do SOŠ
- 46 – homogenizace a doplnění pěších úprav v oblasti bývalých kasáren
- 47 – chodník ul. Šumperská, návaznost na historický most (Františkův most)
- 48 – chybějící úseky chodníků na ul. Šumperská
- 49 – nevyhovující a chybějící úseky chodníku na ul. Šumperská (u křiž. s ul. Slunná)
- 50 – nové propojení Tovární a Bezručovy ul.
- 51 – propojení ulic O. Březiny a Na Úbočí (kolem pivovaru)
- 52 – chodník ul. Lipovská – směr Lipová-lázně
- 53 – chodník ul. U Bělidla
- 54 – řešení veřejných prostorů a chodníků ul. Průchodní
- 55 – pěší propojení mezi ul. O. Březiny a Na Úbočí (kolem Wesselényiho pramene)
- 56 – propojení Předního vršku (konkrétní trasování dle Krajinářské studie Přední vršek)





Obrázek 6 Ilustrační příklady řešení dopravního prostoru ulic před (vlevo) a po revitalizaci (vpravo) (zdroj: mapy.cz)

### 5.1.2 Veřejný prostor

Problematikou veřejného prostoru ve městech se začínají intenzivněji zabývat nejen samotná města a obce, ale i urbanisté a developeři. Většina diskusí se točí především kolem výšky a hustoty zástavby uvnitř města a méně se dotýká výsledných změn (ať dobrých, nebo špatných), které zasáhnou celé město a jeho jednotlivé části.

Nepříznivé dopady příliš husté a vysoké zástavby jsou všeobecně známé, k tomuto tématu se hojně vyjadřují články v tradičních i internetových médiích.

Například na stránkách Akademie městské mobility je uvedeno 15 principů pro kvalitní veřejný prostor (<https://www.akademiamobility.cz/15-principu-pro-kvalitni-verejny-prostor>).

Proto je žádoucí, aby byly realizovány architektonické soutěže, které by svými návrhy transformovaly plochy veřejného prostoru a odbornými znalostmi a zkušenostmi architektů přispěly ke zkrášlení a zvýšení atraktivity a funkčnosti veřejných prostor města Jeseník.

Vypsání architektonické soutěže je jedinečnou příležitostí, jak zapojit obyvatele všech věkových kategorií do architektonických a urbanistických plánů města či obce, která může přinést různorodé návrhy na řešení veřejného prostoru. Takováto aktivita je nenahraditelným pojítkem mezi obcí a občany. S participací je proto vhodné začít co nejdříve a zohlednit ji již při přípravě zadání architektonické soutěže. O jejím průběhu pak vyhlášovatel informuje veřejnost a její

propagaci získává prostor nejen pro komunikaci s občany, ale i s médii. Vyhlášení výsledků pak doprovází výstava soutěžních návrhů, na níž se může veřejnost s každým z nich, vč. komentáře poroty, obeznámit. Z výstupů participačních aktivit pak vyplyne, jaké mají obyvatelé představy o řešení pobytových prostor.

V současné době je celosvětovým trendem řešit veřejné plochy jako bezbariérové s dostatkem zeleně a veřejného mobiliáře, jako jsou lavičky, stoly, odpadkové koše či vodní prvky, které jsou v letním období pro zlepšení klimatických podmínek nezbytné.

Na následujících obrázcích jsou uvedeny příklady využití veřejného prostoru. Ideální veřejný prostor by měl být volně přístupný a nabízet možnosti aktivit pro různé věkové i sociální skupiny. Náměstí by měla plnit funkci hlavního místa setkávání, kde se konají nejrůznější aktivity obyvatel a odehrává se zde komunitní život.



Obrázek 7 Ilustrační využití veřejného prostoru (zdroj: Nadace partnerství)

Vhodným, velmi jednoduchým příkladem pro zatraktivnění veřejného prostoru a zároveň pro podpoření pěšího pohybu, komunitního setkávání a přizpůsobení ulice jejich obyvatelům může být zřízení parkletu. Parklet je místo k setkávání či odpočinku zřízené uprostřed ulice, obvykle místo jednoho či dvou parkovacích míst. Parklet rozšiřuje prostor pro pěší a obyvatele města v jeho ulicích. Může mít mnoho podob, většinou se jedná o formu jakési předzahrádky, která je přístupná komukoli a která nabízí místa pro posezení, stoly, vhodné je doplnění o zeleň, která v ulicích často chybí, nebo o stojan(y) na jízdní kolo.



Obrázek 8 Příklady parkletů v českých městech (zdroj: Nadace partnerství, Nadace Tipsport)



**OPATŘENÍ P1****REALIZACE NOVÉ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY****POPIS OPATŘENÍ**

Pěší infrastruktura má z minulosti velký dluh, na mnoha místech zcela chybí chodníky, příp. nereflektují dnešní potřeby. Budování nové pěší infrastruktury vede ke zkracování docházkových vzdáleností, vyšší bezpečnosti chodců, lepší prostupnosti území, a tím i ke zvyšování atraktivity chůze, kvality života a její větší konkurenceschopnosti s ostatními dopravními módy.

Chodníky je nutné realizovat na všech úsecích všech typů komunikací s motorovou dopravou, kde chodníky chybějí (mimo pěší zóny a obytné zóny). Prioritní je doplnění chodníků podél průtahů silnic I., II. i III. tříd a mezi jednotlivými částmi města. Při revitalizacích sídlišť, projektů řešících rozvojová území i ostatních projektů je vhodné respektovat nejkratší spojnice pro pěší dopravu (bez zacházek). Určitým vodítkem pro vytipování míst k realizaci nových pěších komunikačních propojení jsou tzv. „vyšlapané cestičky“ v terénu.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Chodník do lázní (ul. Priessnitzova)
- ◆ Chodník podél žel. trati ul. Puškinova
- ◆ Chodník ul. U Jatek
- ◆ Chodník ul. Rejvízská
- ◆ Chodník ul. Šumperská
- ◆ Chodník ul. U Bělidla
- ◆ Chodník ul. Lipovská – směr Lipová-lázně
- ◆ Chodník ze Smetanových sadů k Ovčímu mostku ("náplavka")
- ◆ Nové propojení Tovární a Bezručovy ul. (Moravolen na soutoku – propojení s nákupní zónou)
- ◆ Nové lávky přes Staříč
- ◆ Nová lávka přes Bělou (přístup do Smetanových sadů z centra)
- ◆ Propojení ulic O. Březiny a Na Úbočí (kolem pivovaru)
- ◆ Propojení ulic O. Březiny a Na Úbočí (kolem Wesselényiho pramene)
- ◆ Propojení Předního vršku
- ◆ Napojení rozvojových lokalit na stávající infrastrukturu

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2700 - 3300 Kč/m<sup>2</sup> nového chodníku

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu

**OPATŘENÍ P2****MODERNIZACE A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ PRO PĚŠÍ****POPIS OPATŘENÍ**

Modernizace a pravidelná údržba existujících komunikací pro pěší je nezbytná pro bezpečnější, atraktivnější a kvalitnější možnost pěšího pohybu po celém území města. Modernizace zahrnují především opravy chodníků, výměnu a sjednocení nevyhovujících povrchů, odvodnění apod., zajištění bezbariérovosti povrchů, včetně odstranění bariér na chodnících a na veřejných prostranstvích. Pravidelná údržba poté zajišťuje potřebnou schůdnost úseků, jejich kvalitu i atraktivitu. Chůze je nejpřirozenější lidský pohyb a zároveň bezemisní forma mobility dostupná všem socio-ekonomickým skupinám obyvatel. Zlepšování podmínek pro pěší dopravu má tedy dopad na zlepšení kvality mobility všech obyvatel i návštěvníků. Realizací tohoto opatření se zvýší bezpečnost chodců, atraktivita pěší dopravy, atraktivita území, kvalita života, očekává se vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce, vyšší spokojenost obyvatel i návštěvníků města.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Husova
- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Alšova
- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Dvořákova
- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Svobodova
- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Zlatá stezka
- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Vrchlického
- ◆ Rekonstrukce chodníku - ul. Čechova
- ◆ Modernizace dalších úseků pěší infrastruktury
- ◆ Modernizace přístupových cest k vybraným cílům (např. vyhlídková místa, prameny apod.)
- ◆ Modernizace stávajících lávek a mostů přes vodní toky

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2800 - 3500 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu



**OPATŘENÍ P3****REALIZACE BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ****POPIS OPATŘENÍ**

Bariéry v prostoru zneprůjemňují život především lidem se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru (ať už dočasně kvůli zranění, nebo trvale), jejich odstranění ale uvítají i senioři, rodiče s kočárky, s dětmi či hůře pohybliví občané. Obecně se tak dá říci, že bezbariérové úpravy usnadňují život celé společnosti. K bezbariérovým úpravám patří odstranění překážek v podobě malých schůdků, obrubníků a venkovních schodišť, výměna nevyhovujících povrchů, snížení příliš velkého příčného či podélného sklonu pozemních komunikací a další úpravy. Samostatný důraz je kladen na odstranění bariér u stávajících lávek přes vodní toky.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Generel bezbariérových tras
- ◆ Realizace bezbariérových páteřních pěších tras
- ◆ Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- ◆ Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru
- ◆ Bezbariérové zpřístupnění lávek přes vodní toky

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2800 - 3500 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu

**OPATŘENÍ P4****ZATRAKTIVNĚNÍ STÁVAJÍCÍHO ULIČNÍHO PROSTORU  
A VEŘEJNÝCH PLOCH****POPIS OPATŘENÍ**

Ač je pěší doprava nejpřirozenějším způsobem přemísťování, spolu s cyklistickou dopravou je těmto dopravním módům věnován z historických důvodů pouze zlomek dopravního prostoru, jehož drtivou většinu zabírá motorová doprava. V posledních letech je celosvětově preferován opačný trend, kdy se města snaží pro nemotorovou dopravu vyčleňovat větší šířku dopravního prostoru na úkor místa pro motorová vozidla. V rámci zvyšování bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu je pak často na relevantních místech a úsecích vhodná segregace jednotlivých dopravních módů (vč. segregace pěší a cyklistické dopravy). Často nejasné vyznačení prostoru pro chodce a cyklisty, či jejich sdílení na místech s jejich vysokými intenzitami, vede k potenciálně konfliktním a nebezpečným situacím. Na místech, kde to intenzity účastníků silničního provozu umožňují, je naopak vhodná integrace dopravních módů ve formě zřizování zklidněných zón, ve kterých je významně upřednostňována pěší a cyklistická doprava. Návrhy úprav uličního prostoru a veřejných ploch je vhodné zajistit pomocí dopravně-urbanistických či architektonických soutěží.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Sjednocení značení a vzhledu pěších a obytných zón
- ◆ Rozšiřování chodníků a pobytových ploch ve stávajícím dopravním prostoru
- ◆ Zřízení parkletů na vybraných místech
- ◆ Rozvoj segregovaných komunikací pro chodce a cyklisty u hlavních dopravních tepen
- ◆ Realizace zklidňujících opatření
- ◆ Řešení přednádražního prostoru
- ◆ Řešení propojení autobusového nádraží a Masarykova nám. (zatraktivnění Sadové ul.)
- ◆ Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova
- ◆ Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic 28.října, nám. Svobody, Lipovská
- ◆ Regenerace sídliště Pod Chlumem
- ◆ Řešení veřejných prostorů a chodníků ul. Průchodní
- ◆ Revitalizace ul. Vrchovištní
- ◆ Revitalizace ul. Příčná
- ◆ Revitalizace ul. Žižkova

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétní aktivity

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ◆ Zvýšení atraktivity veřejného prostoru

**OPATŘENÍ P5****ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A MODERNIZACE PŘECHODŮ PRO CHODCE A MÍST PRO PŘECHÁZENÍ****POPIS OPATŘENÍ**

Mezi nejrizikovější manévry pěšního pohybu v silničním provozu patří přecházení chodců přes pozemní komunikace. Taková místa musí být v maximální možné míře bezpečná, přehledná a komfortní. Aby přechody pro chodce a místa pro přecházení plnily správně svou funkci, musí splňovat určité parametry dle norem, zejména se jedná o délku samotného přechodu pro chodce nebo místa pro přecházení a jejich bezbariérovost. U přechodů a míst pro přecházení překonávajících širší komunikaci je třeba zřizovat ochranné ostrůvky. Každý přechod pro chodce by měl být vhodně nasvětlen pro zajištění maximální možné bezpečnosti chodců. V rámci úprav či realizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení je třeba brát v úvahu i možný pohyb cyklistů.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Modernizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení do normové podoby (bezbariérovost, délka přechodů, nasvícení)
- ◆ Realizace nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení



- ◆ dle náročnosti, až 250 – 300 tis. Kč/přechod

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**FINANČNÍ NÁROČNOST****VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ◆ Zvýšení atraktivity veřejného prostoru

**OPATŘENÍ P6****ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOLSKÝCH ZAŘÍZENÍ (PĚŠÍ I CYKLISTÉ)****POPIS OPATŘENÍ**

V současné době jsou intenzity dopravního proudu a s tím související plynulost dopravního provozu v ranní špičkové hodině velmi ovlivňovány kromě pravidelné pracovní dojížděky i dojížděkou do škol, resp. rozvozem dětí do škol jejich rodiči osobními automobily. Tento stále se zvyšující trend ovlivňuje velmi negativně dopravní situaci u velké většiny školských zařízení v době před začátkem vyučování. Situaci je třeba intenzivně řešit a naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, či využívat jiné udržitelné dopravní módy. Tuto problematiku je vhodné řešit nejen osvětovými a vzdělávacími kampaněmi, ale také infrastrukturními opatřeními, realizací zklidňujících opatření na komunikační síti v okolí škol či restriktivními opatřeními v těchto lokalitách (např. zavedením tzv. „školních ulic“). Inspiraci pro „školní ulice“ lze načerpat již z mnoha českých i zahraničních měst, které se již začali touto problematikou aktivně zabývat (např. <https://www.cistoustopou.cz/knihovna/skolni-ulice-1546>, kde je k dispozici i metodika).

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Realizace opatření na zvýšení bezpečnosti na hlavních trasách do školských zařízení
- ◆ Realizace projektu „Bezpečná cesta do škol“
- ◆ Realizace projektu „školní ulice“ před vybranými školskými zařízeními

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ řádově desítky tis. Kč (dle řešení)

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ◆ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní

**OPATŘENÍ P7****DOPLNĚNÍ A MODERNIZACE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ****POPIS OPATŘENÍ**

Veřejné osvětlení je důležitým bezpečnostním prvkem nejen ve veřejném prostoru, ale i na všech součástech komunikační infrastruktury. Veřejné osvětlení zajišťuje bezpečnost pro všechny účastníky silničního prostoru. Vhodné je doplnit veřejné osvětlení tam, kde dnes zcela chybí (na relevantních místech ve veřejném prostoru, na komunikacích pro chodce, na přechodech pro chodce a místech pro přecházení apod.), neméně důležitá je otázka jeho soustavné údržby a modernizace, zejm. v souvislosti s úspornými zdroji světla. Veřejné osvětlení je nutno brát jako součást veřejného prostranství a dopravního prostoru, soustavu veřejného osvětlení je vhodné využít i pro další prvky SMART technologií.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Nasvětlení přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- ◆ Doplnění veřejného osvětlení v chybějících lokalitách
- ◆ Modernizace veřejného osvětlení

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2800 Kč/m veřejného osvětlení

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu



**OPATŘENÍ P8****REVITALIZACE A OBNOVA ZELENĚ, PARKŮ, PARČÍKŮ  
A VEŘEJNÝCH PLOCH****POPIS OPATŘENÍ**

Pravidelná údržba veřejné zeleně formou revitalizací zelených ploch a obnovou parků a parčíků vede k výraznému zlepšení životního prostředí ve městech a zvýšení kvality života. Vzrostlá zeleň poskytuje stín v letním období, tlumí hluk z motorové dopravy a má pozitivní vliv na psychiku pěších, čímž vytváří atraktivnější veřejný prostor pro obyvatele i návštěvníky. Zelené plochy zadržují vláhu v zemi a následky veder jsou méně citelné jak pro obyvatele, tak i faunu. Opatření cílí také na realizaci úplně nových zelených ploch nebo zpřístupnění stávajících nepřístupných (či těžce přístupných) území. Izolační zeleň je schopná absorbovat velké množství znečišťujících látek, u nás je kladen důraz primárně na její schopnost snižovat imisní zatížení prostředí prachovými částicemi. Vybraná veřejná prostranství v současné době neposkytují funkční prostory pro trávení volného času nebo využití k volnočasovým aktivitám. Ucelené lokality je vhodné řešit dopravně-urbanistickými studiemi, které dokáží skloubit urbanistické i dopravní nároky v území.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Revitalizace Smetanových sadů
- ◆ Revitalizace nefunkčních pobytových prostor nám. Svobody
- ◆ Revitalizace nefunkčních pobytových prostor nám. Hrdinů
- ◆ Podpora výsadby zeleně pro zatraktivnění veřejného prostoru
- ◆ Zpřístupnění, zatraktivnění a propojení Raymannova parku a parku u Evangelického kostela
- ◆ Obnova městské zeleně
- ◆ Revitalizace menších parčíků a zelených ploch
- ◆ Doplnění městského mobiliáře
- ◆ Zatraktivnění přístupů do parku mezi Vodní tvrzí a klášterní kaplí
- ◆ Urbanistické řešení veřejných prostor podél Tovární ulice (Katovna - MěÚ, archiv)
- ◆ Revitalizace brownfieldu na ul. Tovární
- ◆ Urbanistické řešení veřejného prostoru v centru části Dětrichov

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ řádově stovky tis. Kč (dle řešení)

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

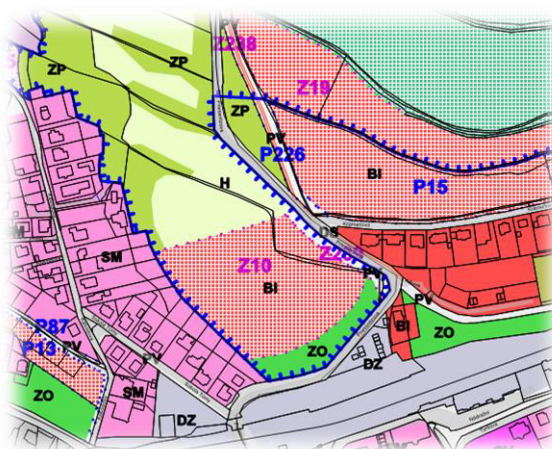
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ◆ Zvýšení atraktivity veřejného prostoru

**OPATŘENÍ P9****NAPOJENÍ ROZVOJOVÝCH LOKALIT NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU (PĚŠÍ I CYKLISTICKÁ DOPRAVA)****POPIS OPATŘENÍ**

V projektové přípravě územního rozvoje a také projektové přípravě nových i modernizovaných dopravních staveb je nezbytné vždy zohlednit nároky na pěší i cyklistickou dopravu už v raných fázích přípravy. Rozvojové území musí být dobře obslouženo nejen motorovou dopravou, zásadní je i bezpečné, kvalitní a atraktivní napojení pomocí pěší, cyklistické a veřejné dopravy. V rozvojových lokalitách je potřebné také myslet na prostupnost danou oblastí, nežádoucí je vytvoření tzv. „slepých lokalit“ bez možnosti pěšího, a na vybraných místech i cyklistického, prostupu daným územím.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Napojení rozvojové lokality v okolí Kalvodovy ul.
- ◆ Napojení rozvojové lokality "Pod Čapkou"
- ◆ Napojení rozvojové lokality ul. Raisova
- ◆ Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Krameriova
- ◆ Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Dukelská
- ◆ Napojení rozvojové plochy v lokalitě „Lipovský kopec“
- ◆ Podpora cykloopatření ve fázi projektů
- ◆ Napojení dalších rozvojových ploch dle ÚP

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2400 - 2700 Kč/m<sup>2</sup> nového chodníku

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ investoři

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu

## 5.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistické dopravě bylo v minulosti věnováno pouze minimální pozornosti, a to včetně minimálního prostoru v uličním uspořádání. V posledních letech je preferován opačný celosvětový trend, kdy se města snaží pro nemotorovou dopravu vyčleňovat větší šířku dopravního prostoru na úkor vozovky pro motorová vozidla.

Cílem návrhů v cyklistické dopravě by mělo být nastavit principy a koncepční řešení v otázkách integrace cyklistů nejen do hlavního dopravního prostoru, ale i vedlejšího dopravního prostoru, řešit cyklistickou infrastrukturu jako celek s návaznostmi do okolí, nastavit atraktivní a kvalitní podmínky pro možnost snadných každodenních cest pomocí jízdního kola.

Vytvoření sítě ucelených tras, zajišťujících rychlé a bezpečné propojení důležitých cílů cest, zejména pro pravidelné cesty mezi obytnou zástavbou a významnými cíli dopravy, jako jsou klíčoví zaměstnavatelé v dotčené oblasti, školy, úřady, nemocnice a další poskytovatelé zdravotních, sociálních a jiných služeb, včetně nákupních příležitostí v obchodních ulicích nebo nákupních centrech, je důležitým předpokladem pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce. Cílem cest jsou také místa, kde může cyklista uschovat či zaparkovat své kolo a přestoupit do prostředků veřejné hromadné dopravy.

Cyklistickou dopravu je nutné chápat jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné a bezpečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky (např. bezbariérové vlaky), bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.

Opatření na podporu sdílené mobility (ať automobilů, jízdních kol nebo prostředků mikromobility) je zcela v souladu s celosvětovými a celospolečenskými trendy nejen ve velkých metropolích, ale i ve městech a obcích napříč velikostmi a státy. Sdílená mobilita a mikromobilita představuje přirozený vývoj a rozvoj městského dopravního systému a městské komunikační infrastruktury, která není nafukovací, a je proto vhodné a účelné hledat další možné způsoby přemísťování. Pokud sdílená mobilita dostane jasný koncept a pravidla, stane se z ní velmi užitečný společník v oblasti mobility. Sdílená mobilita ve výsledku může ulevit veřejnému prostoru od parkujících automobilů, ale i od vozidel v pohybu, pomůže snížit negativní dopady na životní prostředí a pomůže zvýšit kvalitu života.

### 5.2.1 Typy cyklistických tras, jejich výběr v Jeseníku

Ve zásadě česká legislativa umožňuje uvažovat s následujícími typy cyklistických tras:

- (samostatná) stezka pro cyklisty,
- společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená),
- společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a část pro cyklisty),
- stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů,
- vyhrazené cyklistické pruhy (na vozovce) včetně vedení cyklistických pruhů v protisměru jednosměrné komunikace,
- ochranné pruhy pro cyklisty,
- účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace),
- cyklistická zóna,
- vedení trasy v obytné zóně,



- vedení trasy v pěší zóně,
- vedení trasy v zóně s dopravním omezením (např. zóna 30)
- vedení trasy na komunikacích s vyloučením motorových vozidel (dopravní značka B11)
- vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích (zvláštním případem je výjimečně možné vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace bez vyznačení cyklistického pruhu),
- vedení trasy po vyhrazených pruzích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. pro taxi (BUS pruh),
- naznačení vedení cyklistů pomocí piktogramových koridorů pro cyklisty,
- samostatný jednosměrný cyklistický pás,
- nově je v projednávané novele zákona o provozu na pozemních komunikacích uvedena též sdílená zóna.

Ne všechny tyto typy je možno nebo nutno v podmínkách Jeseníku aplikovat s ohledem na velikost města, intenzitu dopravy, finanční prostředky a šířku veřejného prostranství.

První tři typy jsou příkladem segregovaného vedení (oddělený provoz nemotorové od motorové dopravy), zbylé případy jsou příkladem smíšeného (společného) provozu motorové a nemotorové dopravy, přičemž u cyklistického pruhu a příp. i u ochranného pruhu na vozovce, příp. samostatného jednosměrného cyklistického pásu se předpokládá, že tento pruh je odděleným provozem v rámci prostoru komunikace.

#### **Principiálně se ctí následující zásady:**

Na komunikacích s rychlostí nad 50 km/h je nutné zvážit místní podmínky. U velmi zatížených komunikací je doporučeno cyklisty vést mimo vozovku na souběžné stezce mimo hlavní dopravní prostor fyzicky oddělené svodidly nebo dělicím pásem v dostatečné šířce – dle ČSN 73 6110, jinak může cyklista využít zpevněné krajnice. Dle TP 179 lze i uvažovat s cyklistickými pruhy, nicméně rychlost by měla být omezena na 70 km/h – pro město typu Jeseník asi není vhodné. Na sběrných komunikacích je doporučena segregace formou vedení cyklistického pruhu na vozovce nebo po cyklistických stezkách mimo hlavní dopravní prostor. U obslužných komunikací s častým provozem hromadné dopravy je doporučena segregace, u méně významných provoz na vozovce. U obytných a pěších zón provoz smíšený, avšak není doporučováno vést základní cyklistické trasy těmito zónami z důvodu možných konfliktů s ostatními druhy dopravy.

Ze zkušeností z **provozování cyklistických tras** je kladen zvláštní zřetel na následující prvky:

- pokud je nutné vyvést cyklistu z hlavního dopravního prostoru nadřazené komunikace (sběrné), je **nutné zabezpečit křížení** všech méně významných komunikací napojujících se do nadřazené komunikace, např. předností cyklistických stezek nebo zřízením fyzicky provedených zpomalovacích prahů,
- **společné (nedělené) stezky pro chodce a cyklisty** se vzhledem k rozdílným rychlostem navrhují v místech se slabým provozem chodců, případně cyklistů a převážně v extravilánu, jinak pouze tam, kde jiné technické řešení není prostorově možné nebo finančně únosné.

Při určování způsobu vedení cyklistických tras z pohledu bezpečnosti je důležité klást důraz na nejčastější příčiny nehod:

- na stezkách,
- na komunikacích.

Na **stezkách** je častou příčinou nehodovosti mj.:

- nedostatečný rozhled nebo osvětlení v místě křížení komunikace s provozem motorových vozidel,
- vjezd a výjezd na pozemek mimo komunikaci (např. vjezd/výjezd na ČS PHM a parkoviště),
- rozdílná rychlost chodců a cyklistů,
- místa křížení stezek chodci (u dělených stezek i chůze v pruhu pro cyklisty).

Na **vozovkách** se řadí mezi nejčastější příčiny nehod:

- na komunikacích s povolenou nebo dosahovanou rychlostí nad 50 km/hod rozdíly v rychlostech mezi cyklisty a vozidly,
- odbočení vpravo řidičem motorového vozidla (mrtvý úhel, cyklista může předjíždět i zprava),
- nedání přednosti v jízdě při odbočení vlevo protijedoucímu cyklistovi,
- odbočení cyklisty vlevo (manévr před odbočením, konflikt s protijedoucím vozidlem, ...),
- otevírání dveří u zaparkovaných vozidel,
- míjení cyklisty v malé vzdálenosti (je nyní řešeno zákonem o požadované vzdálenosti 1,5 m při míjení cyklisty, při rychlosti do 30 km/h pak 1 m).

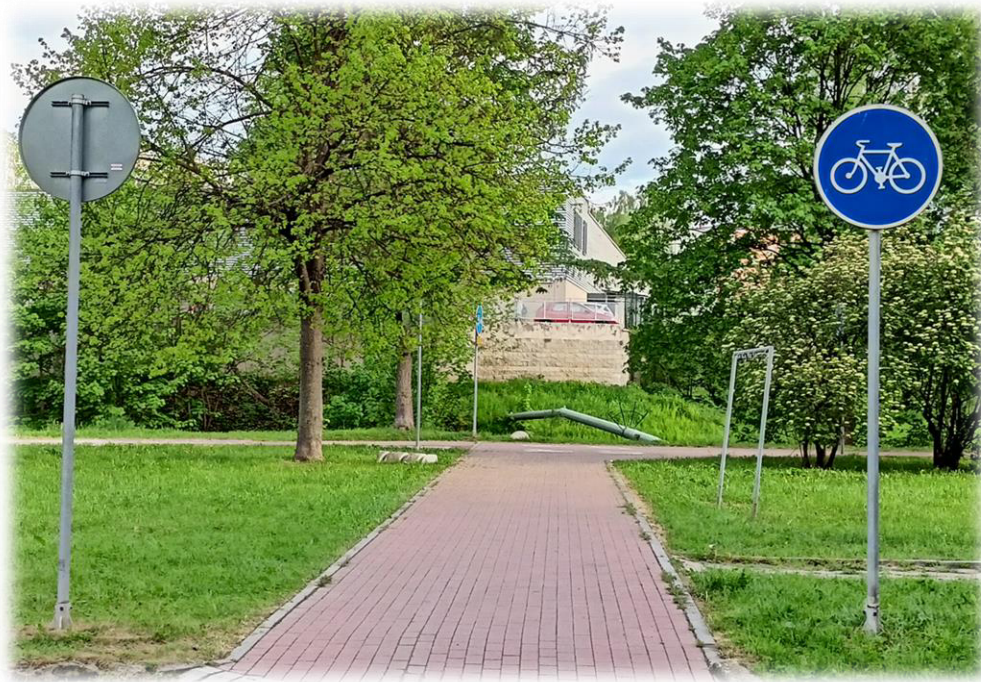
Při **plánování** je nutné dále sledovat následující obecné požadavky:

- požadavek na minimální redukci stávajících pěších tras,
- požadavek na plynulé vedení tras a minimalizaci výškových rozdílů, omezení závlaků,
- požadavek na zajištění bezpečnosti trasy (strach z používání ve večerních hodinách – nutnost osvětlení v intravilánu apod.).

Pruhy na vozovce, případně cyklistické piktogramové koridory nebo ochranné pruhy, jsou vždy jednosměrně pojížděné. Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem mohou být obousměrně nebo jednosměrně pojížděné. Zvláštním případem je pak vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrné komunikace s vyznačením vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty, vyznačením piktogramovým koridorem nebo bez vyznačení.

### 5.2.1.1 Samostatná stezka pro cyklisty

Samostatná stezka pro cyklisty se navrhuje na intenzivně využívaných cyklistických trasách, převážně páteřních tam, kde je nutné separovat chodce od cyklistů nebo kde je pohyb chodců zajištěn souběžnou komunikací, např. na jiné straně vozovky nebo kde se s pohybem chodců neuvažuje. Povrch stezky převážně živičný, základní barva černá v extravilánu, v intravilánu je dle normy doporučena červená (živice). V místech s intenzivním výskytem podzemních inženýrských sítí je možno výjimečně uvažovat o zámkové dlažbě, doporučeno opět základní barva červená, bez zkosených hran (z důvodu eliminace otřesů). V Jeseníku zřejmě nebude těchto komunikací velké množství, protože provoz chodců nelze fyzicky eliminovat.



Obrázek 9 Samostatná stezka pro cyklisty

### 5.2.1.2 Společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)

Společná stezka pro chodce a cyklisty bez rozdělení na část pro chodce a část pro cyklisty se uplatní na všech typech nemotoristických komunikací v extravilánu, pokud neexistuje souběžná pěší trasa nebo zde není pravidelný pojezd vozidel. V intravilánu se uplatní tento typ především na trasách doplňkových, u páteřních pouze tam, kde je nízká intenzita cyklistů a chodců. Tento typ lze očekávat rovněž na hrázích podél vodních toků, na některých účelových komunikacích (polní cesty, lesní cesty), kde se vyskytuje výjimečný provoz jiných účastníků silničního provozu (správce toku, správce lesa, vlastníci nebo uživatelé zemědělských pozemků). V případě Jeseníku to zřejmě bude i nadále hlavní typ komunikace pro cyklisty.

Případný výjimečný provoz motorových vozidel se povolí pomocí dodatkové tabulky pod dopravní značkou C9a. V úsecích, kde lze očekávat zvýšený pohyb in-line bruslařů, je nutno šířkově přizpůsobit profil stezky očekávanému vyššímu nároku těchto uživatelů. Základní materiál v intravilánu černá živice, v místech intenzivního výskytu podzemních inženýrských sítí výjimečně zámková dlažba bez zkosených hran, doporučena červená barva. V extravilánu se povrch řídí požadavky orgánu ochrany přírody nebo případných vlastníků pozemků. V místech očekávaného využití in-line bruslařů nebo na páteřních cyklistických trasách doporučena černá živice, v místech zvýšené ochrany přírody (biokoridory) nebo na hrázích toků ve vlastnictví Povodí Odry, s.p. mimo intravilán města a hlavní trasy povrch štěrkový, u ostatních případů také stabilizace, mlat, případně recyklát nebo makadam.



Obrázek 10 Společná stezka pro chodce a cyklisty



### 5.2.1.3 Společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a část pro cyklisty)

Tento typ se uplatní především v intravilánu, hlavně na páteřních trasách a u doplňkových tras na místech, kde je nutno z důvodu intenzit nebo bezpečnosti dopravy oddělit provoz pěších a cyklistů (autobusové zastávky, úseky podél parkovacích zálivů apod.). Cyklistická část může být jednosměrná (pruh) nebo obousměrná (pás). Základním pravidlem je to, že cyklistický pruh nebo pás je situován blíže vozovce, pokud tomu nebrání bezpečnostní důvody (např. výše uvedené nástupiště autobusové zastávky, parkovací pruh podél vozovky). V místech, kde není vozovka, se cyklistický pruh nebo pás umísťuje tak, aby bylo kříženo méně pěších tras. Základní barva cyklistického pruhu nebo pásu je červená, základní materiál živice, opět pouze výjimečně v místech vysokého výskytu podzemních sítí červená zámková dlažba bez zkosených hran. U části pro chodce se předpokládá přednostní použití šedé zámkové dlažby (případně jiné, nesmí však být červená), pokud by byla část pro chodce z černé živice, je červená živice na stezce nezbytná. Mezi pruhem/pásem pro cyklisty a částí pro chodce se zřídí 30 cm pruh z reliéfní dlažby, buď šedé nebo červené. Na části pro cyklisty se doporučuje zříditi 10 cm pruh z bílé nereliéfní zámkové dlažby nahrazující podélnou čáru. Křížení komunikací s touto stezkou tam, kde komunikace není pojižděna hromadnou dopravou a s výjimkou světelně řízených a okružních křižovatek, mají být upravena formou zvýšeného zpomalovacího prahu.

V Jeseníku je tento typ doporučen zejména v případě průtahu páteřní Moravské stezky, příp. v centru města nebo na sídlištích.



Obrázek 11 Stezka pro chodce a cyklisty – dělená



#### 5.2.1.4 Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů

Tyto stezky se navrhují tam, kde nelze z důvodu ochrany chodců zvolit např. společnou stezku pro chodce a cyklisty nebo tam, kde by užitím dopravní značky C9a byl cyklista nucen použít dle platné legislativy stezku, což by s ohledem na prostorové řešení nebylo vhodné (například cyklista by byl nucen odbočit vlevo z komunikace a po krátkém úseku by do ní musel znovu najet). Na tomto typu je podobně jako v pěší zóně prioritní provoz chodců a cyklista nesmí chodce ohrožovat a zbytečně omezovat. Použití je individuální po projednání s vlastníkem komunikace a policií. Používá se též jako možnost do doby výstavby regulérní stezky, protože není nutno řešit hmatové prvky – proto by však její použití mělo být krátké a dočasné.

Lze použít například na chodníku podél hlavních silnic nebo v lázních apod.



Obrázek 12 Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů

#### 5.2.1.5 Vyhrazené pruhy pro cyklisty

Vyhrazené cyklistické pruhy se zřizují pouze v intravilánu na místních sběrných nebo obslužných komunikacích, většinou při okraji vozovky. Speciálním případem jsou cyklistické pruhy umístěné v protisměru jednosměrných komunikací. V cyklistických pruzích nemají být umístěny uliční vpusti, doporučuje se jako základní řešení umístění podobrubníkových vpustí. Pokud to z technických důvodů není možné, musí být vpusti otočeny tak, aby do nich cyklista nemohl zapadnout. Základní barva cyklistického pruhu je červená (červeně probarvená živice). Při značení jízdních pruhů na stávající komunikace se připouští také ponechání černého živičného povrchu, v místech významných křižovatek, vjezdů nebo jiných nebezpečných míst je však vhodné použít červený nátěr s drsností odpovídající živici.

Použití v Jeseníku je doporučeno tam, kde to šířkové poměry vozovek dovolí nebo případně u novostaveb.



Obrázek 13 Vyhrazený pruh pro cyklisty

#### 5.2.1.6 Ochranné pruhy pro cyklisty

Ochranné pruhy pro cyklisty se využijí na komunikacích, kde jsou jízdní pruhy dostatečně široké, aby bylo možno zřídit část pro osobní automobily a část pro cyklisty, přičemž rozměrnější vozidla (nákladní, autobusy) pojíždějí i tu část, po které se pohybují i cyklisté. Proto není tento způsob vhodný pro silně zatížené komunikace těžkou dopravou. I zde je důležité správné řešení odvodnění, aby cyklista nebyl nucen vyjíždět z tohoto pruhu při vyhýbání se vpustím.

Důležitou podmínkou je, aby v místech ochranných pruhů nebyla poptávka po parkování. V případě Jeseníku by bylo možno tyto pruhy použít například na části původního průtahu městem (ul. Lipovská, 28. října), avšak tam, kde je možno parkování vyloučit.



Obrázek 14 Ochranný pruh pro cyklisty



### 5.2.1.7 Účelová komunikace (např. polní a lesní cesta)

Tam, kde není možno z důvodu častého nebo pravidelného pojezdu zřídit společnou stezku pro chodce a cyklisty s dodatkovou tabulkou umožňující provoz jiným subjektům než chodcům a cyklistům, bude provoz cyklistů řešen v režimu klasické účelové komunikace. Šířka a druh povrchu se volí podle typu a četnosti průjezdu vozidel. V úvahu připadá jak nezpevněný, tak i zpevněný povrch. Příslušná cyklistická trasa se vyznačí orientačním značením.

V Jeseníku obecně je to hlavní typ mimo zastavěné území v lesních úsecích.



Obrázek 15 Účelová komunikace

### 5.2.1.8 Cyklistická zóna

V roce 2016 byl na dvou místech v Ostravě a později i mezi Českým Těšínem a Ropcí použít též nový prvek, tzv. cyklistická zóna. Jedná se o komunikaci se smíšeným provozem, kde prioritu mají cyklisté (jako např. v pěší zóně chodci). Výhodou je možnost cyklistů jet například ve dvou řadách vedle sebe a snížená rychlost pro motorová vozidla (pokud do ní mají přístup, což je nutno vyznačit na značce zóny). Použití v Jeseníku se nevyklučuje, pokud bude nalezeno vhodné místo.



Obrázek 16 Cyklistická zóna

### 5.2.1.9 Vedení cyklistů po vozovce na zklidněné komunikaci

Jedná se v zásadě o zónu 30, pěší, obytnou nebo sdílenou zónu. V zóně 30 se předpokládá vedení cyklistické trasy po vozovce bez zvláštních úprav, nutno pouze na křižovatkách zdůraznit přednost zprava, která při tomto typu zklidnění bývá obvyklá. V obytné zóně se předpokládá vedení cyklistických tras převážně doplňkových, z důvodu možné hry dětí na vozovce by neměly být páteřní cyklistické trasy vedeny obytnou zónou, pokud je to technicky možné. V pěší zóně by měl být provoz cyklistů umožněn celodenně bez omezení, vyhrazenou cyklistickou trasu lze vyznačit jako u všech ostatních typů zklidněných komunikací obvyklým směrovým značením. Zásadně však nesmí být ve zklidněné komunikaci v místě vedené cyklistické trasy (montované) zpomalovací prahy bez odstupe min. 0,75 – 1 m od okraje vozovky. Sdílená zóna je nový prvek zařazený do návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích (červen 2023), v ČR ještě není běžně užitá.

Použití v Jeseníku všech typů je vhodné, u sdílené zóny (pokud projde schvalovacím procesem) bude potřebné postupovat zpočátku obezřetně a vytipovat vhodnou lokalitu, například v přednádraží, příp. v ul. Sadová nebo v lázních – dokud si řidiči nezvyknou – bude nutná propagace a upozornění dopravním značením na vjezdu na dobu min. 3 měsíců. U všech typů nutno zajistit vhodný typ zklidňujících prvků neomezujících jízdu cyklistů.



Obrázek 17 Zklidněná komunikace



### 5.2.1.10 Vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích III. třídy (do 3 – 5 000 voz/den)

Tam, kde z prostorových nebo finančních důvodů není možné zřídit oddělený provoz cyklistů od motorové dopravy, budou cyklistické trasy vedeny po vozovce bez zvláštních úprav, pouze s vyznačením orientačním značením. Při vedení těchto tras je nutno zvážit, zda není intenzita v některých obdobích (dopravní špičky, obchodní špičky, víkendový návrat) tak vysoká, že by mohlo dojít k ohrožení cyklistů (například provoz do lázní apod.).

Rovněž není tento typ možný v místech vysokých intenzit nákladní dopravy nebo např. na obratištích autobusů. Tam, kde je podél vozovky situován parkovací pás bez bezpečnostního odstupu od vozovky (přímo navazující na jízdní pruh) s kolmým nebo šikmým stáním (u šikmého stání s vyjížděním couváním), není tento typ vhodný a cyklisté by měli být vyvedeni mimo vozovku nebo svedeni do cyklistického pruhu s bezpečnostním odstupem. Rovněž je doporučeno využít dopravní značky E12c, která umožňuje cyklistům jízdu v jízdních pružích odlišně od motorové dopravy. Případně možno doplnit podbarvením dle zásad TP 179.



Obrázek 18 Málo zatížená místní komunikace

Speciálním příkladem je pak vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace po vozovce. Téměř všechny místní ulice s jednosměrným provozem (mimo vysoce frekventované komunikace) je dnes možné, a hlavně potřebné a účelné, opatřit cykloobousměrnou průjezdností (dle TP 179, částečně také dle ČSN 73 6110). Ačkoli je zjednosměrnění ulic účelné pro omezení průjezdné motorové dopravy nebo prostředkem ke zvýšení parkovacích míst, pro cyklisty je závažnou překážkou (nelze projet přímou či nejkratší trasou, cesta se prodlužuje apod.). Vedení cyklistů v protisměru by mělo být vyznačeno cyklistickým pruhem nebo piktogramovým koridorem, bez vyznačení vodorovným značením lze použít pouze výjimečně ve stísněných poměrech nebo tam, kde je intenzita jak motorové dopravy, tak cyklistů nízká. Zároveň je nutno řádně vyznačit příslušným svislým značením (viz hodnoty dle TP 179).

