

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

SUMP Prostějov

OBSAH

Seznam zkratk	4
Úvod	6
1. Pracovní skupiny pro přípravu a implementaci	8
<i>Aktivita 1.1. Politické vedení a jejich angažovanost</i>	8
<i>Aktivita 1.2. Zainterесované odbory magistrátu</i>	8
<i>Aktivita 1.3. Komunikační strategie celého procesu SUMP</i>	9
2. Rámec plánování	10
<i>Aktivita 2.1. Územní a časové vymezení celého dokumentu</i>	10
<i>Aktivita 2.2. Integrovaný přístup</i>	10
3. Primární analýza	11
<i>Aktivita 3.1. Koncepční východiska</i>	11
<i>Aktivita 3.2. Analýza koncepcí zaměřených na dopravu</i>	11
<i>Aktivita 3.3. Zapojení okolních obcí</i>	12
<i>Aktivita 3.4. Veřejná doprava</i>	13
<i>Aktivita 3.5. Životní prostředí</i>	20
<i>Aktivita 3.6. Podklady pro dopravní model - dokumenty</i>	20
<i>Aktivita 3.7. Podklady pro dopravní model – průzkumy</i>	21
<i>Aktivita 3.8. Dopravní modelování</i>	25
<i>Aktivita 3.9. Klíčové otázky a výzvy</i>	40
4. Scénář města Prostějova	44
<i>Aktivita 4.1. Vypracování scénářů pro možný budoucí vývoj</i>	44
<i>Aktivita 4.2. Diskuse o scénářích, sekundární analýza</i>	49
<i>Aktivita 4.3. Dopravní modelování – budoucí stav</i>	54
5. Stanovení vize a základní strategie	59
<i>Aktivita 5.1. Vize mobility</i>	59
<i>Aktivita 5.2. Stanovení úkolů řešící klíčové problémy</i>	60
6. Stanovení cílů a výstupových indikátorů	62
<i>Aktivita 6.1. Struktura strategických a specifických cílů</i>	62
<i>Aktivita 6.2. Měřitelné výstupové indikátory</i>	68

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

7. Výběr balíčků opatření	71
<i>Aktivita 7.1. Stanovení nástrojů realizace</i>	<i>71</i>
<i>Aktivita 7.2. Integrované balíčky opatření</i>	<i>72</i>
<i>Aktivita 7.3. Monitoring a evaluace</i>	<i>73</i>
8. Plánování, přidělení kompetencí	78
<i>Aktivita 8.1. Popis všech opatření</i>	<i>78</i>
<i>Aktivita 8.2. Identifikace finančních zdrojů</i>	<i>92</i>
<i>Aktivita 8.3. Priority, odpovědnost a časový harmonogram</i>	<i>92</i>
Příloha 1 – Zainteresované odbory a organizace	95
Samostatné přílohy	102

Zpracovatel:

Název firmy: Ekotoxa s.r.o.
subdodavatel: DHV PRO, spol. s r.o.
řešitelé: Ing. Jiří Jedlička, Ph.D., Ing. Václav Starý, Ing. Daniel Bárta,
Ing. Jaroslav Martínek
Telefon: 721 222 994
E-mail: jiri.jedlicka@ekotoxa.cz

Seznam zkratk

AIM	automatizovaný imisní monitoring
AMS	automatická monitorovací stanice
BAU	všechno při starém (z ang. business as usual)
BI	Benchmarkingová iniciativa 2005
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
CNG	stlačený zemní plyn (z ang. Compressed Natural Gas)
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSÚ	Český statistický úřad
DDM	dům dětí a mládeže
EEV	vozidla ohleduplná k životnímu prostředí (z ang. Enhanced Environmentally Friendly Vehicle)
EU	Evropská unie
IAD	individuální automobilová doprava
ITI	Integrované územní investice (z ang. Integrated Territorial Investments)
IDSOK	integrováný dopravní systém Olomouckého kraje
KIDSOK	(koordinátor) integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
LPG	zkapalněný ropný plyn (z ang. Liquefied Petroleum Gas)
MA 21	Místní agenda 21
MHD	městská hromadná doprava
MMPV	magistrát města Prostějova
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
ORP	obec s rozšířenou působností
PDCH	průzkumu dopravního chování
PZKO	Program zlepšení kvality ovzduší
RPDI	roční průměr denních intenzit
RZ	registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEU	Socio-ekonomické ukazatele
SLBD	sčítání lidu, domů a bytů
s.o.	státní organizace
SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMP	plán udržitelné městské mobility (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

TP	technické podmínky
VHD	veřejná hromadná doprava
vzkm	vozokilometr
ZÚR	zásady územního rozvoje

Úvod

Statutární město Prostějov se rozhodlo vypracovat ve stejném časovém horizontu jak nový [Strategický plán Prostějov 2022 - 2035](#), tak i **Plán udržitelné městské mobility Prostějova (SUMP Prostějov)**. Díky tomu má město jen jeden strategický dokument, který integruje všechny oblasti rozvoje města s maximálním důrazem na implementační část, jehož součástí je i rozvoj dopravy a mobility, který je realizován prostřednictvím SUMP Prostějov. Tento dokument pak zajišťuje integraci přístupů k řešení dopravních rozvojových záměrů v rámci dalších oblastí rozvoje města, čímž je zajištěn maximální možný přístup ke komplexnímu řešení mobility.

Samotný SUMP Prostějov byl vytvořen podle nové schválené metodiky SUMP 2.0. Struktura jednotlivých kapitol tak přesně koresponduje s kapitoly této metodiky. Za zmínku pak stojí, že po vzoru metodiky SUMP 2.0. se i SUMP Prostějov cíleně vrací ke zkratce **SUMP** odvozené od prvních písmen anglického názvu Sustainable Urban Mobility Plan. Kvůli překladu z anglického do českého jazyka se totiž ztratila pointa celého SUMP – zatímco v českém kontextu je na prvním místě slovo *plán*, tak v anglickém je slovo *sustainable*, tedy přídavné jméno „*udržitelná*“. To je na prvním místě při jakémkoliv plánování. Proto i **SUMP Prostějov** se chce vrátit ke kořenům a zdůrazňovat slovo „Sustainable“. Udržitelnost znamená prosperitu, nezavírá, ale otevírá možnosti a dává prostor pro volbu.

Jelikož SUMP Prostějov je strategický, nikoliv technický dokument, proto jeho **klíčovým rozměrem je politická zodpovědnost** a odpovědnost výkonných orgánů za realizaci jednotlivých opatření. Tento důraz se objevuje jak na začátku zpracování SUMP Prostějov (aktivity 1.1. a 1.2.), tak i na jejím konci (aktivita 8.3.). Těžištěm je také vytvoření Týmu pro realizaci SUMP.

SUMP Prostějov dále **mění pohled na dopravně-inženýrské plánování**. Pohled, který do středu pozornosti staví člověka a jeho potřeby na daném území. Ty je možné zjistit především správnou komunikací a na jejich základě je nutné predikovat potřeby v budoucnu, což pomohlo stanovit správné cíle pro SUMP Prostějov. SUMP Prostějov od začátku nastavuje jasnou filozofii realizace dopravních opatření, aby se nemohly pod pláštíkem SUMP stejně nerealizovat jen další opatření podporující automobilovou dopravu. Pilířem jsou dva hlavní cíle. První je zaměřen na ZDRAVOU, AKTIVNÍ A UDRŽITELNOU MOBILITA a zahrnuje oblasti jako je řešení centra města, veřejného prostoru, aktivní mobilita, rekreační mobilita, veřejná doprava a participace & marketing. Druhý cíl je zaměřen na UDRŽITELNOU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU a zahrnuje oblasti jako je parkování, páteřní komunikace, či bezpečnost. Oblasti pak byly rozčleněny do 9 strategických cílů a 36 specifických cílů (9 x 4) a navazujících opatření.

Dále dokument věnuje daleko větší pozornost komunikačnímu rozměru, který není možné jen zredukovat na komunikaci uvnitř týmu, na několik veřejných slyšení, na web, či na pár osvětových akcí, které stejně město už dělá. Proto byla vytvořena Komunikační strategie s jasně definovanými opatřeními a také zodpovědností nově vytvořeného Týmu pro komunikaci.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

SUMP Prostějov slouží k pochopení současnosti a popsání možné budoucnosti rozvoje mobility na území města. SUMP stojí nad dopravními dokumenty a významně přesahuje jejich rámec. SUMP se zabývá ovlivňováním poptávky po přepravě a je složen z oblastí samoorganizované a oblasti přímo řízené, což je zohledněno v opatřeních. Jde o přeměnu města jako celek. Samozřejmě, že město nebude mít prostředky na to, udělat architektonickou modernizaci ve všech ulicích, ale organizační opatření na zklidnění dopravy změnou dopravního režimu a parkovací politiky jsou nákladná mnohem méně a dají se zavést rychleji. Architektonická přeměna tak může následovat dle možností rozpočtu města následně a v rámci dlouhodobého programu.

Samotný dokument SUMP Prostějov za město problémy nevyřeší. Kvalitně vypracovaný dokument, který správně stanovuje cíl a směr je pouze prvním krokem v náročné cestě, která nikdy nekončí. Důležité je porozumět, k čemu má SUMP Prostějov sloužit a jak jej město může naplno využít.

V momentě, kdy město ví, kam směřuje a proč, je už snadné opatrně, ale jistě kráčet kupředu. Ani hotový dokument SUMP Prostějov není ovšem uzamčen. Svět a situace se stále mění a vyvíjí. SUMP Prostějov na to musí umět reagovat. **Ambicí města je, aby byl dokument živý a průběžně reagoval na nové poznatky a skutečnosti, a to ne pouze účelově, ale naopak zodpovědně a udržitelně. K tomuto mu má napomoci jeho začlenění do [Strategického plánu](#), jako jeho nedílná součást.**

1. Pracovní skupiny pro přípravu a implementaci

Aktivita 1.1. Politické vedení a jejich angažovanost

Statutární město Prostějov se rozhodlo vypracovat ve stejném časovém horizontu jak nový [Strategický plán města Prostějov 2022 - 2035](#), tak i **Plán udržitelné městské mobility (SUMP)**

Díky tomu bude mít město jen jeden strategický dokument, který integruje všechny oblasti rozvoje města s maximálním důrazem na implementační část, jehož součástí i rozvoj dopravy a mobility, který je realizován prostřednictvím SUMP. Tento dokument pak zajišťuje integraci přístupů k řešení dopravních rozvojových záměrů v rámci dalších oblastí rozvoje města - maximální možný přístup ke komplexnímu řešení mobility.

Pro realizaci obou dokumentů je nastavená následující odborná struktura pro oblast mobility.

- Vedení města: uvolněný člen vedení města odpovědný za oblast dopravy, náměstek odpovědný za územní plánování, rozvoj a investice, náměstek odpovědný za majetek města
- Komise Rady města Prostějova pro dopravu, která kontroluje proces zpracování SUMP
- Pracovní skupina Rady města Prostějova ke komplexnímu řešení problematiky parkování ve městě Prostějově
- Pracovní skupina Rady města Prostějova pro pořízení nového [Strategického plánu Prostějov 2022 - 2035](#)
 - o Odborný tým pro hospodářskou oblast - mobilita SUMP a lokální ekonomika

Aktivita 1. 2. Zainteresované odbory magistrátu

Proces zpracování SUMP probíhá v úzké spolupráci s vybranými odbory Magistrátu města Prostějov a (MMPV) a organizacemi města Prostějova:

- Odbor rozvoje a investic MMPV – komplexní řešení problematiky rozvoje města a realizace investic z pohledu samosprávy.
- Odbor dopravy MMPV - zajišťuje a provádí výkon přenesené a samostatné působnosti v oblasti dopravy, pozemních komunikací, provozu na pozemních komunikacích.
- Odbor územního plánování a památkové péče MMPV – zajišťuje pořizování koncepčních materiálů – územně plánovacích dokumentací a podkladů, vedoucí odboru plní funkci městského architekta.
- Odbor správy a údržby majetku města MMPV – agenda komplexního hospodaření s majetkem města.
- Odbor školství, kultury a sportu MMPV - Zdravé město Prostějov.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Příspěvková organizace Sportcentrum DDM Prostějov – vzdělávací, bezpečnostní a popularizačně propagační aktivity, provoz Dětského dopravního centra
- Městská policie Prostějov – bezpečnost a prevence, vzdělávací aktivity

Detailní popis jejich činnosti je popsán v příloze 1. tohoto dokumentu. Nastavení struktur a zodpovědnosti pro implementaci je nastaveno v rámci aktivity 8.3. Priority, odpovědnost a časový harmonogram.

Aktivita 1.3. Komunikační strategie celého procesu SUMP

Přechod k udržitelné mobilitě vyžaduje aktivní podporu ze strany veřejnosti i zainteresovaných subjektů. Spolupráce s různými subjekty je obvykle považována za běžnou praxi, ale často se stává, že do plánování mohou mluvit jen určité skupiny. Je nezbytné zapojit všechny vhodné subjekty do celého procesu plánování a zabývat se jejich specifickými požadavky. Tento přístup pomůže legitimizovat SUMP a zvýšit jeho kvalitu. Pouze takový SUMP, na jehož vypracování se po celou dobu podílela veřejnost a další partneři, má šanci být akceptován a fungovat dobře po stránce financování a uplatnění v praxi. Zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů je tedy zcela zásadním prvkem procesu SUMP.

Zapojení zainteresovaných subjektů vyžaduje speciální komunikační strategii, která při jednání s úřady, soukromými firmami, organizacemi občanské společnosti nebo se všemi dohromady vychází z rozdílných formátů a technik. Zapojení veřejnosti je zásadní pro zajištění legitimacy a kvality rozhodování, a kromě toho je i podmínkou ze strany EU a mezinárodních konvencí. Veřejnost má být zapojována průběžně a rozhodně nejen ve formě, že veřejnost „informujeme“, ale že se spolupodílí na procesu, a to průběžně. Komunikační plán se však netvoří jen jako povinná součást samotného dokumentu, ale zejména pro jeho úspěšnou Implementaci.

Komunikační plán SUMP Prostějov je pak uveden v samostatném dokumentu.

2. Rámec plánování

Aktivita 2.1. Územní a časové vymezení celého dokumentu

Klíčem ke stanovení řešeného území nemohou být správní hranice samosprávy, ale skutečné přepravní vztahy v území, a to přesto, že město nemůže investovat finanční prostředky mimo své správní území. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby se na procesu SUMP Prostějov finančně podílel kraj, který bude zastupovat obce v příměstské oblasti. Tento fakt se následně promítne do návrh realizace vybraných opatření.

SUMP Prostějov tak řeší skutečné spádové oblasti, širší než hranice města, včetně zohlednění dálkových přepravních vazeb, a využít zkušeností z procesů přípravy krajských strategických dopravních dokumentů.

Vymezení řešeného území vychází především z definované ITI Olomoucké aglomerace, díky které bude financována řada opatření, která byla doporučena dopravními odborníky se zohledněním místních specifik. Je tak zohledněno propojení sousedních měst Olomouc a Prostějov. Aktivity jsou řešeny v zájmovém území v různé podrobnosti pro administrativní hranici města a pro příměstskou oblast.

Vymezení řešeného území vychází rovněž ze **správního obvodu obecního úřadu obce s rozšířenou působností (úřadu územního plánování), který je vymezen obcemi:** Alojzov, Bedihošť, Bílovice-Lutotín, Biskupice, Bousín, Brodek u Prostějova, Buková, Čehovice, Čechy pod Kosířem, Čelčice, Čelechovice na Hané, Dětkovice, Dobrochov, Dobromilice, Doloplazy, Drahaný, Držovice, Dřevnovice, Hlučov, Hradčany-Kobeřice, Hrdibořice, Hrubčice, Hruška, Ivaň, Klenovice na Hané, Klopotovice, Kostelec na Hané, Koválovce-Osíčany, Kralice na Hané, Krumsín, Laškov, Lešany, Malé Hradisko, Mořice, Mostkovice, Myslejovice, Němčice nad Hanou, Nezamyslice, Niva, Obědkovice, Ohrozim, Olšany u Prostějova, Ondratice, Otaslavice, Otínoves, Pavlovice u Kojetína, Pěnčín, Pivín, Plumlov, Prostějov, Prostějovičky, Protivanov, Přemyslovice, Ptení, Rozstání, Seloutky, Skalka, Slatinky, Smržice, Srbce, Stařechovice, Stínava, Tištin, Tvorovice, Určice, Víceměřice, Vícov, Vincencov, Vitčice, Vranovice-Kelčice, Vrbátky, Vrchoslavice, Vřesovice, Výšovice, Zdětín, Želeč.

Aktivita 2.2. Integrovaný přístup

SUMP Prostějov zajišťuje koordinaci mezi sektorovými politikami, strategiemi a organizacemi, i v rámci města a jeho úřadů. Stejně tak je zajištěn integrovaný přístup k jednotlivým druhům dopravy, které je nutné plánovat v rámci jednoho systému. Integraci je potřebné zajistit ve více úrovních, i v propojení dopravy s územním plánováním, ochranou životního prostředí, sociální inkluzi, genderové rovnosti a ekonomickém rozvoji, bezpečnosti, zdraví, vzdělání a informačních technologiích např. propojení s konceptem chytrých měst, programy rozvoje města apod.