V případě Jeseníku lze použít na silnicích II. a III. třídy a ostatních méně významných komunikacích. U jednosměrných komunikací vždy tam, kde nehrozí nebezpečí střetu s protijedoucími vozidly, případně ohrožení cyklistů při výstupu z parkovacích stání.



### 5.2.1.11 Piktogramové koridory pro cyklisty

Piktogramové koridory pro cyklisty je navrženo používat zejména v těchto případech:

- Vedení cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací bez možnosti vyhradit samostatný protisměrný pruh,
- Krátké vedení cyklistů po významnější komunikaci mezi dvěma kolnými návaznými komunikacemi bez možnosti vyvedení mimo vozovku,
- V místě propojení dvou úseků (např. vyhrazených nebo ochranných jízdních pruhů pro cyklisty) tam, kde nelze použít žádné jiné vhodnější opatření.

V podmínkách města Jeseník lze počítat s použitím piktogramových koridorů na sběrných a významných obslužných komunikacích tam, kde nelze vyhradit ochranný nebo vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a v jednosměrkách.



Obrázek 19 Piktogramový koridor pro cyklisty

### 5.2.1.12 Samostatný jednosměrný cyklistický pás

V podmínkách Jeseníku se jeho budoucí využití nepředpokládá, ale ani nevylučuje. V České republice není mnoho realizací, proto není ani doložena fotografie (používá se například v Dánsku, Rakousku apod.).

### 5.2.1.13 Parky, okolí lázní

V parcích nebo komunikacích na okraji lázní se předpokládá smíšený provoz buď formou společné stezky pro chodce a cyklisty, stezky pro chodce s povoleným provozem cyklistů nebo na účelových komunikacích. Není-li to nezbytně nutné, je vhodné povrch přizpůsobit přírodě. Případné lavičky podél těchto komunikací nutno situovat s dostatečným odstupem od průjezdného profilu, aby cyklista nemohl ohrozit sedícího. V případě možnosti ohrožení hrajících si dětí, lázeňských pacientů nebo seniorů pak lze povrch provést v takové formě, která vylučuje rychlou jízdu (např. žulové kostky).

### **5.2.2 Návrh koncepčního řešení doprovodné cyklistické infrastruktury**

Problematikou doprovodné cyklistické infrastruktury se zabývá metodika Ministerstva dopravy ČR “Cyklistická doprovodná infrastruktura” vydaná v roce 2010.

Mezi klíčovou doprovodnou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu patří možnost bezpečného parkování jízdních kol. Z metodiky vyplývá, že vyšší podíl cyklistů začne své jízdy omezovat při nemožnosti vhodně parkovat svá kola. Je tedy zřejmé, že bez kvalitní nabídky bezpečného parkování jízdních kol nelze ani očekávat výrazný nárůst nových uživatelů této dopravy. Kromě bezpečného odstavení kol mají také vliv na využívání cyklistické dopravy další doplňky infrastruktury jako odpočívky, značení tras, informační body, servisní místa a v neposlední řadě dobíjecí stanice pro stále se rozšiřující se elektrokola.

Řešení doprovodné infrastruktury je spolu se zlepšováním infrastruktury pro samotnou jízdu na kole nezbytnou součástí celkové cyklistické koncepce a zajištění odpovídajících podmínek pro používání jízdních kol.

#### **5.2.2.1 Systém parkování**

Místa pro parkování a odstavení kol lze rozlišovat podle přístupnosti, délky času parkování a zabezpečení. Na základě těchto požadavků pak lze volit odpovídající parkovací systém.

Systém parkování, tzn. rozmístění jednotlivých stojanů, by mělo být rovnoměrné, s možným lokálním zhušťováním v místech s vyšší koncentrací obchodů, služeb a restauračních zařízení či obecně cílů cest. Stojany budou tím pádem výrazněji využívány s ohledem na menší docházkové vzdálenosti oproti řešení s několika většími stojanovými hnízdy, od kterých je většina v prostoru rovnoměrně rozprostřených cílů relativně vzdálená a lidé pak raději kola parkují nouzově k jiným prvkům mobiliáře či sloupkům dopravního značení. Instalaci je možné zajišťovat průběžně, nezávisle na dalších záměrech v území, ale především je vhodné zajistit jejich postupné doplňování v případě potřeby nebo při rekonstrukci či přestavbě veřejných ploch. Stojanová hnízda (více stojanů na jednom místě) je vhodné umísťovat k významným zdrojům a cílům cyklodopravy, zejména se jedná o významné instituce a úřady, školská a sportovní zařízení, kulturní a obchodní centra či důležité uzly veřejné dopravy (B+R, B+G).

Pro krátkodobé odstavení jízdního kola, které se zpravidla pohybuje v řádu jednotek minut až desítek minut, v krátké docházkové vzdálenosti obchodů nebo služeb, postačuje na vhodném místě na veřejném prostranství osadit stojany, které umožní kolo stabilně opřít a bezpečně uzamknout.



Obrázek 20 Příklady pro krátkodobé parkování kol

U střednědobého odstavování jízdních kol, které je zpravidla na dobu několika desítek minut až hodin převážně u sportovišť, obchodních a zdravotnických zařízení, je vhodné realizovat na veřejném prostranství stojany jako u krátkodobého parkování, avšak s krytím, nebo cykloboxy, které jsou umístěny na pozemku daného zařízení nebo vhodném pozemku města či obce.



Obrázek 21 Příklady pro střednědobé parkování kol (zdroj: pribram.cz)

Dlouhodobé odstavování kol je zpravidla na dobu 12 hodin a déle, a to nejčastěji u škol, zaměstnání nebo v domácnostech. Pro uživatele je vhodné vytvořit podmínky pro zabezpečené parkování. Parkování může být řešeno formou krytých stojanů, cykloboxů, cyklověží nebo uzamykatelných prostor v rámci sídla zaměstnavatele, školského zařízení, bytového domu apod.

V rámci systému parkování je nutné realizovat vhodný systém parkovišť B+R a B+G, což znamená vytvoření infrastruktury umožňující bezpečné a pohodlné celodenní odstavení vlastního jízdního kola nejen v přestupních uzlech, ale také na parkovištích P+R (P+G), u veřejných institucí, nákupních zón a u významných cílů cest. Dostatečné množství kvalitních cyklostanů, příp. cykloboxů v přestupních uzlech a u parkovišť P+R umožní cestujícím pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou. Poplatek za parkování kola by měl být integrován



do systému veřejné dopravy a sdílené mobility nebo by mělo být umožněno bezplatné parkování. Pro vyšší bezpečnost je vhodné tato stání monitorovat pomocí kamerového systému.

### 5.2.2.2 Odpočívky

Při budování a rozvíjení sítě cyklotras je třeba dbát i na realizaci odpočinkových míst. Odpočinková místa je vhodné budovat na cyklotrasách v rozumných rozestupech mezi sebou. To znamená, že na rušných a frekventovaných cyklotrasách je vhodnější větší počet odpočinkových míst nebo méně míst, ale s vyšší kapacitou pro cyklisty toužících po odpočinku.

Odpočinkové místo by mělo být zastřešené, aby zároveň posloužilo jako úkryt cyklistům v případě nepříznivého počasí. Rovněž by mělo být vybaveno stolem a lavičkami na drobné občerstvení a posezení. V případě zájmu soukromého investora je vhodný i stánkový prodej s nabídkou nápojů a jídel.

Odpočinkové místo může být také umístěno na místě s výhledem nebo v blízkosti zajímavé lokality, jakým může být vodopád, skály, kulturní památka nebo jiný turistický cíl.



Obrázek 22 Příklad odpočívky pro cyklisty

### 5.2.2.3 Značení tras, Informační body

Značení cyklistických tras by mělo být funkční a aktuální. Mělo by být jednoduše čitelné a pochopitelné i uživatelům, kteří neovládají český jazyk, například formou piktogramů a symbolů. Mimo značení samotné cyklostezky je třeba i doplňkové značení, např. pokud dochází ke křížení s jinou infrastrukturní komunikací apod.

Značení může informovat také o různých dalších cílech. Může jít o různé turistické cíle (vyhlídky, restaurace, muzea apod.) nebo obecné cíle místních obyvatel (úřady, školy, veřejné instituce atd.). Vhodné je také informovat o možnostech parkování jízdních kol na cyklotrasách. Značení by mělo také respektovat aktuální technické předpisy, a proto je potřebné zastaralé nebo jinak nevyhovující značení nahrazovat aktuálním, které splňuje všechny předpisy a požadavky.

Realizace informačních bodů je jednoduché a dostupné opatření. Jeho záměrem je realizace infopanelů na konkrétních turistických místech, kde se turisté informují na zajímavé

nebo potřebné údaje o dané lokalitě/cíli. Také na vstupu cyklotrasy do města nebo křížení samotných cyklotras by byla umístěna přehledná mapa cyklotras protínajících město a turisticky zajímavých míst vhodných k navštívení. Vzhledem k tomu, že jde o panely zaměřené na cyklisty, mohla by na ní být vyznačena i doprovodná infrastruktura určená pro cyklisty. Jde například o úschovny kol, terminály veřejné dopravy, místa určená pro sportovní cyklistiku, vnější servisní místa, cyklopůjčovny apod.



Obrázek 23 Příklad infopanelu (zdroj: denik.cz)

#### 5.2.2.4 Servisní místa, dobíjecí stanice

Provádět rutinní opravy kol je dnes možné i prostřednictvím veřejných servisních míst pro kola. Veřejné servisní stojany jsou samoobslužné a vybavené potřebnými nástroji pro běžnou údržbu a opravy kol, od utažení řídítek až po dohuštění kola.

Servisní stojany je vhodné osazovat na cyklisty frekventovaných místech, popřípadě v blízkosti zastavěných oblastí nebo v lokalitách s kamerovým dohledem, aby se minimalizovalo poškození stojanů. Toto opatření zlepšuje a podporuje rozvoj cyklistické dopravy, aby se tento způsob dopravy stal běžnou součástí každodenních i rekreačních cest.



Obrázek 24 Příklad servisiho místa a cyklopumpy (zdroj: cyklozamestnavatel.cz)



V současné době je s rozvojem elektrokol neméně důležité budovat i dobíjecí stanice, které je vhodné umísťovat u přestupních uzlů veřejné hromadné dopravy nebo u frekventovaných cyklistických tras.



Obrázek 25 Stávající dobíjecí stanice na parkovišti Štefánikova

Jako podpůrný prostředek pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě Jeseník a návazných lokalitách by bylo vhodné zřídit samostatné webové stránky zabývající se cyklistickou dopravou ve městě, případně podporovat rozvoj již existujících stránek (např. [www.yescyklo.cz](http://www.yescyklo.cz), <https://cestoujeseniky.cz/>). Vhodné je také případné zřízení pozice cyklokoordinátora na městském úřadě.

### 5.2.3 Návrh sítě cyklistických tras

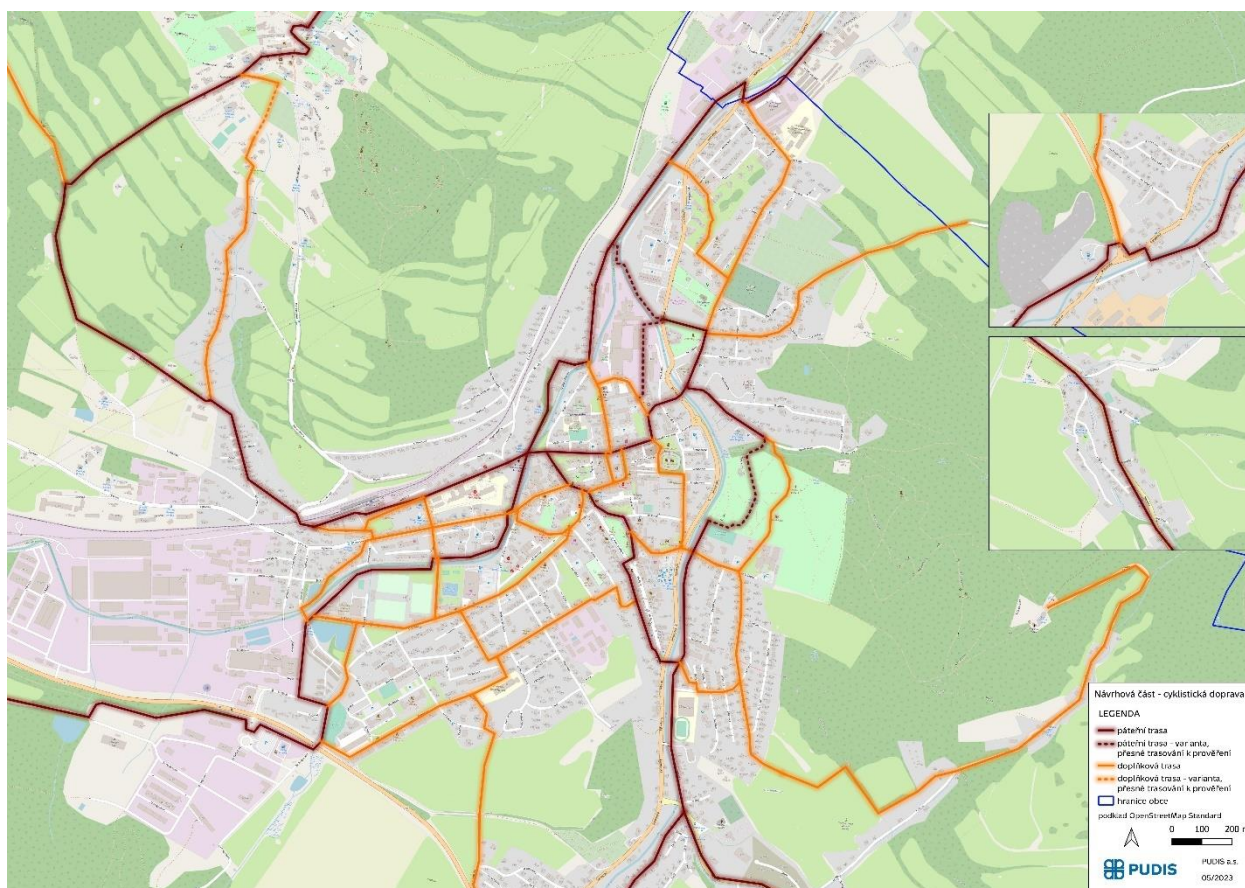
Město Jeseník má velký potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy, s výjimkou úseku od České Vsi je to do centra města vždy z kopce (tedy pro předpokládané ranní cíle dojíždění, které se koncentrují převážně v širším centru města). Pro zvýšení poměrně malého procenta využívání jízdních kol k pravidelné dopravě se doporučuje realizovat vhodná opatření:

- Realizace (nových i rekonstruovaných) páteřních cyklistických tras městem. Jedná se o hlavní směry v souběhu s hlavními silničními tahy, případně v jejich uličním koridoru s výjimkou vedení po vozovce silnic I. třídy v delších úsecích. Prioritně homogenizovat stávající průtahy městem s odstraněním nebezpečných křížení s hlavními silničními tahy, u hlavních tahů preferovat segregaci (stezky pro cyklisty, dělené stezky pro chodce a cyklisty, cyklistické nebo ochranné pruhy, cyklistické zóny).
- Postupně budovat a rekonstruovat doplňkové cyklistické tahy s využitím méně zatížených komunikací při sdíleném prostoru s motorovými vozidly (piktogramové koridory, vedení cyklistů v obytných a pěších zónách, společný sdílený prostor).
- Při plánování, projektování a realizaci staveb vyžadovat opatření na podporu cyklistické dopravy (v případě návrhu jednosměrných komunikací požadovat možnost vedení cyklistů v protisměru, doplnění bezpečných stojanů pro kola nebo krytých stání, dobíjecích míst pro elektrokola, mapových a informačních bodů, propojení slepých komunikací apod.).
- U městem řízených organizací propagovat formy dojíždění do práce s doplněním odkládacích prostor, šaten, sprch atd.

Mezi zásadní návrhy potřebné pro zvýšení atraktivity tohoto druhu dopravy patří:

- Zajištění bezpečných křížení hlavního cyklistického tahu městem (de facto podél Staříče) včetně návazností na Lipovou a Českou Ves.
- Doplnění bezpečných a atraktivních cyklistických propojení příměstských částí s centrem města a případně mezi sebou (směr lázně, Bukovice, Dětřichov, sídliště Pod Chlumem a 9. května).
- Doplnění cyklistického mobiliáře včetně návaznosti na vybrané zastávky hromadné dopravy (železniční stanice, zastávky autobusů pro systém B+R).
- Zajištění bezbariérových prostředků hromadné dopravy umožňujících přepravu jízdních kol včetně provázanosti tarifu/přepravních podmínek (autobusy/cyklobusy, bezbariérové vlakové jednotky/soupravy).
- Posouzení možnosti vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací, zřízení podpůrného dopravního značení na ostatních komunikacích (piktogramové koridory, cyklistické/ochranné pruhy), zklidňování komunikací (zóny 30, obytné zóny, pěší zóny, sdílené zóny) přispívající k vyšší bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.
- Rozvoj doplňkových aktivit (pumptrack, biketrailový areál, rekreační cyklotrasy, bikros, apod.).
- Motivační programy pro děti/studenty/zaměstnance městských organizací, zajištění bezpečné cesty do škol.

Pro potřeby Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník byla navržena síť cyklistické infrastruktury. Ta byla následně kategorizována na páteřní a doplňkové trasy. Navržená síť cyklistických tras je zobrazena na následujícím obrázku. Mapa zobrazuje síť tras, které by měly být v rámci investičních akcí města řešeny prioritně. V plném rozlišení je obrázek součástí PŘÍLOHY 2.



Obrázek 26 Návrh cyklistické sítě v rozdělení na páteřní a doplňkové trasy

### 5.2.3.1 Páteřní trasy cyklistické sítě

Základní kostru navržené cyklistické infrastruktury tvoří síť, která plní sběrnou funkci, umožňuje hlavní propojení jednotlivých oblastí města a základní vazbu na okolní území. Vyznačuje se především nabídkou rychlého spojení pro denní dojížděku s adekvátní prostorovou kapacitou. Pokud to prostorové podmínky dovolí, mělo by být dosaženo maximálního oddělení od chodců a od ostatní motorové dopravy. Doporučeno je veřejné osvětlení v intravilánu a minimální podélné sklony.

Navržené úpravy páteřních tras:

- Úprava stávajícího tahu podél Staříče – vybudování bezpečného křížení u zastávky u rybníčku, změna nedělené stezky na dělenou v blízkosti ulice Lipovská vč. bezpečného křížení této ulice (souvisí i s případnou úpravou křižovatky s ul. Fučíkova), úprava křížení

s ulicí Tyršova, zřízení cyklistického pruhu v ulici O. Březiny v protisměru jednosměrné komunikace, zřízení cyklistických pruhů na mostě silnice I. třídy přes Bělou.

- Napojení lázní z centra města – úprava u Ovčího mostu, vedení cyklistickými pruhy po ulici Palackého, průjezd Masarykovým náměstím ve formě zklidněné komunikace a v protisměru jednosměrné komunikace, od náměstí cyklistické pruhy v ulici Tyršova k předpokládané okružní křižovatce s ulicí Vodní, dále ulicí Tyršova a Nádražní, přes upravený železniční přejezd a přes zklidněnou ul. Sokola Tůmy a Kalvodova, dále po upravené a zpevněné lesní cestě severozápadním směrem kolem Zaječího napajedla, v zatáčce pod sv. Kryštofem napojení do účelové komunikace vedoucí do ul. Myslbekova a po ul. Myslbekova a Priessnitzova, u Priessnitzova sanatoria napojení na stávající cyklotrasy.
- Trasa centrem – od křižovatky ulic Tyršova x Vodní vedení stezkou pro chodce a cyklisty k ulici Lipovská (souběh s ul. Gogolovou) a dělenou stezkou (alternativně vedení cyklistů ve vozovce formou cyklistických pruhů) k upravené křižovatce s ulicemi Poštovní a Dukelská. V rámci úpravy tahu ulic 28. října v návaznosti na řešení ulice Lipovské – vedení cyklistů dělenou stezkou přes náměstí Svobody a dále v protisměru jednosměrné komunikace s bezpečným křížením ulice 28. října, pokračování dále ulicí Žižkova, vybudování dělené stezky, bezpečného křížení silnice I. třídy, realizace nové lávky přes Bělou, stezka pro cyklisty ke škole s napojením na tah podél Bělé. Tak bude možné zrušit souběžné vedení cyklotrasy č. 55 po silnici I. třídy.
- Úprava tahu podél Bělé – v Bukovicích bezpečné křížení silnic I/60, vedení stezky pro chodce a cyklisty podél křižovatky silnic I/60 a I/44, dobudování stezky podél ulice Šumperská, úprava lávky a dále po stávající trase ulicemi Slunná a Nábřežní. Ve Smetanových sadech trasování společnou stezkou pro chodce a cyklisty. Zklidnění profilu ulice Husovy od ulice Nábřežní po ulici Na Svahu. Od křižovatky ulic Husova x Nerudova nové vedení dělené stezky přes Raymannův park, křížení s ulicí Bezručova a podél Bělé novou dělenou stezkou s překročením vodních toků lávkami a napojením do ulice O. Březiny (stávající trasa ul. Husovou a U Jatek bude přeřazena do doplňkové sítě).
- Trasa na Rejvíz po ulici Rejvízská je bez podstatných změn.

### 5.2.3.2 Doplňkové trasy cyklistické sítě

Síť doplňkových tras doplňuje a propojuje páteřní síť a společně tvoří základní kostru cyklistické infrastruktury. Slouží k propojení sousedních částí města a zajišťují případnou doplňující obsluhu území. Funkce hlavních úseků je smíšená (obslužná i sběrná). Komunikace jsou určeny pro všechny uživatele včetně dětí, seniorů a žen. Může se jednat o bezpečnější alternativní trasy k páteřním trasám. Vodorovné dopravní značení má být na křížení s páteřními trasami chodců.

- Druhé napojení lázní – zklidněnou Kalvodovou ulicí, v horní části vybudování stezky nahrazující stávající schody, nové napojení cyklistickou stezkou na ulici Tyršova (alternativně vedení kolem nádraží a pak stezkou pro chodce a cyklisty do ulice Alšova) s napojením na páteřní trasu u Staříče.
- Hlavní západovýchodní doplňková trasa – od zastávky u rybníčku stezkou pro chodce a cyklisty po ulici J. Ježka a v rámci zklidnění tahu Lipovská – úprava křižovatky s ulicí Puškinova (alternativně okružní křižovatka) – vedení cyklistů buď formou dělené stezky pro chodce a cyklisty nebo v cyklistickém pruhu ve směru do kopce až k zastávce



u nemocnice – dále vedení cyklistů ve vozovce např. piktogramovými koridory (přeřešení křižovatky s ulicí Fučíkova) a dále opět ve vozovce k ulici Gogolova.

- Střední západovýchodní trasa – od páteřní trasy se odpojuje u bikrosového areálu, vede dále pomocí cyklistických pruhů po ulici U Bělidla a Dukelské ke křižovatce s ulicí Vaškovou, odtud jako dělená stezka pro chodce a cyklisty ke křižovatce s ulicí B. Němcové a dále jako vedení cyklistů i v protisměru jednosměrné komunikace ul. Dukelské ve směru do centra k restauraci Praděd a ulici V Oblouku. Dělenou stezkou překříží ulici Lipovskou a po ulici Revoluční a Masarykově náměstí je vedena po pěší zóně, dále jsou cyklisté vedeni po zklidněných komunikacích k ulici Školní s napojením na páteřní trasu u ulice O. Březiny.
- Horní západovýchodní trasa – opět se odpojuje od páteře u bikrosového areálu, samostatnou stezkou vede k ulici Moravská, tam formou cyklistických pruhů k ulici U Kasáren. Dále je vedena po stezkách pro chodce a cyklisty k ulici Horská s napojením dopravního hřiště a školy, pak jako dělená stezka k ulici B. Němcové a dále po stávající trase po ulici Křížkovského a Jiráskova bez úprav, peážuje s páteřní trasou k ulici Nábřežní a dále jako dělená stezka podél školy pokračuje ulicí Habrová a Havlíčkova formou zklidněné komunikace k městskému úřadu.
- Severojižní trasa – vede od ulice Tyršova v protisměru jednosměrné ulice, kříží ulici Lipovskou a dále jako dělená stezka míří k páteřní trase podél Staříče. Pokračuje přes novou lávku ke Kauflandu, kde se odpojuje a jako dělená stezka pro chodce a cyklisty vede k ulici Fučíkova, tu překříží a míří k ulici B. Němcové. Tudy je vedena v obytné zóně, podél školy k DDH a dále formou společné stezky podél ulice Horská až ke konci zástavby. Odtud po ulici Heřmánkova podél křížku k silnici I/60, před níž uhne jako navržená cyklistická stezka k páteřní trase podél Bělé.
- Obchvat centra – od ulice O. Březiny po ulici Tovární je vedena ve vozovce, dále po páteřní trase na Kostelní náměstí a pak po zklidněné komunikaci kolem kostela. Je navrženo vybudování cyklistické stezky podél chodníku kolem mateřské školy, dále po ulici Dittersdorfova dělenou stezkou pro chodce a cyklisty k autobusovému nádraží a zpět na náměstí Svobody ulicí Sadová po pěší zóně.
- Pod Chlumem – od ulice O. Březiny je nutné vybudovat bezbariérovou novou lávku, formou stezky pro chodce a cyklisty přes sídliště k ulici Seifertova a dále jako nově navržená dělená stezka kolem evangelického kostela k ulici Husova a dále ulicí Nerudova směrem k Čertovým kamenům (stávající vedení cyklotras po ul. Raisova se navrhuje zrušit).
- Napojení Křížového vrchu – od křižovatky ulic Habrová x Havlíčkova je trasa vedena ulicí Na Stráni a novostavbou stezky pro chodce a cyklisty nebo účelová komunikace dále k sv. Ambroži a ulici Za Pilou. Po ní na Křížový vrch a dále lesní cestou k rozcestí U trojpramene s napojením na značené cyklotrasy.
- Ostatní stezky a cyklotrasy které nebyly zmíněny zůstanou v nezměněných trasách, pouze se případně upraví jejich povrch nebo místa křížení.

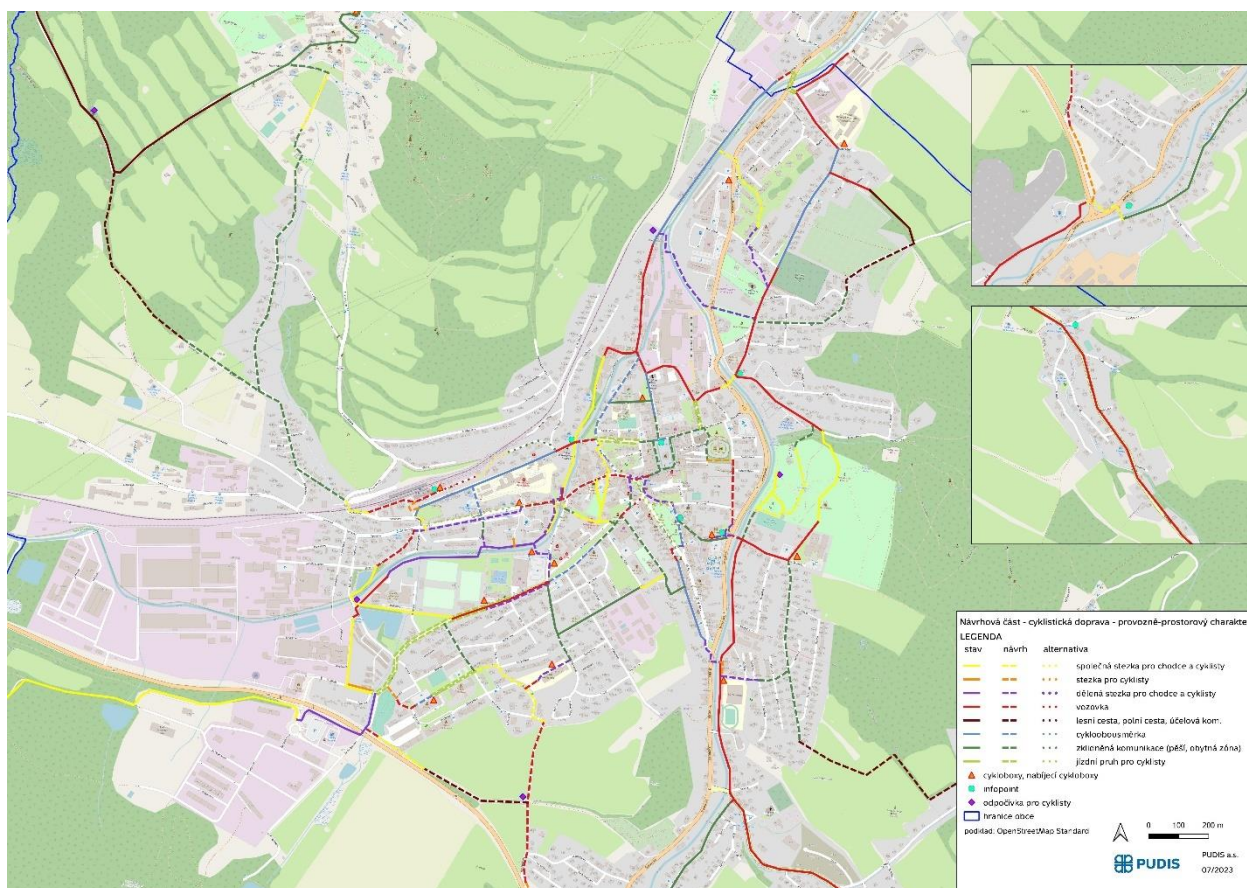
Mimo páteřní a doplňkovou síť je třeba rozvíjet cyklistickou dopravu všude, kde je to možné. Zejména je tím myšleno doplnění sítě o další obslužné úseky napojující základní síť až do cíle cyklistických cest. Může se jednat o zklidněné ulice v režimu zón (zóna 30, obytná, pěší, cyklistická) nebo další chráněné komunikace sdílené s chodci.

Navržená síť cyklistické infrastruktury popsaná výše byla zpracována do podoby výkresu s provozně – prostorovým uspořádáním v členění na jednotlivé typy cyklistických tras popsané



v kapitole 5.2.1. Použití jednotlivých typů na jednotlivých úsecích je doporučeno pouze orientačně, musí být prověřeno v rámci generelu cyklistické dopravy, který by měl detailněji řešit cyklistickou dopravu, a/nebo v rámci jednotlivých projektových dokumentací. Všechny doporučené návrhy a řešení podléhají předchozímu projednání s vlastníky komunikací (příp. nemovitostí) a dotčenými orgány (policie, silniční správní úřad apod.).

Následující obrázek zobrazuje návrh cyklistické sítě v podobě provozně – prostorového uspořádání. Výkres obsahuje mimo sítě tras i návrh vhodných míst pro umístění doplňkové cyklistické infrastruktury. Výkres je v plném rozlišení součástí PŘÍLOHY č. 3.



Obrázek 27 Provozně – prostorový charakter cyklistických tras

**OPATŘENÍ C1****REALIZACE NOVÉ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ MĚSTA****POPIS OPATŘENÍ**

Pro plnohodnotnou integraci cyklistické dopravy na komunikační síť je potřebné vybudovat částečně novou infrastrukturu a částečně přebudovat stávající infrastrukturu tak, aby mohla být cyklistická doprava bezpečně, komfortně a atraktivně vedena v hlavním dopravním prostoru.

Páteřní trasy představují spojení pro „rychlou“ každodenní dojížděku či cyklistickou dopravu na větší vzdálenosti, vždy s vazbou na centrum města, významné cíle ve městě, v okolí města a významné uzly dopravy. Páteřní trasy by měly být v maximální možné míře vedeny v separovaných liniích od ostatních druhů dopravy. Páteřní trasy doplňují doplňkové trasy, propojující významné trasy, lokální cíle ve městě a méně prioritní směry. Aby město dosáhlo plnohodnotné integrace cyklistické dopravy do komunikační sítě, je nezbytné, aby se s cyklistickým provozem automaticky uvažovalo i na významných silnicích a na dopravních osách územím, na obslužných komunikacích i v jednosměrných ulicích.

Cyklistická doprava by měla být detailněji rozpracována do formy Generelu cyklistické dopravy, který by měl zároveň stanovit priority v budování cyklistické infrastruktury.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Generel cyklistické dopravy
- ◆ Realizace nových úseků cyklistické infrastruktury
- ◆ Rozvoj cykloopatření na komunikační infrastruktuře

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2700 - 3300 Kč/m<sup>2</sup> nový úsek
- ◆ cca 2800 - 3500 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu

**OPATŘENÍ C2****ROZVOJ  
INFRASTRUKTURY A MOBILIÁŘE****DOPROVODNÉ****CYKLISTICKÉ****POPIS OPATŘENÍ**

Pro významnější rozvoj cyklistické dopravy na městské úrovni je stejně důležitá doprovodná infrastruktura jako samotná cyklistická síť. Klíčový je rozvoj relevantní nabídky parkování jízdních kol. Nabídka musí naplňovat požadavky atraktivní dostupnosti, očekávanou kapacitu, kvalitu včetně doprovodných služeb odpovídající časovému charakteru parkování (pro krátkodobá stání kvalitní stojany, pro dlouhodobá stání kryté stojany nebo cykloboxy). Důležitá je nabídka i mimo veřejný prostor (bytové domy, pracoviště, školy, služby s logem „cyklisté vítáni“ atp.).

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Realizace doplňkové infrastruktury – servis pointy
- ◆ Realizace doplňkové infrastruktury – odpočívky
- ◆ Realizace a modernizace cykloboxů a stojanů pro jízdní kola
- ◆ Realizace infrastruktury pro elektrokola – nabíjecí místa
- ◆ Doplnění městského mobiliáře
- ◆ Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- ◆ Realizace parkovišť pro jízdní kola B+R a B+G

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 100 tis. Kč za cyklobox (3 stání)
- ◆ cca 25 tis. za servisní stojan
- ◆ dle vybrané aktivity

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu

**OPATŘENÍ C3****ŘEŠENÍ NAPOJENÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA NA OKOLNÍ SÍŤ****POPIS OPATŘENÍ**

Cílem je optimalizovat napojení území města Jeseník na okolní páteřní cyklistickou infrastrukturu odstraněním současných nedostatků a případným doplněním nových propojení a úseků. Mělo by se jednat o sběrné trasy s maximálním důrazem na rychlost a bezpečnost cyklistů. Charakterem opatření by měla být dostatečná šířková dimenze, kvalitní povrch a minimum kolizních míst. Předpokladem pro rozvoj infrastruktury je prověření a vyřešení majetkoprávních vztahů a zapojení a spolupráce s okolními obcemi pro zajištění spojitosti cyklistické sítě.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Vybudování infrastruktury pro cyklisty směr Bukovice, Bělá pod Pradědem
- ◆ Vybudování infrastruktury pro cyklisty směr Česká Ves
- ◆ Vybudování infrastruktury pro cyklisty směr Lipová-lázně

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2700 - 3300 Kč/m<sup>2</sup> nový úsek

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu



## OPATŘENÍ C4

## PODPORA SDÍLENÉ MOBILITY



## POPIS OPATŘENÍ

Sdílená mobilita, nejčastěji bikesharing (příp. i další formy mikromobility), je důležitým prvkem systému městské mobility posledních let. Služba umožňuje spontánní výpůjčku a vrácení jízdního kola na různých (definovaných) místech ve městě, a je proto využívána jak návštěvníky/turisty, tak i obyvateli, kteří kolo buď nevládní, anebo pro část cesty chtějí využít jiný dopravní prostředek. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, často se také používá pro přesun na tzv. „poslední míli“, např. v kombinaci s prostředkem veřejné dopravy. Úspěch služby je závislý na dostatečné síti stanovišť i jejich logickém rozmístění na základě místních potřeb. Služba bikesharingu by měla být dostupná na celém území města, vč. vzdálenějších sídlištních celků, v případě Jeseníku by byl žádoucí i přesah do okolních obcí tvořících s Jeseníkem „aglomeraci“ – Písečná, Česká Ves, Bělá pod Pradědem, Lipová-lázně. Propojením těchto obcí a zřízením společného bikesharingu by bylo možné docílit atraktivního systému dobře konkurujícímu automobilové dopravě.

Ačkoli jsou na tuto službu poměrně vysoké provozní náklady, benefity mohou z dlouhodobého hlediska tyto nároky vyvážit (zlepšení mobility, posílení zdraví, rozvoj komunitního života, bezemisní turismus, motivace občanů k pravidelné jízdě na kole apod., vč. dlouhodobějších pozitivních dopadů na zátěž IAD na komunikační síť města). Systém má větší šanci na úspěch, pokud je jízda na kole pohodlná a bezpečná pro cyklisty všech úrovní zdatnosti a každého věku. Je proto potřeba, aby toto opatření bylo realizováno souběžně nebo následně po vzniku kvalitní, spojitě a bezpečné cyklistické infrastruktury.

## PŘÍKLADY AKTIVIT

- ◆ Komunikace s okolními obcemi v otázce společného systému bikesharingu a jeho realizace



## FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ provozní náklady stovky tis. až nižší jednotky mil. Kč/rok

## ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2026
- ◆ 2035

## NOSITEL

- ◆ město Jeseník

## VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Podpora multimodality
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu



**OPATŘENÍ C5****ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ****POPIS OPATŘENÍ**

Se vzrůstající automobilovou dopravou je potřeba řešit kolizní místa mezi komunikacemi pro motorovou dopravu a mezi pěší a cyklistickou infrastrukturou. Na mnoha místech ve městě není zajištěno bezpečné překonání silnic pěšími a cyklisty. Z tohoto důvodu je nutné odstranit riziková místa na těchto komunikacích, realizovat segregované komunikace pro cyklisty a průběžně zvyšovat bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Odstranění rizikových míst na cyklistické infrastruktuře
- ◆ Realizace cyklopřejezdů přes liniové bariéry (Lipovská, Bezručova)
- ◆ Segregace cyklistické dopravy od ostatních účastníků silničního provozu zejména v místech intenzivní pěší a motorové dopravy

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétní aktivity

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu
- ◆ Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

## OPATŘENÍ C6

# MODERNIZACE A ÚDRŽBA INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY



## POPIS OPATŘENÍ

Kvalita a atraktivita komunikační sítě pro cyklistickou dopravu může zůstat zachována pouze díky její pravidelné údržbě a modernizacím. Jedná se o předcházení a odstraňování závad na komunikacích (např. opravy povrchů, lokálních závad, odvodnění, osvětlení, rektifikace kanálových vpustí), ale také zachování světlosti profilu včasnou údržbou zeleně. Všechna nově realizovaná infrastruktura pro cyklistickou dopravu musí být zařazena do plánu údržby.

## PŘÍKLADY AKTIVIT

- ◆ Plán a realizace modernizací a údržby komunikací pro cyklisty
- ◆ Průběžná modernizace a opravy cyklistické infrastruktury



## FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 2800 - 3500 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce
- ◆ provozní náklady

## ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2026
- ◆ 2035

## NOSITEL

- ◆ město Jeseník

## VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu
- ◆ Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

### 5.3 VEŘEJNÁ DOPRAVA

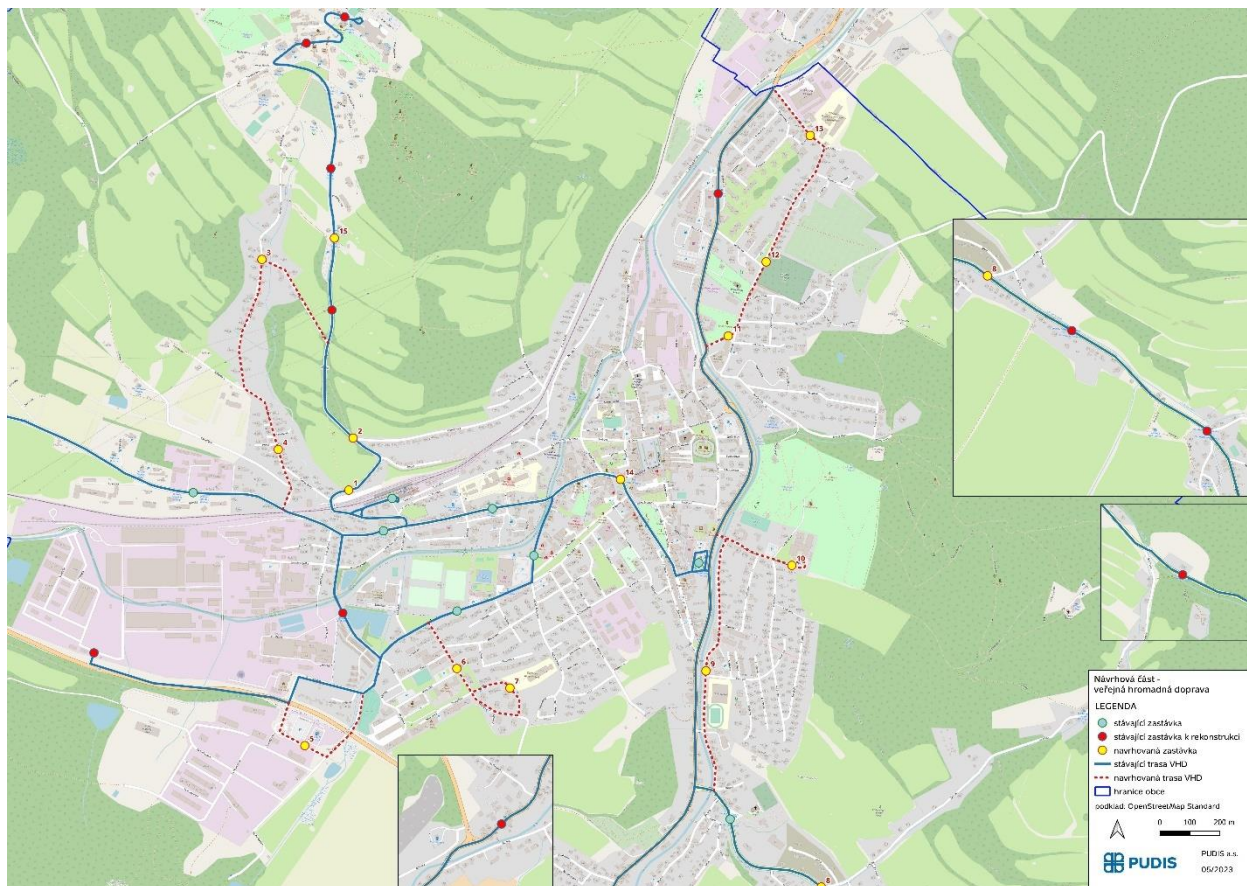
Veřejná hromadná doprava hraje v Jeseníku v rámci dopravního chování pouze marginální roli. Dělbá přepravní práce pro cesty veřejnou dopravou je pouze 8 % ze všech vykonaných cest v rámci průzkumu dopravního chování a velké procento z těchto cest ještě připadá na cesty z regionu do města nebo naopak. Malé využití veřejné dopravy pro vnitroměstské cesty je dané zejména absencí plošnější obsluhy města ve smyslu MHD s atraktivními intervaly, atraktivním trasováním a obsluhující celé území města s větším počtem zastávek (v současné době tuto službu „supluje“ částečně pouze krajská linka spojující město s lázněmi).

Z těchto důvodů jsou navržena taková opatření, která by řešila plošnější, atraktivnější a kvalitnější obsluhu většího území města, pomohla by snížit docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávky hromadné dopravy a řešit vnitroměstské vazby. Tyto problémy by mohla vyřešit nově zřízená linka MHD s pravidelnými intervaly a pravidelnou trasou s nově zřízenými zastávkami. Obsluhu takové linky by mohlo zabezpečit nízkokapacitní vozidlo, které dokáže projet i úzkými nebo málo únosnými ulicemi a úseky. Všechny navržené úseky i zastávky je však nutno prověřit s ohledem na možný typ nasazovaného vozidla a projednat s dotčenými orgány a zainteresovanými subjekty.



Obrázek 28 Příklad nízkokapacitního vozidla obsluhující linku MHD a obsluhovaných úseků stísněných rozměrů – Děčín (zdroj: mapy.cz)

Navržené úseky a zastávky jsou vyznačeny v mapě na následujícím obrázku. Ve výkrese jsou vyznačeny i stávající zastávky, u kterých je potřebné realizovat rekonstrukci za účelem zřízení nástupiště a bezbariérových prvků dle norem. Výkres v plném rozlišení je součástí PŘÍLOHY 4.



Obrázek 29 Návrh aktivit pro veřejnou hromadnou dopravu

K prověření možné obsluhy nově zřízenou linkou MHD byly navrženy následující úseky:

- oblast ul. Kalvodova
- oblast ul. Za Podjezdem
- oblast ul. U Kasáren, Horská
- oblast ul. Nábřežní, Karla Čapka
- oblast ul. Husova, U Jatek



K prověření výstavby nových zastávek byla navržena tato místa:

- 1 – ul. Priessnitzova – návaznost na nově navržené záchytné parkoviště
- 2 – ul. Krameriova – v případě realizace výstavby v rozvojové lokalitě
- 3 – ul. Kalvodova – poblíž křiž. s ul. V Aleji (v případě zřízení této zastávky je možné zrušit stávající zastávku Jeseník, Kalvodova na ul. Priessnitzova)
- 4 – ul. Kalvodova – spodní část
- 5 – v rozvojové zóně ul. Za Podjezdem
- 6 – ul. U Kasáren – návaznost na Domov Sněženka a Domov pro seniory
- 7 – ul. Horská – návaznost na ZŠ
- 8 – ul. Rejvízská – návaznost na ul. Za Pilou
- 9 – ul. Nábřežní – návaznost na ZŠ
- 10 – ul. Karla Čapka – návaznost na budovu úřadů (IPOS)
- 11 – ul. Husova – návaznost na ul. Na Svahu, Nerudova
- 12 – ul. Husova – návaznost na městský hřbitov
- 13 – ul. U Jatek – návaznost na SOŠ
- 14 – ul. Lipovská – návaznost na Masarykovo náměstí a centrum města
- 15 – ul. Priessnitzova – návaznost na stávající záchytné parkoviště

U zastávky Jeseník, u rybníčku (směr lázně) je vhodné realizovat její přesun do ulice Denisova, blíže k ul. Jaroslava Ježka (do polohy, kde je v současné době chodník, minimálně na most přes Staříč).

Vhodné je také se zaměřit na regionální dopravu, která musí zajišťovat dostatečně atraktivní a kvalitní dopravní dostupnost Jeseníku nejen z regionu, ale i ze vzdálenějších míst, jako jsou okolní krajská města nebo hlavní město ČR. Dostupnost Jeseníku je klíčová i z pohledu regionálního rozvoje Jesenicka.

Z pohledu cestovního ruchu a regionálního rozvoje je vhodné se zaměřit na podporu a zatraktivnění příhraničního spojení Jeseníku s polským městem Głucholazy. Vhodné je zřízení a provozování turistické autobusové linky Jeseník – Głucholazy. Alternativou za zřízení autobusové linky Jeseník – Głucholazy je vybudování železniční zastávky Głucholazy Miasto, již dříve uvažované, a to spoluprací Olomouckého kraje a polské strany (město, vojvodství, správce železniční infrastruktury, příslušné polské ministerstvo apod.). Vybudováním železniční zastávky by se zvýšila atraktivita a využití již provozované železniční dopravy a byl by zajištěn celodenní a celoroční provoz s kapacitními vozidly. Do doby vybudování železniční zastávky je však vhodné řešit spojení pomocí zmíněné autobusové linky.

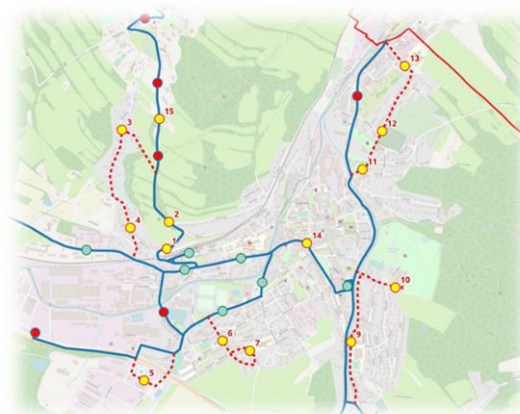


**OPATŘENÍ V1****ROZVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA****POPIS OPATŘENÍ**

Pro udržení kvalitní dopravní obslužnosti pomocí veřejné hromadné dopravy a pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce je potřebné primárně zajistit stávající rozsah dopravní obslužnosti a nabídku spojů v rámci města i regionu (linky, intervaly). Do oblastí s dlouhou docházkovou vzdáleností na zastávky na území města Jeseník je navrženo zajistit rozšíření nabídky veřejné dopravy formou linky MHD s nízkokapacitními vozidly a s návazností na centrum města, lokální cíle, dopravní uzly a ostatní linky veřejné dopravy. Linkou MHD by byly obslouženy i vzdálenější sídlištní celky, které dnes obsluhuje pouze krajská veřejná linková doprava. Nově navržené lokality k obsluze popisuje kapitola 5.3. S rozšířením obsluhovaného území souvisí také zřízení nových autobusových zastávek na relevantních místech. Na vybraných linkách se doporučuje rozšíření, resp. posílení stávajícího provozu pomocí zkrácení intervalů mezi jednotlivými spoji (např. linka do lázní).

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Rozšíření plošné dopravní obslužnosti na místa s dlouhými docházkovými vzdálenostmi (zřízení linky MHD)
- ◆ Realizace nových autobusových zastávek
- ◆ Rozšíření dopravní obslužnosti – rozšíření provozu (intervaly)
- ◆ Rozšíření provozu veřejné dopravy z města do lázní (intervaly)

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 500 tis. Kč nová zastávka BUS
- ◆ provozní náklady dle ujetých km

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ Olomoucký kraj

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj veřejné hromadné dopravy

## OPATŘENÍ V2

# ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA BEZEMISNÍMI VOZIDLY



## POPIS OPATŘENÍ

V zájmu trvalé udržitelnosti dopravy, životního prostředí, otázky ekologie i energetických úspor je vhodné u vozidel VHD (pro městský i regionální provoz) postupně přecházet z diesellového pohonu na ekologické druhy pohonů, kterými jsou zejména vozidla na elektrický pohon, hybridní pohon, vozidla na stlačený zemní plyn (CNG), vozidla na vodíkový pohon, příp. vozidla využívající další jiné ekologické formy paliva. U železniční dopravy je vhodné ve spolupráci s Olomouckým krajem podporovat elektrifikaci železniční trati z Bludova, resp. Zábřehu na Moravě do Jeseníku, která by přinesla nejen konec diesellových vlaků a jejich náhradu ekologickými elektrickými vlaky, ale zcela jistě i moderní nízkopodlažní vozidla splňující současné nároky na kvalitu, atraktivitu a nízkopodlažnost veřejné dopravy, které doposud nejsou u tohoto páteřního spojení zajištěny.

## PŘÍKLADY AKTIVIT

- ◆ Bezemisní vozidla na autobusové lince do lázní
- ◆ Bezemisní vozidla na regionálních autobusových linkách
- ◆ Bezemisní/ nízkoemisní vozidla na železničních linkách z Jeseníku
- ◆ Podpora elektrifikace železniční trati Bludov – Jeseník



## FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ provozní náklady dle ujetých km

## ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2026
- ◆ 2035

## NOSITEL

- ◆ město Jeseník
- ◆ Olomoucký kraj
- ◆ Správa železnic
- ◆ Ministerstvo dopravy

## VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj veřejné hromadné dopravy
- ◆ Snížení negativních dopadů z motorové dopravy
- ◆ Podpora alternativních pohonů

**OPATŘENÍ V3****MODERNIZACE AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK****POPIS OPATŘENÍ**

Opatření předpokládá modernizaci autobusových zastávek – rekonstrukcí do normové podoby, a to vč. bezbariérovosti a doplnění standardních hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké. Každá zastávka musí mít zajištěn bezpečný přístup, musí být zřízena nástupní plocha s danou výškou nástupní hrany a na každou zastávku by měl být zajištěn přístup pomocí bezbariérového chodníku. Zejména úplná absence nástupiště zastávky je v současné době problémem několika jesenických zastávek.

Z hlediska inventáře zastávky je důležité postupně dovybavovat jednotlivé zastávky. Inventář zastávky by měl tvořit zejména: označnick, osvětlení nástupního prostoru i označnicku, jízdní řády a informace o službách, přístřešek před nepříznivým počasím, lavička, odpadkový koš, na vytížených zastávkách elektronické informační prvky. V neposlední řadě je třeba kontinuálně zajišťovat dostatečnou údržbu (vč. zimní údržby) a uklid prostor zastávek i stanic.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Vybudování nástupiště na zastávkách s chybějícím nástupištěm
- ◆ Modernizace nástupišť zastávek do bezbariérové a normové podoby a doplnění mobiliáře
- ◆ Vybavení frekventovaných zastávek elektronickými prvky

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 500 tis. Kč nová zastávka BUS
- ◆ cca 100 tis. Kč tabule

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ Olomoucký kraj
- ◆ Správa železnic
- ◆ Ministerstvo dopravy

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj veřejné hromadné dopravy

**OPATŘENÍ V4****SPOLUPRÁCE S OBCEMI, KRAJEM, STÁTEM,  
PROVOZOVATELI PŘI ZAJIŠŤOVÁNÍ AUTOBUSOVÉ  
A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY****POPIS OPATŘENÍ**

Podpora udržitelných forem dopravy, do kterých spadá i veřejná doprava, je potřebná nejen na území samotného města, ale i v širším okolí, aby se dotkla i pravidelně dojíždějících a turistů. Zásadní je dostupnost města veřejnou dopravou na regionální i nadregionální úrovni. Ačkoli město samo o sobě nemá přímý vliv na objednávku veřejné dopravy mimo své území, je potřebné soustavně aktivně komunikovat jak s krajem, tak státem v otázkách rozvoje, modernizace i zlepšení dostupnosti a obslužnosti Jeseníku. Pro zvýšení atraktivity udržitelného dopravního chování v rámci cestovního ruchu (oslovení turistů a návštěvníků) je vhodné jednat o rozvoji turistické dopravy, např. formou cyklobusů nebo spolupráce na přeshraniční turistické dopravě do sousedního partnerského města Gluchočazy.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Komunikace s Olomouckým krajem - železniční spojení na trati č. 292 směrem na Ostravu
- ◆ Komunikace s ostatními obcemi na Jesenícku k zvyšování komfortu přepravy autobusovou a železniční dopravou
- ◆ Podpora a zlepšení přeshraničního spojení do města Gluchočazy
- ◆ Zlepšení návazností mezi železniční a autobusovou dopravou
- ◆ Podpora a zavedení cyklobusů
- ◆ Podpora realizace železničního tunelu pod Červenohorským sedlem

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétních výstupů

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ Olomoucký kraj
- ◆ město Gluchočazy
- ◆ Mikroregion Jesenícko
- ◆ Správa železnic
- ◆ Ministerstvo dopravy ČR

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj veřejné hromadné dopravy



## 5.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA (IAD, NÁKLADNÍ DOPRAVA, DOPRAVA V KLIDU, SILNIČNÍ SÍŤ)

Automobilová doprava prošla za dobu existence poměrně razantním vývojem. Dnes automobilová doprava představuje pro všechny vrstvy obyvatelstva standardní pomůcku pro dopravu a mobilitu, dostupnost vlastnit automobil je pro občany stále větší, dovolit si ho mohou téměř všichni, kteří ho reálně chtějí. To otevírá možnost, aby se automobily dále rozšiřovaly a dostávaly se všude tam, kde je jim to umožněno. Takovým nekontrolovaným způsobem se může stát, že automobilů bude v průběhu let čím dál více přibývat (což se v současnosti již děje) a přestane pro ně být místo. Začnou všude překážet a přeprava v nich bude pomalá, protože všechny budou stát v kolonách. Proto je třeba k této problematice přistupovat důsledně a vhodně automobilový provoz regulovat. Na městské úrovni se může jednat o regulaci parkovacích kapacit, zpoplatnění parkování, zjednosměrnění ulic, omezování rychlosti vozidel, eliminace nechtěné dopravy v obytných oblastech a centrech, budování obchvatů a jiných vhodných dopravních staveb.

V dělbě přepravní práce dosahuje individuální doprava v Jeseníku hodnoty 45 % (všechny cesty). Z dokumentu „Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021 – 2027 s výhledem do roku 2030“ vyplývá, že v okrese Jeseník na stávající počet obyvatel připadá cca 16 tisíc vozidel, což je 2,4 obyvatel na jeden automobil. Z tohoto čísla je patrné, že takovýto vysoký počet vozidel má vliv nejen na intenzity dopravy na silnicích, ale i na nároky počtu parkovacích kapacit.

Cílem by měla být snaha, aby tato čísla dále nestoupala, v krátkodobém horizontu se minimálně držela na stávající úrovni a v dlouhodobějších horizontech klesala. Dále je třeba řešit riziková, problémová a nehodová místa, komunikace ve špatném nebo nevyhovujícím stavu a předcházet tomu, aby taková místa dále vznikala.

Cílem opatření, která vznikla ve spolupráci s odbornou a širší veřejností města Jeseník, mají za cíl posouvat individuální automobilovou dopravu správným směrem tak, aby nebyla na škodu, ale pomáhala město rozvíjet a byla pouze alternativou k přemísťování pomocí udržitelných dopravních módů.

### 5.4.1.1 Silniční síť a individuální automobilová doprava

Jak již bylo popsáno v analytické části díla, na komunikačním skeletu nelze vzhledem k morfologii terénu realizovat zásadní změny. Výjimkou je obchvat města Jeseník, který je zakreslen ve stávajícím platném územním plánu města Jeseník. Vzhledem k finanční náročnosti a nutnosti realizace návazných dopravních staveb není ve výhledovém období 2035 s touto stavbou uvažováno.

Stávající silniční síť se bude rozšiřovat převážně o místní obslužné komunikace, které napojí nové rozvojové plochy na stávající silniční síť.

Jak již bylo uvedeno ve SWOT analýze analytické části studie, nedostatkem je zejména absence lepšího napojení na ostatní regiony ČR. V současné době je ve stadiu zpracování územní studie, která určí možnosti realizace tunelu pod Červenohorským sedlem. Oproti původnímu záměru, kdy se uvažoval tunel pro automobilovou dopravu, se v současnosti uvažuje spíše o využití pro železniční dopravu a prodloužení tratě z obce Kouty nad Desnou do města Jeseník. Toto řešení by velmi výrazně zkrátilo cestovní dobu z města Jeseník na železniční koridor a zvýšilo dostupnost Jeseníku a jesenického okresu.

Stávající komunikační síť je pro automobilovou dopravu kapacitně vyhovující.

Z pohledu bezpečnosti dopravy je potřeba zajistit vyhovující technický stav komunikací na území města a jeho spádových oblastech. Komunikační síť je potřeba rozdělit na komunikace ve správě města (místní a obslužné) a ve správě ŘSD ČR a Olomouckého kraje (silnice I., II. a III. třídy). Všichni zainteresovaní správci dohlíží na stav silnic, financují rekonstrukce a modernizace úseků ve špatném, havarijním nebo nevyhovujícím stavu a řeší nehodové nebo bezpečnostně nevyhovující úseky. Včasně plánují údržbu komunikací a dbají na to, aby nevznikaly nové havarijní úseky.

Neméně důležitým úkolem řešení bezpečnosti na komunikacích je postupné odstranění bezpečnostních dopravních závad, kdy budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové, kritické nebo jinak nevyhovující úseky komunikací a jejich křížení (křižovatky). Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastrukturu je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm.

Eliminací bezpečnostních závad je možné zvýšit bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a veřejném prostranství a infrastrukturu. V důsledku je možné počítat s menším počtem nehod, které by omezily plynulost silničního provozu.

Ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu přispěje také realizace opatření, které budou mít vliv na zklidnění dopravy. Typovými zklidňujícími opatřeními, která napomohou ke zklidnění dopravy jsou:

- bodová opatření – na jednom konkrétním místě na pozemní komunikaci,
- úseková opatření – omezení v daném úseku vozovky,
- plošná opatření – zavedená na vybraném území obce.

Typovými příklady fyzických zpomalovacích prvků jsou:

- zpomalovací prahy,
- zpomalovací polštáře,
- vyvýšené plochy,
- miniokružní křižovatky,
- změny trasy (vychýlení) jízdního pruhu,
- ostrůvky ve středu komunikací,
- vysazené plochy či jiná zúžení vozovky.



Obrázek 30 Příklady fyzických zpomalovacích prvků (zdroj: mapy.cz, Pudis)

Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků mohou být:

- svislé a vodorovné dopravní značení,
- informativní radary či figuríny policistů,
- světelná signalizační zařízení reagující na rychlost přijíždějícího vozidla,
- vyhrazené jízdní pruhy,
- piktogramové koridory pro cyklisty,
- optické brzdy,
- změna barvy nebo materiálu povrchu vozovky,
- střídání světla a stínu,
- diody v přechodech pro chodce.



Obrázek 31 Příklady psychologických zpomalovacích prvků (zdroj: mapy.cz)

Plošná opatření lze aplikovat pomocí zklidněných zón (oblastí). Zklidněné oblasti výrazným způsobem preferují chodce a cyklisty a omezují provoz motorových vozidel. Typy zklidněných zón:

- **Pěší zóna**
  - motorová vozidla mají povolený vjezd pouze za stanovených podmínek
  - výrazná preference chodců, ti smějí užívat pozemní komunikaci v celé její šířce
  - vjezd cyklistů je povolený neomezeně
  - dopravní prostor v jedné výškové úrovni (není členěn na vozovku a chodník)
- **Obytná zóna**
  - chodci smějí užívat pozemní komunikaci v celé její šířce
  - vjezd cyklistů je povolený neomezeně
  - dopravní prostor v jedné výškové úrovni (není členěn na vozovku a chodník)
  - pobytová funkce je nadřazena, jsou povoleny hry dětí ve vozovce
  - rychlost vozidel je omezena a regulována mj. stavebními prvky
- **Sdílená zóna**
  - chodci i cyklisté smějí užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, avšak vozidlu musí neprodleně umožnit průjezd
  - vjezd cyklistů je povolený neomezeně
  - rychlost vozidel je omezena
- **Zóna 30**
  - je zachováno členění na vozovku a chodník
  - chodec může přecházet vozovku kdekoli, nejsou vyznačeny přechody pro chodce
  - rychlost vozidel je omezena a regulována mj. stavebními prvky

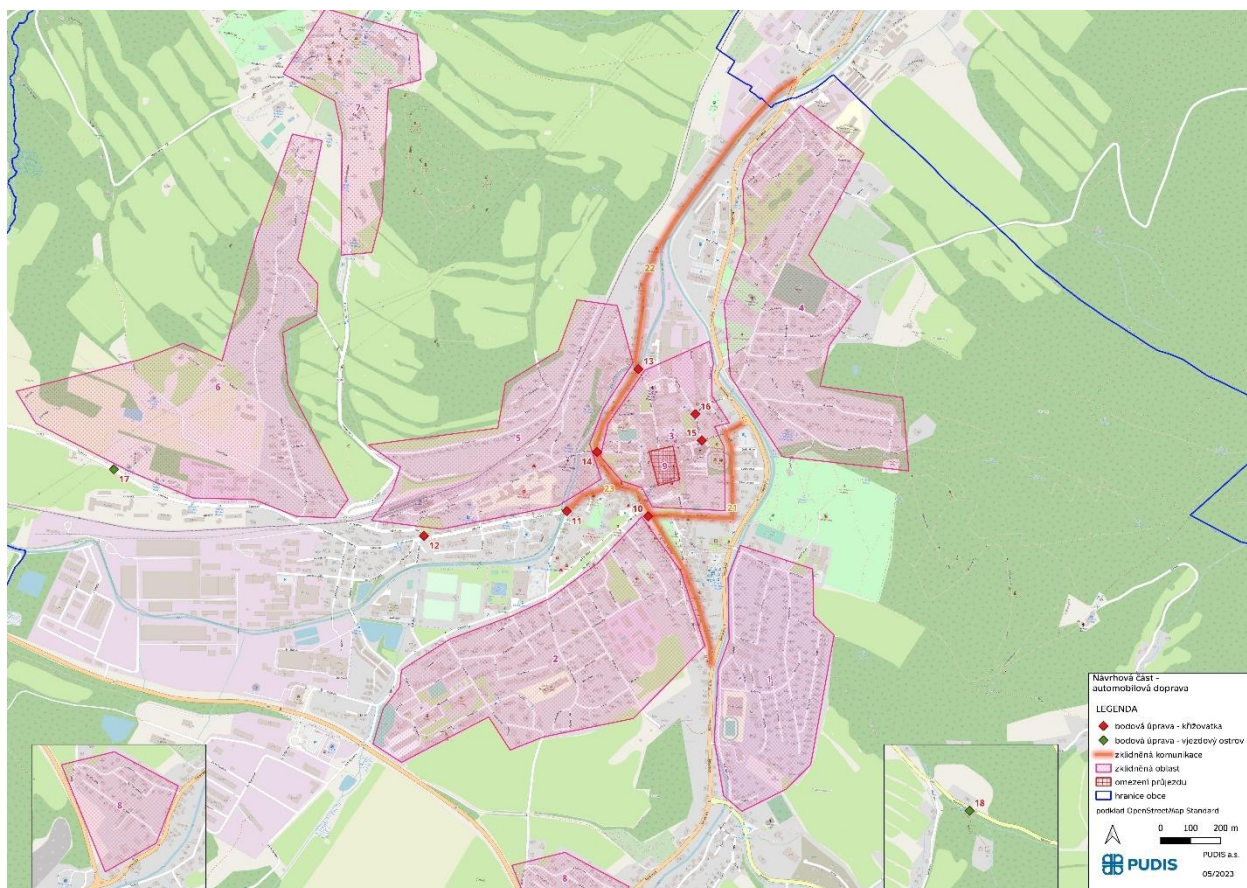


**Obrázek 32 Příklady plošných zklidnění dopravy – zóna 30, pěší zóna**

Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městě. Bezpečnost dopravy byla také podrobně řešena v analytické části dokumentu.

Ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy a všech účastníků silničního provozu lze také přispět zavedením zklidňujících opatření bodových, liniových nebo plošných. Na následujícím obrázku je návrh míst a lokalit, které by měly být řešeny. Výkres je v plném rozlišení součástí PŘÍLOHY 5.





Obrázek 33 Návrh aktivit pro automobilovou dopravu

#### Dopravně zklidněné oblasti:

- 1 – oblast ohraničená Bělou a ulicemi K. Čapka a Krátká
- 2 – oblast ohraničená ulicemi Dukelská – Na Bělidle – 28. října
- 3 – oblast centra města ohraničená ulicemi Poštovní – Dittersdorfova – Palackého – Vodní
- 4 – oblast zahrnující sídliště Pod Chlumem a jeho okolí
- 5 – oblast zahrnující území mezi ulicemi Lipovská – Vodní – O. Březiny – Priessnitzova a Puškinova
- 6 – oblast okolo ulice Kalvodova
- 7 – areál lázní
- 8 – oblast sevřená silnicemi I/60 – I/44 a ulici U Sokolovny
- 9 – omezení tranzitní dopravy přes Masarykovo náměstí

V rámci vyznačených větších ucelených oblastí se jeví jako nejvhodnější způsob zklidňujících opatření stanovení jednotné „zóny 30“, v případě menších ucelených oblastí (např. lázně) pak stanovení obytné či pěší zóny.

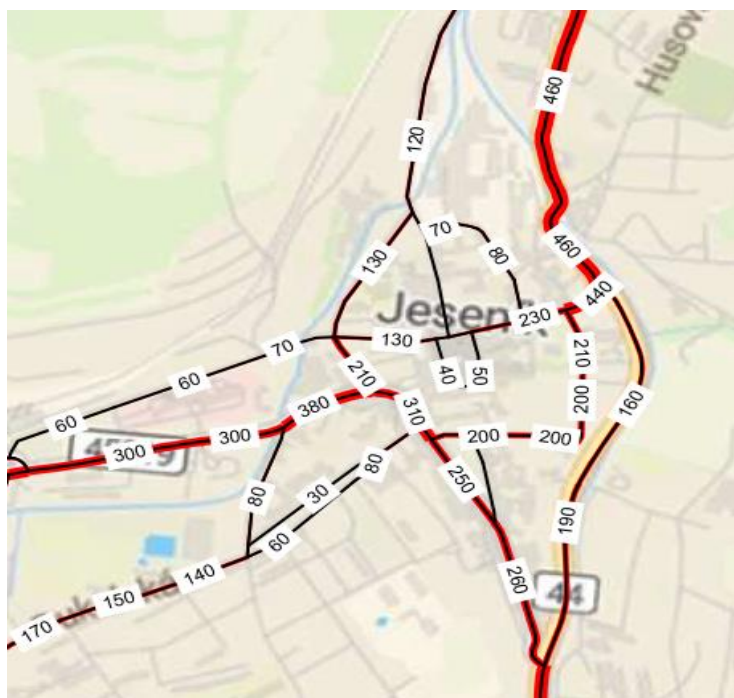
### Bodové úpravy na komunikační síti:

- 10 – křižovatka Lipovská x Dukelská x Poštovní
- 11 – křižovatka Lipovská x Fučíkova
- 12 – křižovatka Lipovská x Puškinova
- 13 – křižovatka O. Březiny x Vodní
- 14 – křižovatka Vodní x Tyršova
- 15 – křižovatka u kostela Nanebevzetí Panny Marie (ul. Palackého)
- 16 – křižovatka Palackého x Tovární

### Liniové úpravy na komunikační síti:

- 21 – úsek ul. Dittersdorfova – Poštovní
- 22 – úsek ul. O. Březiny – Vodní – Gogolova
- 23 – úsek ul. 28. října - Lipovská

Na následujícím obrázku jsou porovnány stavy v roce 2035 a 2022 bez zavedení jakýchkoliv zklidňujících opatření. Vlivem růstu dopravy dojde k navýšení dopravy na všech komunikacích.



Obrázek 34 Rozdílový kartogram intenzit dopravy 2035 vs. 2022 bez opatření

Opatření, která jsou primárně v centru města zaměřena na zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy, mají sekundární dopad i na intenzity dopravy. V případě zamezení tranzitní dopravy přes Masarykovo náměstí, přeřešením a zklidněním dopravních koridorů O. Březiny – Vodní – Gogolova a 28. října – nám. Svobody – Lipovská nejen z pohledu dopravního, ale i urbanistického, a již zklidněným koridorem Dittersdorfova – Poštovní dojde v centrální části ke zklidnění dopravy. Z modelových výpočtů dopravy vyplynulo, že aplikací těchto opatření dojde ke snížení intenzit dopravy v centru města.

Na následujícím obrázku je porovnán stav v roce 2035 se zavedením všech navržených zklidňujících opatření se stavem v roce 2022 bez jakýchkoliv opatření. Z výstupu vyplývá, že dojde k žádoucímu převedení dopravy z centra města na nadřazenou komunikační síť.



Obrázek 35 Rozdílový kartogram intenzit dopravy 2035 vč. opatření vs. 2022 bez opatření

#### 5.4.1.2 Nákladní doprava

Všeobecně je nákladní doprava převážně v centrech města hlavním zdrojem hluku a znečištění. Z toho důvodu je potřeba na území města nejen snižovat počet jejich cest, ale i optimalizovat jejich trasy. S nákladní dopravou souvisí problematika citylogistiky ve městě. Cílem citylogistiky je minimalizace pohybu zásobovacích vozidel v centru města a tím i minimalizace znečištění ovzduší díky přidané hodnotě služby, kterou je sdružení zásilek v místě překladiště a rozvoz těchto zásilek podle časových plánů.

Z průzkumů nákladní dopravy vyplývá, že v centru města bylo během 8 hodin (ranní a odpolední období, zahrnující špičkové hodiny pro daná období) nasčítáno na ulici Lipovská u Pradědu 99 nákladních vozidel. Na dalším sledovaném profilu na mostě přes Staříč bylo pro stejné časové období zjištěno 122 nákladních vozidel. V případě řešení zklidňujících opatření na koridoru 28. října – náměstí Svobody – Lipovská lze předpokládat, že vozidla, která přes území vykonávají pouze tranzitní dopravu se přesunou na nadřazenou komunikační síť. Počet vozidel, která mají v tomto území cíl lze v případě potřeby ve výhledu vhodným způsobem řešit pomocí citylogistiky.



### 5.4.1.3 Doprava v klidu

Z výstupů průzkumů dopravy v klidu zpracovaných v rámci analytické části díla vyplývá, že na území celého města Jeseník je kapacita parkovacích stání dostatečná. Výjimkou jsou oblasti s vysokopodlažní zástavbou, kde kapacita parkovacích stání dosahovala svého naplnění nebo ji překračovala. Problémy s parkováním se vyskytovaly také v rámci města lokálně.

S rostoucím stupněm automobilizace bude docházet také ke zvýšené poptávce po parkovacích stáních jak pro rezidenty, tak i návštěvníky města. Z tohoto důvodu je nutné zpracovat ucelený dokument, ve kterém musí být detailněji zpracována stávající poptávka po parkovacích stáních a následně navržena opatření, na základě, kterých bude řešena organizace parkování a nedostatečné lokální kapacity parkovacích stání ve městě.

Nedostačenou kapacitu parkovacích stání lze všeobecně řešit regulací parkování nebo budováním nových parkovacích stání. Ne vždy je však žádoucí kapacity pro parkování navyšovat. Implementací opatření podporující udržitelné dopravní chování by mělo být v ideálním případě dosaženo zastavení růstu automobilizace a motorizace tak, aby se poptávka po parkování nezvyšovala.

Při regulaci parkování nedochází k fyzickému navýšení parkovacích kapacit, ale k regulaci stávajících kapacit, která je většinou realizována ve vybraných částech města. Jedná se o tzv. parkovací zóny. V případě města Jeseník se tato možnost nabízí pro širší centrum města tak, aby byla zajištěna dostatečná parkovací kapacita pro rezidenty a zároveň byla možnost krátkodobě zaparkovat návštěvníkům.

Navýšení parkovací kapacity o nová stání lze řešit změnou organizace dopravy, budováním povrchových a nadzemních parkovišť nebo parkovacího domu.

Nejjednodušším a nejlevnějším opatřením, jak lze navýšit parkovací kapacity, bývá změna místní úpravy. Možnými opatřeními může být například změna typu stání z podélného na šikmé, pokud to umožňují šířkové poměry komunikace, změna dopravního značení či zjednosměrnění komunikace. Tato opatření lze realizovat i pro jednotlivé ulice. Pro širší oblast je řešením zavedení zóny s omezenou rychlostí (např. 30 km/h). Úpravy organizačního charakteru je možné podpořit stavebními úpravami (např. zpomalovací prahy, zvýšenými křižovatkami, vysazenými chodníkovými obrubami). Zóny 30 se zřizují v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Návrhy řešení zklidnění dopravy včetně dopravy v klidu jsou popsány v technických podmínkách TP 218 „Navrhování zón 30“.

Povrchová parkoviště lze realizovat stavebními úpravami na plochách, které jsou již v současné době využívány nelegálně, rozšířením stávajících parkovacích ploch (zálivy, parkoviště) nebo realizací nových ploch. Další možností výrazného navýšení parkovacích kapacit je výstavba montovaného nadzemního parkovacího objektu, který lze variabilně sestavit v různých konfiguracích a případně demontovat a sestavit na jiném místě, které je zpravidla realizováno na stávajícím parkovišti.





Obrázek 36 Příklad montovaného nadzemního parkoviště (zdroj: astron.biz)

Další možností řešení nedostatku parkovacích stání je realizace parkovacího domu, který bývá navržen jako rezidentní (pro dlouhodobé odstavování vozidel) nebo návštěvnické (převážně krátkodobé odstavování vozidel), případně kombinací pro obě skupiny parkujících.

Parkovací domy pro rezidenty jsou umísťovány do oblastí s hustou obytnou zástavbou (sídlištní celky), které se nacházejí v lokalitách s nejvyšším deficitem rezidentního parkování. Parkovací domy návštěvnické jsou umísťovány spíše v centrálních částech města a v oblastech s nedostatečným pokrytím ostatního i rezidentního parkování. V centru města parkovací domy slouží nejen návštěvníkům, ale i rezidentům a abonentům. Jedním ze způsobů řešení stávajícího stavu je zvýšení současné nabídky parkovacích míst výstavbou parkovacích domů. Při realizaci nových parkovacích domů je nutné počítat s instalací moderních technologií, které budou mimo jiné napojeny na informační systém města.

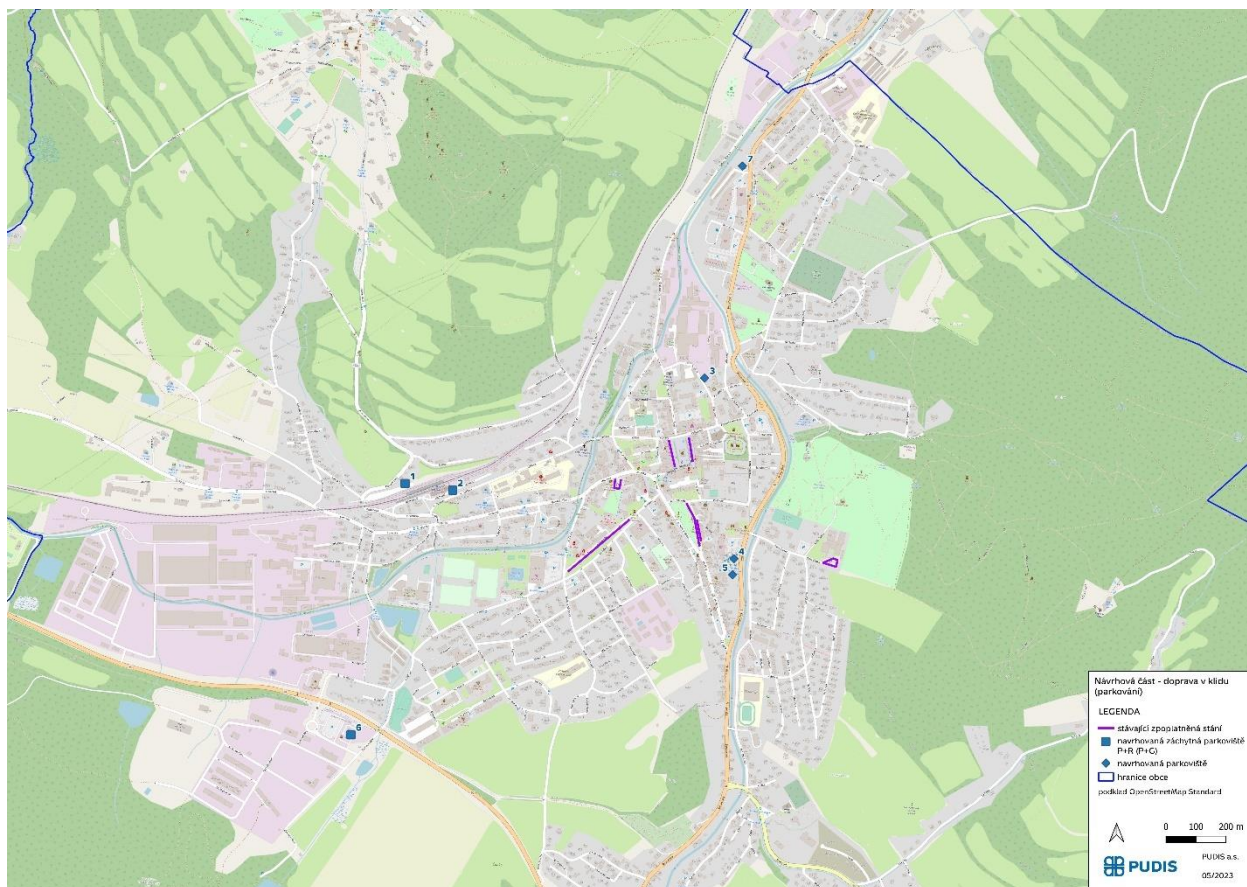
Parkovací domy se člení podle:

- umístění na podzemní, nadzemní a kombinované,
- počtu podlaží na jednopodlažní nebo vícepodlažní,
- způsobu distribuce vozidel v parkovacím domě na klasické garáže, automatické parkovací systémy (APS), montované objekty.

Investiční náklady a provozní náklady jsou u parkovacích domů oproti ostatním navrhovaným způsobům řešení deficitu parkovacích stání nejvyšší.

V rámci návrhové části Plánu udržitelné městské mobility se zpracovatel ve spolupráci se zadavatelem zabýval mimo jiné i návrhy umístění záchytných parkovišť P+R pro návštěvníky města. Lokality pro parkoviště byly navrženy na nových plochách nebo stávajících parkovištích, která nejsou v současné době příliš využívána. Navržené lokality jsou v docházkové vzdálenosti přestupních uzlů nebo zastávek veřejné hromadné dopravy. V případě parkoviště U Podjezdu není v současné době zajištěn přestup na veřejnou dopravu. Proto je v návrhové části i z důvodu potenciálu rozvoje lokality navržena do této oblasti autobusová linka. Dalším typem záchytných parkovišť jsou parkoviště P+G, která se umísťují na okraj regulovaných oblastí „zón placeného stání“. V případě města Jeseník by se jednalo například o změnu režimu stávajícího parkoviště v ulici Štefánikova nebo realizaci nového parkoviště v ulici Tovární. Tyto návrhy musí zapadat

do koncepce parkovací politiky a urbanistického rozvoje města. Na níže uvedeném obrázku jsou vyznačeny parkoviště, která jsou primárně určena návštěvníkům. Deficit parkovacích stání pro rezidenty i návštěvníky bude muset být řešen individuálně dle finančních a majetkoprávních možností města. Obrázek v plném rozlišení je součástí PŘÍLOHY 6.



Obrázek 37 Návrh parkovišť určená pro návštěvníky

Navrhované lokality pro zřízení záchytných parkovišť v režimu P+R (resp. P+G) a parkovišť navýšením či legalizací stávajících kapacit:

- 1 – ul. Priessnitzova – za kolejemi, v místě stávajícího překladiště
- 2 – ul. Nádražní – východně od železniční stanice
- 3 – ul. Tovární – plocha za Katovnou
- 4 – ul. Smetanova
- 5 – ul. Smetanova – plocha za divadlem
- 6 – ul. Za Podjezdem – výhledová lokalita
- 7 – ul. Bezručova – rozšíření stávající plochy ze zatravnovací dlažby – výhledová lokalita

V rámci řešení dopravy v klidu je přínosem využití chytrých systémů k lepšímu fungování a její organizaci.

Strategický dokument dopravní telematiky pro Českou republiku popisuje ITS jako dopravně-telematické systémy, jejichž aplikace jsou obvykle kombinací inteligentního vozidla, inteligentní infrastruktury a dopravních služeb. Podstatu ITS vidí v tom, že jsou sestaveny z částí, které jsou schopny sbírat data o stavu určitého vozidla či zařízení a následně je zasílají do řídicí jednotky nebo operátorovi.

V rámci řešení dopravy v klidu je přínosné využití chytrých systémů k lepšímu fungování její organizace. Pomocí dopravní telematiky je potřeba propojit vybrané parkovací plochy/objekty s informačními naváděcími tabulemi na příjezdových komunikacích do města.

Navádění na parkovací objekty má tyto přínosy:

- zvýšení obsazenosti díky informovanosti řidičů o konkrétní parkovací kapacitě
- zamezení zbytečných jízd při hledání parkovacího místa.