Tvorba dokumentu podléhá procesu integrace. Ať už konkrétní portfolio plánování místního úřadu obsahuje cokoli, procesy plánování obvykle využívají stejná data a nástroje, vyžadují participaci stejných zainteresovaných subjektů, a dokonce jsou někdy prováděny stejnými osobami, které čerpají ze stejných finančních zdrojů. Tyto procesy však mívají odlišný

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

harmonogram, odlišné požadavky pro plánování a pro podávání zpráv, a také odlišný geografický rozsah nebo odpovědný orgán.

Z tohoto pohledu má město Prostějov velkou výhodu, protože v rámci zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035 se zároveň zpracovávají i další strategické dokumenty včetně SUMP Prostějov. Celková strategie rozvoje města tak nastavuje obecné cíle pro mobilitu, což je důležitý vklad do SUMP, který zase naopak pohání přípravu a realizaci podrobných opatření. Toto vhodné načasování je žádoucí pro zajištění konzistentnosti a koordinace časového harmonogramu a implementace navrhovaných opatření vedoucích k naplnění strategických dokumentů města.

3. Primární analýza

Účelem této kapitoly je analýza jednotlivých módů dopravy, zpracování průzkumů a matematického dopravního modelu města Prostějov pro potřeby plánu udržitelné městské mobility, zhodnotit současný stav životního prostředí a na základě zpracovaných podkladů identifikovat klíčové otázky a výzvy.

V rámci řešení byl proveden kordonový průzkum na vjezdech do města zápisem registračních značek vozidel, zpracován byl průzkum Celostátního sčítání dopravy ŘSD z podzimu 2020 až jaro 2021. Analyzovány byly data ze smyček světelně signalizačních zařízení.

Dopravní model by zpracován jako poptávkový čtyřstupňový sekvenční unimodální s kategorií vozidel: osobní, lehká, střední a těžká nákladní.

Aktivita 3.1. Koncepční východiska

Jak již bylo zmíněno v úvodu, základním koncepčním východiskem města je [Strategický plán Prostějov 2022 - 2035](#), který se zpracovává ve stejném časovém horizontu jako SUMP Prostějov.

Dále se vycházelo z těchto dokumentů:

- Územní plán Prostějov.
- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje.
- Další koncepční dokumenty – např. Smart Prostějov / Manuál chytrého města (MMPV, 2018).
- Odhad potenciálu naplnění zastavitelných ploch z územního plánu do roku 2035.
- Mapy kvality ovzduší.
- Hlukové mapování.

Aktivita 3. 2. Analýza koncepcí zaměřených na dopravu

Tato aktivita identifikuje koncepce zpracované ze strany kraje nebo města Prostějov, které se zabývají různými aspekty dopravy.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Krajské dokumenty

- [Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje - včetně akčního plánu](#) (2021, BeePartner a.s. a RADDIT consulting s.r.o.)
- [Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje](#) (2017, Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy)
- [Koncepce rozvoje silniční dopravy na území Olomouckého kraje](#) (2013, UDI Morava)
- [Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje](#) (2019, KIDSOK, p.o.)
- [Územní studie rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje](#) (2009, Dopravní projektování, spol. s r. o.)

Městské dokumenty:

- Generel statické dopravy (2001, S-projekt plus a.s. Zlín)
- Studie parkování v centru města (2019, RSE Projekt Ostrava)
- Generel bezbariérových tras (2006, Ing. arch. Fröml)
- Studie městské hromadné dopravy města Prostějova včetně komplexní dopravní obslužnosti průmyslové zóny (2007, DHV)
- Generel cyklistické dopravy (2004, S-projekt Zlín)
- Projekt zefektivnění městské hromadné dopravy Prostějov (2022, AVP Vladimír Návrat s.r.o.).

Aktivita 3. 3. Zapojení okolních obcí

S okolními obcemi probíhá spolupráce v rámci přípravy nadmístních dopravních záměrů, jde zejména o projekty cyklostezek:

- MB05 CS Vrahovice – Vrbátky
- MB09 CS Seloutky
- MB23 CS na Splávku – Mostkovice sokolovna
- MB07 CS Určice

Ve spolupráci s městysem Kralice probíhá upřesňování polohy pro možnou cyklostezku mezi místní částí Čechůvky a městysem Kralice na Hané.

Dále město aktivně pracuje v rámci přípravy nadmístních projektů externích subjektů:

- MG01 Severozápadní obchvat - obce Smržice a Mostkovice
- MG03 Modernizace trati Olomouc – Prostějov

Specifická je také podpora investic v rekreačním zázemí města:

- V roce 2020 město finančně podpořilo realizace cyklostezky kolem Plumlovské přehrady (na území města Plumlova)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Zajištění přípravy PD MB08 CS Romže (obce Stražisko a Ptení – místní část Ptenský Dvorek, SO ORP Konice), stavba se nachází na pozemcích v majetku města jedná se o oblíbenou příměstskou rekreační lokalitu.

Aktivita 3.4. Veřejná doprava

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

V Olomouckém kraji je problematika příměstské a regionální veřejné dopravy komplexně řešena centrálně Koordinátorem Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK), tato kapitola vznikla v úzké spolupráci právě s KIDSOK.

KIDSOK vznikl dne 1. 1. 2012 jako příspěvková organizace Olomouckého kraje. Činnost organizace vychází ze Zřizovací listiny schválené Zastupitelstvem Olomouckého kraje dne 16. 12. 2011. Hlavním smyslem zřízení této organizace je centralizace veřejné dopravy a její globální systémové řízení z jednoho místa.

Od 1. 1. 2015 je organizace KIDSOK na základě Zřizovací listiny a Plné moci pověřena k uzavírání smluv na dopravní obslužnost ve veřejné linkové dopravě a v drážní dopravě, dále KIDSOK uzavírá smlouvy s obcemi v územním obvodu Olomouckého kraje na poskytování příspěvku na dopravní obslužnost, mezikrajské smlouvy a smlouvy na provoz autobusových nádraží.

Funkcí organizátora je naplňování strategických cílů v rovině kvalitativních i kvantitativních parametrů rozvoje integrovaného dopravního systému (IDSOK). Koordinátor zcela jednoznačně určuje strategii rozvoje IDS, určuje rozsah výkonů v rámci IDS, garantuje jednotný tarif a zajišťuje dostatek dostupných informací o IDS. V zájmu koordinátora je rovněž zajišťování controllingu v rámci IDS.

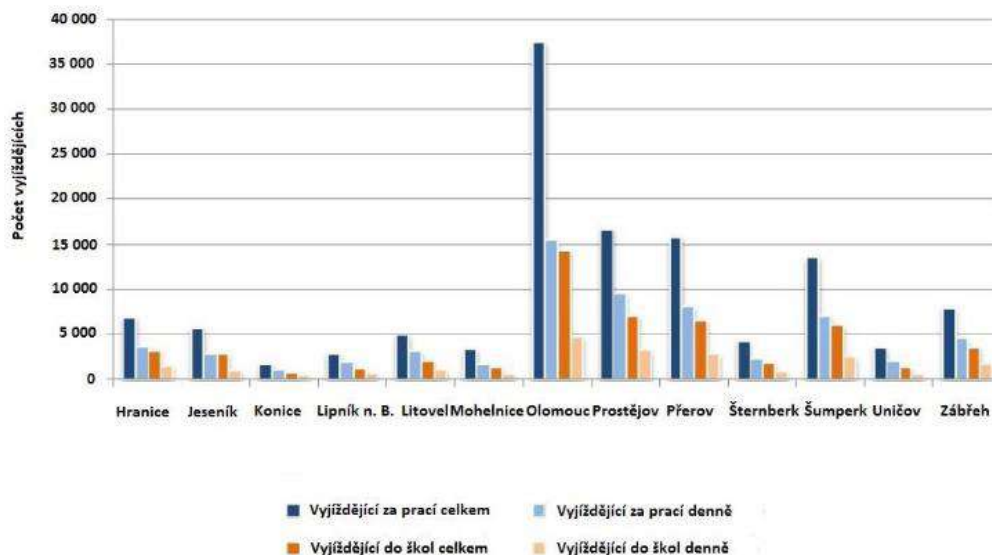
Posláním integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob je vytvoření takového systému, který při daných ekonomických možnostech uspokojí optimálním způsobem přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu, tzn. poskytne dostatečně kvalitní a cenově přístupnou nabídku přepravních služeb potencionálním zákazníkům, především dostupnost cílů cest, a to co možná nejvíce efektivním způsobem. (zdroj: <https://www.kidsok.cz/o-nas/>)

Pro naplňování a rozvoj veřejné hromadné dopravy (VHD) je stěžejním dokumentem „Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje“ zpracovaná v roce 2019 a platný na 5 let. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (dále jen IDSOK) má ve své působnosti 131 tarifních zón všech 402 obcí na území Olomouckého kraje, do kterého spadají i pohraniční oblasti Pardubického, Jihomoravského, Zlínského a Moravskoslezského kraje. Od roku 2019 jsou tarifní zóny IDSOKu neměnné, přičemž zaujímají plochu o výměře 5 730,7 km². Na tomto území Olomoucký kraj spojuje regionální městské hromadné dopravy, to znamená železniční, autobusová i tramvajová doprava do jednoho dopravního systému, aby byla zachována co nejlepší spojitost mezi spoji.

Z hlediska dopravních charakteristik jako např. údaje o vyjížděcích obyvatel, byly použity data získané v rámci celostátního sčítání - Sčítání lidu, domů a bytů - dále SLDB 2011 (v době zpracování ještě nebyly k dispozici data z roku 2021). Data o dojížděcích obrázek č. 1. jako celek jsou, bohužel, zatížena velkou chybou, způsobenou vysokým množstvím nevyplněných údajů, a to v různých kombinacích (vyplněn cíl dojížděčky, ale neudán obor zaměstnání; nevyplněný cíl, ale dopravní prostředek ano apod.). Chyby jsou také v rozlišení denní a nedenní dojížděčka. V rámci vlastních aktivit města Prostějova jsme realizovali průzkum MHD. Využití získaných

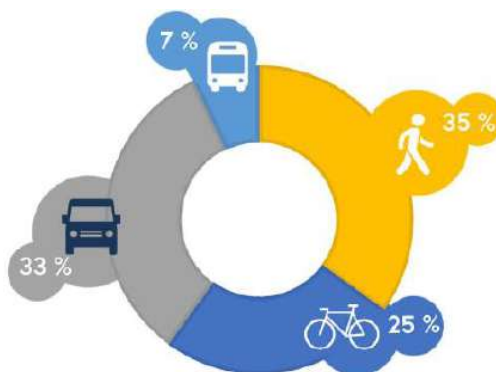
Plán udržitelné městské mobility Prostějov

dat považujeme pro dokreslení situace vazeb Prostějova a okolí za relevantní a vypovídající. Dle realizovaného průzkumu nejčastějším způsobem dopravy po městě je podle obrázku č. 2. Dělbá přepravní práce - pěší chůze (35 %) a v závěsu je potom automobilová doprava (33 %). Třetím nejčastějším způsobem dopravy po městě je jízdní kolo (25 %) a nejméně častým způsobem je potom městská hromadná doprava (7 %).



Obrázek 1: Počty vyjížděk osob podle správního obvodu obcí s rozšířenou působností.

zdroj: SLBD 2011



Obrázek 2: Celková dělbá přepravní práce

zdroj: [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).

Veřejnou dopravu v IDSOK k roku 2020 zajišťuje 10 dopravců, následně:

Autobusoví dopravci:

- ARRIVA MORAVA, a.s.
- FTL – First Transport Lines, a.s.
- VOJTILA TRANS, s.r.o.
- Dopravní podnik města Olomouce, a.s.
- ČSAD Frýdek-Místek, a.s.
- ČSAD Vsetín, a.s.
- Transdev Morava, s.r.o.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Železniční dopravci:

- České dráhy, a.s.
- RegioJet, a.s.
- Leo Express Tenders, s.r.o.

ARRIVA MORAVA, a.s. zajišťuje procentuálně největší podíl linkové dopravy po Olomouckém kraji (77 %) díky městské hromadné dopravě, na druhém místě je VOJTILA TRANS, a.s. (19 %), která má na starost především obslužnost mezi obcemi v Olomouckém a Přerovském okrese. Nejmenší podíl na autobusové dopravě má FTL – First Transport Lines, a.s. (11 %), která zajišťuje dopravu mezi obcemi v okrese Prostějov.

V železniční dopravě po regionální stránce dominují pouze České dráhy, a.s., Leo Express Tenders, s.r.o. zajišťuje dopravu na území Olomouckého kraje pod objednávkou kraje Pardubického s podmínkami IDSOK na území Olomouckého kraje a RegioJet, a.s., zajišťují celostátní dopravu, ale rychlík R8 Ministerstva dopravy je zařazen taktéž do systému IDSOK.

V rámci zpracování proběhla debata s představitelkou KIDSOK Ing. Kateřinou Suchánkovou. Cílem bylo blíže se seznámit s názory na zpracováváný SUMP Prostějov.

První problematika se týkala trendů v požadavcích obcí v okolí Prostějova na úpravy jízdnicích řádů a hodnocení spolupráce s Prostějovem - Komunikace s městem Prostějov probíhá pravidelně a konstruktivně. Území ORP Prostějov je v rámci integrovanosti pokryto velmi dobře. Občasné požadavky obcí na zavedení, či časovou úpravu spojů jsou analyzovány a s ohledem na provozní možnosti dochází jen k drobným úpravám časových poloh kvůli návaznosti. Důležitým aspektem pro další udržitelný rozvoj IDSOK je modernizace vozového parku dopravce ČD a.s. a modernizace a přestupových uzlů. V tomto jde město Prostějov příkladem. Cílem pro nejbližší období je zefektivnit vazby na MHD Prostějov.

Dalším tématem je možnosti zajištění další provázanosti a lepší návaznosti na prostějovskou MHD - Cílem je lépe provázat návaznost na MHD Prostějov a využít volných kapacit dalších spojů IDSOK pro lepší časové a prostorové zajištění obsluhy města Prostějova. Město má o podporu této služby zájem, což potvrzuje aktivním přístupem např. při modernizaci zastávek a přestupních uzlů, nicméně je potřeba dotáhnout finanční kompenzace za samotný provoz linek. Obyvatelé města mají možnost zakoupit časovou jízdenku, kterou mohou využít na vlak. Diskuze ohledně zapojení jiných dopravců a spojů na obsluhu města Prostějova probíhá, ale není to prioritou.

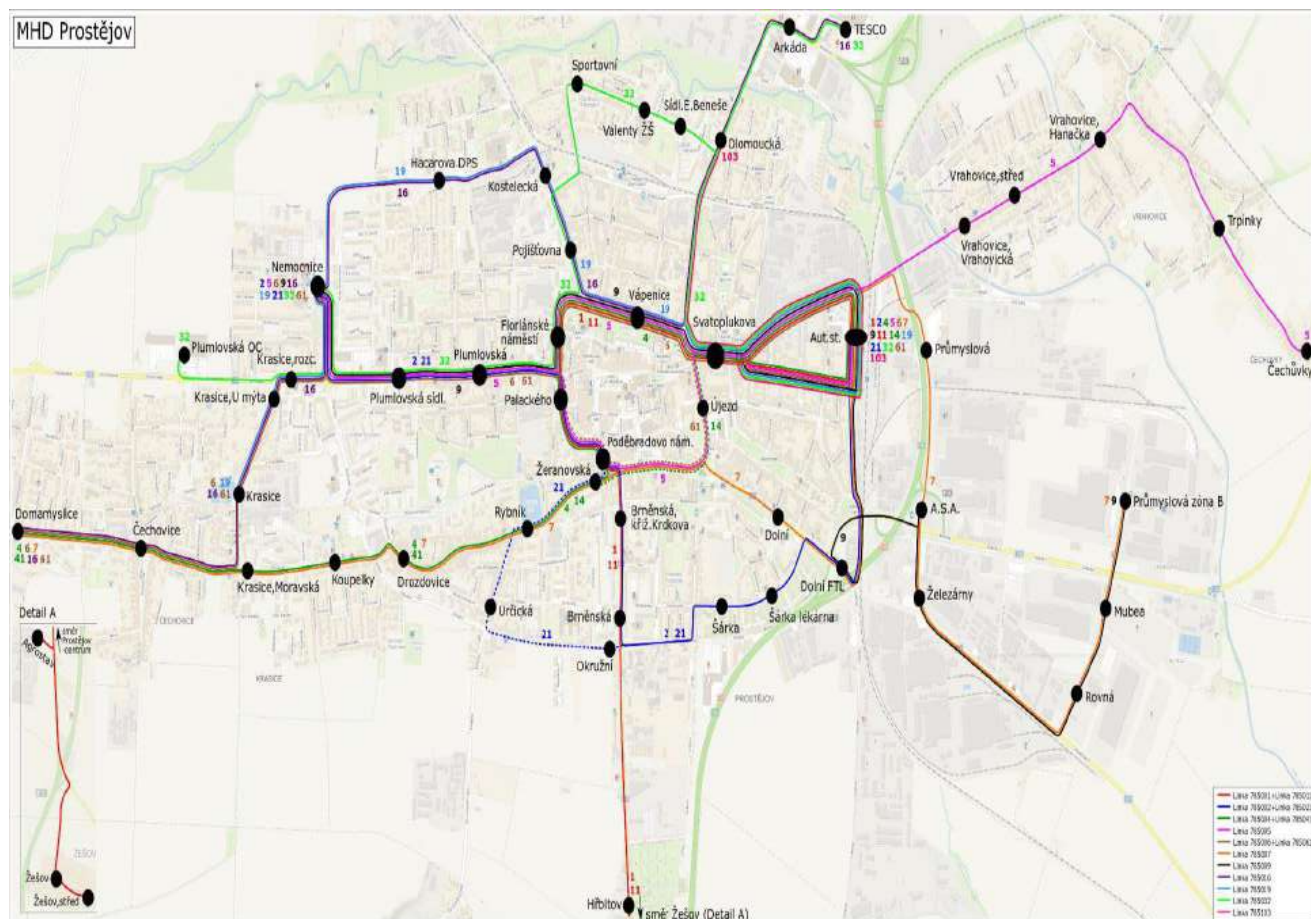
Důležitým tématem jsou připravovaná konkrétní Smart opatření, zavádění aplikace a možnosti instalace inteligentních zastávek - Prostějov je v této oblasti velmi pokrokové město a snaží se v rámci modernizace zastávek využívat Smart řešení. V tomto ohledu kopíruje strategii IDSOK v zavádění Smart řešení jednak pro zvýšení plynulosti dopravy, ale především pro zvýšení informovanosti cestujících, zvýšení jejich pohodlí a přilákání nových uživatelů IDSOK.

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Provozovatelem městské hromadné dopravy je firma FTL - First Transport Lines, a.s.), která v rámci MHD provozuje 14 linek a 198 spojů ve všední dny viz. obrázek 3. Výchozím podkladem této kapitoly jsou výstupy analytické části a [průzkumy](#) realizované pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#) a studie „Projekt zefektivnění městské hromadné dopravy Prostějov (AVP Vladimír Návrat s.r.o., Srpen 2022)“

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Aktuální stav MHD odpovídá historii vzniku jednotlivých linek, které plní především požadavky na dopravu do zaměstnání (převládá směr, počet linek a jejich četnost ve směru západ – východ, tedy městská sídliště – průmyslová zóna a obráceně), na dopravu do škol, na obsluhu centra města a místních částí (opět převládá z důvodu geomorfologie města směr západ – východ). V posledních letech byly doplňovány linky, které zajišťovaly obsluhu nově vznikajících obchodních a komerčních zón. Ve spolupráci s provozovatelem město dochází k průběžnému vyhodnocování rozložení jednotlivých linek a jejich využití (nejnověji v dubnu 2022), následně pak k úpravám jízdních řádů, a k úpravám samotných linek.



Obrázek 3: Schéma vedení linek MHD v Prostějově 2022

zdroj: Projekt zefektivnění městské hromadné dopravy Prostějov (AVP Vladimír Návrat s.r.o., Srpen 2022)

Základní zjištění z provedeného sčítání cestujících a průzkumu MHD

- Pravidelně MHD využívá 7 % lidí, občas až 53 % respondentů. Nejčastějšími uživateli hromadné dopravy je skupina seniorů 18% a skupina studentů 26%.
- Nejvyšší počet přepravených cestujících je na linkách 785005 (celkem 1 264/24 h, cca 20,6% z celé sítě MHD) a na lince 785004 (celkem 1 272/24h, cca 20,3% z celé sítě MHD).
- Nejvyšší poměr vytížení je na zaměstnanecké lince 785009, kde jde o vytížení až 49,9%. Vysoký poměr vytížení je i na lince 78504 (41,0%) a 785005 (až 44%).
- Celkem všechny linky přepraví v průměrné pracovním dni cca 6200 až 6300 cestujících, což odpovídá **ročnímu obratu kolem 1,6 mil. přepravených cestujících**.
- Téměř polovina dotazovaných má k hromadné dopravě výhrady. Lidem nejvíce vadí nedostatečná četnost spojů, požadují nové zastávky nebo trasy, doplnění osvětlení,

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

laviček, odpadkových košů a zastřešení. Propagace tak musí jít ruku v ruce s realizovanými opatřeními.

- Dotazovaní by si nejvíce přáli nové zastávky MHD v okrajových částech města. Bodově lze v pocitové mapě označit místa za Hloučelou u DDM sportcentra, na ulici U Stadionu, u Místního nádraží, na ulici Dolní, Anenská a Okružní.
- Konkrétní požadavky na úpravu nebo doplnění zastávek MHD byly uváděny u průmyslové zóny, na ulici Lidická, Vrahovická, dále zavedení linky sever – jih, zvýšení obslužnosti jižní části města, dále na severu u nemocnice a k obchodním zónám. Dotazovaní by také uvítali večerní spoje do okrajových částí jako je Žešov, Domamyslice atd. Řada respondentů není spokojena se současným stavem Hlavního nádraží a ulicí Svatoplukova.

Další zjištění a doporučení

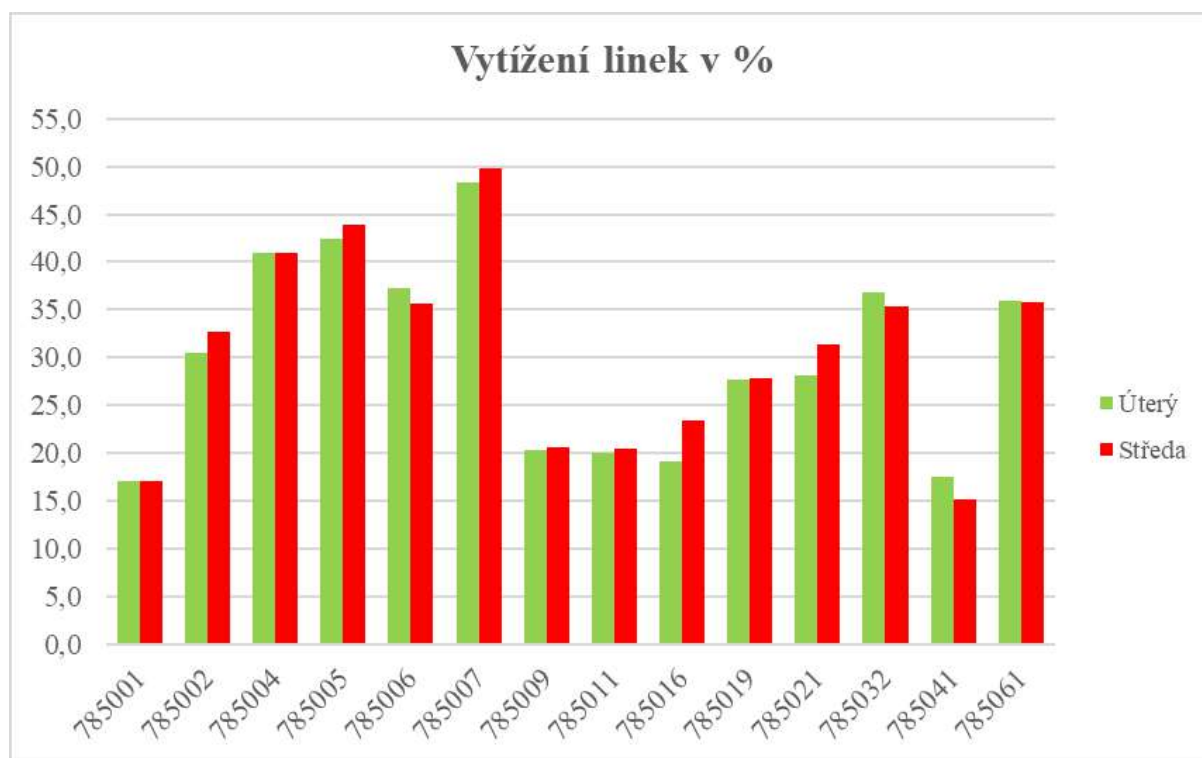
- Možná „nepříznivá“ hodnota 7% dělby přepravního výkonu hromadné dopravy je zřejmě ovlivněna sezónním obdobím konání průzkumu – červen 2021 a tehdejší protipandemická opatření covid 19. Na základě průzkumu prováděného v rámci Projektu zefektivnění městské hromadné dopravy Prostějov (AVP Vladimír Návrat s.r.o., Srpen 2022) a dlouhodobého srovnání ekonomických výsledků provozu MHD lze konstatovat, že podíl využití MHD by mohl být reálně vyšší. Tato skutečnost bude dále podrobněji sledována a vyhodnocena v rámci následující aktualizace SUMP.
- V rámci MHD a provedeního sčítání s analýzou není zohledněno využití linek příměstské autobusové či vlakové dopravy a její potenciál pro obsluhu města. Nebyly ani podrobněji analyzovány návaznosti linek MHD na vlakové či dálkové autobusové spoje.
- Orientace v trasách linek, časech odjezdů je pro běžného příležitostného uživatele relativně komplikovaná, kromě doplnění chybějících a drobného zefektivnění je v budoucnu žádoucí kompletní reorganizace tras MHD a zejména zvážení nastavení pravidelného časového taktu odjezdů na vybraných linkách.
- Centrum města je ze zastávek MHD relativně hůře dostupné, je možné prověřit vznik nových zastávek MHD (a úpravu tras) v nejužším centru města např. v ulici Netušilově nebo Komenské, tyto zastávky je vhodné obsluhovat minibusy v častějším taktu.
- Je vhodné detailněji prověřit hlubší a širší využití mobilních aplikací (např. integrace MHD do Google Maps nebo využití krajské aplikace KIDSOK MobilOK)
- Zásadní pro další rozvoj MHD je průběžné zlepšování zázemí zastávek, budování terminálů, posilování vazeb na další formy dopravy – např. stanoviště Bikesharing a uvažovaná parkoviště P+R, zlepšování informačního systému (inteligentní zastávky) a popularizace využívání MHD (aktivní marketing)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov



Obrázek 4: Podíl městské hromadné dopravy na celkové dělbě přepravní práce (7% - skupina seniorů 18% a skupina studentů 26%)

zdroj: [Podrobné výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.](#)



Obrázek 5: Vytíženost linek MHD Prostějov 2022 (denní průměr úterý 12. a 26. 4. 2022, středa 13. a 27. 4. 2022)

zdroj: Projekt zefektivnění městské hromadné dopravy Prostějov (AVP Vladimír Návrat s.r.o., Srpen 2022)

Moderní MHD vyžaduje mimo investic do modernizace zázemí MHD, vozového parku a s ohledem na posílení uživatelského komfortu i samotnou výraznou reorganizaci založenou na důkladné analýze současného stavu – cílem by měla být mj. maximální integrace dalších forem nejen veřejné hromadné dopravy, individuální mobility, ale zejména aktivní mobility. Organizace MHD by měla průběžně reagovat na poptávku veřejnosti na úpravu tras linek, jízdních řádů, vše s důrazem na prověřování navyšování četnosti (vyšší frekvenci) spojů. **SUMP v rámci strategického cíle 5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy navrhuje v rámci pěti skupin opatření velké množství konkrétních projektů, které mají za cíl vybudovat v Prostějově moderní systém hromadné dopravy.**

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Hlavním provozovatelem systému osobní železniční dopravy je dopravní společnost České dráhy, a.s. a vlastníkem infrastruktury Správou železnic s.o. Vycházeli jsme z následujících informací a dat:

- **jednokolejná elektrizovaná trať č. 301 Olomouc – Nezamyslice:** Olomouc – 29 jednosměrných přímých spojů (nejrychleji 17 min) Brno – 8 jednosměrných - přímých spojů (nejrychleji 1h 15min). Trať díky vlakové stanici Prostějov místní nádraží a možnosti přestupu na příměstskou autobusovou dopravu plní i funkci městské obslužné dopravy.
- **Jednokolejná regionální trať úsek č. 306 (Dzbel – Prostějov):** Konice – 13 jednosměrných přímých spojů (nejrychleji 38 min). Trať díky vlakové stanici Vrahovice částečně plní i funkci městské obslužné dopravy

Správa Železnic s.o. ve spolupráci s městem připravuje rozsáhlé projekty na přestavby těchto tratí a souvisejících uzlů (viz kapitoly níže)

DALŠÍ ROZVOJ IDSOK

Aktuálně zadané provozní koncepty v autobusové i železniční dopravě jsou stabilizované. Výjimkou jsou provozní soubory na elektrickou trakci na železnici od roku 2023, které je nutné v co nejkratším termínu dořešit. V oblasti provozně-technologické jsou hlavní oblasti rozvoje:

- rozvoj funkcionality dispečinku IDSOK (více řídicích pravomocí, vyhodnocování provozu – obojí s cílem zvýšit včasnost spojů, stabilitu provozu a informovanost pro cestující),
- rozvoj nabídky v relacích:
 - ve kterých již nyní vnímají cestující nabídku veřejné dopravy (především železniční dopravy) jako konkurenceschopnou IAD, např. Olomouc – Mohelnice, Olomouc – Senice na Hané, **Prostějov – Kostelec na Hané**,
 - ve kterých poptávka neodpovídá předpokladům, např. Olomouc – Hlubočky, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, Olomouc – údolí Desné.

V oblasti infrastruktury je potřeba:

- pokračovat v projektové přípravě modernizace tratí Brno – Přerov, Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a modernizace a elektrizace Olomouc – Krnov.

Tarifní integrace regionálních spojů na území Olomouckého kraje byla dokončena 1. 9. 2016. Protože cestující kladně odpovídají svým dopravním chováním na tarifní a dopravní integraci, od roku 2020 jsou do IDSOK zahrnuty také rychlíkové spoje. Bude pro další období DPOÚ cílem zintegrovat do tarifu IDSOK také rychlíkové linky, čímž se rozšířila využitelnost „rychlé regionální“ dopravy. Dále bude vhodné prověřit rozšíření nabídky tarifu IDSOK o další produkty, například celodenní a rodinnou jízdenku. V této oblasti je nutné se zaměřit:

- obnovit vozový park na železnici (elektrické provozní soubory Střed a Nová infrastruktura od 2023),
- zvýšit atraktivitu nabídky pro cestující přidáním spojů a její úpravou využitím prostojů,
- připravit nové infrastrukturní projekty (elektrizace, zdvoukolejnění, terminály, vlakotramvaj),
- rozšířit dispečink – vyšší včasnost spojů, aktuálnější informace cestujícím i dopravcům,
- zintegrovat rychlíky a spustit nové tarifní nabídky IDSOK.

Aktivita 3.5. Životní prostředí

Kvalita ovzduší je jedním z důležitých faktorů ovlivňující kvalitu života. Město Prostějov se snaží dlouhodobě monitorovat a řešit kvalitu ovzduší. K tomuto účelu slouží ve spolupráci s Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) měření pomocí automatizovaného imisního monitoringu (AIM). Od roku 1994 je v Prostějově na Tylově ulici (typ městská) v provozu automatická monitorovací stanice AMS 1133, na které jsou v současné době měřeny imisní koncentrace prašného aerosolu (PM₁₀). Měřicí stanice AIM pracuje v nepřetržitém provozu a předává naměřené údaje v reálném čase do datových center ČHMÚ.

Pro analýzu byly využity informace z dokumentu [Program zlepšení kvality ovzduší - zóna Střední Morava CZ07](#) (2020), [Plán zlepšování kvality ovzduší pro město Prostějov](#) (součást [Strategického plánu města Prostějova 2022-2035](#)), Akční plán zlepšování kvality ovzduší (2017)..

Z dostupných dat je zřejmé, že v posledních letech nedochází k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ (40 µg.m⁻³).

Tabulka 1: Průměrné roční koncentrace PM₁₀ [µg.m⁻³].

Název lokality	2011	2012	2013	2014	2015	2015
Prostějov	32,03	30,94	31,00	29,69	27,96	26,45

Zdroj: [Program zlepšení kvality ovzduší - zóna Střední Morava CZ07 \(2020\)](#)

Tabulka 2: Průměrné čtvrtletní koncentrace PM₁₀ [µg.m⁻³] na lokalitě Tylova.

rok	I.	II.	III.	IV.
2020	22,5	16,2	17,4	21,2
2021	29,4	15,2	16,5	26,9
2022	22,3	15,1	15,10	

Zdroj: město Prostějov

Provázanost oblastí mobility a životního prostředí je důkladně popsána a analyzována detailním veřejným průzkumem v oblasti životního prostředí, respektive pocitovými mapami <https://www.prostejov.eu/filemanager/files/2196094.pdf>.

Z analýzy vyplývá, že kvalita ovzduší je stabilní s mírným zlepšením. I přesto si je město Prostějov dobře vědom, že doprava je na jeho území jedním z hlavních znečišťovatelů a z tohoto důvodu jsou i navrhované opatření mířena k udržení, či zlepšení současného trendu.

Strategický plán Prostějov 2022-2035 vychází z Programu zlepšování kvality ovzduší zóny Střední Morava CZ07 (aktualizace 2020) a k němu vydanému Plánu zlepšování kvality města Prostějov. Akční plán zlepšení kvality ovzduší Prostějov (ve formě přehledné tabulky identifikuje projekty z oblasti mobility jako přínosné. Tento akční plán je nedílnou součástí Strategického plánu Prostějov 2022-2035..

Aktivita 3.6. Podklady pro dopravní model - dokumenty

Socioekonomické ukazatele (SEU):

- Výsledky Sčítání lidí domů a bytů 2011, ČSÚ 2013

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- [Registr sčítacích obvodů a budov](#) (RSOB), ČSÚ 2021
- [Registr ekonomických subjektů](#) (RES), ČSÚ 2021
- [Registr škol a školských zařízení](#) (RSSZ), MŠMT 2021
- [Národní registr poskytovatelů zdravotních služeb](#) (NRPZS), ÚZIS 2021
- POI a highway from Planet OpenStreetMap (OSM), OSM Foundation 2021

Průzkumy mobility:

- Průzkum dopravního chování [Česko v pohybu](#) (PDCH), CDV 2020
- Výsledky [Celostátního sčítání dopravy 7-10/2020 a 4-6/2021](#) (CSD 2021), ŘSD 2022

Softwarové nástroje:

- [Manual](#) VISUM v2022, PTV 2021
- [User manual](#) QGIS v3.22, OSGeo 2022
- pyRZ v2022, vlastní nástroj v Python 3 a SQLite 3, DHV PRO 2022

Ostatní:

- TP 189 [Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích](#), EDIP 2018
- [Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů](#), CDV 2017
- [Multimodal macroscopic transport modelling](#), PTV 2016

Aktivita 3.7. Podklady pro dopravní model – průzkumy

3. 7. 1 Kordonový průzkum

Cílem směrového dopravního průzkumu bylo zjistit počet vozidel, která:

- městem pouze projíždí (**tranzitní doprava**),
- mají ve městě zdroj nebo cíl cesty (**vnější doprava**).