Z důvodu větší přehlednosti je možné město rozdělit na logické oblasti. Dopravní značení na vstupních profilech města bude obsahovat informace pro danou oblast a řidiči tak budou mít včas relevantní informace.

Systém pro navádění na jednotlivé parkovací kapacity musí být vícestupňový, sestavený pomocí pevných a proměnných informačních tabulí. Tyto tabule musí být umístěny v dostatečné vzdálenosti od cíle, ke kterému řidič směřuje. Důvod je zřejmý, podle údajů uvedených na tabulích se řidič může včas rozhodnout, na kterou parkovací plochu/ objekt bude směřovat.

První informace o možnostech parkování v jednotlivých oblastech města je řidičům poskytnuta pomocí pevného dopravního značení, např. Centrum. Tyto dopravní značky jsou umístěny na hlavních přístupových komunikacích do města a na komunikacích přivádějících dopravu z obchvatu města. Smyslem tohoto navádění je informovat řidiče o možnostech parkování ve městě, parkovacích kapacitách a o směru příjezdu k těmto parkovištím.

Ve druhém stupni následují proměnné informační tabule navádějící do vymezené oblasti. Ty již uvádějí aktuální počet volných míst v této oblasti a současně i směr jízdy. Toto navádění je umístěno na hranici města nebo před křižovatkami, které jsou důležitým rozhodovacím místem pro další cestu.

V posledním stupni dopravního značení jsou pevné dopravní značky, které navádí na konkrétní parkoviště a doplňují tak celkový naváděcí systém. Tyto tabule poskytují informace o počtu parkovacích kapacit poblíž cíle, kam řidiči směřují, směru jízdy a vzdálenosti k vybranému parkovišti.

U samotného parkovacího objektu se nachází taktéž proměnné informační tabule, které spravuje samotný provozovatel parkovacího objektu nebo parkoviště. Na informační tabuli je pak uveden stav parkoviště či parkovacího domu (VOLNO/OBSAZENO).

Pro správné fungování tohoto systému je nutné zajištění obousměrné komunikace mezi ústřednou centrálního technického dispečinku a parkovišti. Proměnné informační značení je napojeno na řídicí, ovládací a monitorovací technologii centrálního technického dispečinku.

Součástí informačního systému mohou být i informace o ceně za parkování na jednotlivých parkovištích. Ta se může během dne podle vytížení a polohy jednotlivých parkovišť měnit



(dynamické řízení cen parkování). V praxi to znamená, že během dopravní špičky může být parkování v centru dražší. Předpokladem je, že díky dražším poplatkům budou řidiči využívat parkoviště mimo centrum a tím bude dosaženo snížení intenzit dopravy na komunikační síti uvnitř města.



Obrázek 38 Příklady sledování obsazenosti parkoviště pomocí kamer nebo senzorů (Zdroj: smartiple.com, irozhlaz.cz)



**OPATŘENÍ A1****MODERNIZACE, REALIZACE A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ PRO MOTOROVOU DOPRAVU****POPIS OPATŘENÍ**

Cílem tohoto opatření je zajištění vyhovujícího technického stavu komunikací na území města. Kromě samotné modernizace a údržby je potřebný i monitoring poruch a závad a následně zpracování plánu modernizace a údržby komunikací. Komunikační skelet města je v současné době kompletní. Jedinou výjimku tvoří severojižní silniční obchvat města, jehož příprava se však předpokládá až po roce 2035, tj. mimo časové období PUMM.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Modernizace a opravy ulice Habrová (v úseku Nábřežní – Sládkova)
- ◆ Modernizace a opravy ulice Gogolova
- ◆ Modernizace a opravy ulice O. Březiny
- ◆ Modernizace a opravy ulice Rejvízská – na Svornost
- ◆ Modernizace a opravy ulice Jaroslava Ježka (po ul. Denisova)
- ◆ Modernizace a opravy ulice Denisova (od ul. Jaroslava Ježka)
- ◆ Modernizace a opravy ulice Dukelská (od ul. Denisova po ul. Boženy Němcové)
- ◆ Modernizace a opravy místních komunikací na sídlišti Lipovská
- ◆ Modernizace a opravy místních komunikací na sídlišti Pod Chlumem
- ◆ Modernizace a opravy místních komunikací na ulici Kalvodova – II. etapa
- ◆ Modernizace a opravy ulice Čechova
- ◆ Modernizace a opravy ulice Nerudova a Zlatá Stezka
- ◆ Plán modernizací a údržby komunikací
- ◆ Modernizace a opravy úseků místních komunikací a ulic
- ◆ Silniční obchvat města Jeseník ⊗

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2900 - 3600 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce povrchu

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035
- ◆ ⊗ po 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ Olomoucký kraj

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Komunikační síť pro motorovou dopravu

**OPATŘENÍ A2****ODSTRANĚNÍ DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍCH ZÁVAD NA KOMUNIKACÍCH****POPIS OPATŘENÍ**

Opatření cílí na řešení kritických, nehodových, nebezpečných či jinak nevyhovujících uzlů a úseků na komunikační síti města. Vhodnými stavebními, ale i organizačními opatřeními lze zvýšit bezpečnost nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, kterými jsou chodci. Eliminací bezpečnostních závad je možné zvýšit celkovou bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená také snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a veřejném prostranství a infrastrukturu.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Řešení zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech přes Bezručovu ul.
- ◆ Řešení zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech přes Smetanovu ul.
- ◆ Řešení zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech přes Šumperskou ul.
- ◆ Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova
- ◆ Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic 28.října, nám. Svobody, Lipovská
- ◆ Řešení dalších dopravně bezpečnostních závad

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétní aktivity

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Komunikační síť pro motorovou dopravu
- ◆ Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

**OPATŘENÍ A3****ŘEŠENÍ PROBLEMATICKÝCH KŘIŽOVATEK****POPIS OPATŘENÍ**

Cílem opatření je řešit nebezpečné a nepřehledné křižovatky, které se nachází na komunikační síti města Jeseník, tak aby se zlepšila jejich přehlednost a tím i bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu. Závady je možné řešit stavebními nebo stavebně – organizačními úpravami.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Křižovatka u Pradědu
- ◆ Křižovatka Vodní × O. Březiny
- ◆ Křižovatka Lipovská × Fučíkova
- ◆ Křižovatka Zámecké náměstí
- ◆ Křižovatka Palackého × Zámecké náměstí
- ◆ Křižovatka Palackého × Tovární

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 3500 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

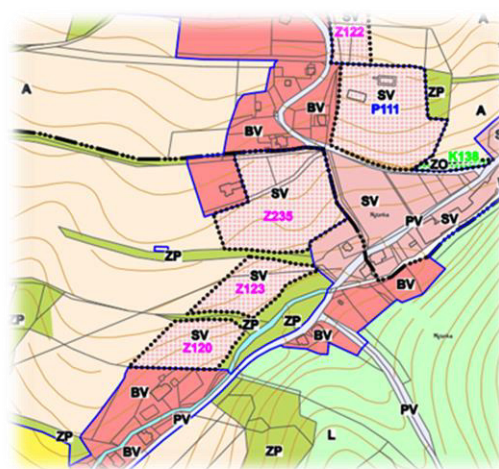
- ◆ Komunikační síť pro motorovou dopravu
- ◆ Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

**OPATŘENÍ A4****NAPOJENÍ ROZVOJOVÝCH LOKALIT NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU****POPIS OPATŘENÍ**

Opatření cílí na realizaci potřebné infrastruktury v rozvojových lokalitách definovaných územním plánem. Kvalitní infrastrukturu je potřeba řešit jak v rámci dané lokality, tak v rámci jejího napojení na infrastrukturu stávající. Jedná se nejen o infrastrukturu pro motorovou dopravu, potřebné je v těchto lokalitách řešit i infrastrukturu pro pěší a cyklisty, dopravu v klidu a v relevantních místech myslet i na obsluhu veřejnou hromadnou dopravou. V rozvojových lokalitách je potřebné také zachovat prostupnost danou oblastí, nežádoucí je vytvoření tzv. „slepých lokalit“ bez možnosti pěšího, a na vybraných místech i cyklistického, prostupu daným územím.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Dobudování infrastruktury v zóně Za Podjezdem (inženýrské sítě, rekonstrukce komunikací, chodníků, výsadba zeleně)
- ◆ Napojení rozvojové lokality v okolí Kalvodovy ul.
- ◆ Napojení rozvojové lokality „Pod Čapkou“
- ◆ Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Krameriova
- ◆ Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Dukelská
- ◆ Napojení rozvojové plochy v lokalitě „Lipovský kopec“
- ◆ Napojení dalších rozvojových ploch dle ÚP
- ◆ Rozvoj komunikační infrastruktury v oblasti ulice Strmá

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2900 - 3600 Kč/m<sup>2</sup> nové komunikace

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Komunikační síť pro motorovou dopravu



**OPATŘENÍ A5****REALIZACE ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ P+R A P+G (NÁVŠTĚVNÍCI)****POPIS OPATŘENÍ**

Parkoviště P+R a P+G tvoří propojovací bod pro multimodální dopravu. U typu P+R se jedná o propojení mezi automobilovou a veřejnou dopravou, u parkoviště typu P+G o propojení mezi automobilovou a pěší dopravou. Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou nebo jdou pěšky. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, příp. na kapacitních záchytných parkovištích, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou nebo pěšky a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Kromě navržených lokalit je potřeba hledat i další vhodné lokality.

Konkrétní kroky a postupy v otázkách parkování na území města by měla přinést samostatná studie parkovacího managementu.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Realizace záchytného parkoviště P+R u železniční stanice vč. navazující infrastruktury
- ◆ Realizace parkovišť typu P+R a P+G na vytipovaných místech
- ◆ Řešení stání pro karavany (vč. doplňkové infrastruktury)
- ◆ Řešení stání pro zájezdové autobusy
- ◆ Zřízení míst typu K+R u veřejných institucí

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ studie cca 500 tis. Kč dle rozsahu průzkumů
- ◆ cca 50 – 150 tis. na jedno stání (PP)

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Realizace chytrého parkování

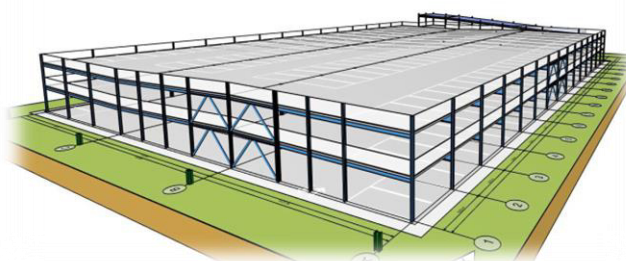
**OPATŘENÍ A6****ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍ POPTÁVKY PO PARKOVÁNÍ  
(REZIDENTI)****POPIS OPATŘENÍ**

S růstem počtu automobilů jsou kapacity k parkování a odstavení vozidel na území města Jeseník lokálně nedostačující. Optimalizaci parkovacích kapacit lze docílit změnou organizace dopravy, a to převážně v těch lokalitách, kde není možnost realizace nových parkovacích ploch. Navýšení parkovacích kapacit je možné stavebními úpravami, změnou uspořádání parkujících vozidel (změna z podélného stání na kolmé) nebo úpravou provozního režimu jednotlivých ulic. V lokalitách, kde je to prostorově možné, je vhodné prověřit možnosti realizace montovaných patrových parkovišť. Ne vždy je však žádoucí kapacity pro parkování navyšovat. Implementací opatření podporující udržitelné dopravní chování by mělo být v ideálním případě dosaženo zastavení růstu automobilizace a motorizace tak, aby se poptávka po parkování nezvyšovala.

Konkrétní kroky a postupy v otázkách parkování na území města by měla přinést samostatná studie parkovacího managementu.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Parkovací management města (generel parkování) a jeho realizace
- ◆ Rekonstrukce a výstavba nových parkovacích míst ul. Lipovská
- ◆ Rekonstrukce a výstavba nových parkovacích míst ul. Habrová
- ◆ Zvyšování stávajících parkovacích kapacit formou stavebních úprav

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 50 – 150 tis. na jedno stání (PP)
- ◆ cca 150 – 300 tis. na jedno stání (NP)

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Realizace chytrého parkování

**OPATŘENÍ A7****ZKLIDŇOVÁNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ****POPIS OPATŘENÍ**

Z důvodu zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti pěších a cyklistů je vhodné na území města realizovat ve vybraných lokalitách pěší zóny, obytné zóny a zóny 30. Zóny jsou na vstupních komunikacích vyznačeny svislým dopravním značením, které je potřeba doplnit vhodnými zklidňovacími prvky (zvýšené křižovatky, střídavě oboustranné bodové zúžení, vysazené chodníkové plochy atd.) dle platné legislativy. Oblast vymezená jako pěší zóna, obytná zóna a sdílená zóna výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V pěší i obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce (vč. přecházení kdekoli). Do pěší zóny mají vozidla povolený vjezd pouze za stanovených podmínek. Ve sdílené zóně smějí chodci i cyklisté užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, avšak vozidlu musí neprodleně umožnit průjezd. Rozvoj těchto opatření může podpořit bezpečnost a komfort chodců, motivovat občany, aby méně využívali vozidla a preferovali dopravu pěšky či na kole. Spolu s dalšími opatřeními, které rozvíjejí pěší a cyklistickou dopravu, mohou tyto zóny vhodně koexistovat na mnoha místech ve městě. Plošné zklidňování dopravy má zároveň nezanedbatelný vliv na emisní chování vozidel v provozu a tím i na úroveň imisí škodlivých látek v ovzduší. Důležitou aktivitou je omezení tranzitní dopravy přes Masarykovo náměstí. Realizací této aktivity by na náměstí zůstala pouze zdrojová a cílová doprava a náměstí by se výrazně zklidnilo a zatraktivnilo pro obyvatele i návštěvníky města, pro pěší i cyklisty.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Rozvoj zklidněných zón (obytné, pěší, sdílené, "30")
- ◆ Omezení tranzitní dopravy na Masarykově náměstí
- ◆ Řešení dopravního režimu v lázních
- ◆ Realizace zklidňujících prvků na příjezdových komunikacích do města
- ◆ Zklidnění průtahu centrem města (Lipovská - Poštovní - Dittersdorfova)

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ cca 2900 - 3600 Kč/m<sup>2</sup> rekonstrukce
- ◆ cca 100 tis. Kč za výsuvný sloupek

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Rozvoj podmínek pro pěší dopravu
- ◆ Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu
- ◆ Zvýšení atraktivity veřejného prostoru

**OPATŘENÍ A8****SMART PRVKY A ITS PRVKY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI****POPIS OPATŘENÍ**

Díky inteligentním navigačním prvkům využitých pro parkování je možné dosáhnout efektivnější a rovnoměrnější rozložení parkujících automobilů na území města. Návštěvníci města i jeho obyvatelé při příjezdu do města dostávají informace o místech k parkování a volných parkovacích kapacitách. Řidiči mohou efektivněji najít parkovací místo, čímž se snižuje zbytečná doprava na území města. Dojde také k úspoře času, který by jinak uživatelé ztratili hledáním parkovacího místa. Vhodným způsobem zobrazování těchto informací o parkování je možné částečně usměrňovat dopravu na území města. V neposlední řadě bude mít opatření pozitivní vliv na životní prostředí. Ke správnému fungování tohoto opatření je třeba myslet i na zdroje dat. Údaje o volných parkovacích kapacitách je potřeba online zaznamenávat, aby bylo možné navigovat vozidla na volná parkovací místa. Většinou jde o čidla zabudovaná přímo ve vozovce nebo kamery.

V kategorii inteligentních dopravních systémů je vhodné využít i dalších smart prvků, kterými mohou být kamerové systémy, úseková měření rychlosti apod.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Navádění na volná parkovací místa a informace o obsazenosti
- ◆ Úseková měření rychlosti na vybraných místech
- ◆ Modernizace a rozvoj kamerových systémů a jeho využití v monitoringu statické dopravy

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétního projektu

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ soukromí investoři

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Snížení negativních dopadů z motorové dopravy
- ◆ Smart prvky a ITS prvky na komunikační síti



**OPATŘENÍ A9****ŘEŠENÍ CITYLOGISTIKY****POPIS OPATŘENÍ**

Přeprava zboží tvoří více než polovinu všech cest v městských oblastech. Toto alarmující číslo má v současné době navíc rychle rostoucí trend, zejména s ohledem na rozvozy zboží z e-shopů a rozvozy jídel a potravin, které jsou čím dál oblíbenější. Zboží, jídlo a potraviny se čím dál častěji dováží na malé vzdálenosti, avšak nevhodnými dopravními prostředky, zejména motorovými vozidly. Tento trend je do budoucna zcela neudržitelný a je potřeba začít hledat cesty, jak eliminovat tyto zcela zbytečné cesty osobních automobilů (nejen) v centru města. Cílem citylogistiky je minimalizace pohybu zásobovacích vozidel v centru města (a v případě Jeseníku např. i v lázních) a tím i minimalizace znečištění ovzduší díky přidané hodnotě služby, kterou je jednak sdružení zásilek v místě překladiště a rozvoz těchto zásilek podle časových plánů a jednak rozvoz rychloobrátkového zboží (jídlo, potraviny) pomocí udržitelnějších způsobů dopravy, např. cargobiků nebo standardních jízdních kol),

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Pobídky a osvěta v otázce mikrologistiky  
- centrum, lázně

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétního projektu

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ soukromí investoři

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Snížení negativních dopadů z motorové dopravy
- ◆ Podpora pro změnu dopravního chování ve městě
- ◆ Podpora alternativních pohonů

**OPATŘENÍ A10****PODPORA ELEKTROMOBILITY A ALTERNATIVNÍCH POHONŮ****POPIS OPATŘENÍ**

Nezbytnou součástí podpory využívání elektromobilů je příprava sítě pro nabíjecí stanice a v případě poptávky i jejich realizace na území města. Doplněním sítě vhodně rozmístěných nabíjecích stanic pro elektromobily, s vhodným výkonem pro dobíjení, je důležitým předpokladem pro další rozvoj elektromobility ve městě, zvýšení její konkurenceschopnosti motorové dopravě a pro snížení celkových negativních dopadů dopravy na životní prostředí. Stanice je vhodné umisťovat tak, aby byly dostupné co největšímu počtu řidičů (např. nákupní zóny, záchytná parkoviště, čerpací stanice, restaurace, kavárny apod.) a současně dostupné v rámci celého města. Při realizaci opatření je také třeba vzít v úvahu výhledové kapacitní rozšíření podle potřeb vyplývajících z dalšího rozvoje elektromobility.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Vyhrazení parkovacích stání pro elektromobily
- ◆ Realizace nabíjecí infrastruktury pro elektromobily

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétního projektu

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ soukromí investoři

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Podpora alternativních pohonů
- ◆ Snížení negativních dopadů z motorové dopravy

## 5.5 MĚKKÁ OPATŘENÍ

Poslední kategorií opatření jsou tzv. měkká opatření. Měkká opatření představují neinfrastrukturní projekty, tedy zejména podpůrná opatření, která podpoří změny v dopravním chování, změny v přístupu obyvatel a návštěvníků k dopravě a mobilitě, změny v přístupu řídicích a politických zástupců k plánování a řešení dopravy a mobility apod.

V rámci managementu mobility se město zaměří na snížení dopadů motorové dopravy na životní prostředí a zajištění udržitelné mobility na území města Jeseník.

Mezi měkká opatření patří zejména osvětové, vzdělávací a podpůrné kampaně k otázkám udržitelné městské mobility, celý výchovný proces v otázkách mobility obyvatel (který by měl začínat již v mateřské škole a přes všechny stupně školství a věkové kategorie pokračovat až k lidem v seniorském věku). Zacílit je tedy potřeba na všechny věkové kategorie, nevyjímaje budoucí generaci uživatelů mobility a už i těm od útlého věku vštěpovat hlavní zásady a principy udržitelné mobility tak, aby generační obměna výrazně napomohla pozitivně řešit udržitelnost mobility v budoucích obdobích.

Je vhodné, aby se město zapojovalo do národních programů a aktivit týkajících se udržitelné mobility a dopravní výchovy a aby součástí pravidelně realizovaných relevantních akcí byly právě i informace k udržitelné městské mobilitě.

**OPATŘENÍ M1****UPLATŇOVÁNÍ PRINCIPŮ UDRŽITELNÉ MOBILITY VE VEŘEJNÉ SPRÁVĚ****POPIS OPATŘENÍ**

Opatření cílí na uplatňování principů udržitelné mobility ve veřejné správě, a to jak přímo, tak nepřímo. I ve veřejné správě je potřeba uplatňovat výše popsané principy udržitelné mobility a občanům jít tzv. příkladem. Je vhodné podporovat cesty zaměstnanců alternativními způsoby mimo osobní automobil a zlepšovat podmínky tak, aby pro ně byla chůze, jízda na kole nebo jízda veřejnou dopravou do práce atraktivní a komfortní. Vhodné je také při pravidelné obměně vozidlového parku městských organizací myslet na alternativní pohony těchto vozidel. V rámci uplatňování principů PUMM je pak zcela zásadní aktivitou zřízení pozice městského koordinátora mobility v rámci městského úřadu, který bude koordinovat implementaci projektů z PUMM, dohlížet nad realizací navržených opatření a aktivit, koordinovat zájmy a zajišťovat spolupráci mezi městskými a ostatními subjekty při různých investičních akcích, zajišťovat koordinaci mezi samotnými odbory městského úřadu, zabezpečovat pravidelné aktualizace PUMM a jeho evaluaci.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Zřízení pozice koordinátora mobility
- ◆ Koordinace zájmů subjektů při plánování oprav, rekonstrukcí a investic (např. při revitalizaci sídlišť, komunikací, Smetanových sadů, chodníku do lázní).
- ◆ Zajištění vyhodnocení a pravidelné aktualizace PUMM
- ◆ Vozidlový park městských organizací na alternativní pohony
- ◆ Podpora cest zaměstnanců městských organizací do zaměstnání udržitelnými způsoby
- ◆ Zlepšení podmínek pro dojížděku do škol/zaměstnání na jízdním kole (pěšky) - stojany, sprchy

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ dle konkrétní aktivity

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ organizace zřizované samosprávou (školská zařízení, úřady, veřejné instituce)

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility



**OPATŘENÍ M2****ZAPOJENÍ DO NÁRODNÍCH PROGRAMŮ A KAMPANÍ  
K PODPOŘE UDRŽITELNÉ MOBILITY****POPIS OPATŘENÍ**

Na národní úrovni probíhá dlouhodobě několik velkých kampaní k osvětě udržitelného dopravního chování se zavedeným marketingem a celorepublikovým ohlasem. Nejznámější akcí je „Do práce na kole“, do níž se zapojuje každoročně několik desítek tisíc zaměstnanců a stovky zaměstnavatelů. Kampaň pomáhá motivovat zaměstnance k pravidelnému pohybu a aktivní mobilitě. Výzva „Pěšky do školy“ má za cíl motivovat školáky dopravovat se pravidelně do školy pěšky a ukázat jim, že chodit do školy pěšky je normální a přirozené. Všechny tyto aktivity cílí na aktivní mobilitu, osvětu v otázkách zdravého pohybu a důležitosti změny dopravního chování u každého z nás. Národní programy a kampaně je vhodné doplňovat lokálními akcemi, soutěžemi nebo propagací alternativních dopravních prostředků (mikromobilita). Národní a lokální aktivity jsou v září také zastřešovány celoevropským týdnem mobility a dnem bez aut, při kterých se ulice ve městě zavírají autům a otevírají obyvatelům. Cílem je zvýšit povědomí občanů o udržitelné mobilitě, upozornit na problémy v dopravě a hledat řešení šetrná ke klimatu a životnímu prostředí.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Zapojení do Evropského týdne mobility (ETM)
- ◆ Zapojení do akce „Den bez aut“
- ◆ Zapojení do akce "Do práce na kole"
- ◆ Zapojení do akce "Do školy na kole"
- ◆ Zapojení do akce "Pěšky do školy"
- ◆ Zapojení do výzvy "10 000 kroků"
- ◆ Zapojení do dalších národních akcí

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ bez přímých nákladů

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník
- ◆ organizace zřizované samosprávou (školská zařízení, úřady, veřejné instituce)

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility
- ◆ Marketingová podpora udržitelné mobility
- ◆ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní

**OPATŘENÍ M3****REALIZACE VZDĚLÁVACÍCH A OSVĚTOVÝCH KAMPANÍ****POPIS OPATŘENÍ**

Vzdělávací a osvětové kampaně mohou probíhat pomocí různorodých komunikačních kanálů či na realizovaných veřejných akcích prostřednictvím přednášek, webových stránek, sociálních sítí, médií apod. Cílem kampaní je poskytovat obyvatelům města informace o udržitelné mobilitě a vlivu dopravy na lidské zdraví a životní prostředí. Vhodným nástrojem k realizaci kampaně je např. natočení krátkého videa a jeho následné zveřejnění přes dostupné komunikační kanály. Dále je možné pořádat pro občany výchovné aktivity poukazující na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol a na šíření zásad bezpečného chování v silničním provozu včetně osvěty k vzájemnému respektu mezi všemi účastníky provozu. Možnosti popisuje mimo jiné kapitola Komunikační plán pro implementační část PUMM. Vhodné je v těchto otázkách vzdělávat již děti od útlého věku výchovou v mateřských i základních školách.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Výchova občanů k udržitelné mobilitě
- ◆ Dopravní výchova v MŠ a ZŠ
- ◆ Realizace motivačních soutěží na školách

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ bez přímých nákladů

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

- ◆ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní

**OPATŘENÍ M4****PRAVIDELNÉ PARTICIPAČNÍ AKTIVITY S OBČANY  
K PROBLEMATICE DOPRAVY A MOBILITY****POPIS OPATŘENÍ**

Participace s veřejností je jedním ze základních principů plánování udržitelné mobility. Opatření řeší nastavení systematické participace a spolupráce s občany v oblasti dopravního plánování i při přípravě strategických a koncepčních dokumentů obecně. Vhodnou možností je nastavení pravidelných setkání odborníků, politické reprezentace města a pracovníků radnice s obyvateli, na nichž budou diskutovány problémy ve městě. Cílem zavedení systematické spolupráce s občany je zvýšení informovanosti a angažovanosti obyvatel města a usnadnění participace na budoucích plánovacích procesech nejenom v oblasti dopravy. Nedílnou součástí naplňování cílů PUMM je osoba (koordinátor), která bude dohlížet na naplňování cílů a koordinovat s dalšími zainteresovanými stranami.

**PŘÍKLADY AKTIVIT**

- ◆ Realizace participačních aktivit s občany města
- ◆ Pravidelná setkání a informovanost veřejnosti o investičních akcích
- ◆ Implementace a evaluace plánu PUMM

**FINANČNÍ NÁROČNOST**

- ◆ bez přímých nákladů

**ČASOVÝ HORIZONT**

- ◆ 2026
- ◆ 2035

**NOSITEL**

- ◆ město Jeseník

**VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL**

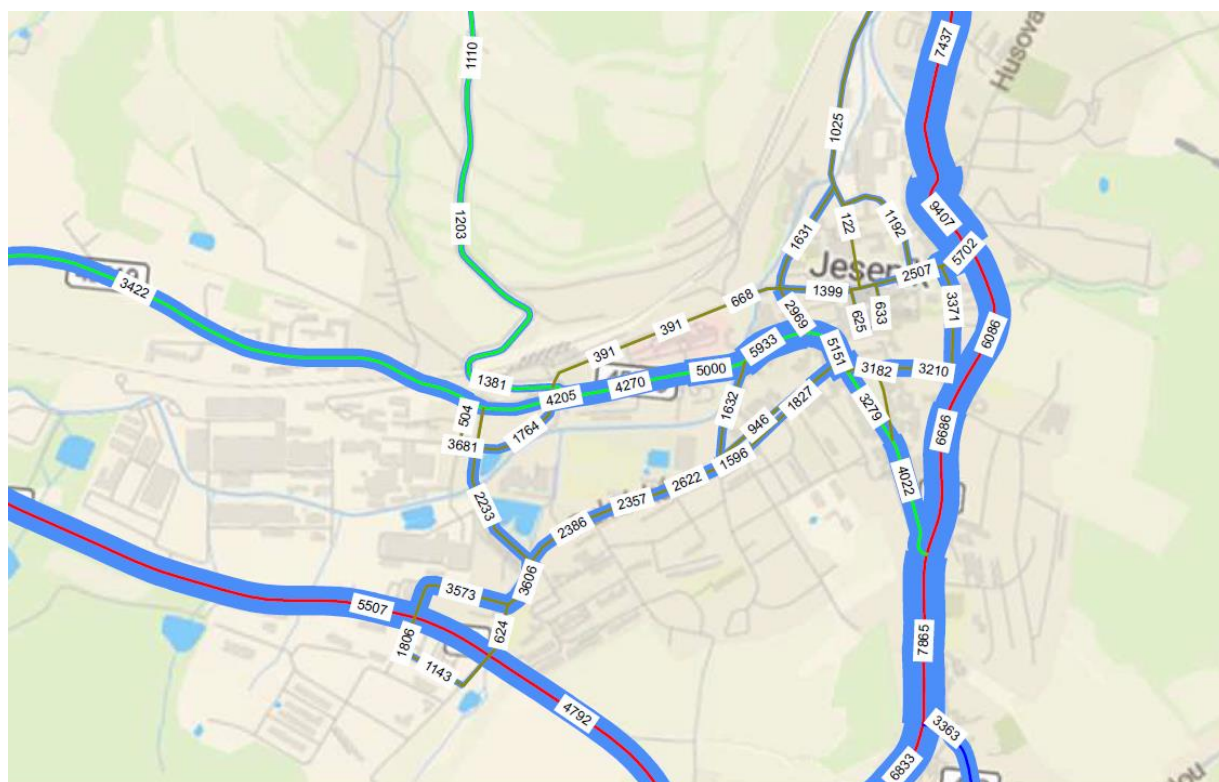
- ◆ Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility

## 6. DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ

Pro popis a analýzu reálného stavu se mimo sady dopravních a sociologických průzkumů s úspěchem využívají i možnosti dopravních modelů, jejichž základní myšlenka vychází ze zjednodušeného matematického vyjádření vlastní reality. Takový model pak v rámci svých možností simuluje probíhající procesy reálného dopravního systému a hlavním účelem je poznat, pochopit a predikovat chování dopravního proudu. Pro účely ověření návrhů opatření a pro možnost porovnání stávajícího a návrhového stavu byl v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník použit dopravní model, který byl vytvořen v rámci analytické části díla.

Intenzity automobilové dopravy pro rok 2022 byly získány z dopravních průzkumů realizovaných v květnu 2022 při zpracování analytické části Plánu udržitelné městské mobility. Pro výhledové období roku 2035 byly použity intenzity z dopravního modelu stávajícího stavu, které byly dle TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ přenásobeny na daný časový horizont. Výhledový stav rozvoje komunikační sítě města v tomto horizontu zahrnuje zejména dopravní opatření vedoucí ke zklidnění dopravy v centru města Jeseník a jeho blízkém okolí s cílem převést co nejvíce dopravy na vyšší dopravní síť (průtahy silnic I. a II. třídy.) mimo centrum města.

Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity směrově nerozdělené v počtech všech vozidel za 24 hodin. Zaokrouhleny jsou hodnoty pouze v rozdílových výkresech na celé desítky. Výkresy zobrazující zatížení dopravy na území celého města se nacházejí v PŘÍLOZE 7. Na následujících obrázcích se nacházejí výřezy z vybraných výkresů s detailem pro centrum města.



Obrázek 39 Detail výhledových intenzit dopravy 2035 v centru města Jeseník

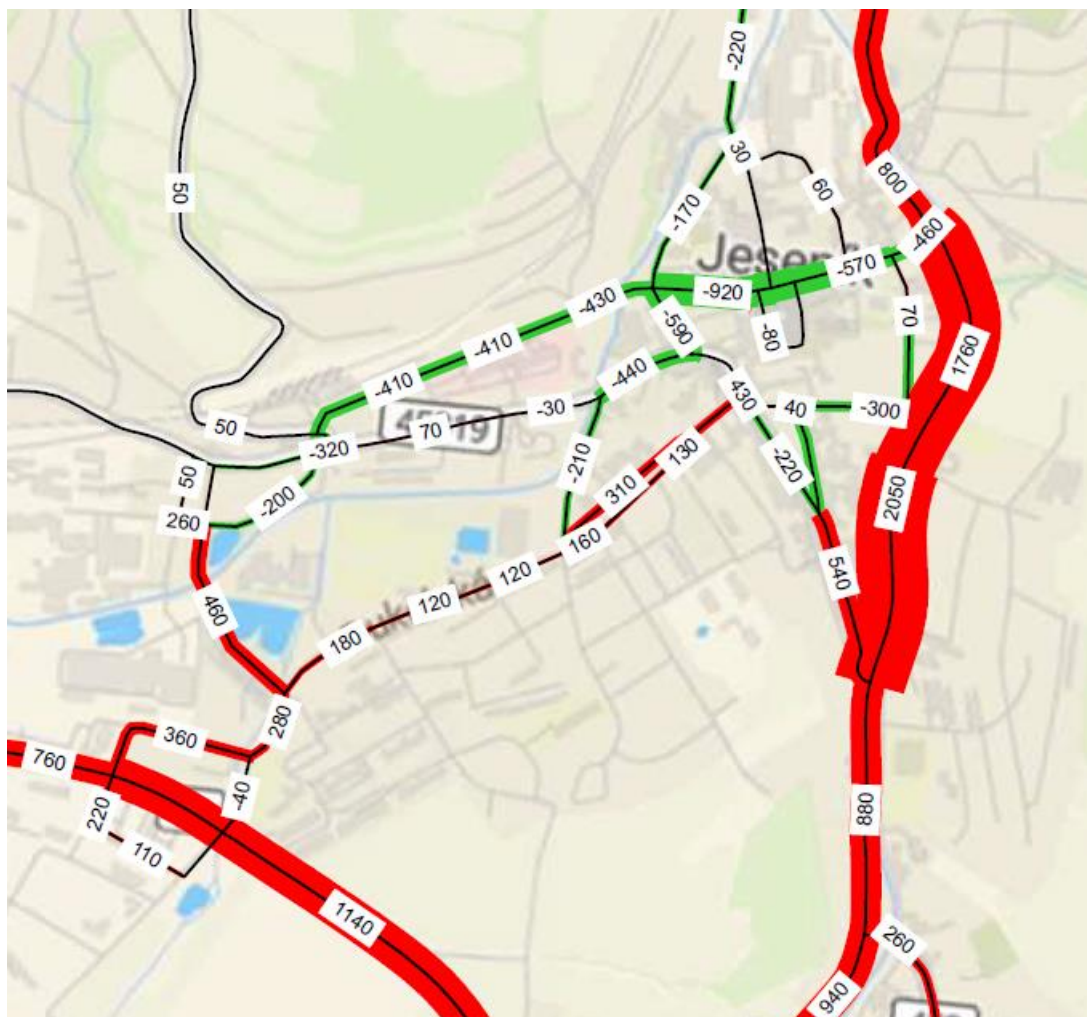


V případě, že by se nezavedla žádná opatření uvedená v PUMM města Jeseník, narůstající doprava by v budoucnu navýšila intenzity dopravy v centru města. Tento stav zobrazuje následující obrázek. Ve zobrazeném stavu nejsou zavedena žádná opatření, doprava byla pouze navýšena na předpokládané intenzity v roce 2035. Ze zobrazeného rozdílového kartogramu je vidět, že bez zavedení opatření by si část vozů nadále zkracovala svou cestu přímo přes centrum města. Červené úseky značí nárůst dopravy, zelené úseky pak pokles.



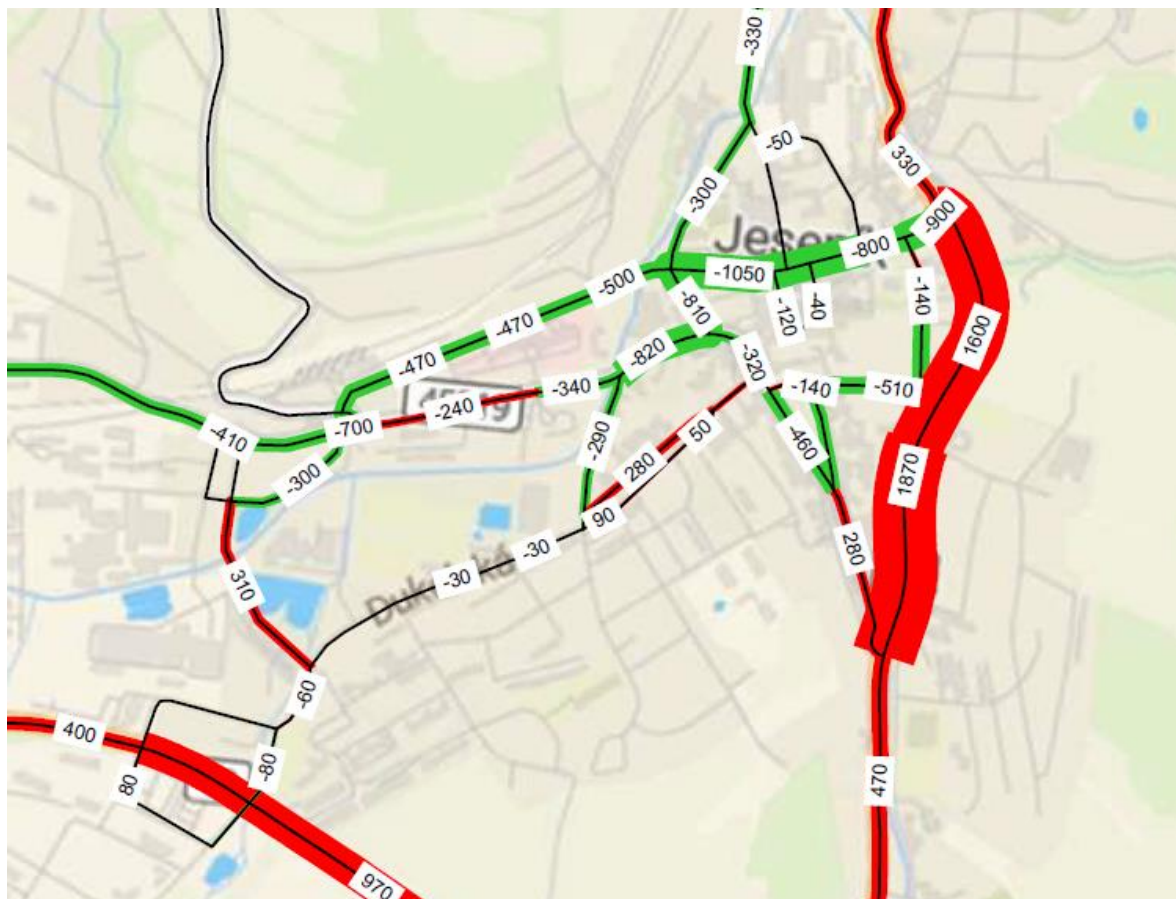
Obrázek 40 Rozdílový kartogram intenzit dopravy mezi stavem 2022 a stavem 2035 bez zavedení navržených opatření

V rozdílových výkresech lze poměrně snadno sledovat změny dopravy vlivem zavedení opatření v návrhové části PUMM města Jeseník. Na následujícím obrázku je porovnán výhledový stav v roce 2035 se zavedením všech opatření vůči základnímu stávajícímu stavu roku 2022. Červené úseky značí nárůst dopravy, zelené úseky pak pokles.



Obrázek 41 Rozdílový kartogram intenzit dopravy mezi stavem 2022 a stavem 2035 se zavedením navrhovaných opatření

Následující rozdílový kartogram pak porovnává dva stavy ve výhledovém roce 2035, a to stav 2035 bez zavedení opatření a stav 2035 se zavedením všech navrhovaných opatření. Z kartogramu na následujícím obrázku je zřejmé, že i při růstu vnější a tranzitní dopravy dojde při zavedení všech navrhovaných opatření (zejména aplikací zklidňujících opatření na komunikacích v centru města) ke snížení intenzity dopravy na komunikacích v centru města Jeseník. Červené úseky značí nárůst dopravy, zelené úseky pak pokles.



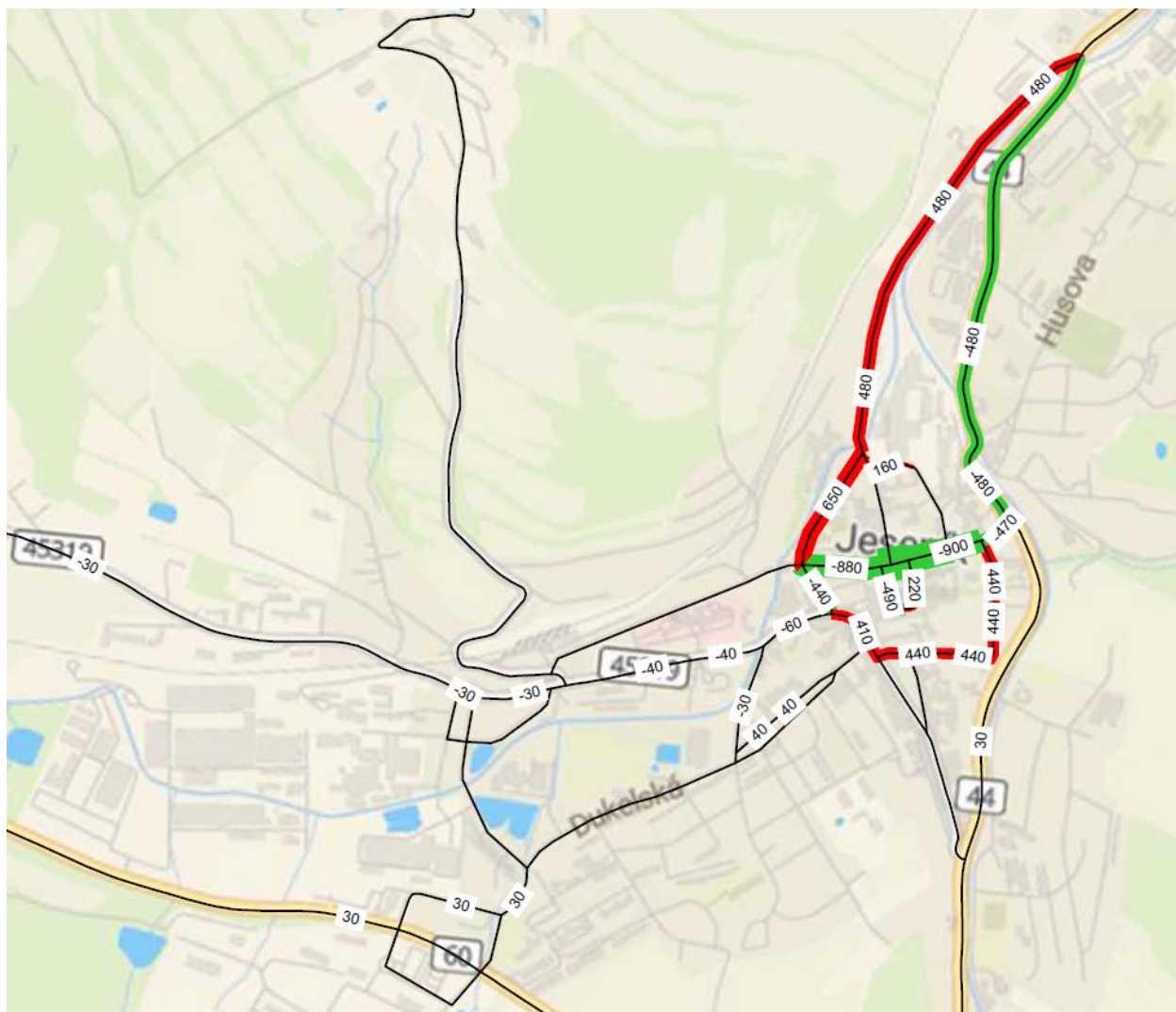
Obrázek 42 Rozdílový kartogram intenzit dopravy mezi stavem 2035 bez zavedení opatření a stavem 2035 se zavedením navrhovaných opatření



Zcela samostatně byl modelován vliv zavedení opatření „Omezení tranzitní dopravy na Masarykově náměstí“. Opatření bylo modelováno na stávajícím stavu s dopravními intenzitami v roce 2022. Výsledný dopad opatření je zobrazen na následujícím rozdílovém kartogramu (červeně nárůst dopravy, zeleně pokles), ze kterého je zřejmé, že už tato malá změna má vliv na významný pokles tranzitní automobilové dopravy přes Masarykovo náměstí a má tak velmi významný pozitivní efekt na zklidnění samotného centra města.

Ze zobrazených intenzit však vyplývá, že při zavedení zklidňujících opatření pouze na Masarykově náměstí dojde k nárůstu dopravy v ulicích O. Březiny a Vodní. Z tohoto důvodu je doporučeno realizovat navržená zklidňující opatření souběžně na všech zmíněných komunikacích (Masarykovo náměstí, O. Březiny, Vodní) tak, aby se doprava z těchto úseků přesunula na kapacitní páteřní komunikaci I/44 (Bezručova ul.).

Realizace jednotlivých zklidňujících opatření samostatně nemá samozřejmě takový vliv na automobilovou dopravu ve městě jako když jsou zavedena všechna navržená opatření uvedená v Plánu udržitelné městské mobility. Alespoň postupnou realizací všech navržených opatření lze docílit synergického efektu.



Obrázek 43 Vliv opatření na Masarykově náměstí



Součástí PŘÍLOHY 7.2. jsou intenzity dopravy na komunikační síti v roce 2022 po zavedení opatření omezující tranzitní dopravu na Masarykově náměstí. Rozdílový kartogram mezi stavem s tímto opatřením a bez tohoto opatření v roce 2022 je součástí PŘÍLOHY 7.3.

PŘÍLOHA 7.4. obsahuje kartogram dopravy s intenzitami pro rok 2035 bez jakýchkoliv zklidňujících opatření na komunikační síti.

Kartogram s intenzitami dopravy pro rok 2035 s navrženými opatřeními na komunikační síti je součástí PŘÍLOHY 7.5.

V rozdílovém kartogramu dopravy, který je součástí PŘÍLOHY 7.6., je zobrazen rozdíl intenzit v roce 2035 mezi stavy se zavedením navržených zklidňujících opatření a bez zavedení opatření.

PŘÍLOHA 7.7. obsahuje rozdílový kartogram dopravy mezi stavem v roce 2035 bez jakýchkoliv opatření na komunikační síti a stavem 2022.

Rozdílový kartogram dopravy mezi stavem v roce 2035 s navrženými opatřeními na komunikační síti a stávajícím stavem v roce 2022 obsahuje PŘÍLOHA 7.8.

## 7. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kromě zajištění udržitelné dopravy ve městech patří mezi hlavní cíle plánů udržitelné městské mobility zlepšení kvality životního prostředí, tzn. snížení hluku a imisních škodlivin, které zasáhnou obyvatelstvo.

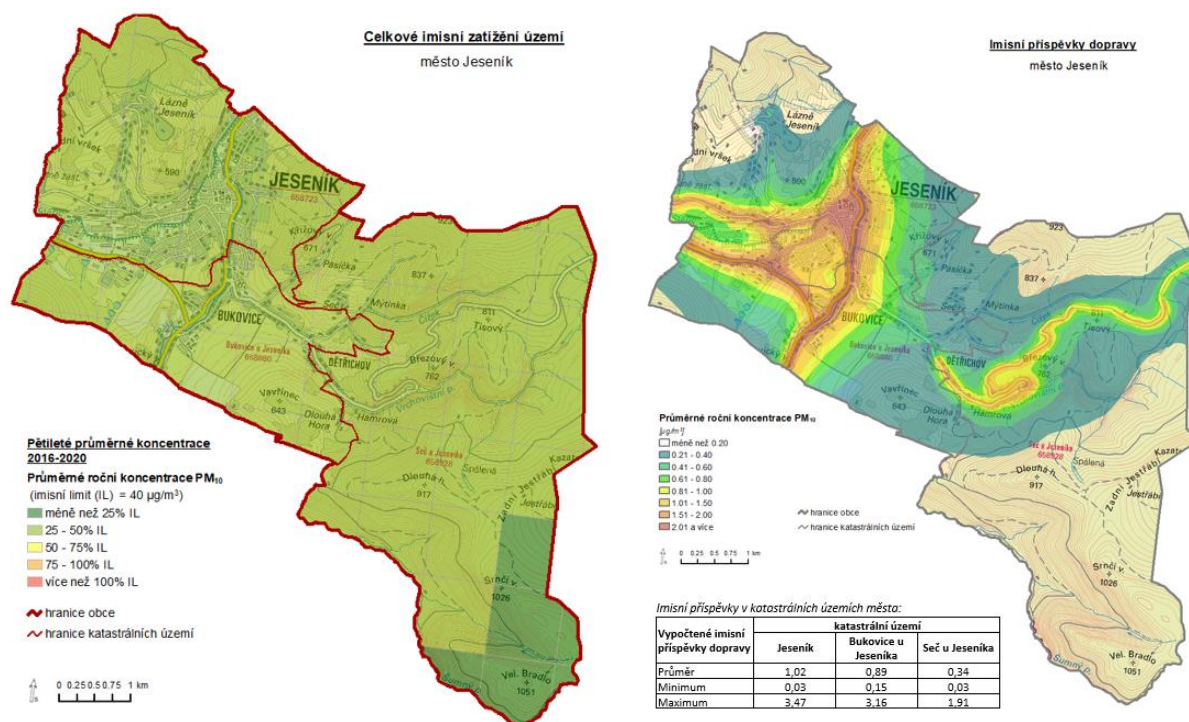
V kapitole 5 Návrh opatření jsou popsána opatření, která povedou ke snížení negativních vlivů z dopravy na obyvatelstvo. Kromě snížení tranzitní dopravy v centru města od individuální automobilové dopravy a podpory veřejné hromadné dopravy je hlavním cílem podporovat větší využívání cyklistické a pěší dopravy, které mohou pomoci snížit intenzitu automobilové dopravy v rámci města.

### Snížení imisí

Imisní zátěž je způsobena primárními emisemi (exhalace z výfuků, otěry brzd, pneumatik apod.) a zároveň i re-emisí, kdy dochází k víření prachových částic, které se opětovně vnesou do ovzduší.

Z analytické části studie vyplynulo, že na území města Jeseník nebyly dle pětiletých průměrných koncentrací za období 2016-2020 překračovány imisní limity pro žádnou ze sledovaných znečišťujících látek NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, Benzen, Benzo(a)Pyren a PM<sub>2.5</sub>. Z modelových výpočtů znečištění ovzduší vyvolané pouze automobilovou a železniční dopravou vyplývá, že ani v těchto případech nebyly překročeny denní a roční koncentrace sledovaných látek.

Na následujícím obrázku bylo jako příklad vybráno znečištění prachovými částicemi PM<sub>10</sub> ze všech zdrojů znečištění a pouze z dopravy.



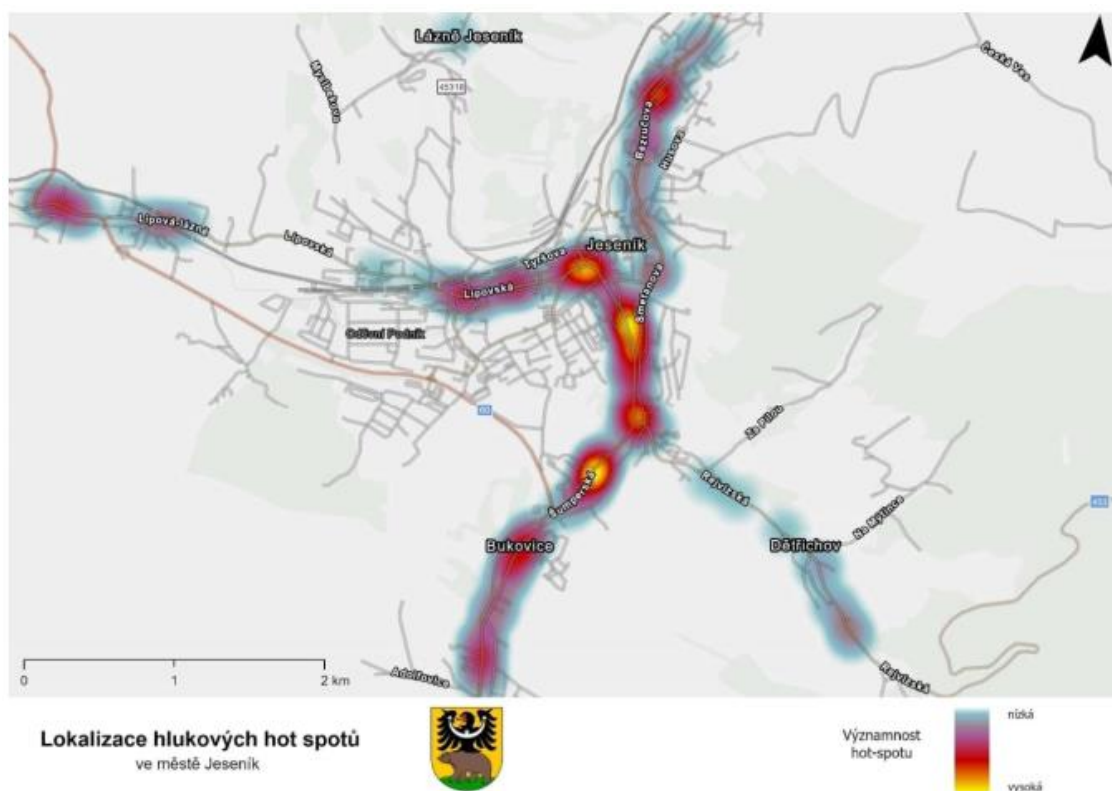
Obrázek 44 Roční průměrné hodnoty znečištění PM<sub>10</sub> na území města Jeseník

Z výstupů modelu dopravy vyplývá, že při zavádění opatření dojde k přesunu automobilové dopravy z centra města na komunikace, které mají charakter sběrných komunikací (silnice I/44 a I/60). Při nárůstu intenzit dopravy na těchto komunikacích nedojde k výraznému nárůstu znečištění, ani k překročení platných emisních limitů.

Ke snižování škodlivin z dopravy lze mimo jiné přispět modernizací vozového parku přechodem na pohony, které jsou vůči životnímu prostředí šetrnější než ty stávající (elektromobily, CNG, vodík aj.). Kromě změny pohonu vozidel má na snížení imisní zátěže vliv zvýšená intenzita čištění komunikací.

### *Snížení hluku*

Na území města Jeseník byly výpočty zaznamenány lokality s nejvyšším zatížením hluku podél významně zatížených komunikací. Jedná se především o ulice Šumperská, Smetanova a Bezručova, které lemuje komerční nebo bytová zástavba po jedné straně komunikace. Oproti tomu podél ulic 28. října a Lipovská se nachází po obou stranách komunikací obytná a komerční zástavba.



**Obrázek 45** Lokality se zobrazeným hlukovým zatížením

Opatření ke snížení hluku lze obecně rozdělit do tří základních oblastí. Za prvé se jedná o omezení zdroje hluku, tzn. snížení intenzit dopravy na komunikacích nebo využívání méně hlučných vozidel. Snížení hluku jde také docílit realizací protihlukových opatření v lokalitách, kde jsou překračovány hlukové limity. Poslední skupinou opatření je realizace protihlukových opatření přímo na objektech, které jsou vystaveny nadlimitnímu hluku. Tato opatření mají vliv pouze na omezení zdrojů hluku z dopravy. Mezi taková opatření patří systémové změny, které pozitivně

ovlivňují dopravní režim, jako např. odvedení zbytné dopravy a dopravní zklidňování, podpora veřejné dopravy a cyklistické dopravy, opatření na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a další.

V případě, že město Jeseník bude postupně realizovat projekty ze zásobníku navržených zklidňujících opatření a aktivit, bude docházet převážně na komunikacích v centru města ke snížení dopravních intenzit a tím i ke snižování hluku.

#### *Doporučení*

K dosažení co nejvyššího snížení hluku a imisí z dopravy na území města je potřeba realizovat všechna opatření, která povedou ke snížení individuální dopravy, optimalizace zásobování pomocí citylogistiky a naopak využívání veřejné dopravy, jízdy na kole a pěší chůze. Velký vliv na snížení hluku bude mít také obnova vozového parku automobilů a využívání alternativních pohonů. Nemalý vliv na kvalitu životního prostředí bude mít také zachování stávající zeleně a výsadba nové.



## 8. ZÁSOBNÍK AKTIVIT

Pro jednotlivá navržená opatření byl vytvořen zásobník typových aktivit, pomocí nichž by mohlo být opatření naplněno a realizováno. V případě potřeby může být tento zásobník doplňován o další konkrétní aktivity či projekty, pomocí nichž budou opatření naplňována. Typové aktivity byly zařazeny do návrhových časových horizontů 2026 nebo 2035.

Symbolem ⊗ jsou označeny aktivity, u kterých se nepředpokládá jejich naplnění v časovém horizontu 2026 ani 2035. Realizace těchto aktivit je očekávána v dlouhodobějších časových horizontech (po roce 2035).

### 8.1 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

Tabulka 1 Zásobník aktivit pro dopravní mód Pěší doprava a veřejný prostor

PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ	NÁZEV AKTIVITY	2026	2035	
P1	Realizace nové pěší infrastruktury	Chodník do lázní (ul. Priessnitzova)	x	
		Chodník podél žel. trati ul. Puškinova	x	
		Chodník ul. U Jatek	x	
		Chodník ul. Rejvízská	x	
		Chodník ul. Šumperská	x	
		Chodník ul. U Bělidla		x
		Chodník na ul. Lipovská - směr Lipová-lázně	x	
		Chodník ze Smetanových sadů k Ovčímu mostku ("náplavka")	x	x
		Nové propojení Tovární a Bezručovy ul. (Moravolen na soutoku - propojení s nákupní zónou)	x	x
		Nové lávky přes Staříč		x
		Nová lávka přes Bělou (přístup do Smetanových sadů z centra)	x	x
		Propojení ulic O. Březiny a Na Úbočí (kolem pivovaru)		x
		Propojení ulic O. Březiny a Na Úbočí (kolem Wesselényiho pramene)	x	
		Propojení Předního vršku	x	
Napojení rozvojových lokalit na stávající infrastrukturu	x	x		
P2	Modernizace a údržba komunikací pro pěší	Rekonstrukce chodníku - ul. Husova	x	
		Rekonstrukce chodníku - ul. Alšova	x	
		Rekonstrukce chodníku - ul. Dvořákova	x	
		Rekonstrukce chodníku - ul. Svobodova	x	
		Rekonstrukce chodníku - ul. Zlatá stezka	x	
		Rekonstrukce chodníku - ul. Vrchlického	x	
		Rekonstrukce chodníku - ul. Čechova	x	
		Modernizace dalších úseků pěší infrastruktury	x	x
		Modernizace přístupových cest k vybraným cílům (např. vyhlídková místa, prameny apod.)	x	x
		Modernizace stávajících lávek a mostů přes vodní toky	x	x
P3	Generel bezbariérových tras	x		

PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
	Realizace bezbariérových opatření	Realizace bezbariérových páteřních pěších tras		X
		Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	X	X
		Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru		X
		Bezbariérové zpřístupnění lávek přes vodní toky		X
P4	Zatraktivnění stávajícího uličního prostoru a veřejných ploch	Sjednocení značení a vzhledu pěších a obytných zón	X	X
		Rozšiřování chodníků a pobytových ploch ve stávajícím dopravním prostoru	X	X
		Zřízení parkletů na vybraných místech	X	
		Rozvoj segregovaných komunikací pro chodce a cyklisty u hlavních dopravních tepen	X	X
		Realizace zklidňujících opatření	X	X
		Řešení přednádražního prostoru		X
		Řešení propojení autobusového nádraží a Masarykova náměstí (zatraktivnění Sadové ul.)	X	X
		Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova	X	X
		Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic 28.října, nám. Svobody, Lipovská	X	X
		Regenerace sídliště Pod Chlumem	X	
		Řešení veřejných prostorů a chodníků ul. Průchodní	X	
		Revitalizace ul. Vrchovištní		X
		Revitalizace ul. Příčná		X
		Revitalizace ul. Žižkova		X
P5	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení	Modernizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení do normové podoby (bezbariérovost, délka přechodů, nasvícení)	X	X
		Realizace nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení	X	X
P6	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	Realizace opatření na zvýšení bezpečnosti na hlavních trasách do školských zařízení	X	X
		Realizace projektu „Bezpečná cesta do škol“	X	X
		Realizace projektu „školní ulice“ před vybranými školskými zařízeními	X	
P7	Doplnění a modernizace veřejného osvětlení	Nasvětlení přechodů pro chodce a míst pro přecházení	X	X
		Doplnění veřejného osvětlení v chybějících lokalitách	X	X
		Modernizace veřejného osvětlení	X	
P8	Revitalizace a obnova zeleně, parků, parčíků a veřejných ploch	Revitalizace Smetanových sadů		X
		Revitalizace nefunkčních pobytových prostor nám. Svobody	X	X
		Revitalizace nefunkčních pobytových prostor nám. Hrdinů	X	
		Podpora výsadby zeleně pro zatraktivnění veřejného prostoru	X	X
		Zpřístupnění, zatraktivnění a propojení Raymannova parku a parku u Evangelického kostela		X
		Obnova městské zeleně	X	X
		Revitalizace menších parčíků a zelených ploch	X	X
Doplnění městského mobiliáře	X	X		

PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
		Zatraktivnění přístupů do parku mezi Vodní tvrzí a klášterní kaplí		x
		Urbanistické řešení veřejných prostor podél Tovární ulice (Katovna - MěÚ, archiv)		x
		Revitalizace brownfieldu na ul. Tovární		x
		Urbanistické řešení veřejného prostoru v centru části Dětrichov		x
P9	Napojení rozvojových lokalit na stávající infrastrukturu	Napojení rozvojové lokality v okolí Kalvodovy ul.	x	
		Napojení rozvojové lokality "Pod Čapkou"		x
		Napojení rozvojové lokality ul. Raisova	x	
		Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Krameriova		x
		Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Dukelská		x
		Napojení rozvojové plochy v lokalitě „Lipovský kopec“	x	x
		Podpora cykloopatření ve fázi projektů	x	x
		Napojení dalších rozvojových ploch dle ÚP		x

## 8.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Tabulka 2 Zásobník aktivit pro dopravní mód Cyklistická doprava

CYKLISTICKÁ DOPRAVA				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
C1	Realizace nové cyklistické infrastruktury na území města	Generel cyklistické dopravy	x	
		Realizace nových úseků cyklistické infrastruktury	x	x
		Rozvoj cykloopatření na komunikační infrastrukturu	x	x
C2	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Realizace doplňkové infrastruktury - servis pointy	x	x
		Realizace doplňkové infrastruktury - odpočívky	x	x
		Realizace a modernizace cykloboxů a stojanů pro jízdní kola	x	x
		Realizace infrastruktury pro elektrokola - nabíjecí místa		x
		Doplnění městského mobiliáře	x	
		Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	x	x
		Realizace parkovišť pro jízdní kola B+R a B+G	x	
C3	Řešení napojení cyklistické infrastruktury města na okolní síť	Vybudování infrastruktury pro cyklisty směr Bukovice, Bělá		x
		Vybudování infrastruktury pro cyklisty směr Česká Ves		x
		Vybudování infrastruktury pro cyklisty směr Lipová-lázně		x
C4	Podpora sdílené mobility	Komunikace s okolními obcemi v otázce společného systému bikesharingu a jeho realizace	x	
C5	Zvýšení bezpečnosti cyklistů	Odstranění rizikových míst na cyklistické infrastrukturu	x	x
		Realizace cyklopřejezdů přes liniové bariéry (Lipovská, Bezručova)	x	
		Segregace cyklistické dopravy od ostatních účastníků silničního provozu		x
C6	Modernizace a údržba infrastruktury pro cyklisty	Plán a realizace modernizací a údržby komunikací pro cyklisty	x	x
		Průběžná modernizace a opravy cyklistické infrastruktury	x	x

## 8.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Tabulka 3 Zásobník aktivit pro dopravní mód Veřejná hromadná doprava

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
V1	Rozvoj dopravní obslužnosti území města	Rozšíření plošné dopravní obslužnosti na místa s dlouhými docházkovými vzdálenostmi (zřízení linky MHD)		x
		Realizace nových autobusových zastávek		x
		Rozšíření dopravní obslužnosti - rozšíření provozu (intervaly)		x
		Rozšíření provozu veřejné dopravy z města do lázní (intervaly)	x	
V2	Zajištění dopravní obslužnosti města bezemisními vozidly	Bezemisní vozidla na autobusové lince do lázní	x	x
		Bezemisní vozidla na regionálních autobusových linkách		x
		Bezemisní/nízkoemisní vozidla na železničních linkách z Jeseníku		x
		Podpora elektrifikace železniční trati Bludov - Jeseník		x
V3	Modernizace autobusových zastávek	Vybudování nástupiště na zastávkách s chybějícím nástupištěm	x	x
		Modernizace nástupišť zastávek do bezbariérové a normové podoby a doplnění mobiliáře	x	x
		Vybavení frekventovaných zastávek elektronickými prvky		x
V4	Spolupráce s obcemi, krajem, státem, provozovateli při zajišťování autobusové a železniční dopravy	Komunikace s Olomouckým krajem - železniční spojení na trati č. 292 směrem na Ostravu	x	x
		Komunikace s ostatními obcemi na Jesenicku k zvyšování komfortu přepravy autobusovou a železniční dopravou	x	x
		Podpora a zlepšení přeshraničního spojení do města Gluchočazy		x
		Zlepšení návazností mezi železniční a autobusovou dopravou	x	x
		Podpora realizace železničního tunelu pod Červenohorským sedlem	x	
		Podpora a zavedení cyklobusů	x	



## 8.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Tabulka 4 Zásobník aktivit pro dopravní mód Automobilová doprava

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
A1	Modernizace, realizace a údržba komunikací pro motorovou dopravu	Modernizace a opravy ulice Habrová (v úseku Nábřežní - Sládkova)	x	
		Modernizace a opravy ulice Gogolova	x	
		Modernizace a opravy ulice O. Březiny	x	
		Modernizace a opravy ulice Rejvízská - na Svornost	x	
		Modernizace a opravy ulice Jaroslava Ježka (po ul. Denisova)	x	
		Modernizace a opravy ulice Denisova (od ul. Jaroslava Ježka)	x	
		Modernizace a opravy ulice Dukelská (od ul. Denisova po ul. Boženy Němcové)	x	
		Modernizace a opravy místních komunikací na sídlišti Lipovská	x	
		Modernizace a opravy místních komunikací na sídlišti Pod Chlumem	x	
		Modernizace a opravy místních komunikací na ulici Kalvodova - II. etapa	x	
		Modernizace a opravy ulice Čechova	x	
		Modernizace a opravy ulice Nerudova a Zlatá Stezka	x	
		Modernizace a opravy úseků místních komunikací a ulic	x	x
		Silniční obchvat města Jeseník		⊗
A2	Odstranění dopravně bezpečnostních závad na komunikacích	Řešení zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech přes Bezručovu ul.	x	
		Řešení zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech přes Smetanovu ul.	x	
		Řešení zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech přes Šumperskou ul.		x
		Řešení dalších dopravně bezpečnostních závad	x	x
		Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova	x	x
		Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic 28.října, nám. Svobody, Lipovská	x	x
A3	Řešení problematických křižovatek	Křižovatka u Pradědu	x	x
		Křižovatka Vodní × O. Březiny	x	x
		Křižovatka Lipovská × Fučíkova		x
		Křižovatka Zámecké náměstí		x
		křižovatka Palackého × Zámecké náměstí		x
		křižovatka Palackého × Tovární		x
A4	Napojení rozvojových lokalit na stávající infrastrukturu	Dobudování infrastruktury v zóně Za Podjezdem (inženýrské sítě, rekonstrukce komunikací, chodníků, výsadba zeleně)	x	x
		Napojení rozvojové lokality v okolí Kalvodovy ul.		x
		Napojení rozvojové lokality "Pod Čapkou"		x
		Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Krameriova		x
		Napojení rozvojové lokality v okolí ul. Dukelská	x	
		Napojení rozvojové plochy v lokalitě „Lipovský kopec“	x	x
		Napojení dalších rozvojových ploch dle ÚP		x

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
		Rozvoj komunikační infrastruktury v oblasti ulice Strmá		x
A5	Realizace záchytných parkovišť P+R a P+G (návštěvníci)	Realizace záchytného parkoviště P+R u železniční stanice vč. navazující infrastruktury		x
		Realizace parkovišť typu P+R a P+G na vytipovaných místech		x
		Řešení stání pro karavany (vč. doplňkové infrastruktury)		x
		Řešení stání pro zájezdové autobusy		x
		Zřízení míst typu K+R u veřejných institucí	x	x
A6	Řešení stávající poptávky po parkování (rezidenti)	Parkovací management města (generel parkování) a jeho realizace	x	
		Rekonstrukce a výstavba nových parkovacích míst ul. Lipovská		x
		Rekonstrukce a výstavba nových parkovacích míst ul. Habrová		x
		Zvyšování stávajících parkovacích kapacit formou stavebních úprav		x
A7	Zklidňování komunikační sítě	Rozvoj zklidněných zón (obytné, pěší, sdílené, "30")	x	
		Omezení tranzitní dopravy na Masarykově náměstí	x	
		Řešení dopravního režimu v lázních		x
		Realizace zklidňujících prvků na příjezdových komunikacích do města	x	
		Zklidnění průtahu centrem města (Lipovská - Poštovní - Dittersdorfova)		x
A8	Smart prvky a ITS prvky na komunikační síti	Navádění na volná parkovací místa a informace o obsazenosti		x
		Úseková měření rychlosti na vybraných místech	x	x
		Modernizace a rozvoj kamerových systémů a jeho využití v monitoringu statické dopravy	x	x
A9	Řešení citylogistiky	Pobídky a osvěta v otázce mikrologistiky - centrum, lázně		x
A10	Podpora elektromobility a alternativních pohonů	Vyhrazení parkovacích stání pro elektromobily	x	x
		Realizace nabíjecí infrastruktury pro elektromobily	x	x

## 8.5 MANAGEMENT MOBILITY

Tabulka 5 Zásobník aktivit pro Management mobility

MANAGEMENT MOBILITY				
OZNAČENÍ A NÁZEV OPATŘENÍ		NÁZEV AKTIVITY	2026	2035
M1	Uplatňování principů udržitelné mobility ve veřejné správě	Koordinace zájmů subjektů při plánování oprav, rekonstrukcí a investic (např. při revitalizaci sídlišť, komunikací, Smetanových sadů, chodníku do lázní).	x	x
		Zajištění vyhodnocení a pravidelné aktualizace PUMM	x	x
		Zřízení pozice koordinátora mobility	x	
		Vozidlový park městských organizací na alternativní pohony		x
		Podpora cest zaměstnanců městských organizací do zaměstnání udržitelnými způsoby	x	x
		Zlepšení podmínek pro dojížděku do škol/zaměstnání na jízdním kole (pěšky) - stojany, sprchy	x	
M2	Zapojení do národních programů k podpoře udržitelné mobility	Zapojení do Evropského týdne mobility (ETM)	x	x
		Zapojení do akce "Do práce na kole"	x	x
		Zapojení do akce "Do školy na kole"	x	x
		Zapojení do akce "Pěšky do školy"	x	x
		Zapojení do výzvy "10 000 kroků"	x	x
		Zapojení do dalších národních akcí	x	x
M3	Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní	Výchova občanů k udržitelné mobilitě	x	x
		Dopravní výchova v MŠ a ZŠ	x	x
		Realizace motivačních soutěží na školách	x	x
M4	Pravidelné participační aktivity s občany k problematice dopravy a mobility	Implementace a evaluace plánu PUMM	x	x
		Pravidelná setkání a informovanost veřejnosti o investičních akcích	x	x

## 9. AKČNÍ PLÁN

Pro časový horizont následujících 2 let (období 09/2023 – 08/2025) byl vytvořen akční plán aktivit vybraných ze zásobníku aktivit. Na tyto projekty bude kladen důraz a město podnikne kroky k jejich přípravě nebo realizaci. Po uplynutí časového horizontu bude vyhodnoceno naplnění a úspěšnost realizace projektů. Zároveň bude vytvořen nový akční plán pro další období.

V následujících tabulkách jsou uvedeny pro jednotlivé dopravní módy aktivity zařazené do akčního plánu pro období 09/2023 – 08/2025. U jednotlivých aktivit je rozlišeno, zda se u aktivity počítá v navrženém období s realizací, či zda budou zahájeny přípravné kroky (příprava projektové dokumentace, zahájení jednání se zainteresovanými subjekty apod.) tak, aby mohla být aktivita realizována v následujícím časovém horizontu.

**Realizace investičních záměrů je závislá na finančních možnostech města Jeseník, případně na získání vhodných dotačních prostředků na jejich realizaci.**

### 9.1 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

Tabulka 6 Akční plán pro dopravní mód Pěší doprava a veřejný prostor

PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	příprava	realizace
Chodník do lázní (ul. Priessnitzova)		x
Chodník podél žel. trati ul. Puškinova	x	
Chodník ul. U Jatek	x	
Chodník ul. Rejvízská	x	
Chodník ul. Šumperská	x	
Chodník na ul. Lipovská - směr Lipová-lázně	x	
Chodník ze Smetanových sadů k Ovčímu mostku ("náplavka")	x	
Nová lávka přes Bělou (přístup do Smetanových sadů z centra)	x	
Propojení ulic O. Březiny a Na Úbočí (kolem Wesselényiho pramene)	x	
Rekonstrukce chodníku - ul. Husova		x
Rekonstrukce chodníku - ul. Alšova		x
Rekonstrukce chodníku - ul. Dvořáková		x
Rekonstrukce chodníku - ul. Svobodova		x
Rekonstrukce chodníku - ul. Zlatá stezka		x
Rekonstrukce chodníku - ul. Vrchlického		x
Rekonstrukce chodníku - ul. Čechova		x
Modernizace dalších úseků pěší infrastruktury		x
Modernizace přístupových cest k vybraným cílům (např. vyhlídková místa, prameny apod.)		x
Modernizace stávajících lávek a mostů přes vodní toky	x	
Generel bezbariérových tras		x
Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	x	x
Sjednocení značení a vzhledu pěších a obytných zón	x	
Rozšiřování chodníků a pobytových ploch ve stávajícím dopravním prostoru	x	
Zřízení parkletů na vybraných místech		x
Rozvoj segregovaných komunikací pro chodce a cyklisty	x	
Realizace zklidňujících opatření	x	
Řešení propojení autobusového nádraží a Masarykova náměstí (zatraktivnění Sadové ul.)	x	
Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova	x	



PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	příprava	realizace
Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic 28.října, nám. Svobody, Lipovská	x	
Regenerace sídliště Pod Chlumem		x
Řešení veřejných prostorů ul. Průchodní	x	
Modernizace přechodů pro chodce do normové podoby (bezbariérovost, délka přechodů, nasvícení)	x	
Realizace nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení	x	
Realizace opatření na zvýšení bezpečnosti na hlavních trasách do školských zařízení	x	
Realizace projektu „Bezpečná cesta do škol“	x	
Nasvětlení přechodů pro chodce a míst pro přecházení	x	
Modernizace veřejného osvětlení		x
Revitalizace nefunkčních pobytových prostor nám. Svobody	x	
Podpora výsadby zeleně pro zatraktivnění veřejného prostoru		x
Obnova městské zeleně		x
Revitalizace menších parčíků a zelených ploch		x
Doplnění městského mobiliáře		x

## 9.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Tabulka 7 Akční plán pro dopravní mód Cyklistická doprava

CYKLISTICKÁ DOPRAVA	příprava	realizace
Generel cyklistické dopravy		x
Realizace nových úseků cyklistické infrastruktury	x	
Rozvoj cykloopatření na komunikační infrastrukturu	x	
Realizace doplňkové infrastruktury - servis pointy	x	x
Realizace doplňkové infrastruktury - odpočívky	x	x
Realizace a modernizace cykloboxů a stojanů pro jízdní kola		x
Komunikace s okolními obcemi v otázce společného systému bikesharingu a jeho realizace	x	
Podpora cykloopatření ve fázi projektů	x	

## 9.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Tabulka 8 Akční plán pro dopravní mód Veřejná hromadná doprava

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	příprava	realizace
Bezemisní vozidla na autobusové lince do lázní		x
Vybudování nástupiště na zastávkách s chybějícím nástupištěm	x	
Modernizace nástupišť zastávek do bezbariérové a normové podoby a doplnění mobiliáře	x	
Komunikace s Olomouckým krajem - železniční spojení na trati č. 292 směrem na Ostravu		x
Komunikace s ostatními obcemi na Jesenicu k zvyšování komfortu přepravy autobusovou a železniční dopravou		x

## 9.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Tabulka 9 Akční plán pro dopravní mód Automobilová doprava

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	příprava	realizace
Modernizace a opravy ulice Habrová (v úseku Nábřežní - Sládkova)		x
Modernizace a opravy ulice Gogolova		x
Modernizace a opravy ulice O. Březiny		x
Modernizace a opravy ulice Rejvízská - na Svornost		x
Modernizace a opravy ulice Jaroslava Ježka (po ul. Denisova)		x
Modernizace a opravy ulice Denisova (od ul. Jaroslava Ježka)		x
Modernizace a opravy ulice Dukelská (od ul. Denisova po ul. Boženy Němcové)		x
Modernizace a opravy místních komunikací na sídlišti Lipovská		x
Modernizace a opravy místních komunikací na sídlišti Pod Chlumem		x
Modernizace a opravy místních komunikací na ulici Kalvodova - II. etapa		x
Modernizace a opravy ulice Čechova		x
Modernizace a opravy ulice Nerudova a Zlatá Stezka		x
Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic O. Březiny, Vodní, Gogolova	x	
Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v koridoru ulic 28.října, nám. Svobody, Lipovská	x	
Křižovatka u Pradědu		
Křižovatka Vodní × O. Březiny	x	
Dobudování infrastruktury v zóně Za Podjezdem (inženýrské sítě, rekonstrukce komunikací, chodníků, výsadba zeleně)	x	
Zřízení míst typu K+R u veřejných institucí	x	
Parkovací management města (generel parkování) a jeho realizace	x	x
Rozvoj zklidněných zón (obytné, pěší, sdílené, "30")	x	x
Omezení tranzitní dopravy na Masarykově náměstí		x
Realizace nabíjecí infrastruktury pro elektromobily	x	

## 9.5 MANAGEMENT MOBILITY

Tabulka 10 Akční plán pro Management mobility

MANAGEMENT MOBILITY	příprava	realizace
Koordinace zájmů subjektů při plánování oprav, rekonstrukcí a investic (např. při revitalizaci sídlišť, komunikací, Smetanových sadů, chodníku do lázní).		x
Zajištění vyhodnocení a pravidelné aktualizace PUMM		x
Zřízení pozice koordinátora mobility		x
Podpora cest zaměstnanců městských organizací do zaměstnání udržitelnými způsoby		x
Zlepšení podmínek pro dojíždku do škol/zaměstnání na jízdním kole (pěšky) - stojany, sprchy		x
Zapojení do Evropského týdne mobility (ETM)		x
Zapojení do akce "Do práce na kole"		x
Zapojení do akce "Do školy na kole"		x
Zapojení do akce "Pěšky do školy"		x
Zapojení do výzvy "10 000 kroků"		x
Zapojení do dalších národních akcí		x
Výchova občanů k udržitelné mobilitě		x
Dopravní výchova v MŠ a ZŠ		x
Realizace motivačních soutěží na školách		x
Implementace a evaluace plánu PUMM		x
Pravidelná setkání a informovanost veřejnosti o investičních akcích		x

## 10. PARTICIPACE

Na základě Komunikační strategie, která byla pro projekt vypracována samostatně a je jednou z nedílných součástí Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník, byly v průběhu zpracovávání projektu realizovány různé druhy participačních aktivit s rozličnými skupinami zapojených stakeholderů. Participační aktivity byly ve všech fázích zpracovávaného dokumentu realizovány v souladu s platnou metodikou pro zpracování Plánu udržitelné městské mobility. Cílové skupiny byly při každé aktivitě zapojovány k vyjádření svých názorů, podnětů a připomínek k představovaným částem projektu. Tímto postupem se podařilo dosáhnout širokospektrého projednání návrhové části projektu s různými zainteresovanými skupinami, které se ve výsledku dokázaly s dílčími analýzami ztotožnit. V následující kapitole jsou popsány nejdůležitější participační aktivity z pohledu projednávání dílčí části projektu s 1) řídicí skupinou, 2) odbornou veřejností a 3) širší veřejností.

### 1) Řídicí skupina

Řídicí skupina se scházela pravidelně 1 × měsíčně. Na schůzkách zhotovitel představoval aktuální rozpracovanost a na základě zpětné vazby členů řídicí skupiny řešil aktuální problematiku v dotčených oblastech.

### 2) Odborná skupina

V průběhu tvorby návrhové části bylo v květnu 2023 realizováno jednání odborné skupiny. Programem jednání bylo projednání základu koncepce jednotlivých druhů doprav pro návrhovou část. Na začátku prezentace zpracovatel přítomným představil Vizi mobility 2035+ a scénář mobility, který byl schválen zastupitelstvem města 13. 4. 2023. Následně byly prezentovány a diskutovány příklady návrhů na řešení problematiky pěší, cyklistické, veřejné hromadné, automobilové dopravy a dopravy v klidu.

V dalších fázích byla práce členů odborné skupiny realizována formou „Per rollam“, kdy byl koncept návrhové části rozeslán jednotlivým členům elektronickou formou s možností individuálního projednání a připomínkování zaslaných podkladů.

### 3) Veřejnost

**Druhé setkání** s veřejností v rámci zpracovávání Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník proběhlo k Návrhové části projektu. Účelem bylo veřejnosti představit, projednat a ztotožnit se s návrhem vize mobility města, scénářem mobility, který byl schválen na dubnovém zastupitelstvu města a představit koncepční řešení jednotlivých módů dopravy (pěší doprava, veřejný prostor, cyklistická doprava, veřejná hromadná doprava, automobilová doprava a parkování). Setkání proběhlo 17. 5. 2023 v salónku hotelu Slovan. Na úvod veřejného projednání přivítal pan místostarosta přítomné občany, kterým představil účel setkání, dosavadní průběh prací na projektu, sestavenou vizi mobility a schválený scénář mobility. Nastínil také důvody realizace tohoto projektu. Následně zástupci zpracovatele prezentovali přítomným práce na návrhové části projektu. Ke každému dopravnímu módu byly prezentovány výsledky z pocitových map, které byly jedním z podkladů pro tvorbu opatření a aktivit. Následně byla



prezentována navržená opatření, příklady dobré praxe, navržené koncepční kroky v jednotlivých dopravních módech a také vybrané konkrétní aktivity.

V další části byla přítomná veřejnost vyzvána k diskusi k představeným informacím. Hojně byla diskutována bezpečnost chodců a cyklistů, nepříznivá dopravní situace na hlavních tazích městem a s tím související nebezpečné příčné vazby. Diskutována byla různá možná dopravní řešení pro pěší dopravu, cyklistickou dopravu, veřejnou hromadnou dopravu, automobilovou dopravu i k parkování. Z diskuse vzešlo i několik námětů a požadavků na opatření či aktivity, se kterými bylo dále pracováno v návrhové části PUMM.

**Třetí setkání** s veřejností v rámci zpracovávání Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník proběhlo k Návrhové části projektu a k Akčnímu plánu 23. 8. 2023 v hudebním sále Centra společných aktivit (knihovna). Účelem bylo veřejnosti představit finální podobu Plánu udržitelné městské mobility (Analytická část, Návrhová část, Akční plán) a představit následné kroky, které budou v rámci PUMM realizovány a nastínit implementaci navržených aktivit v navržených horizontech. Veřejnost také měla na tomto setkání poslední možnost diskutovat a připomínkovat Plán udržitelné městské mobility.