Průzkum byl proveden **v pondělí 18.10.2021 v čase 7:00-17:00**, tj. 10 hodin nepřetržitě dle doporučení TP 189. Sčítáno bylo na 9 stanovištích za pomoci 16 kamer. Pro přepočítání na 24 hod byly použity TP 189.

Přehled stanovišť:

- S1 - Brněnská
- S2 - Plumlovská
- S3 - Za Kosteleckou
- S4 - Konečná (rampa D46)
- S5 - Háj
- S6 - Kojetínská
- S7 - Kralická (rampa D46)
- S8 - Letecká (rampa D46) – jen vjezd
- S9 - Dolní (rampa D46) – jen výjezd

Během průzkumu byly dočasně omezeny komunikace:

- uzavírka mostu II/366 nad ulicí Kosteleckou (tzn. severní obchvat nebyl ještě průjezdný),

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- uzavírka II/150 ul. Vrahovická od potoka Hloučely do Vrahovic (rekonstrukce komunikace),
- uzavírka sjezdové rampy z D46 na 24 km ve směru od Olomouce,
- zřízení jednosměrný provoz na II/366 Kojetínské v úseku ul. Kralická až Rovná s objízdou trasou přes ul. Rovná (bez vlivu na průzkum).

Během průzkumu byly řešeny tyto komplikace: na stanovišti 3 selhal zápis jedné z kamer a pro oba směry posloužila jedna kamera (čtení probíhalo ze zadní části vozidel), na stanovišti 6. došlo k výměně porouchané kamery v 8:06. Na stanovišti 1. bylo do 8:45 protislunce a záznam nebyl čitelný a na stanovišti 9 bylo osazeno až od 12:19, protože rampa byla po dočasném uzavření znovuotevřena.



Obrázek 6: Záběr kamery ze stanoviště „2 in“ Plumlovská.

Provedení

Dopravní průzkum byl realizován na hlavních příjezdových komunikacích do města za pomoci digitálních kamer, které pracují ve viditelném spektru záření. Každý pruh vozovky je snímán jednou kamerou namířenou na čela vozidel z krajnice nebo případně z lávky, mostu. Kamera je umístěna na stativu ve výšce registrační značky (RZ) vozidel má úložiště a napájení na 11 hodin záznamu. Stativ je stabilizován balastem nebo je připevněn k jiné pevné konstrukci u komunikace. Kameru instaluje pověřený pracovník na předem určeném místě, po celou dobu ji dozoruje a po 15 min periodicky kontroluje proškolený brigádník. V případě selhání některé části je připraveno a instalováno náhradní zařízení nebo jeho část. Po dobu průzkumu byl na místě přítomen pracovník, který měl na starosti koordinaci průzkumu. Součástí jeho činnosti byly i kontrolní průjezdy mezi jednotlivými lokalitami směrového průzkumu, za účelem získání orientační doby průjezdu v danou denní dobu.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Zpracování

Po průzkumu je z digitálních kamer zkopírován záznam z úložiště do serveru, kde je provedeno strojové čtení údajů. Dojde k automatizovanému přečtení RZ a poté ke kategorizaci vozidel:

- osobní,
- lehké nákladní,
- střední nákladní,
- těžké nákladní,
- autobus.

RZ jsou ihned po přečtení nahrazena hash tagem typu sha256 a dále se pracuje jen s tagem, který není reverzibilní. Zpracovatel provedl ve vlastní režii měření přesnosti a spolehlivosti metody strojového čtení údajů. Na hodinovém vzorku lze konstatovat 95 % úspěšnost čtení RZ. Cca polovina neúspěšných přečtení jde na vrub vzájemného zákrytu RZ – vozidla jedou téměř bez odstupe. Druhá polovina na nečitelné RZ nebo jde o vozidla s atypickým umístěním RZ (např. traktory a speciální stroje). Úspěšnosti určení druhu vozidla na přečtených RZ je zde také 95 % úspěšnost, drtivá většina odchylek je o jednu hodnotu v hierarchii osobní až těžké nákladní.

Nakonec dojde k vytvoření cest jednotlivých vozidel nad databází přečtených údajů, který pracuje buď s nejdelší časovou délkou cesty přes území nebo s časem mezi jednotlivými zónami uvnitř průzkumové oblasti.

Vyhodnocení

K vytvoření cest byla použita metoda nejdelšího času s maximální délkou jízdy mezi stanovišti 20 minut. Pokud vozidlo stihlo projet město do maximálního času byla cesta přiřazena jako tranzitní, pokud byl čas překročen byla cesta nebo cesty přiřazeny vnější dopravě.

Celkem bylo na stanovištích za dobu průzkumu načteno 42,5 tisíc RZ, ze kterých bylo vytvořeno 38 tisíc cest, z nichž asi 3,5 tisíce bylo tranzitních.

Z výsledků směrového průzkumu přepočtených na 24h vyplývá, že celkový objem tranzitu je 6 330 vozidel, nejsilnější tranzitní vztah je mezi stanovišti (nad 500 vozidel/den v obou směrech):

- S1 Brněnská a S2 Plumlovská
- S1 Brněnská a S3 Za Kosteleckou
- S2 Plumlovská a S4 Konečná
- S6 Kojetínská a S7 D46 směr Olomouc

Z dat profilového sčítání a z dat kordonového průzkumu lze dovodit využívání exitů D46 na 21. km, 23. km, 24. km, 26. km v blízkosti Prostějova:

- ve směru Olomouc 16 600 voz/den v obou směrech,
- ve směru Brno 14 400 voz/den v obou směrech,
- naopak přes ně tranzituje 13 900 voz/den v obou směrech.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Z hlediska podílu tranzitní dopravy na stanovištích se podíl pohybuje od 16 % do 34 %, průměrný podíl je 19 %. Největší podíl je na sjezdu D46 Kralická 34 %, nejméně stanoviště 1 až 3 Brněnská, Plumlovská, Za Kosteleckou 16 – 17 %.

Tabulka 3: Trojúhelníková matice tranzitních cest v obou směrech, vozidla celkem za 24 hodin.

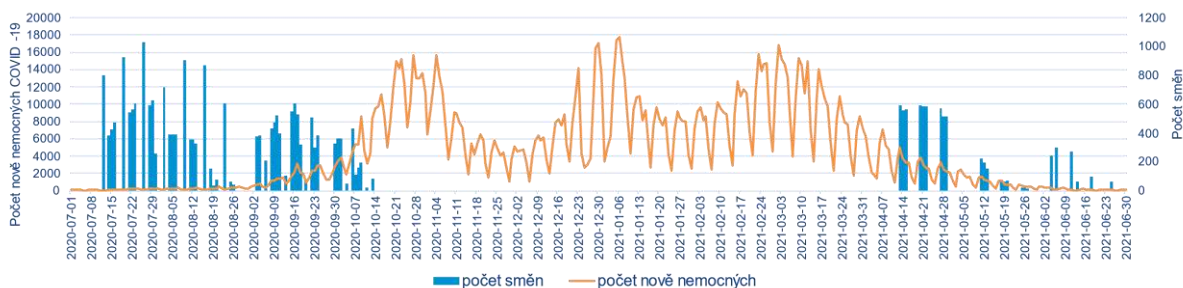
VOZIDLA CELKEM 24h	01 - Brněnská	02 - Plumlovská	03 - Za Kosteleckou	04 - Konečná (D46)	05 - Háj	06 - Kojetínská	07 - Kralická (D46)	08 - Letecká (D46)	09 - Dolní (D46)
01 - Brněnská	0	597	572	316	180	80	160	6	36
02 - Plumlovská		0	100	725	276	247	30	7	14
03 - Za Kosteleckou			0	301	109	256	7	25	36
04 - Konečná (D46)				0	65	211	149	15	66
05 - Háj					0	223	447	30	280
06 - Kojetínská						0	568	25	66
07 - Kralická (D46)							0	56	16
08 - Letecká (D46)								0	34
09 - Dolní (D46)									0

Tabulka 4: Podíl tranzitu na stanovištích, vozidla celkem za 24 hodin.

stanoviště	celkem	vnější	tranzit	podíl tranzitu
01 - Brněnská	11 839	9 894	1 946	16%
02 - Plumlovská	11 893	9 897	1 996	17%
03 - Za Kosteleckou	8 519	7 113	1 406	17%
04 - Konečná (D46)	11 688	9 840	1 848	16%
05 - Háj	7 514	5 904	1 610	21%
06 - Kojetínská	7 402	4 811	1 676	23%
07 - Kralická (D46)	4 231	2 798	1 433	34%
08 - Letecká (D46)	781	583	198	25%
09 - Dolní (D46)	2 164	1 616	548	25%

3. 7. 2. Profilový průzkum

Profilový průzkum byl převzat z Celostátního sčítání dopravy 2020/21 ŘSD, které bylo provedeno v měsících: červenec až říjen roku 2020 a duben až červenec roku 2021, tedy mimo hlavní časový úsek protiepidemických opatření snižující mobilitu obyvatel.



Obrázek 7: Počet provedených sčítání a počet nemocných v průběhu CSD 2020/21, zdroj: ŘSD 2022.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Pro oblast Prostějova připadá 37 sčítaných stanovišť, z toho 12 bylo objednáno přímo městem na místních komunikacích. Pro potřeby modelu bylo pracováno s hodnotami „RPDI PO-PÁ“ a kategoriemi osobní, lehká, střední a těžká.

Tabulka 5: Typy vozidel a odpovídající kategorie CSD 2020/21.

skupina	zkratka	použité sloupce CSD
osobní	OA	M+O
lehká nákladní	NA do 3,5	LN
střední nákladní	NA 3,5-10t	SN+SNP
těžká nákladní	NA nad 10t	TN+TNP+NSN

3.7.3 Smyčky světelně řízených křižovatek

Město provozuje 11 světelně signalizačních zařízení (SSZ), z toho 4 jsou přechody:

- PV 01 – Jiráskovo nám.
- PV 02 – Přikrylovo nám.
- PV 03 – Vápenice-Újezd-Svatoplukova
- PV 04 – Poděbradovo nám.
- PV 07 – Palackého – samostatný přechod
- PV 09 – Wolkerova – samostatný přechod
- PV 10 – Vápenice – Havlíčkova – samostatný přechod
- PV 11 – Plumlovská-Jungmanova – samostatný přechod
- PV 12 – Olomoucká- Outraty
- PV 13 – Plumlovská-Březinova
- PV 14 – Olomoucká - Barákova

Zpracovatel měl k dispozici provozní data ze 7 SSZ, z toho 2 byly samostatné přechody, které evidují zřejmě pouze poptávku pěších. Zbývajících 5 SSZ používá kamery pro detekci vozidel ve virtuálních smyčkách za účelem dynamického řízení sledu fází SSZ nebo jejich časových délek. Protože tyto smyčky nerozlišují kategorie vozidel a nepokrývají všechny ramena, nebo alespoň všechny pohyby ramene, nelze data verifikovat a účelně je dále používat.

Aktivita 3.8. Dopravní modelování

3.8.1. Teorie

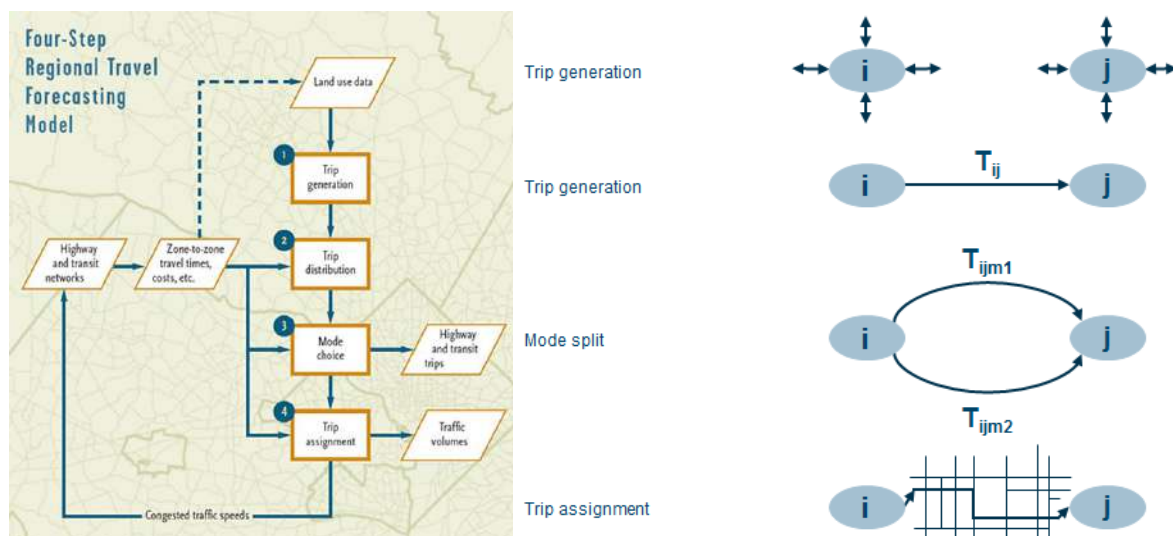
Z obecného hlediska slouží makroskopický dopravní model k nalezení optimální varianty rozvoje dopravního systému města nebo regionu. Zpravidla se jedná o pomoc při plánování dopravy (analýza potřeb a návrh koncepčních řešení) a posuzování přínosů a nákladů nových infrastrukturních, dopravně-organizačních a technických opatření (např. nová silnice nebo cyklostezka, linka veřejné dopravy, záchytné parkoviště, nákupní centrum, omezení vjezdu, zavedení parkovacích zón apod.).

Dopravní model je zjednodušená reprezentace části reálného světa. Jedná se o analytický nástroj, který umožňuje systematické zobrazení vývoje a změn dopravy v reakci na vývoj a změnu vstupních předpokladů modelu. Vstupními předpoklady jsou zpravidla velikost, struktura a chování dopravní poptávky (obyvatelstvo, lokalizace služeb, stupeň automobilizace

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

apod.) a dopravní nabídka (dopravní síť, linky hromadné dopravy, umístění a časová dostupnost parkovišť, finanční náklady dopravy apod.).

Dopravní chování obyvatel je popsáno pomocí matematických funkcí, proto dopravní modely umožňují predikce budoucího stavu v závislosti na vývoji a změnách dopravní poptávky a dopravní nabídky v čase a prostoru. Výstupy dopravního modelu jsou intenzity vozidel na dopravní síti a předpokládané přepravní vztahy mezi zónami modelu.



Obrázek 8: Koncept 4stupňového modelu, zdroj: [MWCOCG](#) a [ATAP](#)

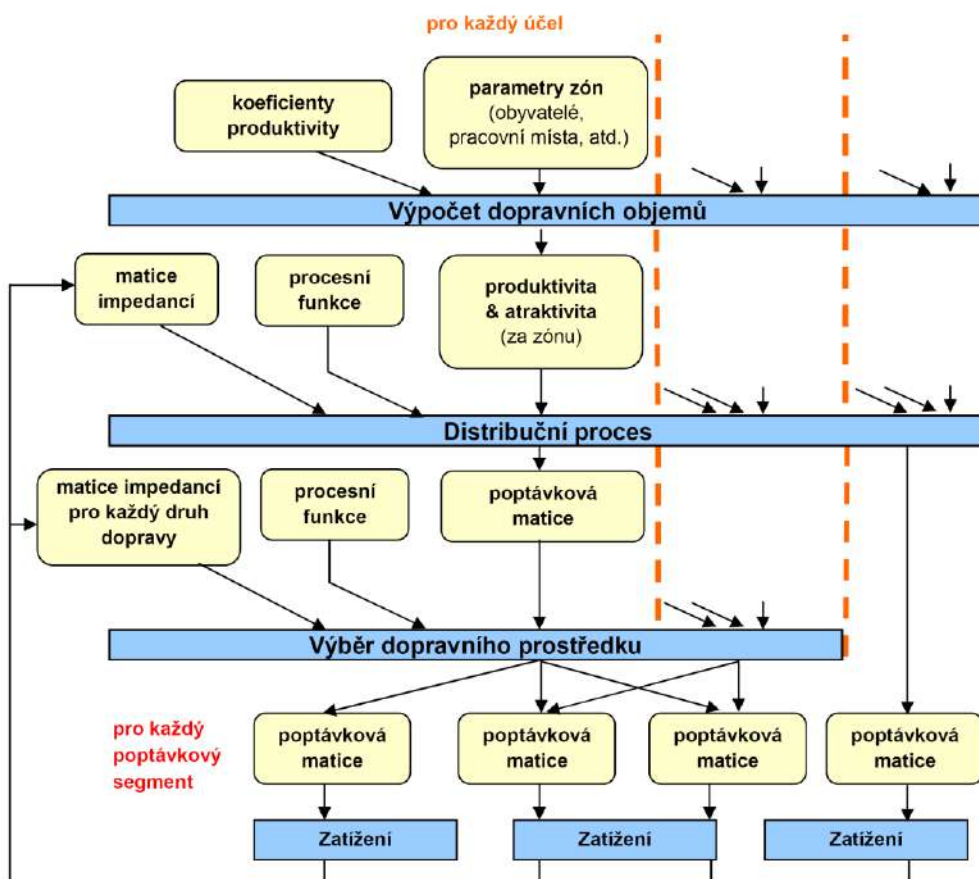
Model je realizován jako standardní 4stupňové koncepce se sekvenčním výpočtem (4-step model with sequential calculation):

1. Generování dopravních objemů (Trip generation),
2. Výpočet dopravních vztahů (Trip distribution),
3. Dělbá přepravní práce (Mode choice),
4. Přidělení dopravní poptávky na dopravní síť (Route assignment),
5. volitelně Kalibrace (Demand matrix correction).