Obrázek 46 Setkání s širší veřejností k návrhové části projektu

## 11. MARKETINGOVÁ STRATEGIE PRO IMPLEMENTAČNÍ ČÁST PUMM

Marketingová strategie pro implementační část Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník byla zpracována externě Ústavem marketingových komunikací při Fakultě multimediálních komunikací na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně. Na strategii se kromě hlavních řešitelů projektu podíleli i studenti fakulty.

V první části marketingové studie byla zpracována rešerše využívaných marketingových a komunikačních aktivit podporující udržitelnou dopravu doma i v zahraničí.

V druhé části je studie zaměřena na způsoby komunikace s cílovým uživatelem.

V případě využití komunikace „offline“ mohou být obyvatelé osloveni čtyřmi způsoby. První možností je komunikace pomocí eventů (každoročních aktivit města), ke kterým bude přidružena aktivita na podporu udržitelné mobility. Další možností je zapojení obyvatel do různých soutěží, informování obyvatel pomocí tištěného zpravodaje (Naše město) nebo komunikace s významnými zaměstnavateli.

Dalším možným způsobem komunikace je v online prostředí. Pro tento způsob komunikace je možné využití sociálních sítí jako např. facebook, instagram apod. pomocí influencerů nebo ambasadorů pro jednotlivé cílové skupiny. Dalšími prostředky v online komunikaci může být městský zpravodaj nebo webové stránky, na kterých může město prezentovat události, které se staly nebo se připravují, propagovat jednotlivé akce apod.

Příklady aktivit v rámci jednotlivých akcí jsou uvedeny v závěrečné zprávě „Marketingové studie pro Plán udržitelné městské mobility města Jeseník“, která je součástí PŘÍLOHY 9.



Obrázek 47 Příklad aktivity

V rámci zpracování projektu „Plán udržitelné městské mobility“ si město Jeseník vytvořilo maskota projektu „Pumík“. Vzhledem k jeho zapamatovatelnosti je vhodné tento symbol projektu využívat i nadále při participačních aktivitách a akcích pořádaných městem.

## 12. IMPLEMENTACE, MONITORING A EVALUACE

### 12.1 IMPLEMENTACE PLÁNU

Důležitým návazným krokem po zpracování Plánu udržitelné městské mobility je nastavení procesu implementace a průběžného monitorování jeho naplňování. Opatření a aktivity, které je v daných časových horizontech vhodné naplnit a realizovat jsou uvedeny v kapitolách Zásobník aktivit a Akční plán. Implementaci plánu by měla řídit zodpovědná osoba, např. referent na městském úřadě s přiřazenou rolí „koordinátora mobility“. Implementace Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník zahrnuje následující procesy:

- sledování a reportování naplňování dopravní politiky
- koordinace realizace akčního plánu
- návrh nových opatření, projektů a aktivit a jejich zařazení do zásobníku, příp. do akčního plánu
- koordinaci s dalšími koncepčními dokumenty města
- informování odborných skupin a širší veřejnosti o naplňování plánu mobility
- evaluaci úspěšnosti plnění akčního plánu (po skončení daných časových horizontů)
- návrh aktualizace plánu mobility (každých 5 let).

### 12.2 MONITORING A EVALUACE NAVRŽENÝCH CÍLŮ

Metodika pro tvorbu Plánů udržitelné městské mobility požaduje nastavení procesu realizace a průběžného monitorování jeho naplňování a evaluaci pomocí stanovených indikátorů.

Monitoring zahrnuje průběžné vyhodnocování dokumentu PUMM, zatímco evaluace znamená závěrečné vyhodnocení dokumentu. Monitoring se často zjednodušuje na problematiku vyhodnocování indikátorů. Indikátory samotné jsou sice důležité, ale jsou spíše vodítkem pro vyhodnocení úspěšnosti dokumentu. Důležité je vyhodnotit plnění každého specifického cíle. Je nutné analyzovat důvody, proč cíl případně nebyl splněn, nebo byl plněn jen z části. Na základě těchto zjištění je pak nutné v závěrečné části evaluace uvést náměty pro aktualizaci akčního plánu a v případě závažnějších zjištění pro případnou aktualizaci dokumentu samotného. Dále mohou být navrženy nové náměty pro přípravu PUMM pro další období.

Pro proces monitoringu a evaluace připouští dvě možnosti:

- kvantitativní nastavení indikátorů (číselné vyjádření)
- kvalitativní monitoring (slovní hodnocení).

I s ohledem na procesy a postupy při monitoringu a evaluaci ostatních koncepčních dokumentů města Jeseník bylo pro monitoring a evaluaci Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník přistoupeno k volbě **kvalitativního hodnocení**.

Monitoring a evaluace bude probíhat **na úrovni specifických cílů**. Pro každý specifický cíl bude vypracováno slovní hodnocení, jak se podařilo (či nepodařilo) plnit stanovený cíl, jakými opatřeními, či jaké konkrétní aktivity se (ne)podařilo v daném období realizovat.

Zatřídění opatření k jednotlivým strategickým a specifickým cílům je v tabulkové podobě v PŘÍLOZE 8.

Na následujícím obrázku je uveden příklad možného slovního hodnocení dvou vybraných specifických cílů.

Strategický cíl: Management mobility	
<b>SC5.1: Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udr. mobility</b>	V rámci realizace opatření „M1 Uplatňování principů udržitelné mobility ve veřejné správě“ byla na městském úřadě zřízena pozice Koordinátor mobility, který má v náplni práce mimo jiné koordinaci a implementaci projektů PUMM a koordinaci zájmů jednotlivých subjektů zainteresovaných do PUMM. V rámci jedné z aktivit byl pořízen sdílený služební elektromobil pro zaměstnance městského úřadu, kterým bylo nahrazeno dieselové vozidlo.
<b>SC 5.2: Marketingová podpora udržitelné mobility.</b>	Cíl se dařilo plnit pomocí opatření „M2 Zapojení do národních programů udržitelné mobility“. V rámci tohoto opatření bylo město v květnu 2024 zapojeno do celonárodní akce „Do práce na kole“, které se zúčastnilo celkem 186 obyvatel a ti ve výzvě najeli celkem 58 653 km na jízdním kole. V září 2024 se ZŠ Jeseník zapojila do celonárodní motivační kampaně „Pěšky do školy“.

Obrázek 48 Příklad možného hodnocení plnění specifických cílů

Monitoring úspěšnosti plnění akčního plánu a implementace PUMM by měl probíhat v následujících obdobích:

- na konci období stanoveného akčního plánu
  - pro nejbližší akční plán 08/2025
  - pro další stanovené akční plány

Evaluace úspěšnosti plnění implementace PUMM by měla probíhat v následujících obdobích:

- na konci návrhových horizontů
  - 2026
  - 2035

Potřeba aktualizace dokumentu PUMM se předpokládá v závislosti na úspěšnosti či neúspěšnosti plnění stanovených cílů a implementace opatření, příp. na okolnostech, které podmíní potřebu změnit navrženou vizi, scénář mobility, strategické cíle, specifické cíle, zásobníky opatření nebo zásobníky aktivit. Metodika pro tvorbu Plánů udržitelné městské mobility doporučuje aktualizaci dokumentu PUMM v rozmezí 5 – 10 let s tím, že aktualizace dokumentace včetně stanovení milníků realizace bude vždy předmětem nového akčního plánu. Časová platnost dokumentu by neměla být ovlivněna změnami politické reprezentace města po komunálních volbách.

S ohledem na stanovené časové horizonty Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník je doporučena dílčí aktualizace PUMM po uplynutí nejbližšího návrhového horizontu 2026. Předpokládá se aktualizace zejména zásobníků opatření a jednotlivých aktivit.

Po uplynutí druhého návrhového horizontu v roce 2035 se doporučuje větší aktualizace PUMM, případně vypracování nového dokumentu.



## Seznam zkratek

apod.	a podobně
B+G	Bike and Go, česky „přijed' na kole a jdi“
B+R	Bike and Go, česky „přijed' na kole a jed“
BUS	autobus
cm	centimetr
CNG	stlačený zemní plyn
CO	oxid uhelnatý
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČS	čerpací stanice
ČSN	Česká technická norma
IAD	individuální automobilová doprava
ITS	inteligentní dopravní systém
Kč	koruna česká
km/h	kilometr za hodinu
křiž.	křižovatka
m	metr
m <sup>2</sup>	metr čtvereční
MěÚ	městský úřad
MHD	městská hromadná doprava
min.	minimálně
nám.	náměstí
např.	například
NO <sub>2</sub>	oxid dusičitý
NP	nadzemní parkoviště
obch. zař.	obchodní zařízení
P+R	Park and Ride, česky „Zaparkuj a jed“
P+G	Park and Go, česky „Zaparkuj a jdi“
PHM PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub>	prachové částice
PP	pozemní parkoviště
příp.	případně
PUMM	plán udržitelné městské mobility
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SOŠ	střední odborná škola
TP	technické podmínky
tis.	tisíc
tzv.	takzvaný
ul.	ulice
ÚP	územní plán
vč.	včetně
VHD	veřejná hromadná doprava
voz/den	vozidel za den
zejm.	zejména
ZŠ	základní škola
žel.	železnice

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Struktura návrhové části PUMM Jeseník .....	6
Obrázek 2 Dělbá přepravní práce – stav a predikce vývoje pro scénář 0 .....	10
Obrázek 3 Dělbá přepravní práce – stav a predikce vývoje pro scénář A.....	11
Obrázek 4 Dělbá přepravní práce – stav a predikce vývoje pro scénář B.....	12
Obrázek 5 Návrh sítě pro pěší dopravu v rozdělení na páteřní a doplňkové trasy.....	21
Obrázek 6 Ilustrační příklady řešení dopravního prostoru ulic před (vlevo) a po revitalizaci (vpravo) (zdroj: mapy.cz) .....	23
Obrázek 7 Ilustrační využití veřejného prostoru (zdroj: Nadace partnerství).....	24
Obrázek 8 Příklady parkletů v českých městech (zdroj: Nadace partnerství, Nadace Tipsport) 24	
Obrázek 9 Samostatná stezka pro cyklisty.....	37
Obrázek 10 Společná stezka pro chodce a cyklisty .....	38
Obrázek 11 Stezka pro chodce a cyklisty – dělená .....	39
Obrázek 12 Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů .....	40
Obrázek 13 Vyhrazený pruh pro cyklisty .....	41
Obrázek 14 Ochranný pruh pro cyklisty .....	41
Obrázek 15 Účelová komunikace.....	42
Obrázek 16 Cyklistická zóna.....	42
Obrázek 17 Zklidněná komunikace .....	43
Obrázek 18 Málo zatížená místní komunikace.....	44
Obrázek 19 Piktogramový koridor pro cyklisty.....	45
Obrázek 20 Příklady pro krátkodobé parkování kol.....	47
Obrázek 21 Příklady pro střednědobé parkování kol (zdroj: pribram.cz) .....	47
Obrázek 22 Příklad odpočívky pro cyklisty .....	48
Obrázek 23 Příklad infopanelu (zdroj: denik.cz).....	49
Obrázek 24 Příklady servisního místa a cyklopumpy (zdroj: cyklozamestnavatel.cz) .....	49
Obrázek 25 Stávající dobíjecí stanice na parkovišti Štefánikova .....	50
Obrázek 26 Návrh cyklistické sítě v rozdělení na páteřní a doplňkové trasy .....	52
Obrázek 27 Provozně – prostorový charakter cyklistických tras.....	55
Obrázek 28 Příklad nízkokapacitního vozidla obsluhující linku MHD a obsluhovaných úseků stísněných rozměrů – Děčín (zdroj: mapy.cz) .....	62
Obrázek 29 Návrh aktivit pro veřejnou hromadnou dopravu.....	63
Obrázek 30 Příklady fyzických zpomalovacích prvků (zdroj: mapy.cz, Pudis) .....	71
Obrázek 31 Příklady psychologických zpomalovacích prvků (zdroj: mapy.cz) .....	71
Obrázek 32 Příklady plošných zklidnění dopravy – zóna 30, pěší zóna .....	72
Obrázek 33 Návrh aktivit pro automobilovou dopravu.....	73
Obrázek 34 Rozdílový kartogram intenzit dopravy 2035 vs. 2022 bez opatření .....	74
Obrázek 35 Rozdílový kartogram intenzit dopravy 2035 vč. opatření vs. 2022 bez opatření .....	75
Obrázek 36 Příklad montovaného nadzemního parkoviště (zdroj: astron.biz) .....	77
Obrázek 37 Návrh parkovišť určená pro návštěvníky.....	78
Obrázek 38 Příklady sledování obsazenosti parkoviště pomocí kamer nebo senzorů (Zdroj: smartiple.com, irozhlas.cz).....	80
Obrázek 39 Detail výhledových intenzit dopravy 2035 v centru města Jeseník .....	96
Obrázek 40 Rozdílový kartogram intenzit dopravy mezi stavem 2022 a stavem 2035 bez zavedení navrhovaných opatření .....	97

Obrázek 41 Rozdílový kartogram intenzit dopravy mezi stavem 2022 a stavem 2035 se zavedením navrhovaných opatření .....	98
Obrázek 42 Rozdílový kartogram intenzit dopravy mezi stavem 2035 bez zavedení opatření a stavem 2035 se zavedením navrhovaných opatření .....	99
Obrázek 43 Vliv opatření na Masarykově náměstí .....	100
Obrázek 44 Roční průměrné hodnoty znečištění PM <sub>10</sub> na území města Jeseník .....	102
Obrázek 45 Lokality se zobrazeným hlukovým zatížením .....	103
Obrázek 46 Setkání s širší veřejností k návrhové části projektu.....	117
Obrázek 47 Příklad aktivity .....	118
Obrázek 48 Příklad možného hodnocení plnění specifických cílů .....	120

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Zásobník aktivit pro dopravní mód Pěší doprava a veřejný prostor.....	105
Tabulka 2 Zásobník aktivit pro dopravní mód Cyklistická doprava .....	107
Tabulka 3 Zásobník aktivit pro dopravní mód Veřejná hromadná doprava .....	108
Tabulka 4 Zásobník aktivit pro dopravní mód Automobilová doprava.....	109
Tabulka 5 Zásobník aktivit pro Management mobility.....	111
Tabulka 6 Akční plán pro dopravní mód Pěší doprava a veřejný prostor.....	112
Tabulka 7 Akční plán pro dopravní mód Cyklistická doprava .....	113
Tabulka 8 Akční plán pro dopravní mód Veřejná hromadná doprava .....	113
Tabulka 9 Akční plán pro dopravní mód Automobilová doprava.....	114
Tabulka 10 Akční plán pro Management mobility.....	115



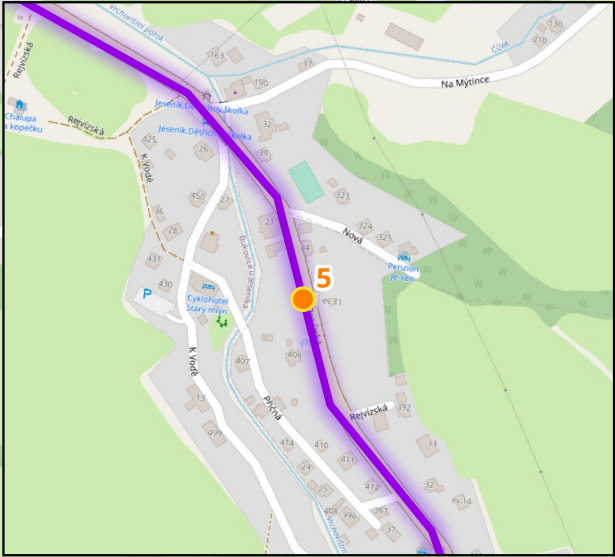
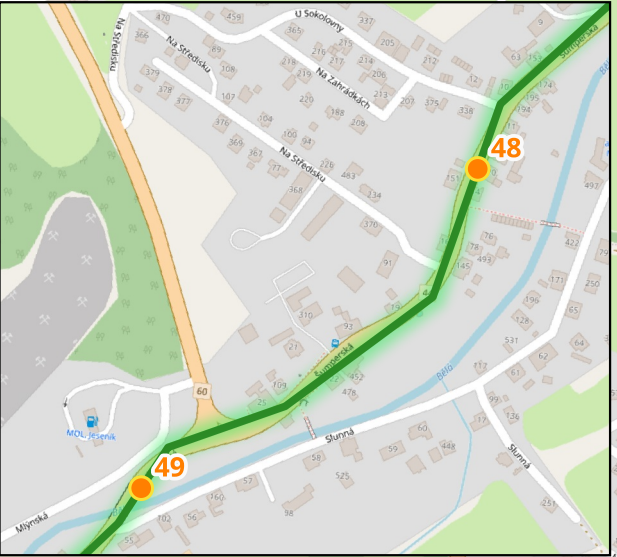
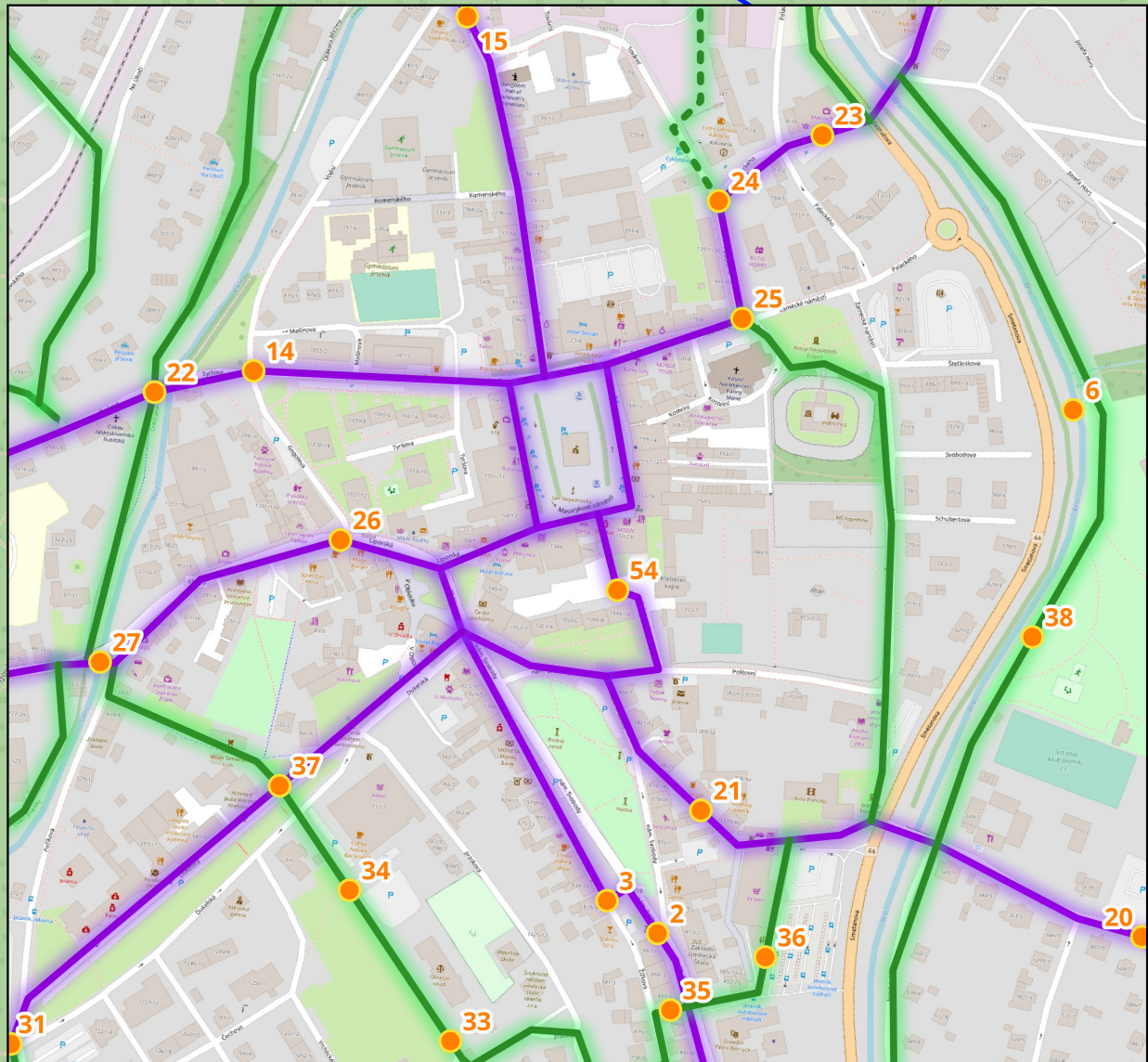
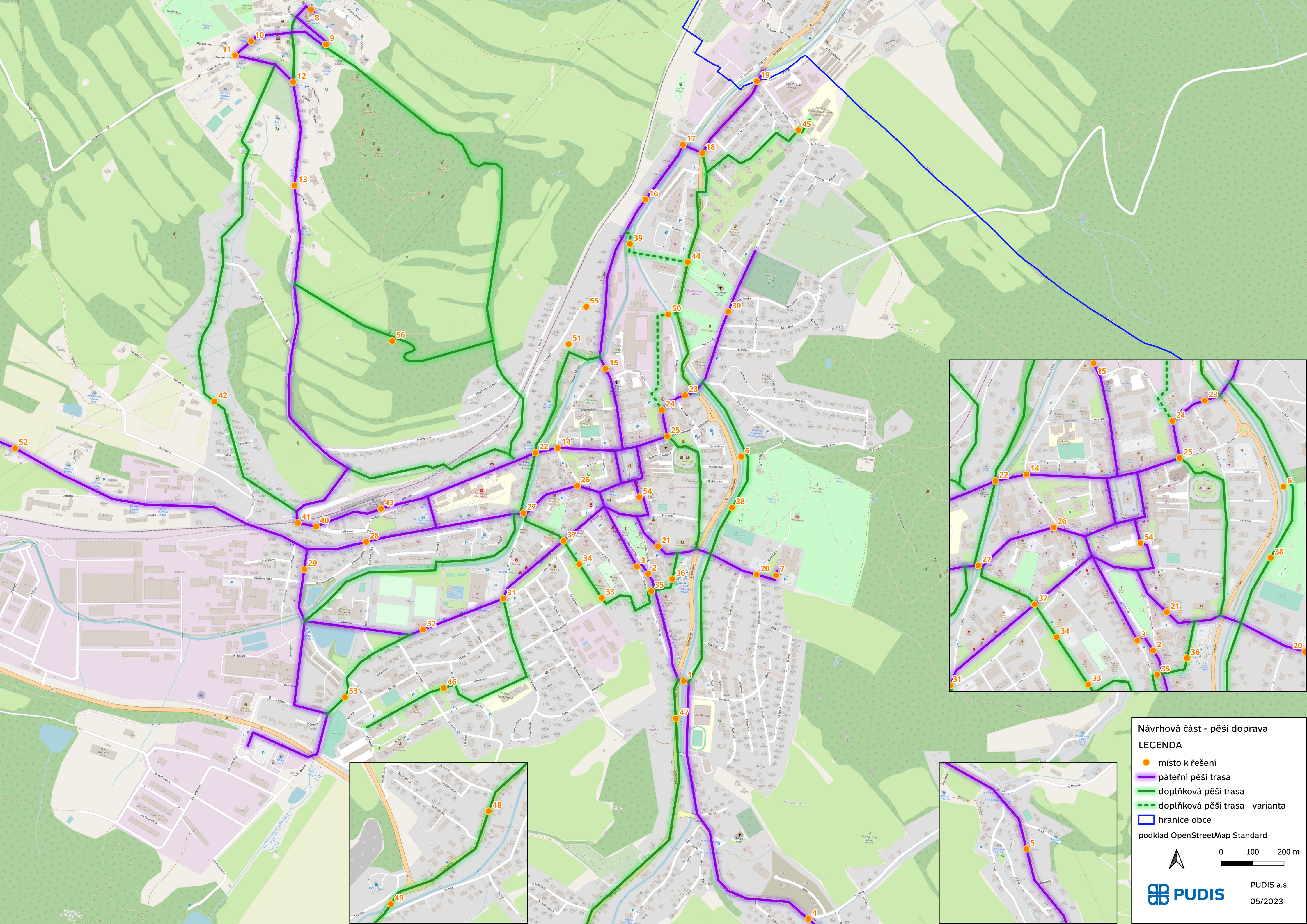
## Seznam příloh

- Příloha 1 – Návrh pěší dopravy
- Příloha 2 – Návrh cyklistické dopravy (pateřní a doplňkové trasy)
- Příloha 3 – Návrh cyklistické dopravy (provozně – prostorový charakter)
- Příloha 4 – Návrh veřejné hromadné dopravy
- Příloha 5 – Návrh automobilové dopravy – silniční síť
- Příloha 6 – Návrh automobilové dopravy – parkování
- Příloha 7 – Model dopravy – kartogramy
  - 7.1. Model dopravy pro rok 2022 (kartogram bez omezení tranzitní dopravy na Masarykově náměstí)
  - 7.2. Model dopravy pro rok 2022 (kartogram s omezením tranzitní dopravy na Masarykově náměstí)
  - 7.3. Rozdílový kartogram dopravy pro rok 2022 (stav s omezením dopravy a bez omezení dopravy na Masarykově náměstí)
  - 7.4. Model dopravy pro rok 2035 (bez opatření)
  - 7.5. Model dopravy pro rok 2035 (s opatřeními)
  - 7.6. Rozdílový kartogram dopravy pro rok 2035 (stav se zavedením opatření a bez opatření na dopravní síti města)
  - 7.7. Rozdílový kartogram dopravy mezi roky 2035–2022 (stav bez zavedení opatření)
  - 7.8. Rozdílový kartogram dopravy mezi 2035–2022 (stav se zavedením opatření a bez opatření na dopravní síti města)
- Příloha 8 – Zatřídění jednotlivých opatření ke strategickým a specifickým cílům
- Příloha 9 – Marketingová strategie

# **Příloha 1**

## **Návrh pěší dopravy**






**Návrhová část - pěší doprava**

**LEGENDA**

- místo k řešení
- pátevní pěší trasa
- doplňková pěší trasa
- - - doplňková pěší trasa - varianta
- ▭ hranice obce

podklad OpenStreetMap Standard

0 100 200 m

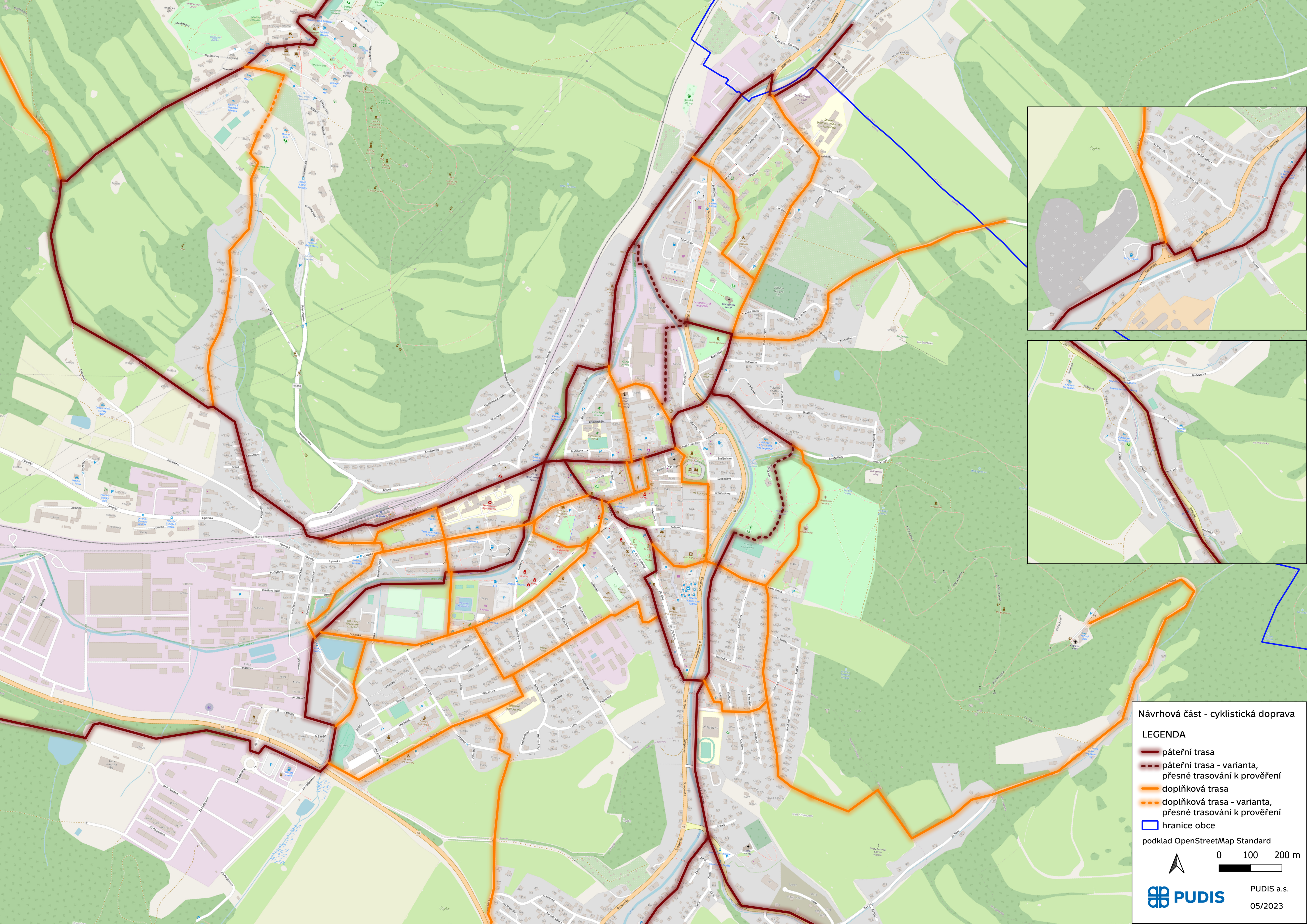
 PUDIS a.s.  
05/2023



## **Příloha 2**






### **Návrh cyklistické dopravy (páteřní a doplňkové trasy)**





Návrhová část - cyklistická doprava

LEGENDA

-  páteřní trasa
-  páteřní trasa - varianta, přesné trasování k prověření
-  doplňková trasa
-  doplňková trasa - varianta, přesné trasování k prověření
-  hranice obce

podklad OpenStreetMap Standard



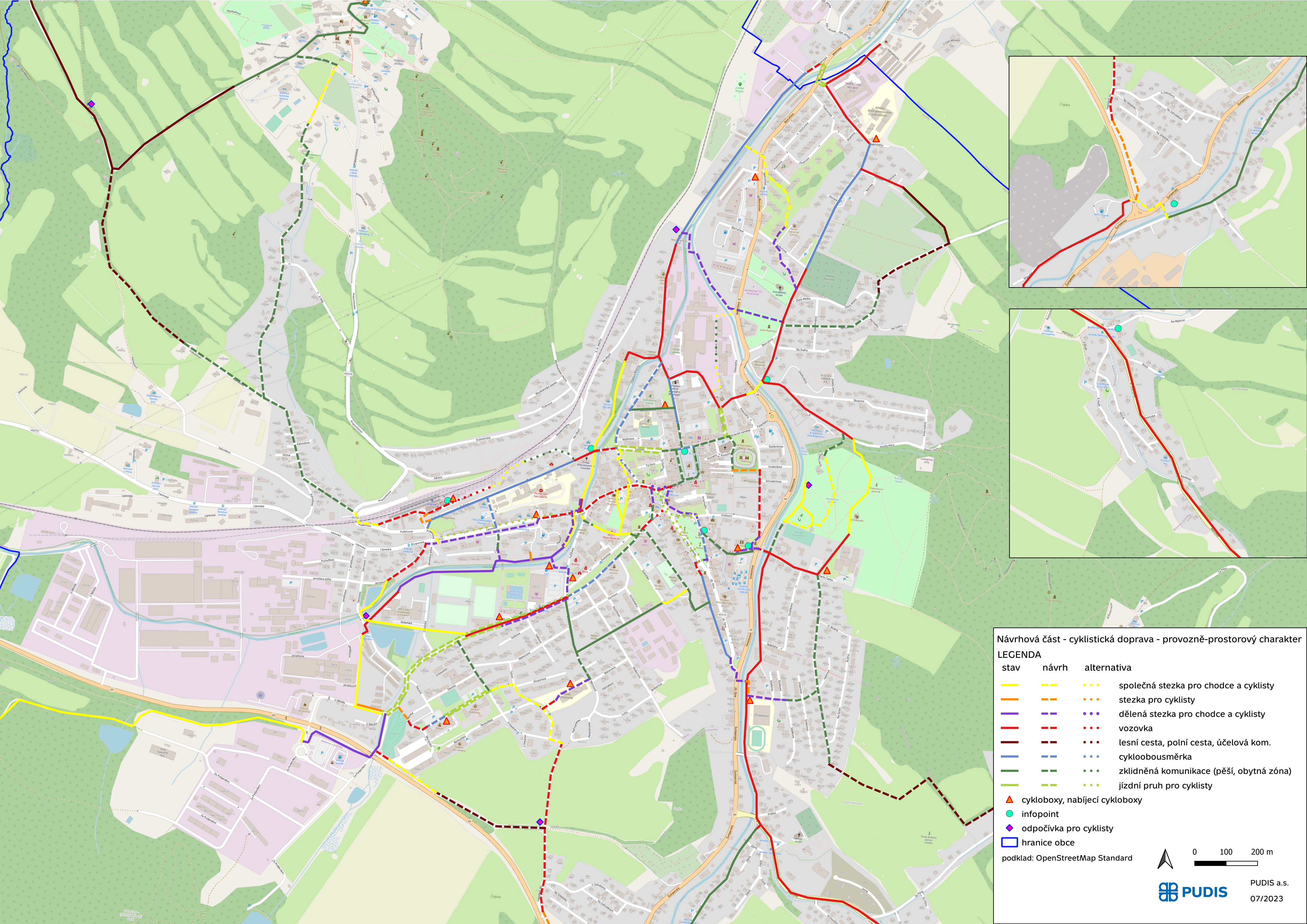
PUDIS a.s.  
05/2023



## **Příloha 3**

### **Návrh cyklistické dopravy (provozně – prostorový charakter)**



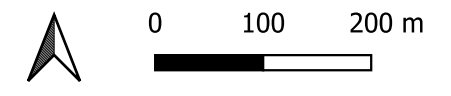


Návrhová část - cyklistická doprava - provozně-prostorový charakter

LEGENDA

stav	návrh	alternativa

podklad: OpenStreetMap Standard

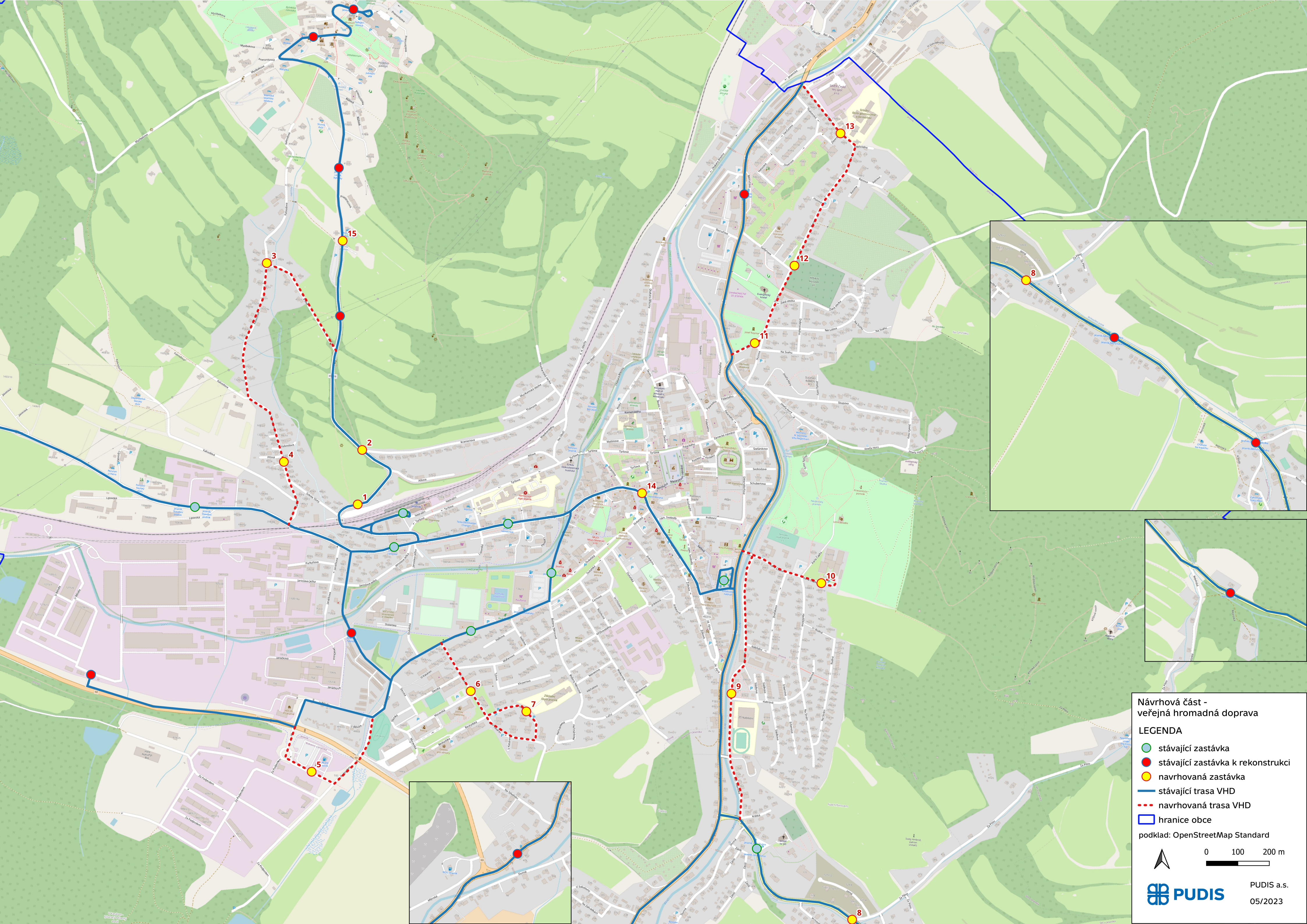




## **Příloha 4**







### **Návrh veřejné hromadné dopravy**





Návrhová část -  
veřejná hromadná doprava

LEGENDA

-  stávající zastávka
-  stávající zastávka k rekonstrukci
-  navrhovaná zastávka
-  stávající trasa VHD
-  navrhovaná trasa VHD
-  hranice obce

podklad: OpenStreetMap Standard



0 100 200 m



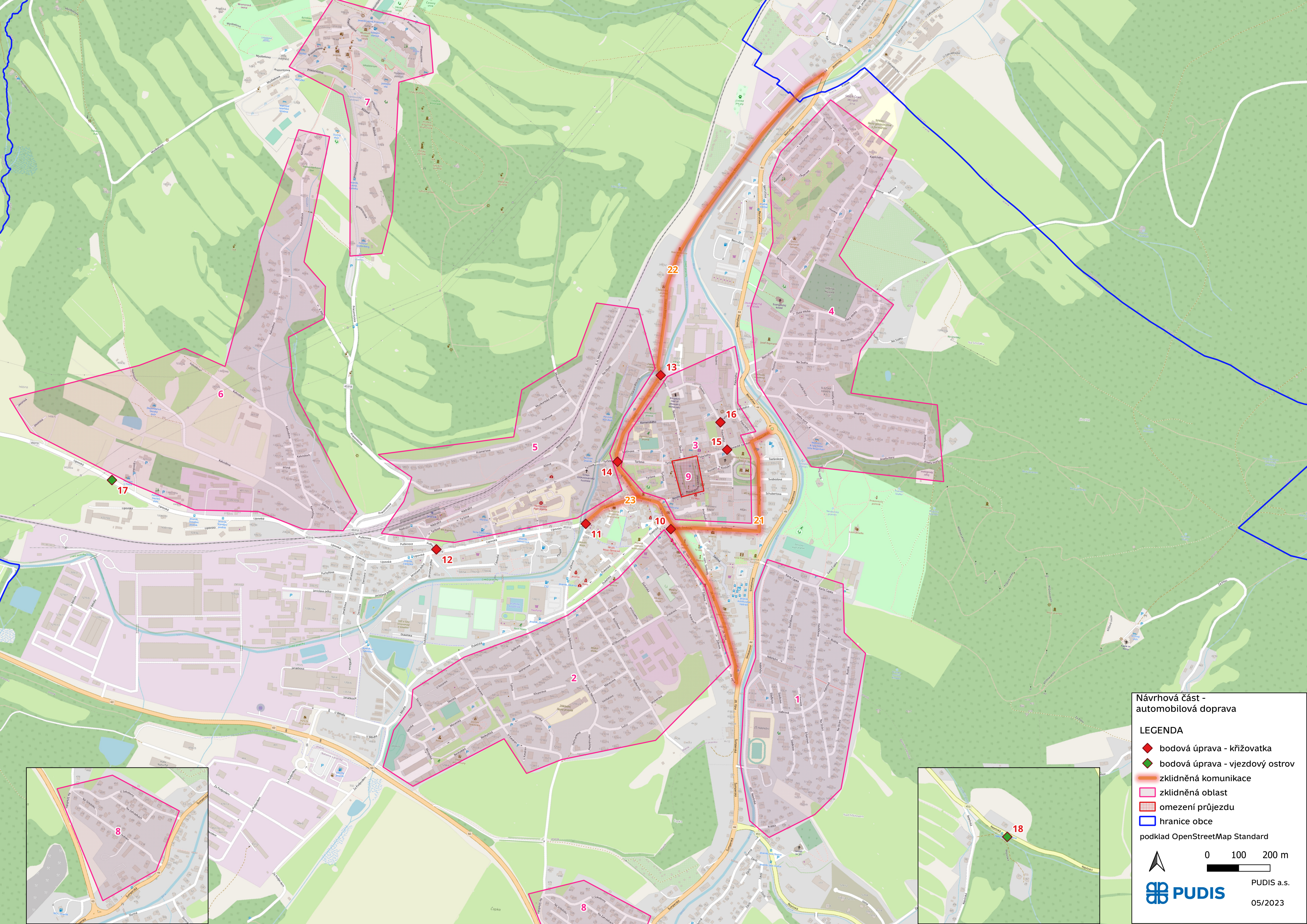
PUDIS a.s.  
05/2023



## **Příloha 5**

### **Návrh automobilové dopravy – silniční síť**



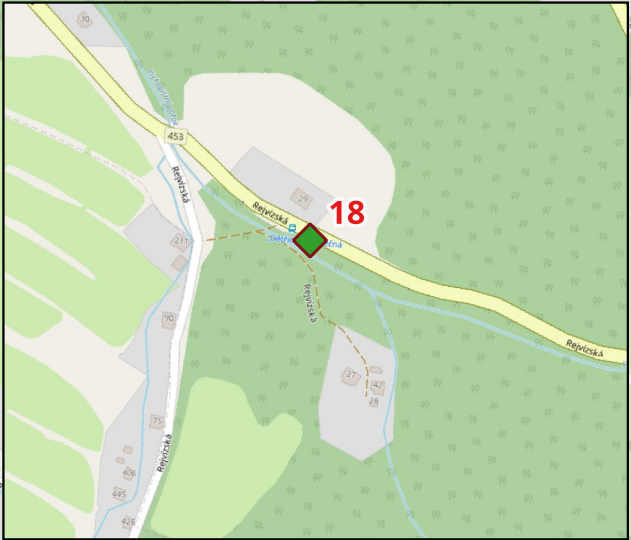
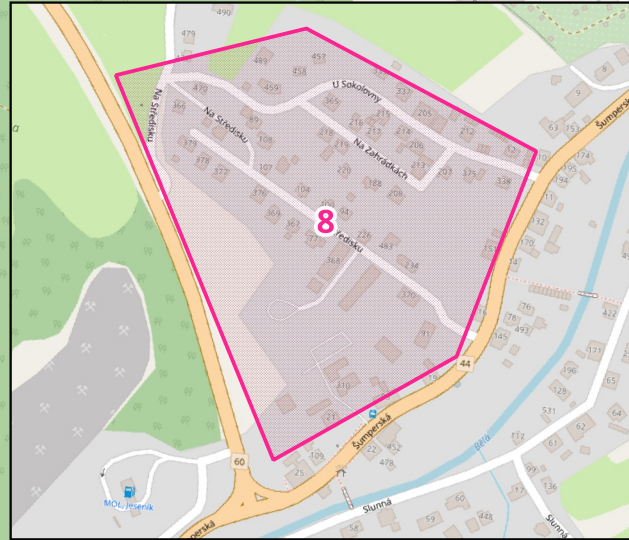
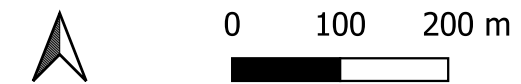