Čtyřstupňový model lze také ilustrovat na otázkách:

1. Budu cestovat?
2. Kam pojedu?
3. Čím pojedu?
4. Kterou trasou vyberu?

Plán udržitelné městské mobility Prostějov



Obrázek 9: Princip 4 stupňového modelu s postupným výpočtem, zdroj: User Manual PTV VISUM 2022.

První fázi je výpočet dopravních objemů na základě produktivity a atraktivity jednotlivých dopravních zón odděleně pro jednotlivé účely dopravních cest. Produktivita a atraktivita je získána z násobku konkrétního socioekonomického ukazatele a koeficientem atraktivity nebo produktivity. Např. účel Domov-Práce má produktivitu rovnou počtu obyvatel násobenou příslušným koeficientem a atraktivitu rovnou počtu pracovních míst násobenou příslušným koeficientem.

$$Q_i = \sum_g \alpha_g SG_g(i)$$

Obrázek 10: Vzorec Trip generation, kde „ Q_i “ je produktivita/atraktivita v zóně „ i “, „ α_g “ koeficient počtu cest na jednotku v daném účelu „ g “, „ SG_g “ je sociodemografický ukazatel odpovídající danému účelu, zdroj: User Manual PTV VISUM 2022 str. 227.

Druhým krokem je výpočet dopravních vztahů (O-D pairs) mezi zónami pro každý účel, a to pomocí gravitační metody na základě dopravních objemů a užitkové funkce (náklady). Je analogií gravitačního zákona, kde gravitační síla je dána součinem konstanty, hmotnosti a vzdálenosti těles. Užitková funkce (utility function) je odvozena z průzkumů dopravního chování obyvatel a každý účel může mít svou konkrétní. Užitkovou funkci lze popsat křivkami Logit, Kirchoff, BoxCox, Combined a TModel, která odpovídá histogramu z cenzu.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

$$F_{ij} = k_{ij} \cdot Q_i \cdot Z_j \cdot f(U_{ij})$$

Obrázek 11: Vzorec Trip distribution, kde „ F_{ij} “ počet cest mezi zónami „ i “ a „ j “, „ k_{ij} “ je škálovací faktor, „ Q_i “ produktivita zóny, „ Z_j “ atraktivita zóny, „ $f(U_{ij})$ “ užitková funkce, zdroj: User Manual PTV VISUM 2022 str. 301.

$$f(U_{ij}) = (U_{ij})^b \cdot e^{c \cdot U_{ij}}$$

Obrázek 12: Vzorec Combined utility function, kde „ U_{ij} “ počet cest mezi, „ b “ a „ c “ jsou zadané faktory, e - Eulerovo číslo, zdroj: User Manual PTV VISUM 2022 str. 301.

Ve třetím kroku dochází k výběru dopravního prostředku pro každý účel, který je založen na užitkové funkci rozhodovacím procesu výběru podle vzájemné konkurenceschopnosti jednotlivých dopravních módů dané mnoha faktory nejčastěji spotřebou času, vyvolanými náklady, dostupnosti automobilu nebo pocíťovaným komfortem cestování. Užitkovou funkci lze opět popsat křivkami Logit, Kirchhoff, BoxCox, Combined a TModel.

$$P_{ijm} = \frac{e^{c \cdot U_{ijm}}}{\sum_k e^{c \cdot U_{ijk}}}$$
$$T_{ijm} = P_{ijm} T_{ij} \quad U_{ijm} = \sum_g \beta_g c_{ijmg}$$

Obrázek 13: Vzorec Mode choice with Logit function, kde „ T_{ijm} “ počet cest mezi „ i “ a „ j “ módem „ m “, „ P_{ijm} “ podíl logitové funkce dopravního módu na celku, „ U_{ijm} “ je užitková funkce, „ C_{ijmg} “ je náklad účelu „ g “, e je Eulerovo číslo, „ c “ a „ β_g “ jsou hledané parametry hledané na základě dat o známé dělbě přepravní práce z průzkumu dopravního chování, zdroj: User Manual PTV VISUM 2022.

Čtvrtým krokem je přidělení dopravních vztahů jednotlivých druhů dopravy na příslušnou dopravní síť, kdy dochází hledání optimálních tras pro vztahy mezi zónami. Optimální trasa závisí na užitkovosti (nejkratší, nejrychlejší, nejlevnější), ale významně také na dostupné kapacitě, kvalitě, dostupnosti a čekání. Dostupné metody zatěžování:

- Incremental assignment,
- Equilibrium assignment,
- Linear User Cost Equilibrium (LUCE),
- Equilibrium Lohse,
- Assignment with ICA,
- Bi-conjugate Frank-Wolfe (BFW),
- Stochastic assignment,
- Bicycle assignment,
- Dynamic User Equilibrium (DUE),
- Dynamic stochastic assignment.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Posledním krokem nad rámec 4stupňového modelu může být korekce sumárních poptávkových matic neboli kalibrace, která může zlepšit průměrnou kvalitu výstupů, provedená na základě známých intenzit v síti. Dostupné metody jsou TFlowFuzzy, Least squares, Least squares (dynamic).

Dopravní model má v podstatě tři základní prvky (koncepty): dopravní poptávku, dopravní nabídku a tzv. generalizované náklady, což jsou náklady cesty převedené spolu s časem na společnou jednotku. Všechny tyto prvky se navzájem ovlivňují: dopravní poptávka má vliv na generalizované náklady a dopravní nabídka pomáhá generalizované náklady definovat.

3. 8. 2. Metodika

Základní rámec dopravního modelu:

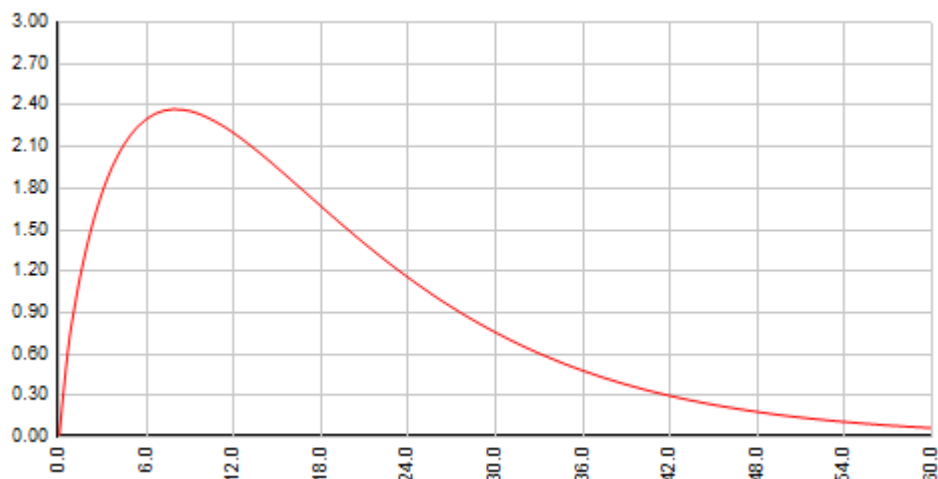
TYP A ÚČEL:	Makroskopický model pro dopravní strategii
MODELOVANÉ ÚZEMÍ:	město Prostějov a přilehlé spojitě urbanizované území (tzn. obec Držovice, západní část obce Kralice na Hané)
DOPRAVNÍ MÓDY:	Motorová doprava ve čtyřech složkách: - osobní (C), - lehká nákladní (T1), - střední nákladní (T2), - těžká nákladní (T3).
ČASOVÁ JEDNOTKA:	24 h – běžný pracovní den
ČASOVÁ OBDOBÍ:	2021 – stávající stav

Model je zpracován jako makroskopický pro běžný pracovní den. Území města Prostějova je rozšířeno o území, které plynule navazuje jeho zástavbu: na severu o obec Držovice a na východě o průmyslovou zónu v katastru obce Kralice na Hané. Z dopravních módů je modelována pouze motorová doprava.

Model byl vytvořen v software PTV VISUM 2022 s následujícími parametry:

- Skim matrix: výpočetem t_0 jakožto časové vzdálenosti mezi zónami při neomezované (jednotkové) zátěži.
- Trip distribution: užitková funkce „Combined“ s parametry $b=0,8$ $a=-0,1$, veličina užitkové funkce je čas, jednotka je minuta.
- Mode choice: logitová funkce s parametrem $c=1$,
- Assigment: provedeno metodou „vyváženého zatěžování“ (Equilibrium assigment)
- Matrix correction: TFlowFuzzy.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov



Obrázek 14: Užtková funkce pro účel s použitím automobilu s parametry $b=0,8$ a $a=-0,1$, na ose „x“ je čas v minutách, na ose „y“ pravděpodobnost vzniku vztahu. Krátké vzdálenosti se s autem konají málo a se vzrůstající cestovní dobou klesá ochocta cestovat.

3. 8. 3. Nabídka (Supply)

Dopravní nabídka je v modelu reprezentována dopravní sítí v prostorovém referenčním systému S-JTSK a skládá se z prvků:

- úseky (links),
- křižovatkové pohyby (turns),
- napojení zón (connectors),
- souřadnice těžiště poptávkové zóny (zones).

Každému prvku jsou přiřazeny:

- rychlost v_0 volného dopravního proudu, geometrická délka a dopočítán čas jízdy t_0 ,
- počet pruhů, kapacita dle TP 188, dodatečné zpoždění,
- povolené dopravní módy (C, T1, T2, T3),
- funkce zdržení – Volume delay function (VDF),
- kategorie komunikace a její hierarchie:
 - dálnice,
 - silnice I., II. a III. třídy,
 - místní komunikace,
 - zklidněné místní komunikace, zóny 30 km/h, obytné a pěší zóny,
 - účelové komunikace.



Obrázek 15: Struktura dopravní sítě. (editation.gpax)

$$t_{\text{cur}} = t_0 \cdot \left(1 + a \cdot \left(\frac{q}{q_{\text{max}} \cdot c} \right)^b \right)$$

Obrázek 16: Vzorec Volume delay function typu BPR, kde „ t_{cur} “ je čas ovlivněný množstvím vozidel, „ t_0 “ je čas volné jízdy úsekem, „ q “ počet vozidel, „ q_{max} “ je kapacita, „ a “, „ b “, „ c “ jsou parametry odvislé od charakteru komunikace, zdroj: User Manual PTV VISUM 2022.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 6: Přehled výchozích kapacit, volných rychlostí a VDF funkcí links a turns, zdroj: PTV Demo Karlsruhe

Name	NumLanes pro každý směr	CapPrT [voz/den]	v0 [km/h]	VDF-BPR
Dálnice 3p	3	63 000	125	2
Dálnice 2p	2	37 000	125	2
Mot. silnice 110	2	34 000	110	2
rampy MUK	1	13 000	65	2
Mot. silnice 80	2	26 000	80	3
Silnice I. třídy 90	1	15 500	90	3
Silnice II. třídy 80	1	13 000	80	4
Silnice III. třídy 65	1	11 000	65	5
MK B 50 2p	2	20 000	50	6
Silnice I. třídy 50	1	10 000	50	6
Silnice II. třídy 50	1	9 000	50	6
Silnice III. třídy 50	1	8 000	50	6
MK C 45 sběrné	1	9 000	45	6
MK C 40 obslužné	1	7 000	40	7
MK C 30 zóny30	1	4 000	30	8
MK D 20 obytné	1	1 200	20	9
1 pravé odbočení	-	10 000	-	10
2 přímý pohyb	-	10 000	-	10
3 levé odbočení	-	1 000	-	10

Tabulka 7: Přehled parametrů Volume delay function typu BPR, zdroj: PTV Demo Karlsruhe

BPR	A	B	C
2	0,7	3	1
3	1	3	1
4	1,2	3	1
5	1,4	3	1
6	1,6	3	1
7	1,8	3	1
8	2	3	1
9	2	6	1
10	1	2	1

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

3. 8. 4. Poptávka (Demand)

Dopravní poptávka vstupuje do modelu skrze zóny, k nimž jsou přiřazeny poptávkové údaje. Do modelu bylo vloženo 217 zón, z nichž je:

- 201 vnitřních, které jsou převzaty ze „statistických obvodů“,
- 16 vnějších, skrze které je přiřazena vnější a tranzitní doprava.

Po výpočtu 4stupňového modelu je poptávka vyjádřena maticemi cest mezi zónami o počtu řádků a sloupců jako je počet zón.

Zóny jsou v modelu reprezentovány bodem v těžišti a vnitřní zóny jsou doplněny ilustračně polygonem. Vnitřní zóny jsou převzaté statistické obvody, což jsou účelové polygony pokrývající území ČR a vhodně dělí území obcí dle počtu obyvatel (max. 400 obyvatel nebo 140 bytů) a reflektují urbanistickou strukturu sídel. Ke statistickým obvodům lze připojit již existující socioekonomické ukazatele (index join) nebo je prostorově agregovat (spatial join).

Poptávkové objemy lze rozdělit podle směřování:

- **vnitřní dopravu** vychází z průzkumu dopravního chování (PDCH) a socioekonomických ukazatelů (SEU),
- **vnější dopravu** vychází z profilového průzkumu a uvnitř modelu je navázána na socioekonomické ukazatele,
- **tranzitní dopravu** vychází zejména z dat kordonového průzkumu, u méně významných vztahů z analogie na základě známých intenzit profilového průzkumu, a u okrajových vjezdů do modelu z odborného odhadu.

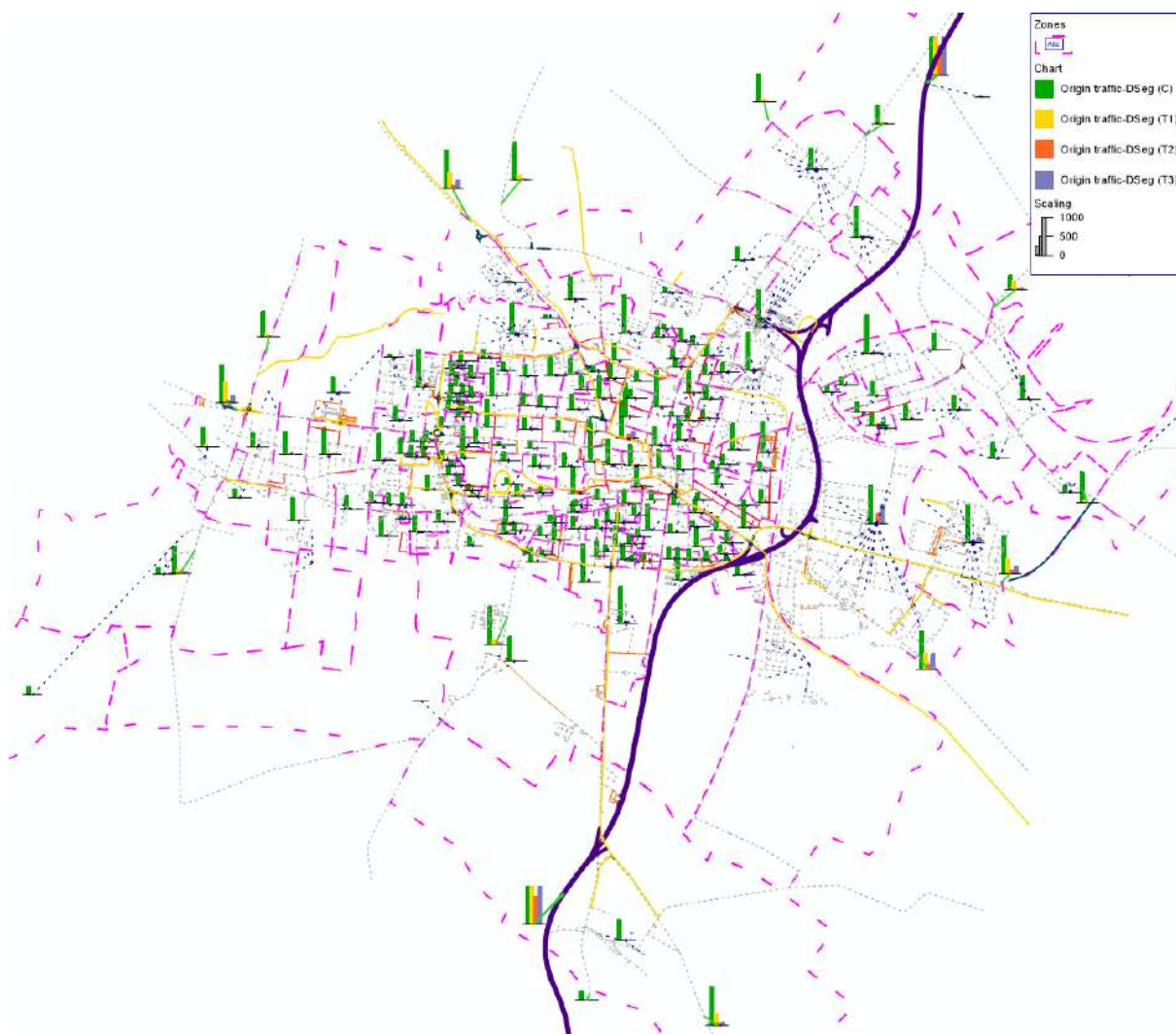
Poptávkové objemy lze také rozdělit dle dopravního módu:

- osobní dopravu,
- nákladní dopravu.

Osobní doprava se modeluje 4stupňovým modelem. Nákladní doprava je nezbytným, ale menšinovým (cca 15 %) doplňkem dopravního proudu. V nákladní dopravě dominuje vnější a tranzitní doprava. Z důvodu okrajovosti a z důvodu nedostatku údajů o objemech zdrojích a cílech se modeluje analogicky taktéž 4stupňově.

Tabulka 8: Přehled zdrojů dat pro výpočet jednotlivých složek dopravní poptávky a účely

zdroj dat	vnitřní doprava	vnější doprava	tranzitní doprava
PDCH	x		
SEU	x	x	
kordonový průzkum		x	x
profilový průzkum		x	x
odborný odhad		x	x
počet účelů osobní doprava	9	2	-
počet účelů nákladní doprava	3	6	-



Obrázek 17: Objemy zdrojů cest v zónách dle dopravních módů C, T1, T2, T3. (zone_graphs.gpx)

3.8.5 Objem vnitřních cest a charakteristické účely

Průzkum dopravního chování Česko v pohybu (PDCH) je reprezentativní výběr mobility v rámci běžného pracovního dne formou cestovního deníku. Z něho byly vybrány respondenti bydlící v kategorii obcí 20-49 tisíc obyvatel a jejich cesty, které byly uskutečněny autem a při kterých neopustili hranici nejmenší evidované prostorové jednotky, tj. ORP. V tomto výběrovém souboru bylo 1 610 cest od 725 osob z 489 domácností. Z podílu cest uskutečněných autem jako cestujících a jako řidičů lze vypočítat **obsazenost automobilu 1,38 osoby**. Podobně lze z počtu osobocest autem a počtem dotázaných **hybnost obyvatel autem na 1,48 cest autem na osobu** (obyvatele).

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 9: Struktura a četnost cílů ve vybraném souboru PDCH. (Tprostejov.xlsx)

podíl cílů	počet cest	účel	zkratka	purpose
42%	672	bydliště	H	Home
21%	337	práce	W	Work
11%	177	nakupování	S	Shop
10%	159	zařizování	A	Arange
7%	111	volno	R	Recreation
4%	66	prac. cesta	W*	Work*
3%	43	vzdělávání	E	Education
2%	32	ostatní	O	Other
1%	13	stravování	L	Lunch

Z devíti dostupných účelů, lze vytvořit 81 párů zdroj-cíl (OD pairs), ze kterých bylo v souboru obsaženo 61. Z nich byl vybráno 8 párů zdroj-cíl s podílem nad 5 %, které reprezentují 75 % cest. Zbývající byly zahrnuty do 9. páru zdroj-cíl „ostatní-ostatní“.

Tabulka 10: Modelované účely jako nejčetnější páry cest zdroj-cíl ve vybraném souboru PDCH. (Tprostejov.xlsx)

zkratka	počet cest	podíl cest
HW	282	18%
WH	311	19%
HS	144	9%
SH	97	6%
HA	97	6%
AH	110	7%
HR	103	6%
RH	86	5%
OO	380	24%

3. 8. 6. Socioekonomické ukazatele

Socioekonomické ukazatele jsou dobře prostorově ukotvené, měřitelné a poměrové veličiny, které mají přímý vztah k cílům mobility. Každý ukazatel je dlouhodobým výsledkem pokusů o hledání dosažitelných vlastností z hlediska: dostupnosti, přístupnosti, aktuálnosti, ověřitelnosti, úplnosti, reprezentativnosti, interpretovatelnosti, doplnitelnosti a korelace s účelem. Často pak výhodné používat otevřená data.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 11: Socioekonomické ukazatele vnitřních cest. (poptavka_SEU.xlsx)

	cíl	SEU	jednotka	obsah	zdroj
H	Home	OBYV	člověk	počet obyvatel – obvyklý pobyt dle SLDB 2011	RSOB ČSÚ
W	Work	ZAME	člověk	pracovní místa	RES ČSÚ
E	Education	SKOLA	člověk	kapacita škol	RSSZ MSMT
S	Shop	OBCHOD	m ²	hrubá plocha supermarketů	DHV
			m ²	počet maloobchodů × jednotková plocha 90 m ²	OSM
A	Arrange	URAD	ks	lékař, zubař, nemocnice, lékárna	NRPZS UZIS
			ks	radnice, pošta, policie, banka, soud, věznice	OSM
F	Freetime	VOLNO	ks	POI	OSM
			ks	budovy individuální rekreace	RSOB ČSÚ
			ks	budovy krátkodobého ubytování	RSOB ČSÚ
L	Lunch	JIDLO	ks	restaurace	OSM
O	Other	OSTAT	-	vážený součet výše uvedených SEU podle významu cílů, mohutnosti každého SEU	
LTR	LightTruck	LTR		obyvatelé	
MTR	MediumTruck	MTR		zaměstnanci	
HTR	HeavyTruck	HTR		zaměstnanci v zemědělství, v průmyslu a v dopravě	

Koeficient produktivity a atraktivity každého účelu je získán jako poměr očekávaných cest v rámci účelu (PDCH) a příslušného socioekonomického ukazatele (SEU). Celkový počet vnitřních cest je dán počtem obyvatel krát hybnost.

Tabulka 12: Koeficienty produktivity vnitřních cest. (poptavka_koeficienty.xlsx)

	OBYV	ZAME	SKOLA	OBCH	URAD	VOLNO	JIDLO	OSTAT	LTR	MTR	HTR
11 HW	0.259										
12 WH		0.447									
13 HS	0.132										
14 SH				0.0211							
15 HA	0.089										
16 AH					166.9						
17 HR	0.095										
18 RH						3.263					
19 OO								0.248			
20 LTR									0.008		
21 MTR										0.032	
22 HTR											0.004

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 13: Koeficienty atraktivity vnitřních cest. (poptavka_koeficienty.xlsx)

	OBYV	ZAME	SKOLA	OBCH	URAD	VOLNO	JIDLO	OSTAT	LTR	MTR	HTR
11 HW	0.406										
12 WH	0.286										
13 HS			0.0314								
14 SH	0.089										
15 HA				147.2							
16 AH	0.101										
17 HR					3.9076						
18 RH	0.079										
19 OO								0.2484			
20 LTR									0.008		
21 MTR										0.032	
22 HTR											0.004

Tabulka 14: Koeficienty atraktivity a produktivity vnějších cest. (poptavka_koeficienty.xlsx)

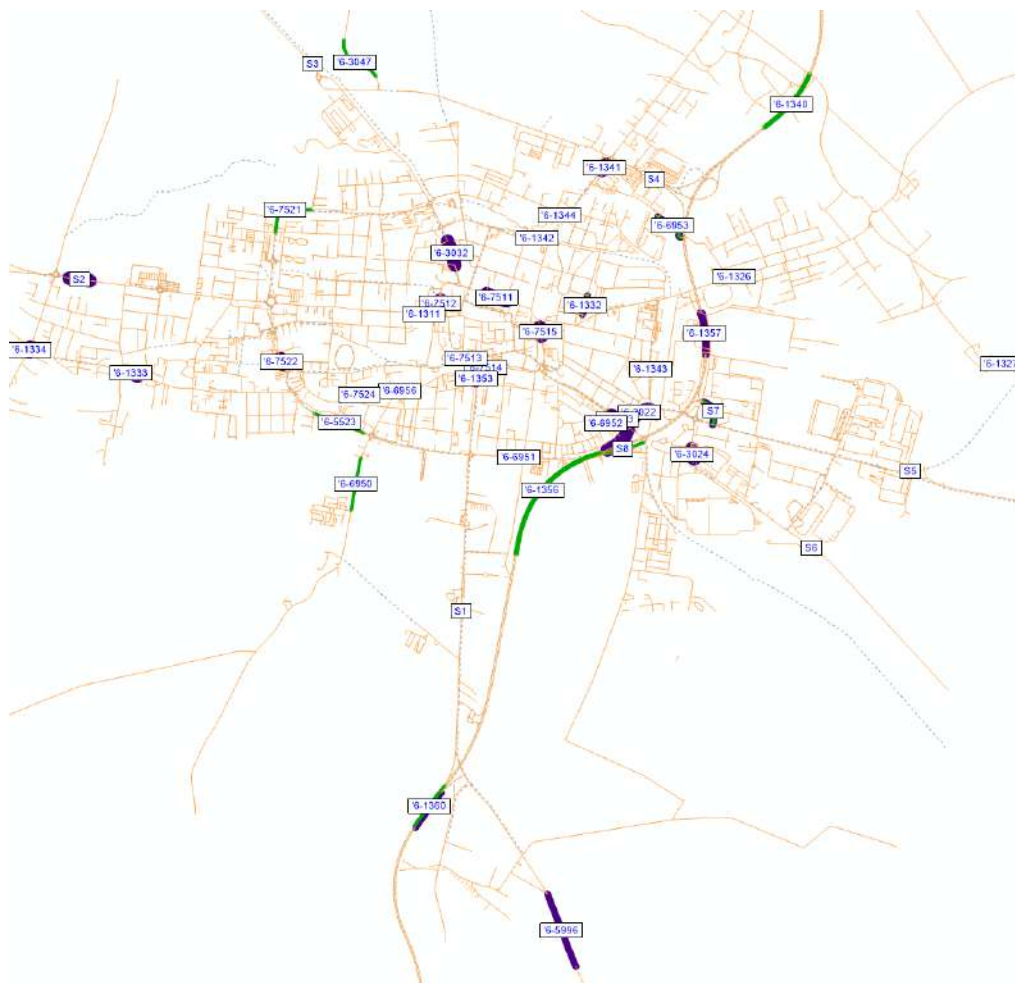
		OSTAT	LTR	MTR	HTR	eCar	eT1	eT2	eT3
23	AEC	0.481				1			
24	EAC	0.481				1			
25	AET1		0.099				1		
26	EAT1		0.099				1		
27	AET2			0.037				1	
28	EAT2			0.037				1	
29	AET3				0.109				1
30	EAT3				0.109				1

3. 8. 7. Kalibrace (Correction)

Model byl kalibrován metodou TFlowFuzzy za stavu komunikační sítě, kdy silnice II/449 od Smržic byla zaústěna do ulice Za Kosteleckou (před otevřením jakékoliv části severního obchvatu II/366). Do modelu byly zadány profily:

- 9 profilů z kordonového průzkumu 2021,
- 35 profilů celostátního sčítání dopravy 2020/21.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov



Obrázek 18: Kalibrační profily a validační profily. (census_profile.gpx)

3. 8. 8. Hodnocení kvality (Validation)

Kvalita modelu je doložena pro stávající stav dopravní nabídky a poptávky porovnáním hodnot modelovaných s hodnotami z censu pomocí tzv. GEH statistiky.

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}}$$

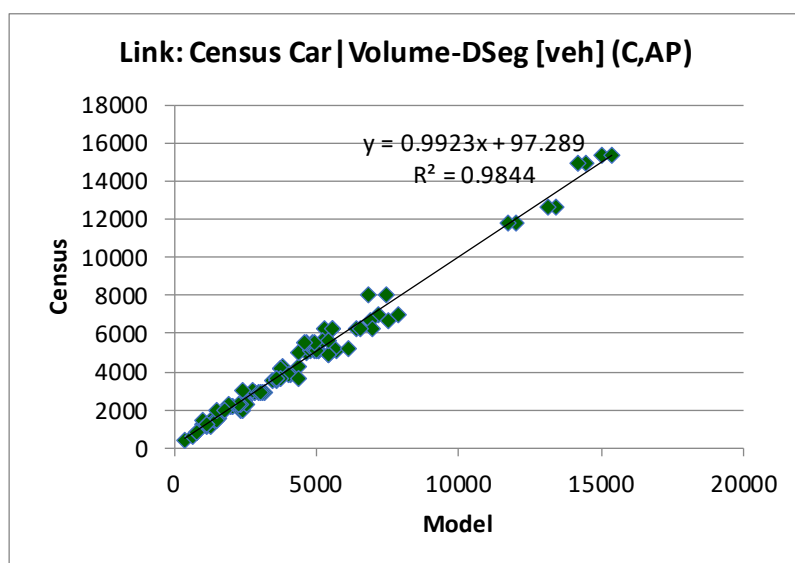
Obrázek 19: Vzorec GEH, kde M je hodnota modelovaná a C je hodnota z censu.

Výsledky výchozího i kalibrovaného modelu mírně podkročují očekávaná kritéria dobré kvality, a v koeficientu korelace (R^2). Zpracovatel přisuzuje nižší kvalitě kalibračních dat (profilová sčítání nemají směrové rozdělní, absence dat z křižovatkových pohybů).

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 15: Dosažené výsledky modelu s kritériem kvality dle PTV 2016, žlutě zvýrazněny podkročené limity (GEHsum.xlsx).

	výchozí			po kalibraci		
	avg GEH	GEH < 10	R ²	avg GEH	GEH < 10	R ²
kritérium kvality	< 12.5	> 45%	> 97 %	< 6	> 80%	> 99 %
car	10.6	48	96	2.9	98	99
LTR	5.1	86	91	2.1	100	99
MTR	4.9	88	88	1.7	100	98
HTR	4.8	84	99	2	100	100



Obrázek 20: Graf XY profilů z hodnot modelovaných a z censu v osobní dopravě po kalibraci. (GEHcalcTFF.xlsx)

3. 8. 9. Výstupy

Prvotním výstupem je kartogram stávajícího stavu viz. příloha. Z průzkumů 2020/2021 plyne, že tranzitní doprava tvoří podíl 15-34 % dopravy na vjezdech do města Prostějova, zbývající doprava má počátek nebo cíl v Prostějově. Hlavní tranzitní směry jsou východ-dálnice (Plumlov-D1 sever i jih), západ-dálnice (Dub nad Moravou-D1 jih a Kojetín/Tovačov-D1 sever), severozápad-jihovýchod (Kostelec-Kojetín/Tovačov). Hlavní radiály na okraji města v pracovním dni přenáší 7,5-12 tisíc vozidel. Podobně zatížený je i západní městský polookruh v ulicích Josefa Lady-Okružní.

Z modelu stávajícího stavu plyne, že ke konci roku 2021 zprovozněný severovýchodní obchvat II/366 by měl přenášet 5,5 tisíce vozidel/den, tedy vozidel zejména ve vztahu sever-dálnice a potažmo sever-východ ať již jako tranzit nebo cílová doprava.

Aktivita 3.9. Klíčové otázky a výzvy

Analýza hlavních problémů dopravy včetně širších souvislostí

Přetížená D46 nemá alternativní (objížděkovou) trasu – opakující se dopravní kolapsy.

- Problém přímo souvisí s nezbytným dokončením a zprovozněním D1 (dostavba obchvatu Přerova), následně bude moci být zvažováno částečné využití kapacity dálnice pro potřeby vnějšího městského okruhu.
- Související problémy jsou analyzovány níže „Nedořešený systém dopravy na městském okruhu“ a „Přetížené městské radiály (zejména Olomoucká ulice)“

D46 a železnice tvoří významnou bariéru pro plánování a dostavbu vnějšího městského okruhu. Dílčí aktivity města:

- Přestavba (zabezpečení a rozšíření) železničního přejezdu a ul. Říční,
- přestavba zastávky Vrahovice a zrušení žel. přejezdu,
- zkapacitnění a zdvoukolejnění trati,
- výstavba podchodu pod nástupiště a realizace parkoviště P+R při východní straně nádraží, v přímé vazbě na projekt řešící posílení prostupnosti a vznik nové komunikační osy na ulici Průmyslovou,
- realizace podjezdu na Vrahovické ulici umožní zvýšení prostupnosti vytižené městské radiály a následné upřesnění polohy a způsobu řešení severovýchodního kvadrantu městského okruhu.

Nedořešený systém dopravy na městském okruhu (světelné křižovatky vs. okružní):

- Největším negativním aspektem je vysoké množství externalit spojených s nadměrnou dopravou na uzlech městského okruhu, toto prokázal i průzkum zejména ve formě pocitových map.
- Pozitivní vliv na situaci má dokončení severního obchvatu a realizace přestavby II/150, očekávané dokončení stavebních úprav na D46 v širší souvislosti s dostavbou D1.
- Stavební úpravy nejvíce zatížených lokalit spočívají zejména ve snaze kultivovat a zpříjemnit veřejná prostranství – vytvořit podmínky pro aktivní mobilitu.
- Prioritou odvedení tranzitní dopravy z centra města (potvrzeno dopravním modelem) dostavbou severozápadního obchvatu.
- Posílení a kultivace hromadné dopravy.
- Je vhodné průběžně řešit optimalizaci dopravy na okruhu pomocí inteligentního řízení provozu (smart prvků a telematiky).

Nedořešený systém parkování v rámci centra – přestavbové lokality, očekávané úpravy veřejných prostranství apod.