Návrhová část -  
automobilová doprava

LEGENDA

- ◆ bodová úprava - křižovatka
- ◆ bodová úprava - vjezdový ostrov
- zklidněná komunikace
- zklidněná oblast
- omezení průjezdu
- hranice obce

podklad OpenStreetMap Standard

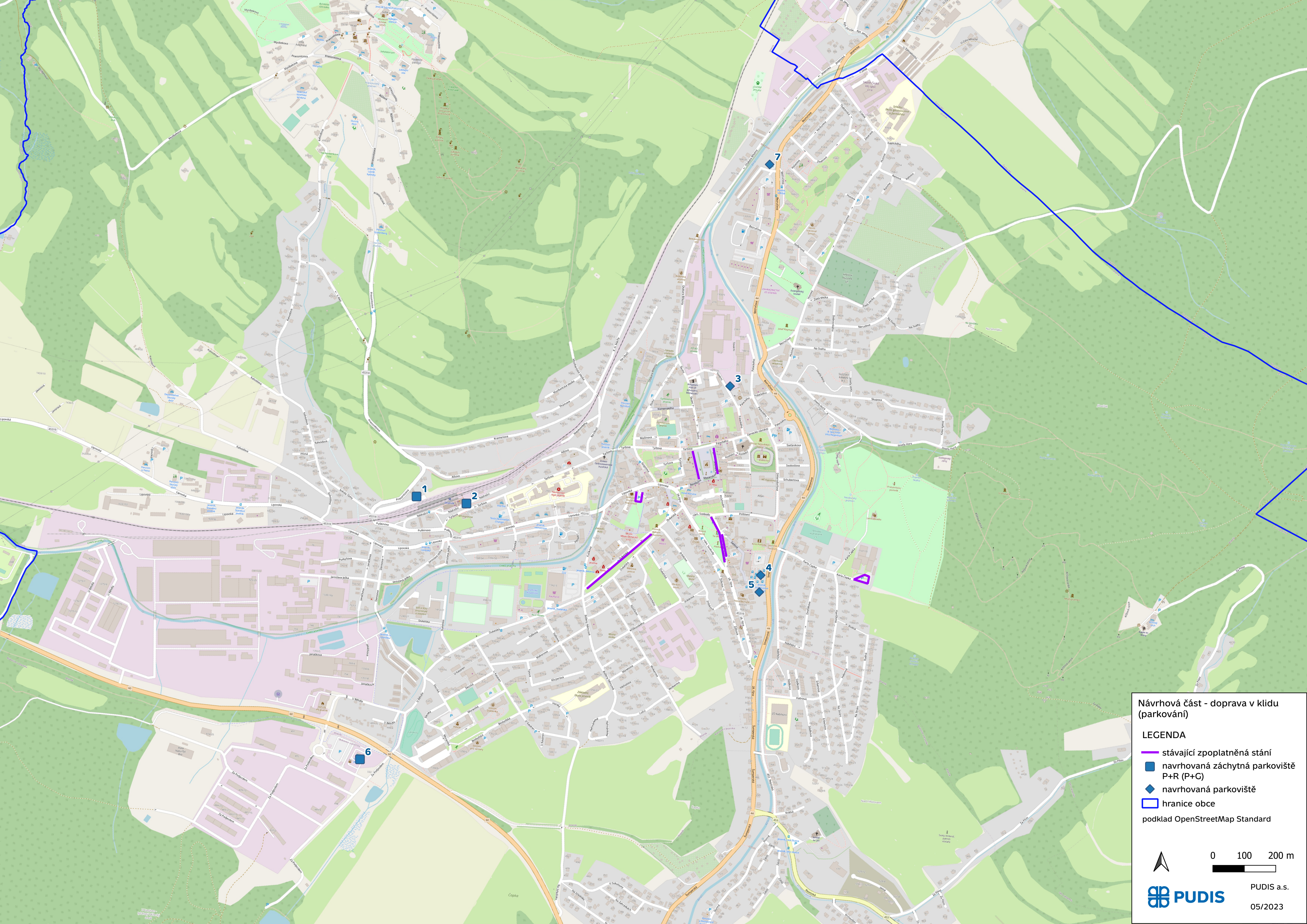




## **Příloha 6**

### **Návrh automobilové dopravy – parkování**



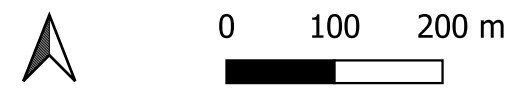


Návrhová část - doprava v klidu (parkování)

LEGENDA

- stávající zpoplatněná stání
- navrhovaná záchytná parkoviště P+R (P+G)
- ◆ navrhovaná parkoviště
- ▭ hranice obce

podklad OpenStreetMap Standard



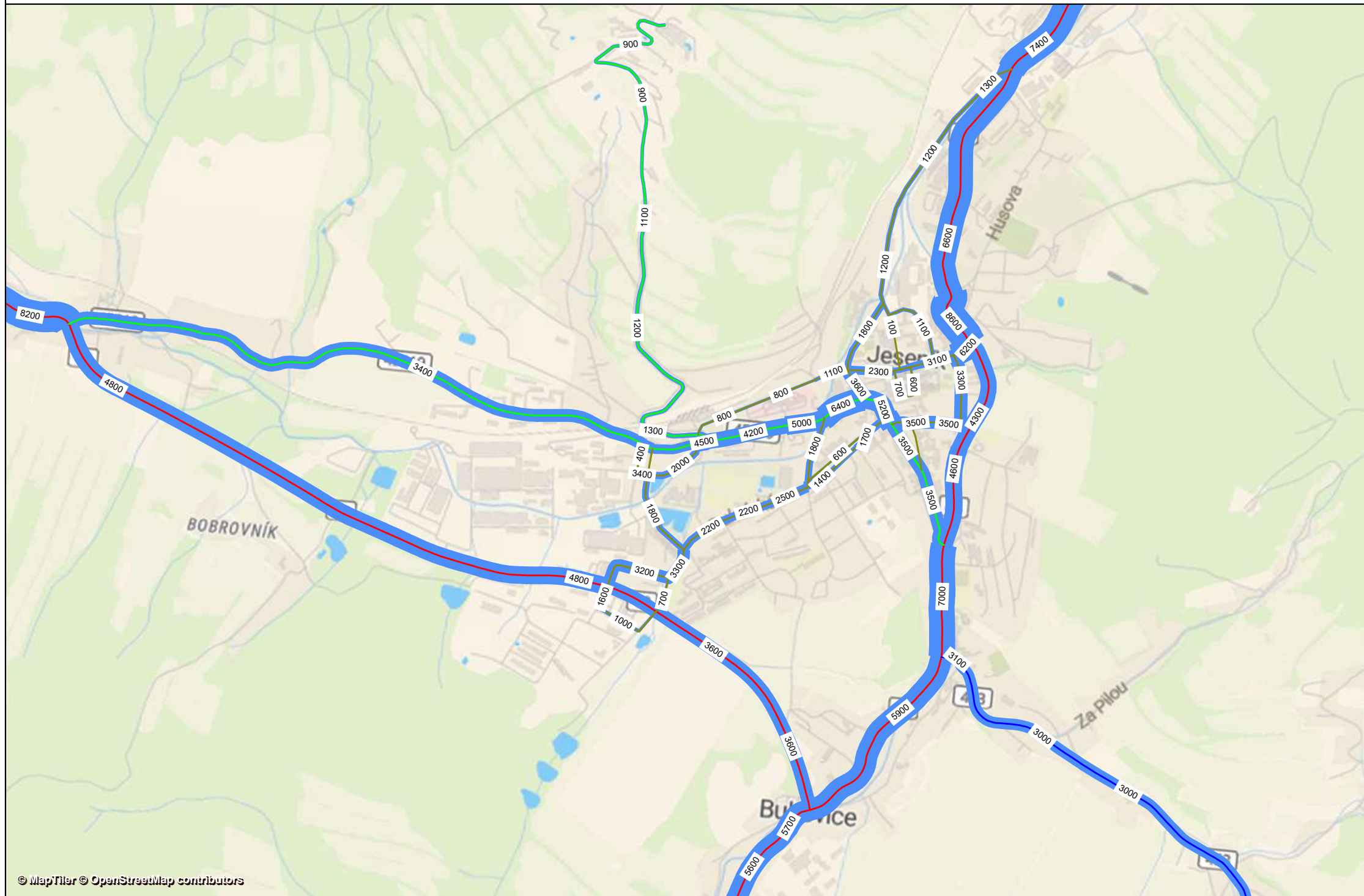


## **Příloha 7**

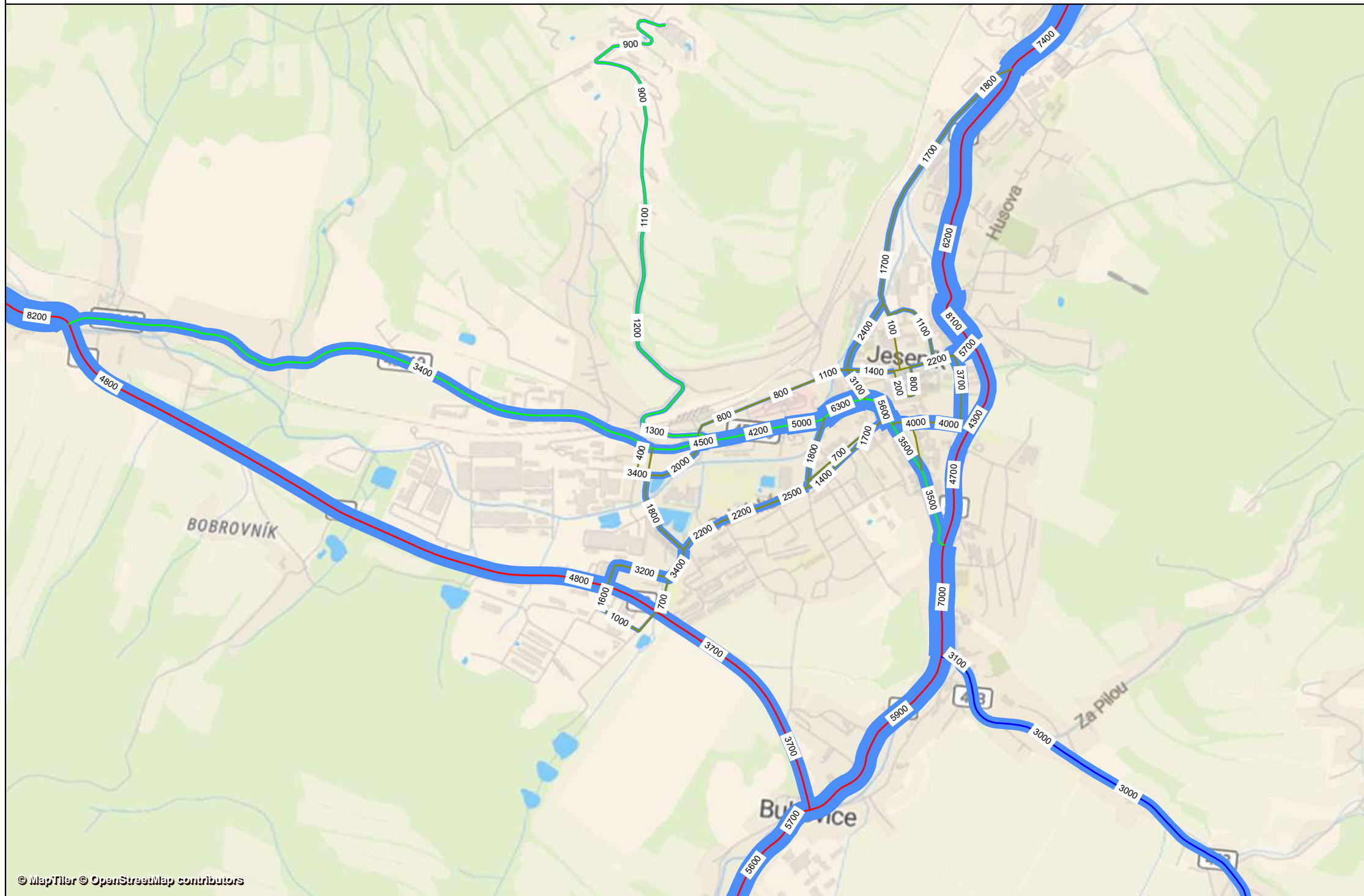
### **Model dopravy – kartogramy**

- 7.1. Model dopravy pro rok 2022 (kartogram bez omezení tranzitní dopravy na Masarykově náměstí)**
- 7.2. Model dopravy pro rok 2022 (kartogram s omezením tranzitní dopravy na Masarykově náměstí)**
- 7.3. Rozdílový kartogram dopravy pro rok 2022 (stav s omezením dopravy a bez omezení dopravy na Masarykově náměstí)**
- 7.4. Model dopravy pro rok 2035 (bez opatření)**
- 7.5. Model dopravy pro rok 2035 (s opatřeními)**
- 7.6. Rozdílový kartogram dopravy pro rok 2035 (stav se zavedením opatření a bez opatření na dopravní síti města)**
- 7.7. Rozdílový kartogram dopravy mezi roky 2035–2022 (stav bez zavedení opatření)**
- 7.8. Rozdílový kartogram dopravy mezi 2035–2022 (stav se zavedením opatření a bez opatření na dopravní síti města)**

# SUMP, Dopravní model města Jeseník

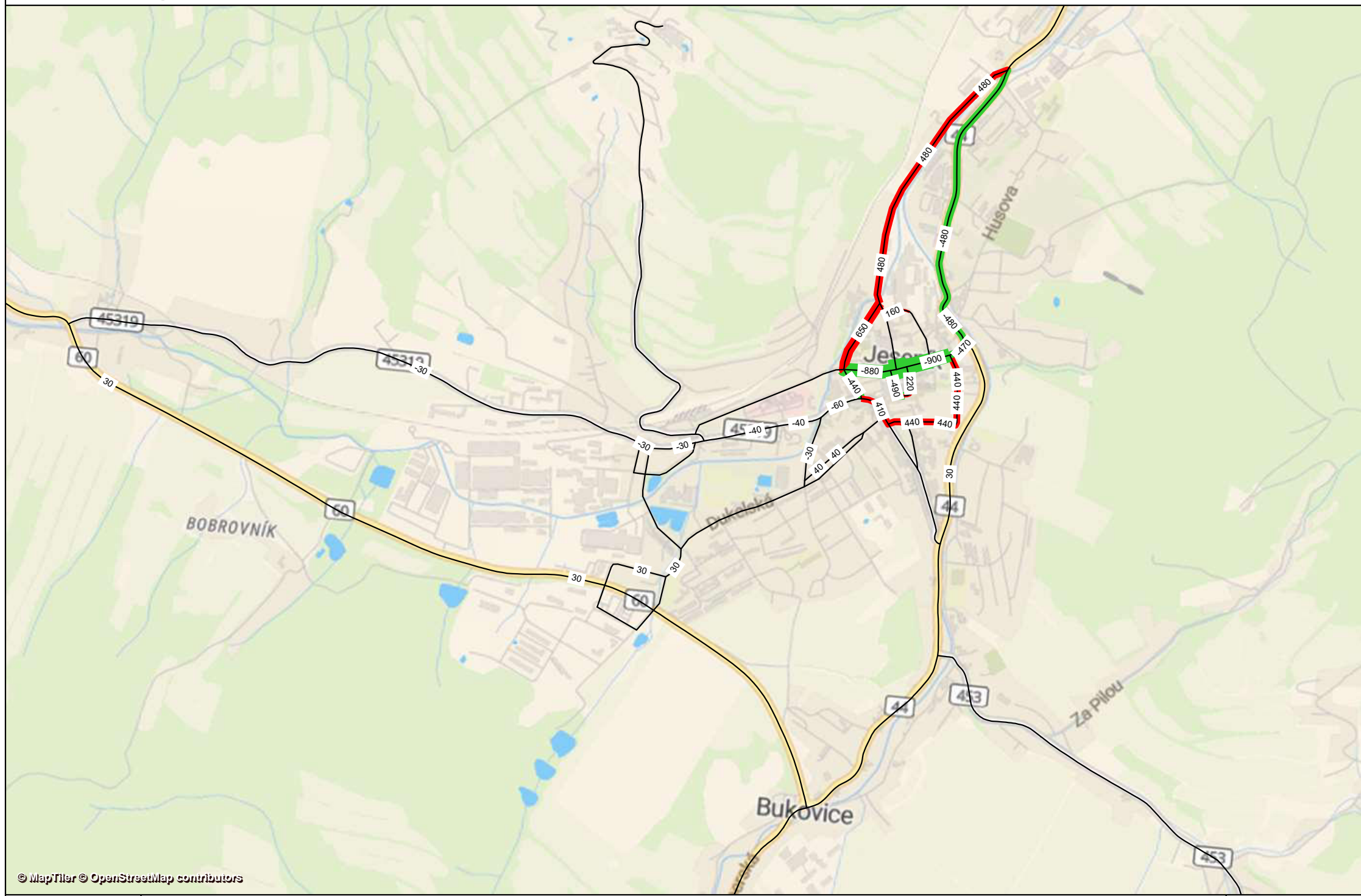


# SUMP, Dopravní model města Jeseník





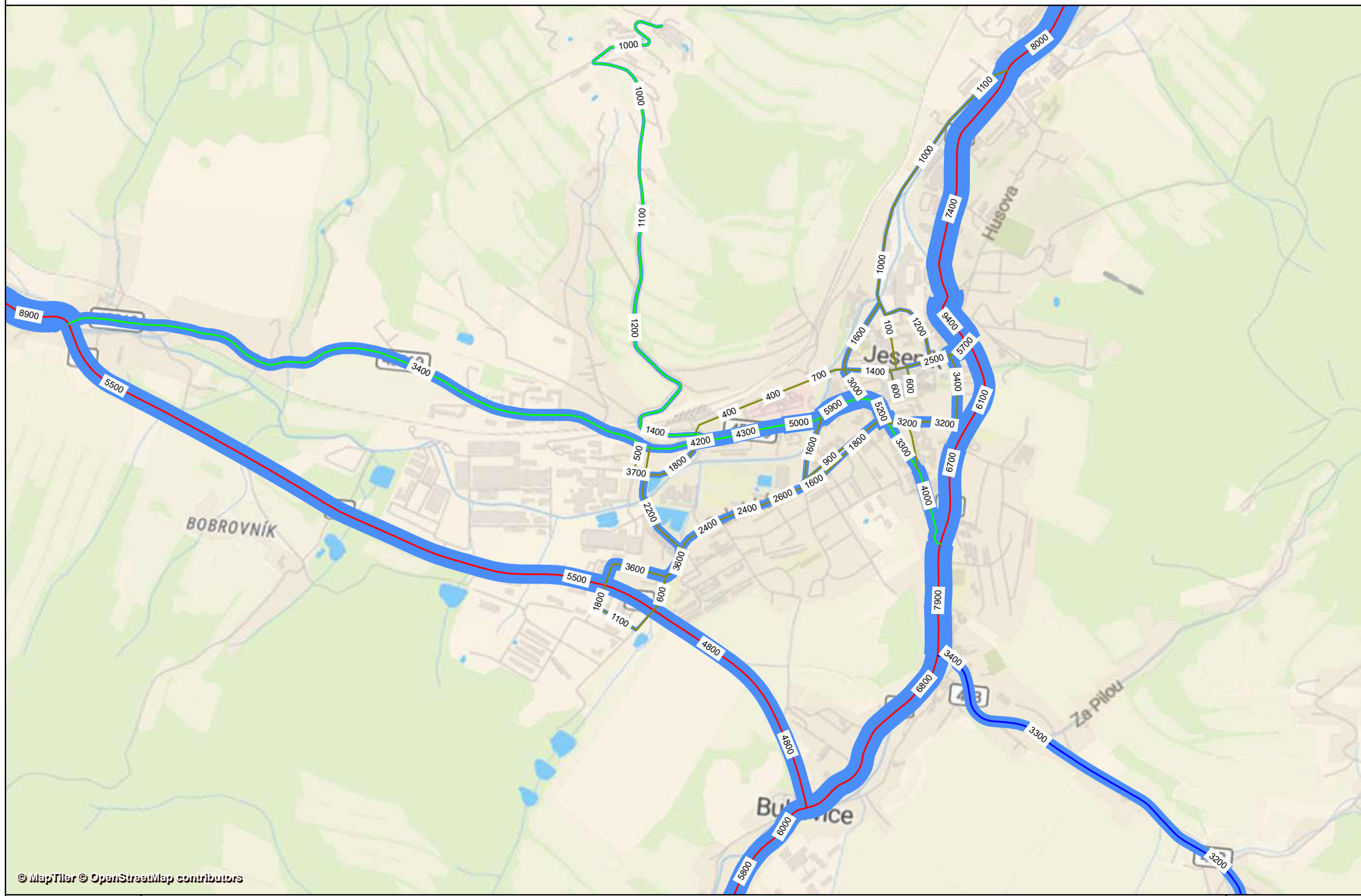
# SUMP, Dopravní model města Jeseník







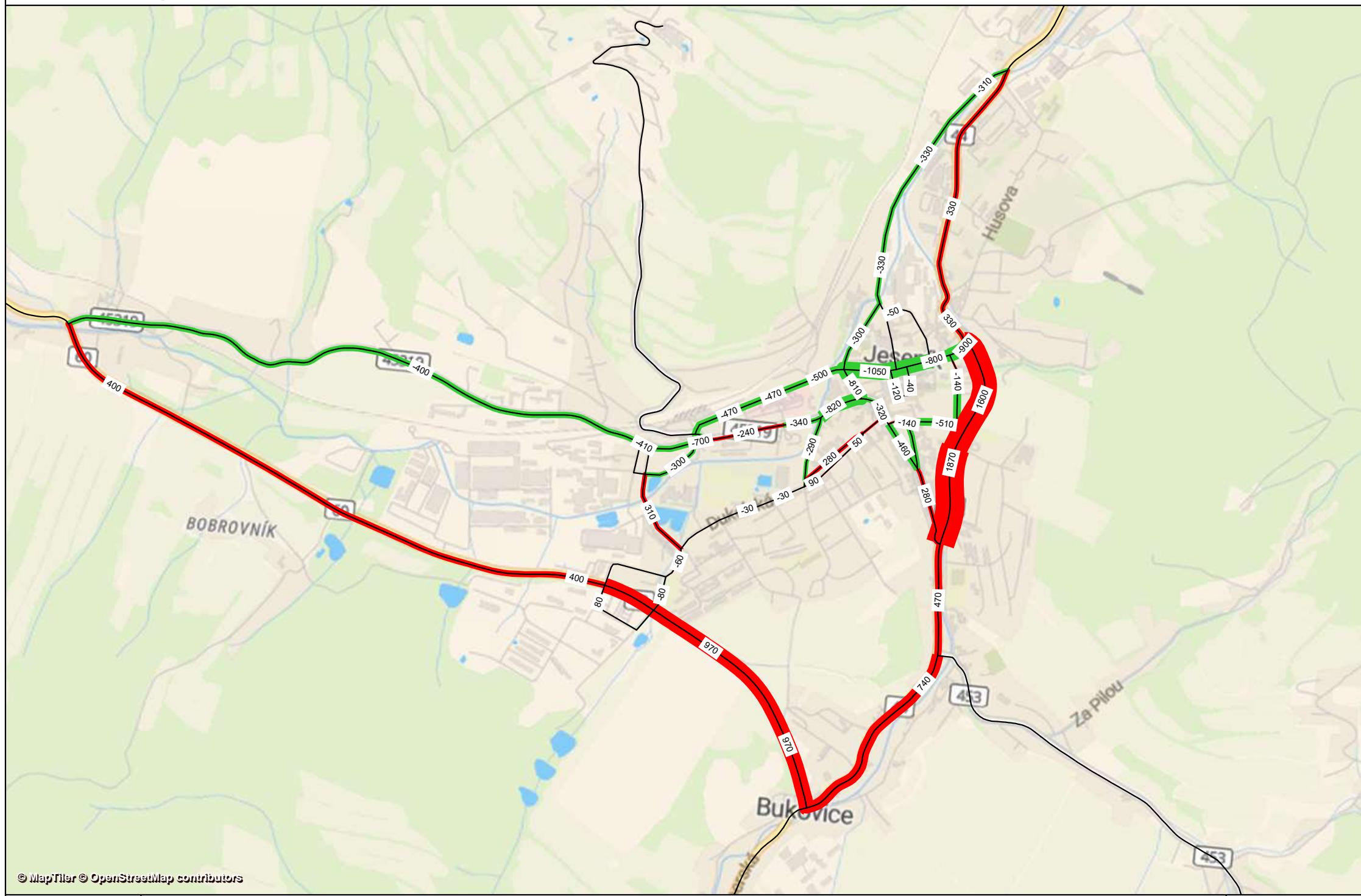
# SUMP, Dopravní model města Jeseník



© MapTiler © OpenStreetMap contributors

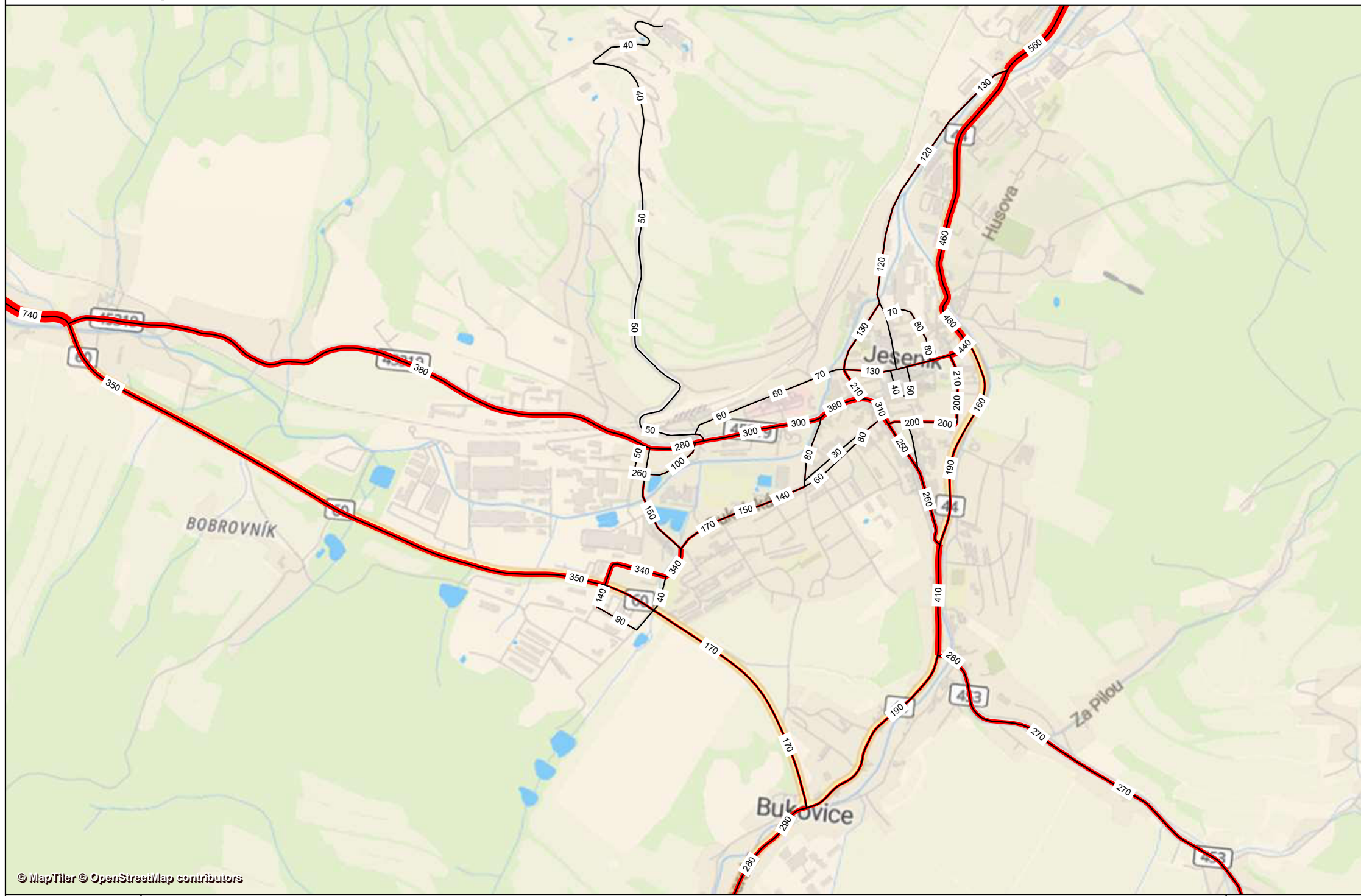


# SUMP, Dopravní model města Jeseník



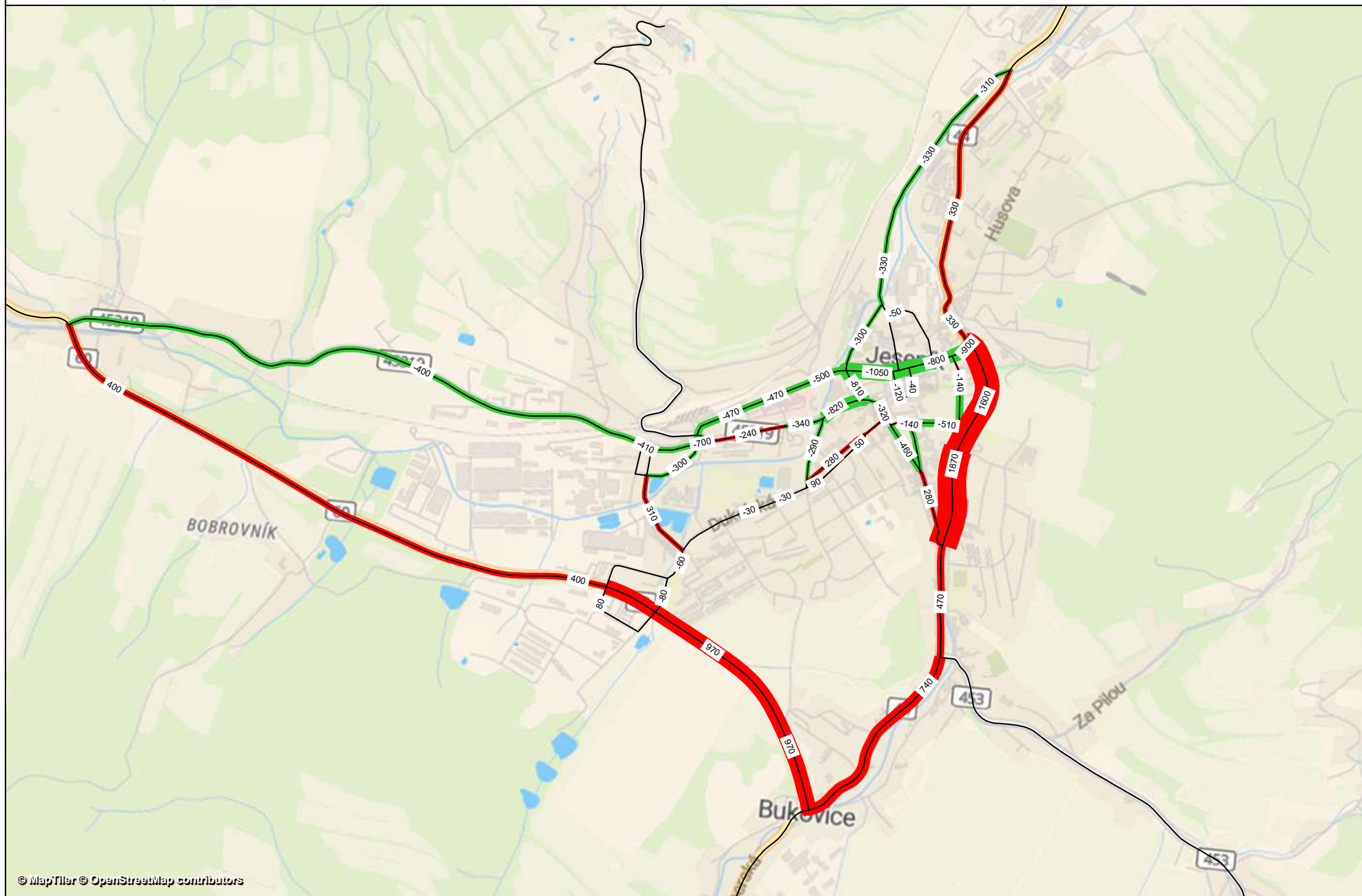
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

# SUMP, Dopravní model města Jeseník





# SUMP, Dopravní model města Jeseník



© MapTiler © OpenStreetMap contributors



## **Příloha 8**

### **Zařazení jednotlivých opatření ke strategickým a specifickým cílům**

Podpora udržitelného  
dopravního chování

Podpora pro změnu  
dopravního chování ve  
městě

- P1 Realizace nové pěší infrastruktury
- P2 modernizace a údržba komunikací pro pěší
- P3 Realizace bezbariérových opatření
- P4 Zatraktivnění stávajícího uličního prostoru a veřejných ploch
- P5 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- P6 Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)
- C1 Realizace nové cyklistické infrastruktury na území města
- C2 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře
- C3 Řešení napojení cyklistické infrastruktury města na okolí
- C4 Podpora sdílené mobility
- C5 Zvýšení bezpečnosti cyklistů
- C6 Modernizace a údržba infrastruktury pro cyklisty
- V1 Rozvoj dopravní obslužnosti města
- V2 Zajištění dopravní obslužnosti města bezemisními vozidly
- V3 Modernizace autobusových zastávek
- V4 Spolupráce s obcemi, krajem, státem, provozovateli při zajišťování autobus. a žel. dopravy
- A7 Zklidňování komunikační sítě

Podpora multimodality

- C4 Podpora sdílené mobility
- A5 Realizace záchytných parkovišť P+R a P+G (návštěvníci)

Rozvoj veřejné hromadné  
dopravy

- V1 Rozvoj dopravní obslužnosti města
- V2 Zajištění dopravní obslužnosti města bezemisními vozidly
- V3 Modernizace autobusových zastávek
- V4 Spolupráce s obcemi, krajem, státem, provozovateli při zajišťování autobus. a žel. dopravy

Rozvoj a zvýšení bezpečnosti dopravní infrastruktury města

Rozvoj podmínek pro pěší dopravu

- P1 Realizace nové pěší infrastruktury
- P2 modernizace a údržba komunikací pro pěší
- P3 Realizace bezbariérových opatření
- P4 Zatraktivnění stávajícího uličního prostoru a veřejných ploch
- P5 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- P6 Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)
- P7 Doplnění a modernizace veřejného osvětlení
- P8 Revitalizace a obnova zeleně, parků, parčíků a veřejných ploch
- P9 Napojení rozvoj. ploch na stávající infrastrukturu (pěší i cyklistická doprava)
- A7 Zklidňování komunikační sítě

Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu

- P9 Napojení rozvoj. ploch na stávající infrastrukturu (pěší i cyklistická doprava)
- C1 Realizace nové cyklistické infrastruktury na území města
- C2 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře
- C3 Řešení napojení cyklistické infrastruktury města na okolí
- C4 Podpora sdílené mobility
- C5 Zvýšení bezpečnosti cyklistů
- C6 Modernizace a údržba infrastruktury pro cyklisty
- A7 Zklidňování komunikační sítě

Komunikační síť pro motorovou dopravu

- A1 Modernizace, realizace a údržba kom. pro motorovou dopravu
- A2 Odstranění dopravně bezpečnostních závad na komunikacích
- A3 Řešení problematických křižovatek
- A4 Napojení rozvojových lokalit na stávající infrastrukturu

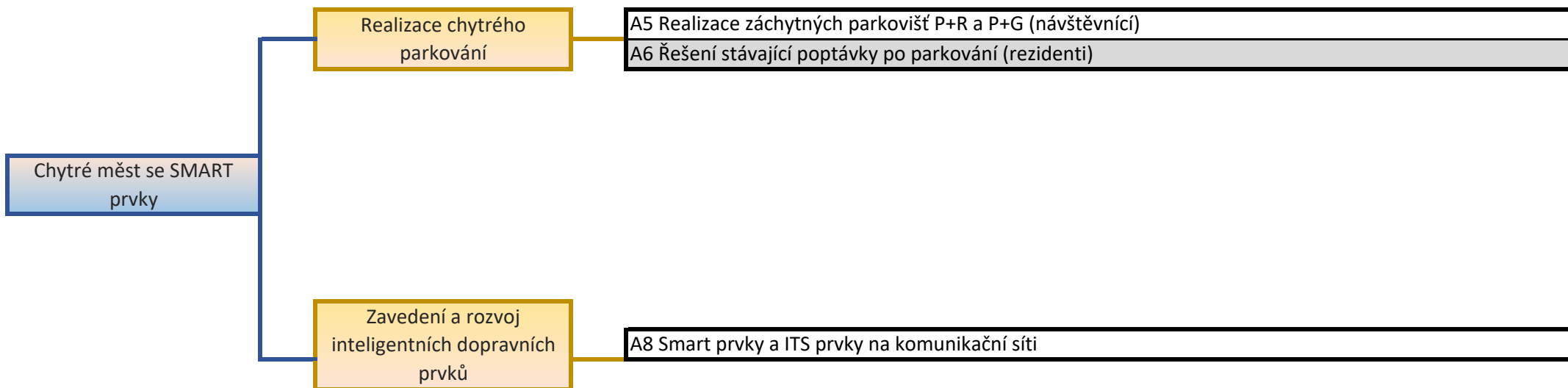
Zvýšení atraktivity veřejného prostoru

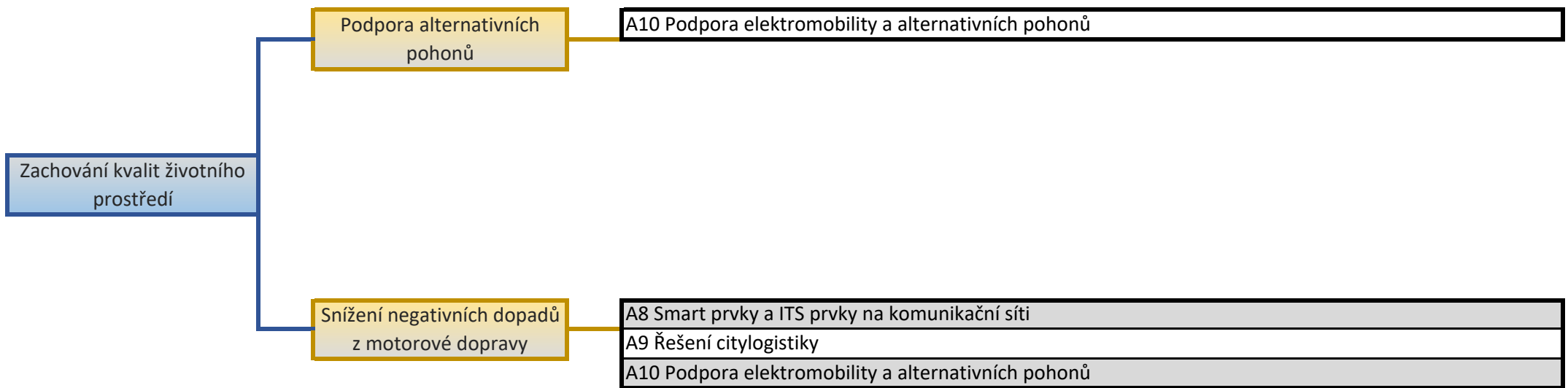
- P4 Zatraktivnění stávajícího uličního prostoru a veřejných ploch
- P5 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- P8 Revitalizace a obnova zeleně, parků, parčíků a veřejných ploch
- A7 Zklidňování komunikační sítě

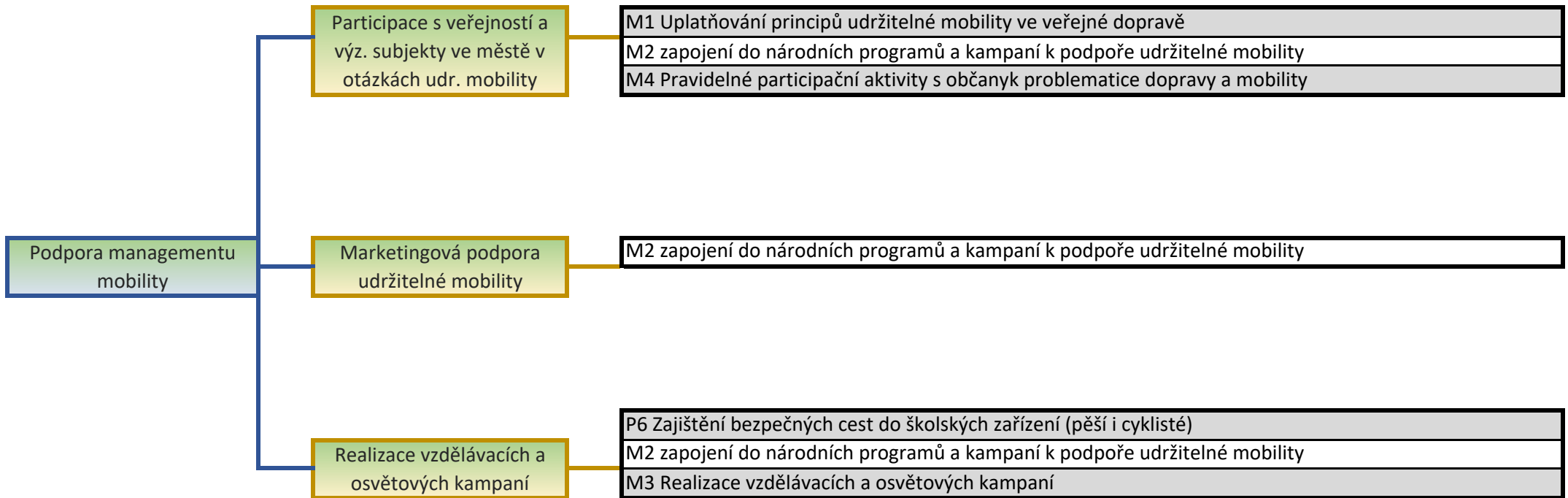
Odstranění bezpečnostních závad na komunikacích

- P7 Doplnění a modernizace veřejného osvětlení
- C5 Zvýšení bezpečnosti cyklistů
- C6 Modernizace a údržba infrastruktury pro cyklisty
- A2 Odstranění dopravně bezpečnostních závad na komunikacích
- A3 Řešení problematických křižovatek











## **Příloha 9**

### **Marketingová strategie**

# Závěrečná zpráva

## Marketingová studie - Plán udržitelné městské mobility města Jeseník (PUMM)

Zadavatel:



středisko dopravního inženýrství

Zastoupen: Tomášem Kučerou



Zhotovitel: Ústav marketingových komunikací



Řešitelé projektu:

Mgr. Eliška Káčerková, Ph.D.

Ing. Martina Juříková, Ph.D.

leden - květen 2023

## CÍLE PROJEKTU

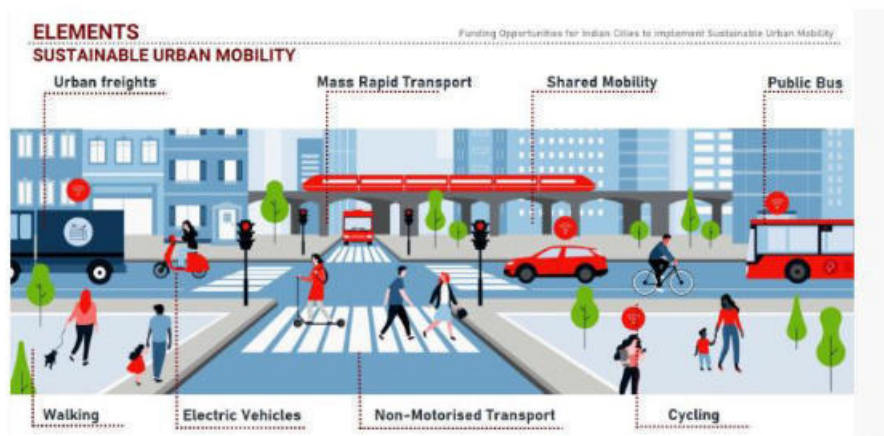
### Základní cíle spolupráce:

- Navrhnout vhodné marketingové a komunikační aktivity, které by město mělo pořádat na podporu udržitelné dopravy, opatření a cílů definovaných v návrhové části PUMM
- Popsat, jak oslovit co nejvíce lidí (a v jakých cílových skupinách), aby se zúčastnili veřejných akcí / aktivit
- Navrhnout časový harmonogram pro tyto akce (např. 1x ročně apod.)

### Cíl Plánu udržitelné městské mobility (PUMM)

- Zajistit mobilitu obyvatel tak, aby budoucí pohyb lidí po městě nebyl zbytečně omezován, aby se řídil potřebami lidí, kteří ve městě a jeho okolí žijí a zároveň, aby se postupně zlepšovala kvalita života ve městě (např. méně hluku a emisí výfukových plynů apod.).
- Důležitým principem je orientace na udržitelné formy dopravy – **pěší chůzi, cyklistickou dopravu a veřejnou hromadnou dopravu.**

Plán udržitelné městské mobility (EN: SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) má několik na sebe navazujících fází, z nichž jedna z nich je komunikační strategie.



Obrázek 1 Udržitelná městská mobilita (Zdroj: CeptPortfolio)

### Komunikační plán a důležitost komunikace

- Úkolem je motivovat obyvatele ke změně dopravního chování a vysvětlovat veřejnosti důvody preferovaných opatření.
- Komunikační plán s sebou bude nést celé spektrum kroků a opatření, včetně propagace, marketingu a osvěty a dalších měkkých opatření směřem k veřejnosti (výzkum, monitoring, marketing, propagace).



- Důležitost komunikace bývá často opomíjena, jak bylo potvrzeno při mnohých diskuzích se zástupci obcí a měst. ***Zástupci obcí se vesměs shodovali, že komunikace s občany a dalšími zúčastněnými bývá nejslabším článkem implementace SUMP, následkem čehož občané prováděná opatření nejen nechápou, ale často se jim i aktivně brání.***

## Komunikační témata

- **Komunikační témata pro odbornou veřejnost**

Aby politická a odborná veřejnost měla při diskuzích k dispozici relevantní informace o udržitelné mobilitě, byl vytvořen webový portál Akademie městské mobility, na kterém jsou uvedeny kompletní odborné informace z dané problematiky [www.akademiamobility.cz](http://www.akademiamobility.cz).

- **Komunikační témata pro širokou veřejnost**

- Město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru
- SUMP 2.0 pomáhá vybudovat společnou vizi a propojit instituce, které doposud nebyly zvyklé na užší spolupráci.
- Podpora aktivní mobility má pozitivní důsledky nejen na naše zdraví, ale i na bezpečnost.
- rozvoj pozemních komunikací v zastavěném území je nutné zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu dle zásad udržitelného rozvoje
- Snížení emisí a hluku

## REŠERŠE STÁVAJÍCÍCH MARKETINGOVÝCH A KOMUNIKAČNÍCH AKTIVIT NA PODPORU UDRŽITELNÝCH MÓDŮ DOPRAVY

### KUP KOLO SVÉMU ZAMĚSTNANCI

Kampaň s názvem Brno na kole je program, který podporuje zdravější způsob cestování a zároveň snižuje škodlivé emise. Tento program je zajištěn zaměstnavateli pro své zaměstnance a slouží jako benefit. Zaměstnanec si vybere kolo, které chce vlastnit, zaměstnavatel kolo odkoupí z obchodu. Zaměstnanec si zvolí dobu splácení a podepíše smlouvu o pronájmu se zaměstnavatelem, při které se obě strany dohodnou na částce a době splácení. Zaměstnavatel podpisem schválí sjednané podmínky a nastaví zaměstnanci srážky z hrubé mzdy. Po uplynutí doby pronájmu a zplacení poměrné části kola se stává kolo majetkem zaměstnance. Výsledkem této dohody je, že zaměstnanec ušetří na pořizovací ceně kola 20 až 40 % celkové ceny kvůli odpočtu DPH, které jde za zaměstnavatelem. Podmínky kampaně jsou, že minimálně 50 % cest musí být do práce a že zaměstnanec může pořídit nové kolo, až splatí kolo pořizovací či staré.

Zdroj: Brno na kole, 2019 [online]. Brno: Brno na kole z.s [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://brnonakole.cz/>

### SPOJENÍ TURISTICKÉHO RUCHU (CYKLOTURISMU) S UDRŽITELNOU MOBILITOU

Prešovský samosprávný kraj zorganizoval od 15. 6. do 15.8. 2022 kampaň “Dovolenkár na bajku” na podporu udržitelného cestovního ruchu a lokálního turismu. Cílovou skupinou byli občané SR, ve věkové kategorii 18+. Podmínkou účasti byla registrace na portálu <https://cyklo.psk.sk>. Propagace probíhala skrze sociální sítě.

Pravidla soutěže:

- Návštěva alespoň 11 cyklotras z celkových 21 nabízených
- Fotografie či videozáznam s kolem/elektrokolem a nálepkou kampaně
- Nahrání záznamu na portál

Motivace:

- Osvětlení na kolo s USB nabíjením
- Tričko s motivem “Dovolenkár na bajku”
- Cyklistická láhev na nápoje

Zdroj: <https://www.severovychod.sk/clanok/kompletne-pravidla-kampane>

### VÝZVA 10.000 KROKŮ – STAŇTE SE OBCÍ, KDE TO ŠLAPE

Na začátku roku 2021 přišla nezisková organizace Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., s „Výzvou 10 000 kroků“, která byla určena pro všechny věkové kategorie. Snahou bylo, aby lidé zařadili chůzi nebo běh mezi své každodenní činnosti a udělali tak něco pro své zdraví.

Cílem projektu bylo a je motivovat k pravidelné aktivitě vykonané po svých vlastních nohou, a to alespoň po dobu jednoho měsíce. Výzva 10 000 kroků pracuje s magickou hranicí deseti

tisíc, což zhruba odpovídá 7,5 kilometru. Ve skutečnosti však stačí mnohem méně kroků, aby byl organismus odolnější. Důležitější než objem, je spíše pravidelnost, svižné tempo a příjemné prostředí.

Aktivitu je možné v rámci výzvy monitorovat na jakémkoliv zařízení a následně ji účastníci v podobě printscreenu nahrávají do svého profilu. Od podzimu 2022 je možné využít také novou aplikaci. Každý kilometr je bodově ohodnocen, přičemž je zohledněn věk účastníka a jeho BMI. Snahou je umožnit umístění na prvních místech „výkonnostního“ žebříčku i starším lidem a lidem s vysokým BMI.

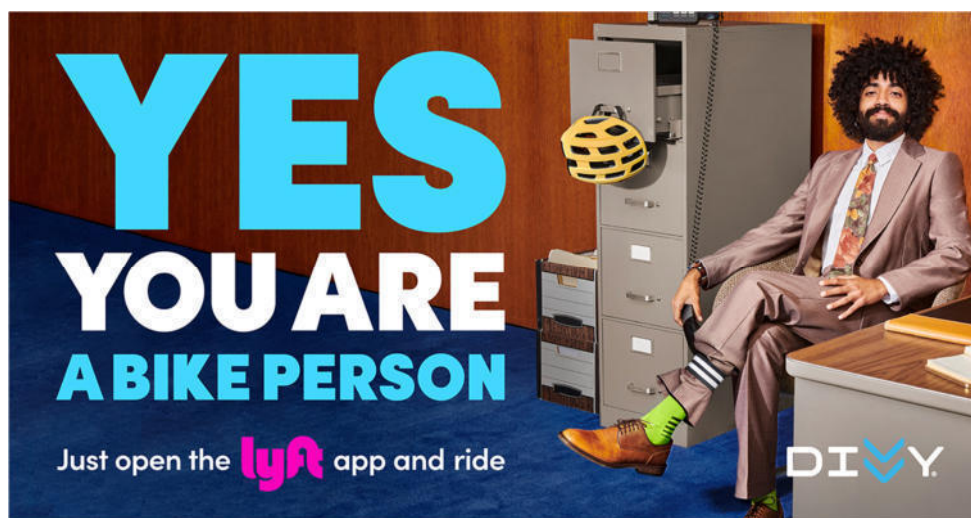
Svou účastí tak lidé mohou plnit nejen osobní výzvu, ale také motivovat ostatní. To jde díky týmům, které si účastníci mohou utvořit. Obecně platí, že vzájemné povzbuzení, spolupráce a pomoc jsou tou nejlepší motivací těm, kteří to nejvíce potřebují.

Celá výzva probíhá v úzké spolupráci s jednotlivými městy, která své občany o výzvě informují, aktivně je podporují v chůzi a pro ty nejlepší připravují vyhlášení a zajímavé ceny.

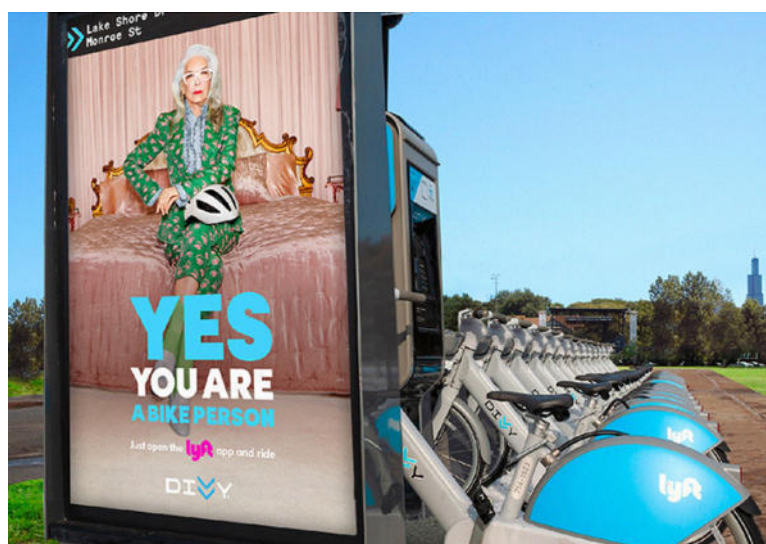
Zdroj: [www.desettisickroku.cz](http://www.desettisickroku.cz)

## APLIKACE LYFT

Díky aplikaci Lyft lze snadno porovnávat časové intervaly a cenu napříč různými způsoby dopravy a najít nejvýhodnější cestu. Aplikace motivuje uživatele k využití veřejné dopravy v kombinaci se sdílenými dopravními prostředky. Report společnosti Lyft z roku 2021 uvádí, že díky jejich službám mikromobility jezdí v ulicích Spojených států amerických o zhruba 1,4 milionu vozidel méně. Aby společnost vybídla více lidí k udržitelnému cestování ve městech, odstartovala 2. května 2022 plošnou národní kampaň na sdílení jízdních kol s názvem „Yes, You Are a Bike Person“. Reklamní kampaň využila jak digitální kanály, tak i OOH formáty a snažila se zapůsobit na cílovou skupinu, která si o sobě může myslet, že nejsou vhodným typem lidí pro jízdu na kole. Kampaň představila rozmanité obsazení nečekaných cyklistů – lidí ze všech společenských vrstev, kteří využívají bikesharing v různých aspektech svého každodenního života.







Zdroj: <https://www.lyft.com/blog/posts/yes-you-are-a-bike-person-campaign>  
Videospot ke kampani: <https://www.youtube.com/watch?v=W1fmntUMos&t=1s>

### DEN BEZ AUT NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI (Ize aplikovat na jiné instituce v Jeseníku, např. MěÚ)

Mezinárodní den bez aut na UP využívá klasický koncept této akce – lze aplikovat v jakékoli firmě. Hlavní myšlenka byla v tomto případě: Ve čtvrtek 22. září je Mezinárodní den bez aut. Připojte se k rektorovi UP a nechte auto doma!

Byly použity racionální argumenty:

- Víte, že...
  - ✓ ...znečištění vzduchu je v Olomouci o 257 % větší, než je bezpečné?

- ✓ ...auta v ČR stojí za 58 % emisí CO<sub>2</sub> z dopravy?
- ✓ ...bez aut může být ve městě víc prostoru pro pěší dopravu i osobní setkávání?

Zapojení do aktivity fungovalo na tomto mechanismu:

- ✓ Vydejte se na univerzitu pěšky, na kole nebo MHD
- ✓ Od 8 do 12 se zastavte na nádvoří Rektorátu UP | Křížkovského 8
- ✓ Prokažte se jízdenkou, zaznamenanou trasou nebo jinak

Lidé, kteří se zapojili, získali následující benefity:

- Co z toho budete mít?
  - ✓ Kávu a občerstvení na místě pro doplnění energie
  - ✓ Kód pro bezplatnou jízdu na sdíleném kole Nextbike
  - ✓ Základní servis kola zdarma na místě od ...
  - ✓ 20% slevu na kompletní servis kola u ...
  - ✓ Soutěž o 30% slevu na nákup u ...
  - ✓ Skvělý pocit!

Zdroj: <https://www.zurnal.upol.cz/nc/zprava/clanek/pripojte-se-spolu-s-vedenim-up-k-mezinarodnimu-dni-bez-aut-1/>

## MALMÖ: NO RIDICULOUS CAR TRIPS

Velká část obyvatel švédského města jezdila autem a podle průzkumů více než 50 % cest autem bylo kratších než 5 kilometrů. Takovou vzdálenost je podle autorů kampaně možné ujet za 10 minut běžné jízdy na kole. Z průzkumu vzešlo, že velká část cest je zbytečných a až „směšných“. Z tohoto zjištění vznikla kampaň „No Ridiculous Car Trips“ (překlad „žádné směšné cesty autem“). Cílem kampaně bylo přimět obyvatele města využívat ke krátkým trasám kolo místo auta.

Zajímavým OOH formátem byly plakáty, na které mohli obyvatelé napsat své nejvíce „ridiculous“ cesty autem, velké skupiny dobrovolníků, kteří jako cyklisté projížděli předem naplánované trasy v zářivě oranžovém oblečení a stříbrných helmách, které upoutaly pozornost řidičů. Mezi další formáty se řadil direkt marketing, při kterém byl řidičům aut na přední sklo nalepen leták se soutěží, ve které mohli vyhrát nové kolo a změnit tak své dosavadní návyky. Kromě motivace obyvatel k přechodu na kolo se odměňovali i ti, kteří už své cesty na kole podnikali. Dobrovolníci rozdávali pláštěnky na sedla kol po městě, na kterých byla zpráva „děkujeme, že používáš kolo“.



Zdroj: <https://exploring-and-observing-cities.org/2013/05/25/malmo-no-ridiculous-car-journeys/>

## PŘEPOČET CENY NOVÉHO KOLA NA CENU BENZINU V LITRECH

S cílem maximalizovat účinek reklamy byla strategicky vybrána místa pro OOH média poblíž čerpacích stanic v Sao Paulu, zejména těch s největšími frontami. Tato reklama porovnávala cenu nového kola s hodnotou benzínu v litrech, což vedlo více lidí k uvědomění si, že jízda na kole má mnoho výhod, včetně pozitivního dopadu na zdraví, životní prostředí a v neposlední řadě i jejich peněženku.



Zdroj: <https://www.adsoftheworld.com/campaigns/liters> , <https://reviterosado.com/liters/>

## DÁVEJ BACHA!

Informační kampaň s názvem „Dávej bacha!“ byla zaměřená na bezpečnost v oblasti bikesharingu. Lidé se častokrát při jízdě na elektrických kolech nechovají bezpečně a zodpovědně, ohrožují nejen sebe, ale také ostatní účastníky dopravní komunikace. Počet uživatelů a výpůjček elektrokol a elektrokoloběžek stále roste, a proto je důležité zaměřit se na osvětu v oblasti bezpečné jízdy na těchto druzích dopravních prostředků.



Protože stále přibývaly stížnosti na nedodržování zásad bezpečné jízdy na elektrických dopravních prostředcích a také stále častěji docházelo k porušování dopravních předpisů, odstartovala v Ostravě v roce 2019 výše zmíněná informační kampaň. Na kampani spolupracovalo město Ostrava spolu se společností Nextbike. Z kampaně vzešlo také desatero jízdy na sdíleném kole, které bylo umístěno v aplikaci potřebné pro zapůjčení sdíleného kola a dále také ve formě nálepků na stojanech či na kolech samotných.

www.zdravaOVA.cz

# Dávej Bacha

- 01 Využij k jízdě na kole i koloběžce cyklostezky
- 02 Dávej Bacha na řidiče i chodce
- 03 Nejezdí po chodníku
- 04 Nejezdí v protisměru
- 05 Dodržuj dopravní značení
- 06 Využij prostor pro cyklisty i na koloběžce
- 07 Dávej přednost
- 08 Nejezdí na přechodech
- 09 Kolo i koloběžku vrať do stojanu
- 10 Chovej se ohleduplně

**A DODRŽUJ  
DESATERO  
JÍZDY NA  
SDÍLENÉM  
KOLE &  
KOLOBĚŽCE**

**OSTRAVA!!!**

Zdroj: <https://zdravaova.cz/davej-bacha-desatero-spravneho-chovani-na-sdilenem-kole-2/>  
<https://www.ostravainfo.cz/cz/info/aktuality/1045-davej-bacha.html>

## SALZBURG RADELT ZUR SCHULE

Tato kampaň podporuje udržitelnou mobilitu v Salzburgu v Rakousku a přispívá ke zdravějšímu životnímu stylu dětí a mladých lidí. Jejím cílem je podpořit udržitelnou dopravu pro děti a mládež, zejména v období školní docházky a ukázat, že cyklistika je zábavná, zdravá a praktická alternativa k jízdě autem. Během kampaně jsou děti a dospívající vyzýváni, aby jezdili na kole do školy namísto toho, aby se nechávali vozit rodiči autem. Soutěží o ceny, které jsou věnovány nejen nejaktivnějším cyklistům, ale také třídám, které se nejvíce zapojí do kampaně.

V celém Rakousku vyhraje cyklistickou akci škola s nejvyšším procentem aktivně se účastnících studentů. Slavnostní předávání cen se koná na akci Ministerstva dopravy ve Vídni. Nejaktivnější škola a nejaktivnější nováček jsou navíc oceněni a jako cenu obdrží pumptrackovou akci pro celou školu. Hodnotí se nejvyšší počet účastníků v poměru k velikosti školy. Kromě toho je v rámci kampaně uspořádáno mnoho různých akcí, jako jsou například bezplatné servisní kola, workshopy na téma bezpečné jízdy na kole, nebo cyklistické závody pro

děti. Cílem těchto aktivit je podpořit děti v jejich aktivním životním stylu a ukázat jim, že mohou být nejen zdravější, ale také šetrnější k životnímu prostředí tím, že se rozhodnou jezdit na kole.

Zdroj: <https://salzburg.radelt.at/schule>

## CORK CYCLING CAMPAIGN

Členové irské cyklistické iniciativy se snaží různými informačními kanály zlepšit přívětivost a informovanost města Cork vzhledem k cyklistům. Spolupracují s místními radami, komunitami a dalšími institucemi na zlepšování cyklistické infrastruktury a podpoře cyklistiky. Využívají k tomu zajímavé vizuální prvky a racionálními argumenty.



Zdroj: <https://corkcyclingcampaign.com/>

## ŽENY JAKO DŮLEŽITÁ CÍLOVÁ SKUPINA PRO UDRŽITELNOU MOBILITU

Sektor dopravy je jedním z největších znečišťovatelů vzduchu vůbec a bez účasti žen na své pouti k nulovým emisím a udržitelné mobilitě selže. Ženy totiž cestují udržitelněji než muži, chodí víc pěšky a více využívají veřejnou dopravu. Účastnice silničního provozu preferují flexibilní způsoby dopravy, jejich běžná cesta po městě mívá i několik zastávek. A protože na jejich bedra padá většina neplacené práce (nejen) v domácnosti a péče, často cestují s dětmi či jinými osobami závislými na jejich péči.

Zdroj: <https://zazitmestojinak.cz/25868/zeny-tvori-polovinu-lidstva-bez-jejich-ucasti-se-prechod-k-udrzitelne-doprave-neobejde>

## NÁVRH KOMUNIKAČNÍHO PLÁNU PRO IMPLEMENTAČNÍ ČÁST PUMM

### Návrhy možných cest pro různé informační kanály

Komunikační linka / leitmotiv / hlavní myšlenka:

#### Var. 1: *Jes!*

- řekni udržitelné dopravě / pohybu ve městě „ano“, vychází z loga Jeseník, vykřičník ve tvaru srdce, počeštělý souhlas z angličtiny YES

LEITMOTIV

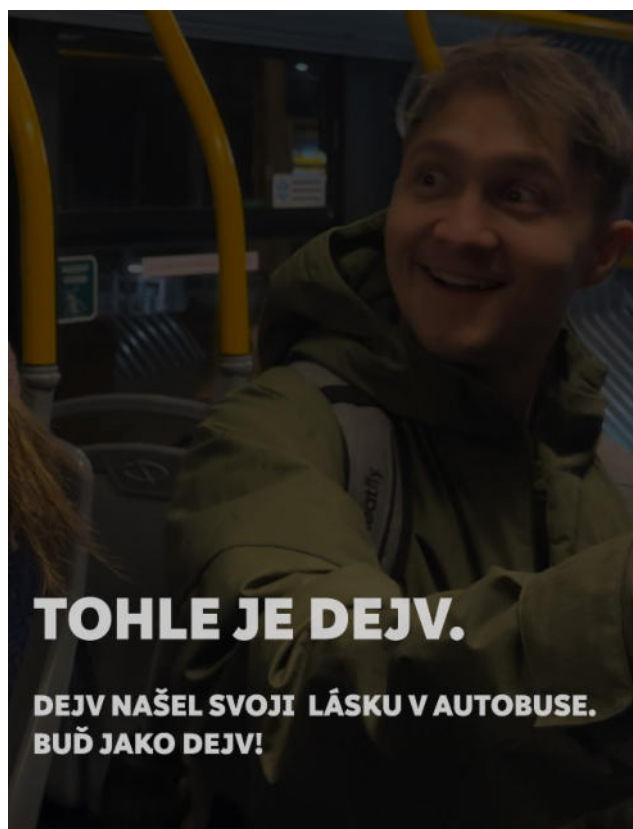
JES!





## Var. 2: Tohle v autě nezažiješ

- motivace k zážitkům – při chůzi pěšky (pivo s kamarádem), při jízdě v autobuse (recept na bábovku) i při jízdě na kole (zmrzlina)
- využití argumentů pro podporu udržitelné mobility – např. vyjádření ceny kola v litrech benzínu, cenu měsíční/roční jízdenky na autobus v litrech benzínu/povinném ručení/ceně jedné pneumatiky, zdůraznit zdravotní aspekt – nejzdravější pohyb pro tělo je chůze – k ní ti stačí boty, nikoli 4 pneumatiky apod.
- lze použít i do vizuálů (plakáty do autobusů, městské nástěnky, nebo také do promo spotů (reels) na sociální sítě apod.



### CHŮZE PĚŠKY

Zvířátka, pivo s kamarádem



### JÍZDA V AUTOBUSE

Láska, recept na bábovku



### JÍZDA NA KOLE

Památky a příroda, zmrzlina

# OFFLINE KOMUNIKACE

## 1. EVENTY

*Zapojení do každoročních aktivit města Jeseník. Přidružení aktivit na podporu udržitelné mobility, k již naplánovaným akcím. Možno vybrat např. vždy jednu akci za kvartál. Akce lze však uspořádat i samostatně bez návaznosti na realizované, níže uvedené, akce.*

**Pro realizaci jsou vhodné zejména outdoorové eventy a festivaly města:**

- *Otevření lázeňské sezóny: areál PLL, Masarykovo náměstí: od 11.5.-14.5.2023 (11.5. den pramenů, 13.5. kulturní den – největší akce v PLL)  
Tip na event k tématu mobilita: *závod v homemade kárách, pochod zdraví**
- *Jeseník se baví: kulturní akce první víkend v srpnu (Masarykovo náměstí)  
Tip na event k tématu mobilita: *soutěž ve sběru hub, běh na Křížový vrch**
- *POSITIVJE Festival: kino Pohoda / Vodní tvrz, listopad 2023  
vhodnost témat festivalu: Smart region | Inovativní byznys | Moderní vzdělávání | Kariéra na Jesenícku  
Tip na event k tématu mobilita: *možno zařadit přednášku na téma UMM, spolupráce se společnostmi typu Nextbike (sdílená kola)**
- *Dýňová slavnost: sobota 7.10.2023 mezi 13. a 17. hodinou v bývalém klášteře Voršilek  
Tip na event k tématu mobilita: *venkovní úniková hra, Na den v Amsterdamu**
- *Den bezpečnosti: Areál PČR – počátek září  
Tip na event k tématu mobilita: *společný úklid města, Bezpečně na kole, koloběžce (jaká má být výbava, servis kola – dohustit pneumatiky, zkontrolovat povinnou výbavu apod.)**

**NÁVRH KOMUNITNÍCH AKCÍ SE ZAMĚŘENÍM NA PODPORU UDRŽITELNÉ MOBILITY:**

- **pochod zdraví** (např. spolupráce s VZP)
- **společný úklid města** / městské části,
- **závody v homemade kárách** po nových stezkách,
- **běh na Křížový vrch nad Jeseníkem** (s motivací porazit lokální (sportovní) celebritu – zapojení lokálních sportovních ambasadorů / influencerů),
- **venkovní úniková hra** – několik tras (pro děti, pro páry, sportovní, rekreační, cyklotrasa, instagram friendly trasa) => podpora procházek, zvýšení zájmu o venkovní aktivity, stanoviště s úkoly a otázkami (QR kódy, cedulky), za splnění cíle únikové hry získat např. slevu na MHD, volné jízdy zdarma, výbavu na kolo (blikačky, odrazky, držák na pití, reflexní nálepky apod.)
- **Na den v Amsterdamu** – den bez aut, kola, kavárny, květiny (vhodný by byl „oficiální“ den bez aut, ale je zde riziko nevhodného počasí – listopad)
- **Hezky pešky květnem / Hezky pešky centrem bez aut** – existující iniciativa [www.hezypesky.cz](http://www.hezypesky.cz) - propojení aktivit

- **Slavnostní otevření** – opravených/nových úseků a míst, akce pro novináře a veřejnost
- **Ve Skateparku akce s BESIPEM** – poskytují např. tyto aktivity: soutěže pro děti apod., opilecké brýle, brýle navozující vidění pod vlivem drog, při únavě)

#### DALŠÍ NÁVRHY:

- snídaně se starostkou – informace občanům, zodpovězení otázek okolo chystaných změn, motivace k zapojení se, představení doprovodného programu během roku
- aktivity ve školách s ambasadory – např. ve skateparku (škola parkouru, in-line bruslení apod.)



*Pozn: Na akcích je možná také spolupráce s lokálním cyklo týmem / ridery + skateparkem / skatery + kolobkáři (taktéž spolupráce na sociálních sítích formou ambasadurů / influencerů viz. níže)*

#### ROZPOČET A ČLOVĚKOHODINY

Rozpočet akcí a personální náročnost na realizaci bude odpovídat tomu, zda se akce přidruží k programu stávajících akcí (v tomto případě není potřeba realizovat extra komunikaci typu letáky, plakáty apod.). Z hlediska organizace by byla, z výše navrhovaného, nejnáročnější úniková hra. Organizačně více náročná by byla také akce Na den v Amsterdamu. Ostatní aktivity jsou navrhovány s ohledem na menší organizační i finanční náročnost.

## 2. SOUTĚŽE

- **s jízdenkami** (podpora jízdy autobusem/vlakem) – sbírání jízdenek, organizačně není aktivita náročná, je potřeba stanovit pravidla soutěže (kdo se může zapojit a jak, termín, vyhlášení vítězů a odměňování), cena pro vítěze např: doprava na rok zdarma, příp. varianta: každý měsíc jeden vítěz, náklady pro město, dle ceníku jízdného na rok
- **souboj ve sběru hub** (podpora chůze po okolí Jeseníku) - aktivita, kterou lze organizačně zařadit k pravidelně realizovaným eventům města viz. výše (např. Jeseník se baví), aktivita nenáročná na organizaci nebo finance, je nutno příp. navrhnout pravidla soutěže a ceny pro vítěze
- **společně jsme ušli XY pro dobrou věc:** společné sbírání kilometrů (běh, kolo, koloběžka, procházky), odměna pro sebe (lidi žijící v obci) i obec samotnou, lokální vylepšení něčeho vybraného (#pohybemklepsimumestu) nebo propojení např. s charitou (pomoc někomu dalšímu)



### **3. TIŠTĚNÝ ZPRAVODAJ** (pokud již vychází)

Články o novinkách, informace o mobilitě, udržitelné dopravě, mapa změn, propagace akcí, PR, příběhy místních / ambasadoři

### **4. DOMLUVA SE ZAMĚSTNAVATELI**

Vytipovat významné zaměstnavatele a firmy v okolí Jeseníku, kam lidé ve větším počtu dojíždějí za prací a vyjednat s nimi slevu na jízdné, tak aby lidé byli motivováni více jezdit MHD, případně meziměstskou dopravou a více nechávali auta doma (pozitivní zkušenost máme ve městě Zlín s lokální firmou Grainer, která má pravidelné svozy svých zaměstnanců do práce i z práce v několika denních intervalech / dle směn).

# ONLINE KOMUNIKACE

## 1. VYUŽÍVÁNÍ PŘEDEVŠÍM SOCIÁLNÍCH SÍTÍ FACEBOOK & INSTAGRAM

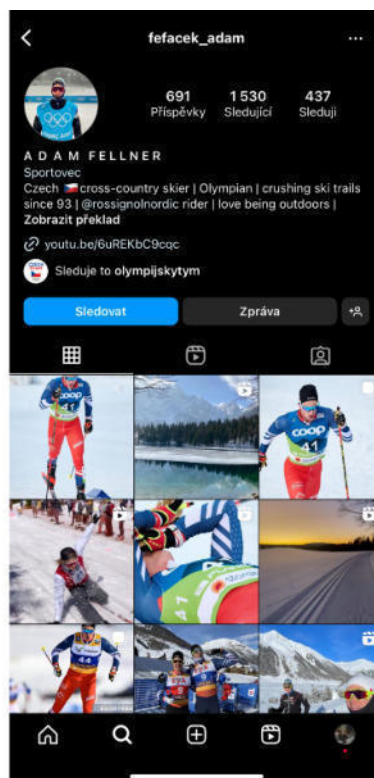
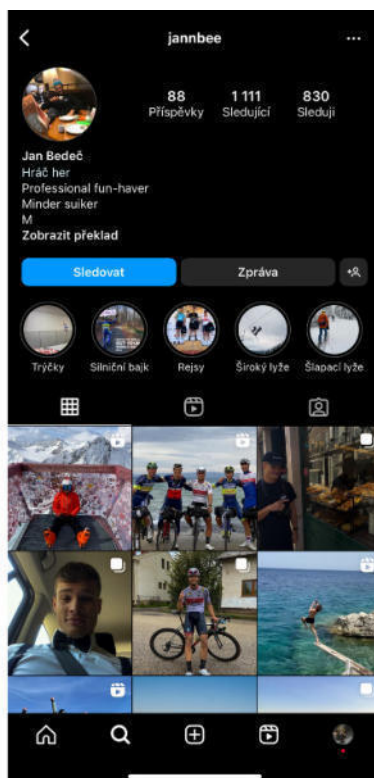
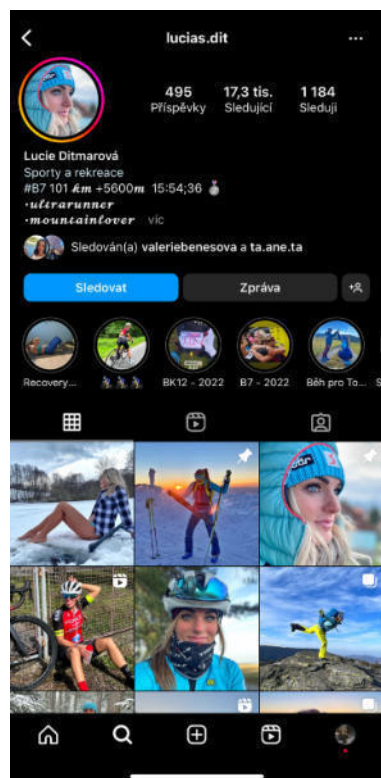
*Komunikace na Instagramu je zaměřena na mladší cílovou skupinu (do 35 let). Facebook je dnes platforma spíše pro starší cílovou skupinu (nad 35 let).*

Na Instagramu je možné komunikovat skrze nově založený profil město\_jesenik, kterou tvoří sami studenti žijící ve městě. Nyní ji sleduje cca 500 profilů, potenciál je ale mnohem větší. Dále pak jesenik\_cz, který sleduje cca 1850 profilů. Třetí profil jesenikycz s podtitulem „hory, které miluješ“ s více než 2300 sledujícími. Není třeba zakládat další nové profily, je vhodnější navázat dlouhodobou spolupráci se správci stávajících profilů.

### PRÁCE S AMBASADORY / INFLUENCERY

Je nutné hledat ambasadory, patrony jednotlivých cílových skupin. Pokud má být komunikace úspěšná, pak musíme najít lidi, kteří budou zastupovat svou cílovou skupinu, a kteří se budou, pokud možno pravidelně, zúčastňovat všech marketingových a komunikačních akcí.

- **influenceri:** lokální cyklisti, běžkaři, bikeři, sportovci
- **lokální mikroinfluenceri** – je třeba je lokálně vyhledat: maminky aktivní v komunitních skupinách, místní „Víť“a“, propagátor jízdy na kole do práce, známý kolobkář, který jezdí pro nákupy do krámků v centru města
- **tipy:** Lucie Ditmarová (sportovec), Adam Fellner (sportovec), jítkamledik (lokální matka/teta – 31k follows), @jesenicke\_vlcice, @jesenickenavraty, @hezkypesky @erikmeldik @jannbee @tereza.fiser @krasnecsko @petakutlakova @pavlik\_nguyen7



## OBSAH PRO SOCIÁLNÍ SÍŤ:

- šíření informací ohledně městské mobility, články o novinkách, udržitelné dopravě, mapa změn, propagace akcí, PR, příběhy místních / ambasadoři
- boření mýtů s influencery (inspirace a příklady viz. „Škoda Auto boří mýty o elektromobilitě pomocí vtipné [kampaně](https://elektrickevozy.cz/clanky/skoda-auto-bori-myty-o-elektromobilite-pomoci-vtipne-kampane)“ – zdroj: <https://elektrickevozy.cz/clanky/skoda-auto-bori-myty-o-elektromobilite-pomoci-vtipne-kampane>)
- tipy na výlety, turistické zajímavosti, čísla a přirovnání (např.: Každodenní běh zlepšuje vaši fyzickou kondici o 50 %)

## ROZPOČET A ČLOVĚKOHODINY

Kdo je influencer a jak je placený?

*„Instagram je prostor, kde lze jednoduše získat pozornost a reálným způsobem prezentovat, jak žiju, jaký jsem. Jednotlivci a firmy potom mohou účty monetizovat jako mediální prostor. U influencerů je navíc zásadní, že si k nim sledující časem vytváří pouto, připadá jim, že se vlastně dobře znají. Kvůli tomu se spíše nechají zlákat, když influencer řekne: tohle je nejlepší, to musíte vyzkoušet.“*

Náklady skrze Instagram a influencery / ambasadory tedy budou závislé na konkrétních oslovených / spolupracujících osobách / účtech na Instagramu. Je nutné v tomto případě definovat rozsah spolupráce – počet příspěvků, reels, videí apod. za týden/měsíc atd. Je nutné vybírat influencery tak, aby byli relevantní pro město a lidi žijící v něm, aby se s ním lidé identifikovali, není nutné, aby tyto osoby / účty měly desetitisícové publikum. V tomto případě dobře poslouží i menší influenceři, kteří mají velký lokální zásah (lidé mu naslouchají/ věří / znají je.). Na Instagramu je možné taky zaplatit propagované příspěvky (např. částky 2000 - 5000 Kč měsíčně apod.)

## 2. MĚSTSKÝ ZPRAVODAJ

Je třeba komunikovat události, které proběhly, aktuální záležitosti, i chystané (pochlubit se minulostí, poreferovat o současnosti, navnadit na budoucnost). Většinou se jedná o zpravodaje s poměrně velkým rozsahem, který je možné využít kreativně – nejen komunikovat k obyvatelům (ze shora dolů), ale dát příležitost obyvatelům komunikovat zde. Například dát možnost obyvatelům přispět básní/povídkou/ilustrací na vyhlášené téma a v dalším zpravodaji to publikovat.

Další tip – vyhlášení soutěží viz. výše – MHD jízdenky, sběr hub, „společně jsme ušli“ apod., při doručení výhry, opět nafotit výherce a napsat o tom v dalším vydání zpravodaje. Toto by mělo postupně pomáhat kultivovat aktivní komunitu.

## 3. WEBOVÉ STRÁNKY (sekce na stávajícím webu)

Články, tiskové zprávy, novinky, propagace akcí, informace o mobilitě apod., interaktivní mapa, tipy na výlety.