- Problém je souborem historických vazeb vyplývajících zejména z asanace židovského ghetta na konci 70. let 20. stol. Tato problematika je řešena projekty se silnou vazbou do dalších oblastí rozvoje města (životní prostředí a společnost) a je jedním z hlavních témat strategického plánu, který navrhuje velké množství vzájemně etapizovaných projektů.
- Projekty úprav a přestaveb veřejných prostranství, opět s důrazem na posílení aktivní mobility.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Řešení systému a úrovně poplatků za rezidentní a veřejné parkování, vyhodnocení dopravního režimu v pěší zóně a zóně (příp. přehodnocení), systém monitorování a regulace vjezdu (závory, sloupky vs. kamery), vyhodnocení stávajících vstupů do území.
- Nezbytnými pro řešení situace je realizace projektů řešení statické dopravy.
- Možná realizace záchytných (P+R) parkovišť a navazující kyvadlové dopravy pro dojíždějící do zaměstnání.

Možné slabé využívání MHD - nutná úprava linek MHD a zajištění návaznosti na IDSOK, zejména chybějící linky MHD na uzlu místního nádraží a linka v S - J směru:

- Zajištění stabilního provozu MHD,
- popularizace a propagace MHD (aktivní marketing),
- zefektivnění a případná reorganizace MHD – možný vznik zastávek v okrajových částech města, zlepšení obsluhy centra města např. v ulici Netušilově nebo Komenské, tyto zastávky je vhodné obsluhovat minibusy v častějším taktu, zvážení nastavení pravidelného časového taktu odjezdů na vybraných linkách,
- využití linek příměstské autobusové či vlakové dopravy a její potenciál pro obsluhu města,
- zkvalitňování potřebné infrastruktury - zázemí zastávek, budování dopravních terminálů, posilování vazeb na další formy dopravy – např. stanoviště Bikesharing a uvažovaná parkoviště P+R, zlepšování informačního systému (inteligentní zastávky),
- širší využití mobilních aplikací (např. integrace MHD do Google Maps nebo využití krajské aplikace KIDSOK MobilOK),
- obnova vozového parku.

Problematická a zdlouhavá příprava výstavby cyklostezek z důvodu soukromého vlastnictví - cyklostezky v ÚP jako osy koridorů:

- SUMP navrhuje vznik „cyklostrategie“, dokumentu, který bude optimalizovat výstavbu a technická řešení jednotlivých úseku vzhledem k majetkoprávním vztahům.
- Aktuální projekty cyklostezek jsou průběžně aktualizovány v rámci změn Územního plánu, resp. upřesněné koridory zapracovávají do veřejně prospěšných staveb.
- Možné zintenzivnění jednání s veřejností, vlastníky pozemků a dotčenými subjekty v rámci projektové přípravy.

Nízký zájem veřejnosti o oblast mobility:

- Problém byl identifikován v rámci rozsáhlého průzkumu pro nový strategický plán.
- Názor veřejnosti je pro oblast mobility klíčový, došlo k velmi podrobnému vyhodnocení dotazníků a pociťových map <https://www.prostejov.eu/filemanager/files/2196093.pdf>
- Komunikační strategie s velmi detailně zpracovaným komunikačním plánem je hlavním výstupem SUMP.

Přetížené městské radiály (zejména Olomoucká ulice) – související absence kapacitního a bezpečného propojení Olomoucké ul. a Vrahovic:

- Pozitivní vliv na situaci má dokončení severního obchvatu a realizace přestavby II/150, očekávané dokončení stavebních úprav na D46 v širší souvislosti s dostavbou D1
- Prioritou je odvedení tranzitní dopravy z radiál (potvrzeno dopravním modelem) dostavbou severozápadního obchvatu.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- SUMP předpokládá realizaci velkého množství projektů na podporu využívání VHD a posílení aktivní mobility.
- Řešení přilehlých veřejných prostranství jako kompenzace negativních externalit.

Problémy identifikované v souvisejících oblastech strategického plánu s přímou vazbou na oblast mobility.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- Imisní zátěž způsobená převážně dopravou (D46, městský okruh a radiály),
 - vznik nekvalitních veřejných prostranství v důsledku zdražování, maximalizace zisku investorů, případně nízké regulace a aktivního přístupu ze strany města,
 - nárůst individuální dopravy a tím zábor veřejné zeleně pro parkovací místa a zpevněné dopravní plochy.
- Problémy identifikované v oblasti životního prostředí mají vazbu zejména na navrhovaná opatření související se zvyšováním kvality veřejných prostranství s důrazem na sídelní izolační a ochrannou zeleň a modrozelená opatření, zlepšováním podmínek pro aktivní mobilitu, podporou a zvyšováním využívání hromadné dopravy a zkvalitňování dopravní infrastruktury (výstavba dopravní infrastruktury a zvyšování plynulosti v dopravě).
- Konkrétní projekty implementační části strategického plánu „Databáze projektů / Projekty pro Prostějov“ jsou zařazeny do Programu zlepšování kvality ovzduší a Adaptační strategie a zároveň také SUMP a zároveň takto v databázi označeny (pole „STRATEGICKÉ DOKUMENTY“)

SPOLEČNOST

- Špatný stav většiny povrchů historického centra města,
 - zdoluhavé řešení dostavbových a přestavbových atraktivních lokalit – Jižní centrum města (židovské uličky), Jezdecká kasárna, Místní nádraží,
 - neochota vlastníků pozemků k jejich prodeji, komplikované a časově náročné výkupy,
 - riziko nedostatku externích finančních zdrojů a investiční zdrženlivosti města.
- Problémy identifikované v oblasti společnosti mají vazbu zejména na opatření související se zvyšováním atraktivity veřejných prostranství a budováním infrastruktury či konverzí lokalit pro bydlení a zlepšováním podmínek pro aktivní mobilitu, vzdělávání výchovu a participaci v oblasti udržitelné mobility (výstavba dopravní infrastruktury a zvyšování plynulosti v dopravě).

PODPORA LOKÁLNÍ EKONOMIKY

- Nevyužitý komerční potenciál centra města – množství volných obchodních kapacit.
- Problémy identifikované v oblasti lokální ekonomiky mají vazbu zejména na široké spektrum opatření souvisejících s přestavbou centra města (veřejná prostranství, statická doprava), souvisejí také s projekty na dostavbu a dopravní infrastruktury a zlepšováním podmínek pro hromadnou dopravu a aktivní mobilitu.

V rámci strategického plánu jsou souvislosti mezi jednotlivými projekty a oblastmi identifikovány a kvantifikovány v implementační části – Databáze projektů / Projekty pro Prostějov (on-line tabulka s možnostmi nastavení filtrů pro SUMP)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

https://docs.google.com/spreadsheets/d/135qO_KDkWvag0GcNKihzMgNBfG3Uz1oXT7fh0WZQI7A/edit?usp=sharing,

kdy je přínos k plnění stanovených dílčích cílů, respektive klíčových aktivit, vyjádřen bodovou hodnotou napříč hlavními oblastmi Strategického plánu.

Co dále? Volba dopravního prostředku ovlivňuje kvalitu života ve městě, proto je důležité, aby uživatelé dopravy znali všechny možnosti, které pro svoji přepravu mají, a mohli lehce upřednostnit udržitelnější druhy dopravy. Konkrétně motorová doprava přináší emise, které dopadají na životní prostředí i zdraví obyvatel (a to včetně emisí skleníkových plynů, které přispívají ke globální změně klimatu), hluk, jenž negativně ovlivňuje zdraví zasažených obyvatel, bezpečnost. Parkující vozidla a celá dopravní infrastruktura zabírá prostor, kterého je v Prostějově omezené množství, a neumožňuje tak tento prostor využít alternativně a naplňovat další funkce městského prostoru. Vydlážděné či vyasfaltované povrchy představují navíc bariéru pro přirozené vstřebávání dešťových vod a ovlivňují tak lokální klima. Provoz motorových vozidel spotřebovává neobnovitelné zdroje energie. Toto vše má významné implikace pro politiku ochrany zdraví a životního prostředí, energetických úspor a mitigaci a adaptaci na klimatickou změnu.

V těchto souvislostech je potřeba budoucí návrhový scénář podrobit analýzám, které zohlední demografické, ekonomické, územně rozvojové i environmentální trendy, již schválené, rozpočtově podpořené rozvojové priority. Pomocí modelování jejich dopadu na mobilitu v horizontu 20 a 30 let, pak následně určit důležité výzvy, které by se měly v dalším kroku odrazit do formulace vize a cílů v návrhové části.

4. Scénář města Prostějova

Aktivita 4.1. Vypracování scénářů pro možný budoucí vývoj

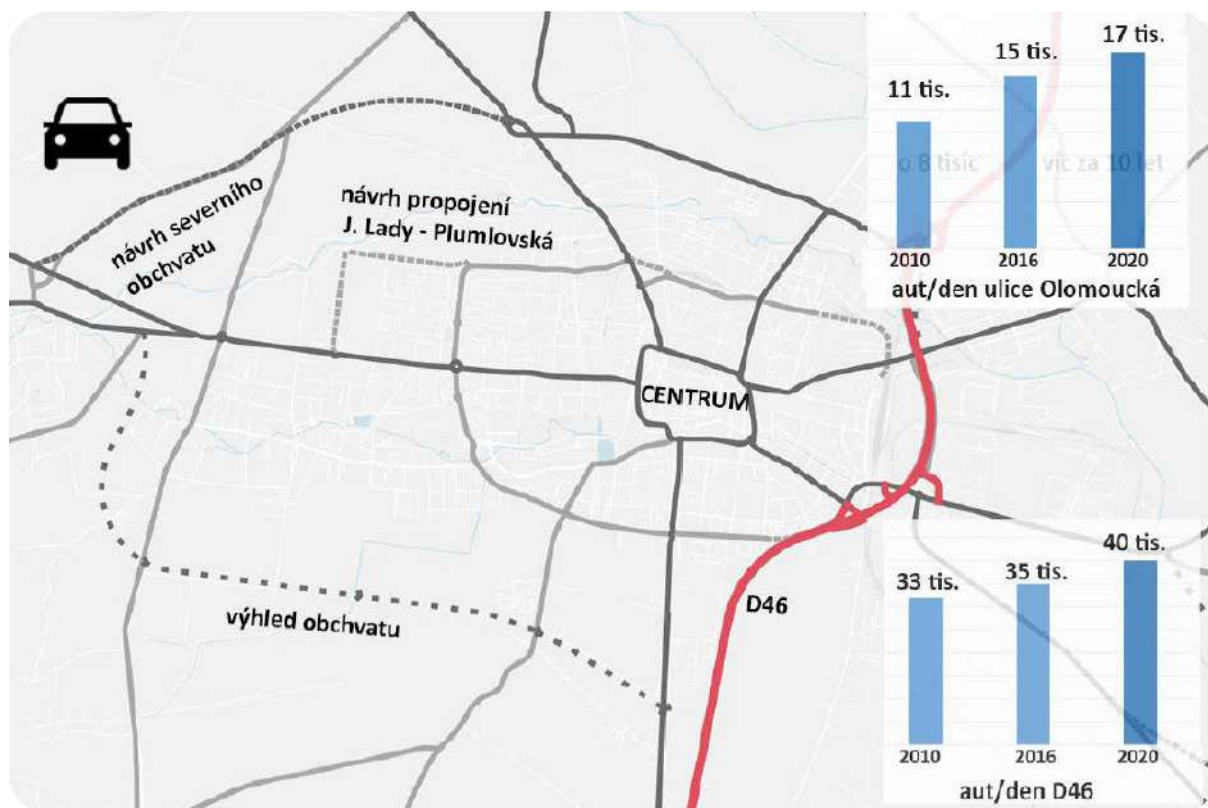
4.1.1. Mobilita v číslech

DOPRAVNÍ SYSTÉM V PROSTĚJOVĚ

Radiálně okružní dopravní systém vychází z územního plánu arch. Jindřicha Kumpošta z roku 1948. Základem je vnitřní městský okruh, který kopíruje historické centrum města, uvažováno bylo o nahrazení všech křížení okružními křižovatkami či jeho zjednosměrnění, tyto úpravy nejsou v budoucnu vyloučeny. Vnější okruh, jehož východní část byla dostavěna v uplynulých patnácti letech, bude pravděpodobně nemožné dokončit, nezbytné východní kvadranty jsou limitovány dálnicí D46, estakádou Haná z konce 80. let 20. stol., železnicí a obytnou, resp. průmyslovou zástavbou.

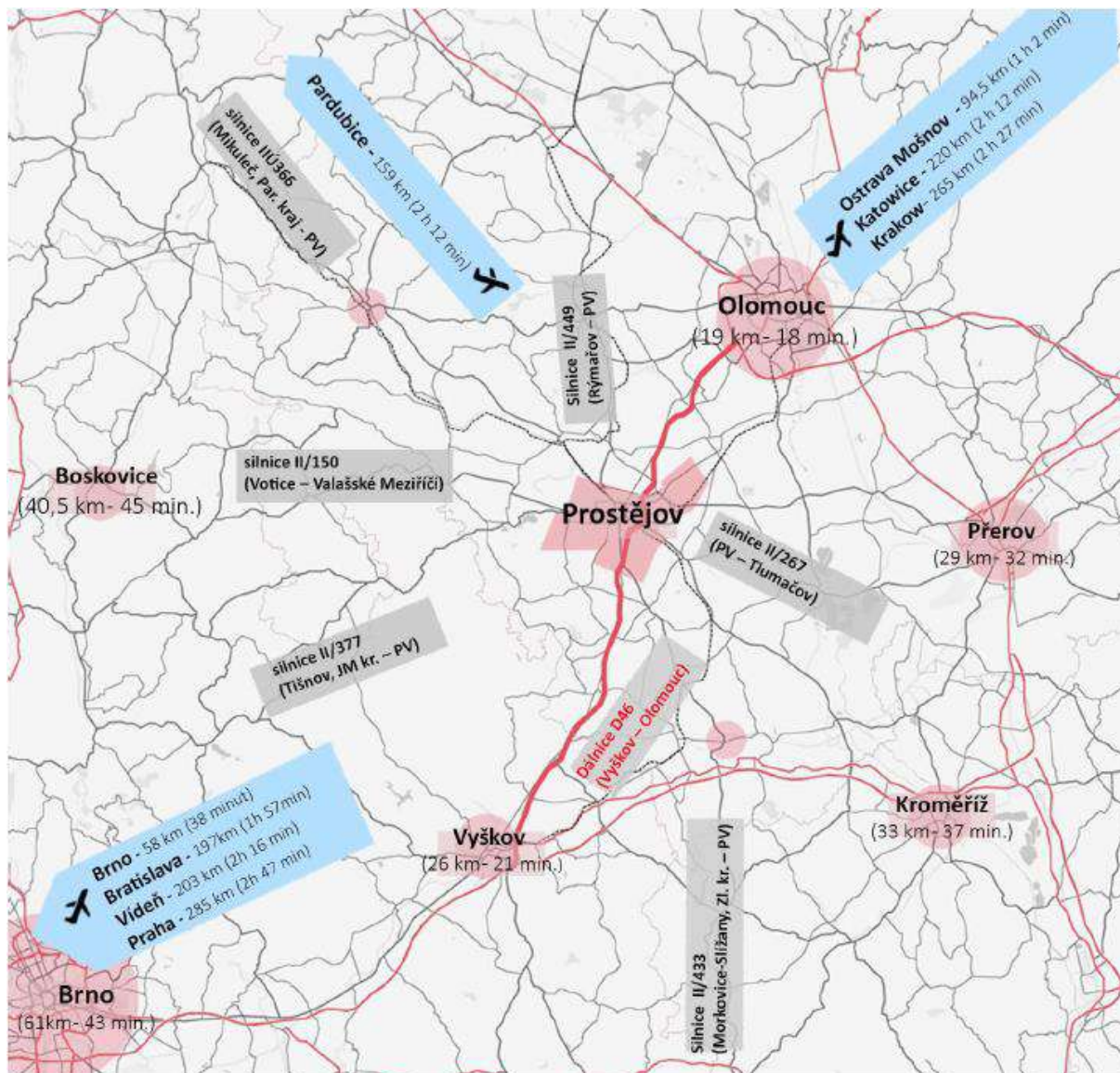
DNEŠNÍ STAV

Funkci vnějšího obchvatu plní ve východní části dálnice D46, je připravována přestavba mimoúrovňové křižovatky (MÚK) v Držovicích (exit 26) a prověřováno doplnění na všesměrovou MÚK na jihu města (exit 21), severní část byla dokončena v roce 2021, severozápadní větev je stabilizována v ZÚR a dalších podkladech Olomouckého kraje a po případné realizaci by měla odvést hlavní směr tranzitní dopravy (západ - východ). Jižní obchvat bude v ÚP ponechán pouze jako územní rezerva.



Obrázek 21: Návrh dopravního systému v Prostějově, zdroj: analytická část Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov



Obrázek 22: dopravní vazby, zdroj: analytická část Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.

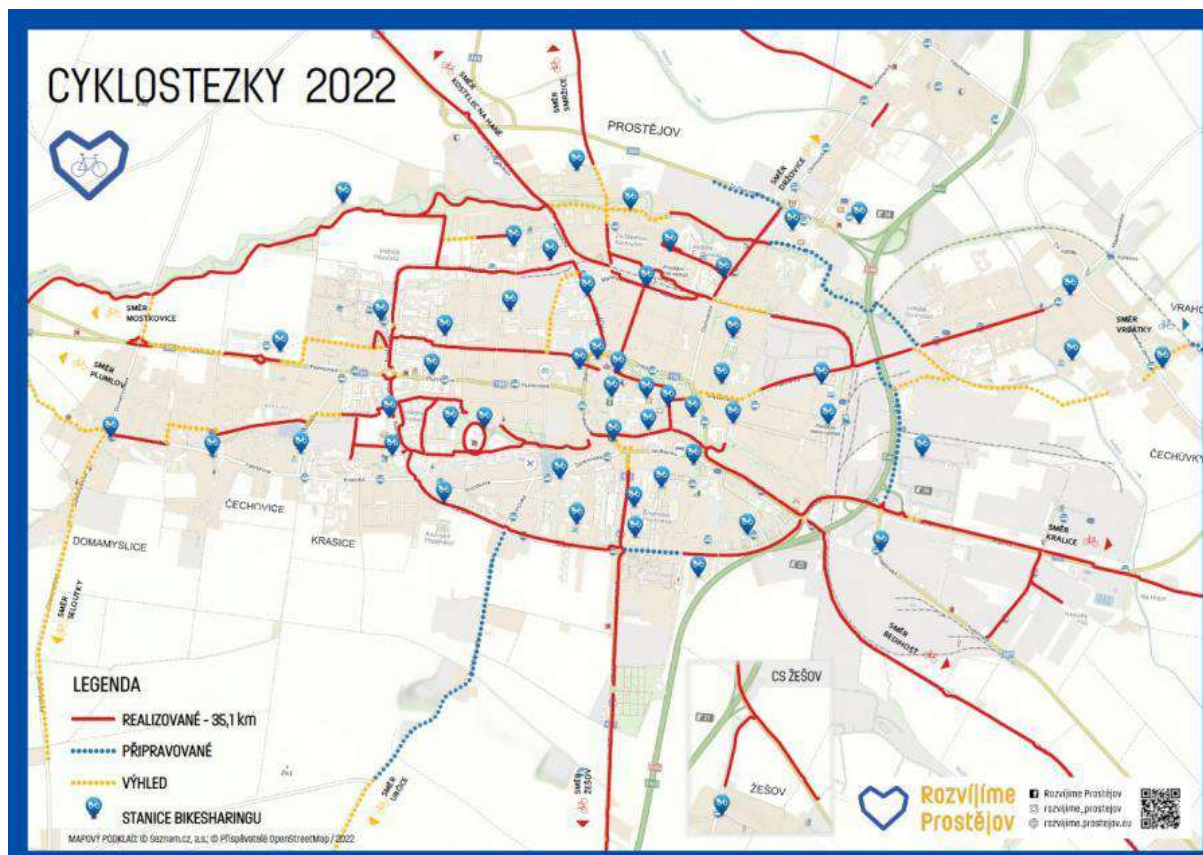
JAK SI PROSTĚJOV VEDE V POROVNÁNÍ S OSTATNÍMI MĚSTY V ČR?

- Prostějov je nejhorší v dopravní nehodovosti ze 13 obcí v Olomouckém kraji. 24. z 206 obcí v rámci Indexu dopravní nehodovosti (počet dopravních nehod v obci nad 1 000 obyvatel). V roce 2020 výrazný pokles nehod o 25 % (zlepšení i ve vztahu k ostatním obcím v ČR) (*obcevdtech.cz, 2021*). Prostějov je nejhorší z 10 referenčních měst v počtu přestupků 8 489 počet dopravních přestupků: průměr 4 023 (*BI 2019*)
- V Prostějově je 129 483 evidovaných osobních automobilů – v posledních pěti letech průměrný meziroční nárůst 5 % (průměr z 10 referenčních měst je 10 1017 vozidel) – nedá se využít pro výpočet stupně automobilizace z důvodu neurčité místní příslušnosti. Prostějov má jednu z nejhustějších dopravních sítí v Olomouckém kraji. (2. ze 13 obcí v Ol. kraji, 61. z 206 obcí v ČR - v Indexu silniční sítě (obsah území, kam je možné dojet za 30 minut autem od radnice obce v km²): 965 (*obcevdtech.cz, 2020*))

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Prostějov je nejlepším městem v indexu železniční dopravy v Olomouckém kraji. (1. ze 13 obcí Ol. kraj, 24. z 206 obcí v ČR - Průměrný počet unikátních vlakových spojů osobní přepravy, které zastaví v obci za měsíc): 3 717 (*obcevdtech.cz, 2020*)

SÍŤ CYKLOSTEZEK



Obrázek 23: Síť cyklostezek města Prostějova 2022, zdroj: <https://www.prostejov.eu/cs/aktuality-archiv/aktualizovana-mapa-cyklostezek-ve-meste.html>.

Na **42** stanicích si mohou lidé od roku 2019 zapůjčit kolo v rámci služby bikesharing.

KAPACITA DOPRAVNÍ SÍŤE A PARKOVÁNÍ

- Stupeň automobilizace (počet registrovaných osobních automobilů na 1 000 obyvatel) Prostějov: 314 (2019, *RSE Projekt Ostrava*)
- Při současném trendu růstu počtu automobilů je potřeba plánovat cca 10% nárůst infrastruktury.
- 10 Kč/hod cena za parkování v centru města, v ostatních částech není zpoplatněná – cena je výrazně podprůměrná i ve srovnání s menšími městy, přesto nejsou parkovací kapacity přeplněny, problémy s parkováním se v obytných zónách projevují zejména v místech, kam lidé dojíždějí za prací či službami.

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

- MHD 14 linek
- 198 spojů (ve všední dny)
- regionální 36 linek (v rámci integrovaného dopravního systému)
- dálková 20 spojů (16 směr Brno, 4 Zlín)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

- **Jednokolejná elektrizovaná trať č. 301 Olomouc – Nezamyslice:** Olomouc – 29 jednosměrných přímých spojů (nejrychleji 17 min) Brno – 8 jednosměrných - přímých spojů (nejrychleji 1h 15min)
- **Jednokolejná regionální trať úsek č. 306 (Dzbel – Prostějov):** Konice – 13 jednosměrných přímých spojů (nejrychleji 38 min)

4. 1. 2. Mobilita z pohledu veřejnosti

JAK MĚSTO PROSTĚJOV ZAPOJILO VEŘEJNOST?

Během června 2021 byl zveřejněn dotazníkový průzkum, který se zabýval otázkami mobility a lokální ekonomiky. Dotazník byl zveřejněn na webu města a v Prostějovských radničních listech. Součástí průzkumu byly i pocitové mapy na základě, kterých je možno pozorovat problémy a podněty občanů přímo na konkrétních místech. Prezentace dotazníkového průzkumu je k dispozici [zde](#) a výstupy z pocitových map [zde](#).

KOHO MĚSTO ZAPOJILO?

V oblasti mobility bylo zaznamenáno 474 odpovědí. z toho 348 bylo respondentů dotazníku a 126 pocitových map. Většina dotazovaných Prostějov dobře zná, 90 % dotazovaných bydlí přímo ve městě nebo v jeho blízkém okolí. **Můžeme proto říct, že výstupy z procesu reprezentují postoje lidí, kterých se strategický plán dotýká nejvíce.**

4. 1. 3. Navržení scénářů

Na základě analýzy problémů a příležitostí byly připraveny scénáře pro budoucí rozvoj města Prostějova. Navrhované scénáře popisují konkrétní soubor budoucích vývojových trendů, které jsou důležité pro oblast městské mobility, včetně pravděpodobných dopadů externích faktorů (jako jsou demografické a ekonomické podmínky) nebo strategicko-politických priorit (např. silný důraz na aktivní mobilitu nebo na elektromobilitu).

Vyhodnocování a diskuse scénářů je z velké části založena na analýze veřejného průzkumu a znalosti místního prostředí. V tomto případě jsou výstupy formulovány na základě odbornosti zpracovatele, projednání scénářů s odborníky v rámci pracovních skupin, vedením města (Rady města Prostějova) a s veřejností na veřejném projednání (výstupy viz kapitoly 4.2.1. a 4.2.2.)

Díky těmto scénářům by všichni měli lépe pochopit, jak by mohla vypadat budoucnost mobility v Prostějově. Tímto způsobem mohou sloužit jako zdroj informací a inspirace pro následnou přípravu vize.

Výchozí stav 2021

pěší:	35%
cyklo:	25 %
hromadná doprava:	7%
individuální automobilová doprava (IAD):	33%

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

SCÉNÁŘ „0“

Scénář vychází z princip BAU (business as usual). Předpoklad jeho naplnění vychází ze současných trendů odhadovaného vývoje na základě dostupných dat. Jedná se o výchozí scénář, který nezohledňuje žádná opatření, nepracuje s přesuny poptávky po jednotlivých modech dopravy a ponechává rozvoji doprava „volnou“ ruku. Předpokládávané podíly jednotlivých typů dopravy jsou:

pěší: 30% - 15% pokles souvisí s předpokládaným trendem nárůstu individuální automobilové dopravy, odklonu od hromadné dopravy a z důvodu snížení pobytové kvality veřejných prostranství (klimatická změna bez adaptačních opatření, subjektivního pocitu snižování bezpečí ve veřejném prostoru).

cyklo: 27% - 10% růst souvisí s trendem v rámci nárůstu popularity cyklodopravy (důsledek pandemie Covid 19) a se stávajícím lineárním tempem dostavby sítě cyklostezek a podporou cyklodopravy.

hromadná doprava: 5% - 25% pokles, výrazný pokles využívání hromadné dopravy je nejvýraznějším důsledkem pandemie Covid 19, očekává se další příklon k individuální automobilové dopravě a cyklodopravě.

individuální automobilové dopravy 38% - 15% nárůst, maximální odhad růstu stupně automobilizace (10%) a popsány příčiny úbytku podílu pěší a hromadné dopravy.

Shrnutí: Výrazná část investičních prostředků by byla „spotřebována“ řešením problémům a potřebám spojených s růstem IAD – maximalizace počtu parkovacích míst, zkapacitňování dopravní sítě apod., důsledkem by bylo snížení prostředků na zkvalitňování veřejných prostranství, což by mělo vliv na prohlubování sociodemografických problémů a nepřímo pak negativně ovlivnilo i lokální ekonomiku.

SCÉNÁŘ „hromadná doprava“

Navrhovaný scénář předpokládá přesun investic a podpory do výrazného posílení hromadné dopravy na úkor automobilové vč. investic do parkování. Aspekty umožňující podporu cyklodopravy a pěších jsou zachovány obdobně jako ve scénáři 0.

pěší: 32% - pokles souvisí s předpokládaným trendem nárůstu IAD a z důvodu snížení pobytové kvality veřejných prostranství. Investice budou jen ojedinělé a spíše budou sanovat vzniklé problémy.

cyklo: 25% - zachování podílu výkonů, které souvisí s tradicí cyklodopravy v Prostějově, popularitou a postupným budováním plánované infrastruktury.

hromadná doprava: 12% - + 75% růst, tento významný růst je podpořen velkými investicemi jak do infrastruktury, tak do pořízení moderního vozového parku, tak především subvencemi města do samotného provozu MHD.

individuální automobilové dopravy 31% - pokles souvisí s rozšířenou nabídkou MHD a přesunem části místních i dojíždějících obyvatel na veřejnou dopravu.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Shrnutí: Dá se předpokládat, že finanční prostředky na posílení provozu hromadné dopravy by musely být tak významné, že by měly vliv na podstatné snížení potřebných investic do veřejných prostranství. Zvýšená nabídka MHD by měla nejvýznamnější konkurenční efekt vůči pěší a cyklo dopravě. Omezení IAD (spočívající v omezení investic do dopravní infrastruktury a kapacit statické dopravy) by nejspíš mělo vliv na zastavení jejího nárůstu, ale negativně by ovlivnilo lokální ekonomiku a tím by nepřímo prohloubilo hlavní sociodemografické problémy.

SCÉNÁŘ „zdravá mobilita“

Scénář předpokládá posílení investic vyváženě do aktivní a hromadné mobility (s maximalizací využití dotačních prostředků) se zachováním stávajících investic do automobilové dopravy. Scénář vychází i z principů paralelně zpracovávaného [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).

pěší: 37% - mírný růst souvisí s udržitelnou podporou mobility pěších a to především na krátké vzdálenosti. Souvisí také s revitalizací centra města i sídlišť. Významný vliv by kromě revitalizace samotné infrastruktury měly mít osvětové a vzdělávací akce podporující zdravý životní styl.

cyklo: 27% - mírný růst souvisí především v rychlém dobudování páteřních komunikací a na ně navazující bezpečné sítě cyklostezek s kvalitním zázemím (bezpečné uložení kol a další mobiliář). I zde se jedná o moderní trend dopravy podporující zdravý životní styl.

hromadná doprava: 9% - zachování rozumných a nezbytných investic do MHD způsobí mírný růst. Obyvatelé Prostějova budou chtít přispět k zachování čistoty ovzduší a ke zklidnění dopravy. Díky úpravám organizace MHD (nové trasování linek, nové zastávky např. v centru, častější a pravidelné spoje), modernímu zázemí zastávek, ekologickému vozovému parku a aktivní propagaci vzroste zájem o tento druh dopravy.

individuální automobilové dopravy 31% - nabídky alternativních druhů dopravy, vytvoření města krátkých vzdáleností a podpora zdravého životního stylu umožní přesun části uživatelů IAD na MHD a cyklo dopravu.

Shrnutí: Podpora aktivní mobility ve formě investic do veřejných prostranství by měla přinést i multiplikační efekt v oblasti životního prostředí, společnosti a lokální ekonomiky, navíc by měla zkvalitnit podmínky pro statickou dopravu, podpora hromadné dopravy by měla směřovat zejména do investic pro zkvalitnění zázemí a podpory a efektivizace jejího využití, snížení podílu IAD by mělo být způsobeno růstem podílu ostatních forem dopravy.

Aktivita 4.2. Diskuse o scénářích, sekundární analýza

4. 2. 1. SWOT analýza s návrhem opatření

SWOT mj. popisuje vazbu hlavních závěrů analytické části na návrhovou část. Slabé stránky, příležitosti a hrozby jsou doplněny o příslušné skupiny opatření ze Strategického plánu (SP) a strategických respektive specifických cílů (příslušné číslo) – balíčků opatření ze SUMP. Jedná se o opatření, která by měla přispět k řešení identifikovaných slabých stránek, k rozvoji příležitostí a k předcházení popsaných hrozeb.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Detailnější popis navrhovaných opatření včetně jejich odůvodnění je v kapitole [Aktivita 6.1. Struktura strategických a specifických cílů](#). Konkrétní projekty jsou pak definovány v kapitole [Aktivita 8.1. Popis všech opatření](#) a [Strategickém plánu Prostějov 2022 – 2035](#), respektive v on-line verzi (xlsx soubor) návrhové části [Databáze projektů / Projekty pro Prostějov](#).

S / SILNÉ STRÁNKY

- Dobrá dopravní dostupnost a strategická poloha města –zejména D46, blízkost mezinárodních letišť.
- Hustá síť cyklostezek, cyklistika jako historický způsob každodenní přepravy obyvatel města, časté využívání cyklostezek pro rekreační aktivity.
- Oblíbená služba sdílených kol – bikesharing.
- Příznivý poměr dělby dopravní práce – 67 % udržitelná forma dopravy (35 % pěšky, 25 % cyklo, 7 % MHD), 33 % individuální automobilová doprava.
- 60 % lidí nevnímá parkování jako velký problém.
- Dobře založený dopravní systém umožní po dostavbě výraznou eliminaci motorové dopravy v centru města – dokončený severní obchvat.
- Zkvalitňování hromadné dopravy – např. terminál Floriánské náměstí, moderní ekologické autobusy MHD (CNG) a příměstské dopravy – možnosti platby kartou, dobíjení apod.
- Podpora a přechod na nízkoemisní a elektrické pohony automobilů (MP pouze LPG a CNG, MMPV zavadí elektromobily).
- Dobře udržovaná a relativně bezpečná veřejná prostranství.
- Vysoký potenciál pro investice a čerpání dotačních prostředků na dobudování chybějící infrastruktury.
- Kvalitní systém výchovy vzdělávání a prevence – dopravní hřiště Sportcentrum DDM, aktivity městské policie.

W / SLABÉ STRÁNKY

- Přetížená D46 nemá alternativní (objížďkovou) trasu – opakující se dopravní kolapsy

SP: MA Veřejná prostranství, ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, MG Spolupráce a podpora

SUMP: SC2 – Přeměna veřejného prostoru (2.3.), SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1., 8.2., 8.4.)

- D46 a železnice tvoří významnou bariéru pro plánování dostavby vnějšího městského okruhu

SP: MA Veřejná prostranství, MB Cyklistická infrastruktura, MG Spolupráce a podpora

SUMP: SC2 – Přeměna veřejného prostoru (2.3, 2.4.), SC4 – Podpora cyklo mobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb (4.2.), SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1., 8.2.)

- Nedořešený systém dopravy na městském okruhu (světelné křižovatky vs. okružní)

SP: ME Udržitelná a bezpečná silniční síť

SUMP: SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1.), SC9 – Podpora snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření (9.1., 9.2.)

- Nedořešený systém parkování v rámci centra – přestavbové lokality, očekávané úpravy veř. prostranství apod.

SP: MA Veřejná prostranství, MF Statická doprava

SUMP: SC1 – Přeměna centra na místo pro veřejný život (1.1., 1.2., 1.3., 1.4.) SC7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městě (7.2., 7.3.)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Možné nízké využívání MHD, neefektivní provoz. Nutná úprava linek MHD a zajištění návaznosti na IDSOK a časové rozložení odjezdů linek – např. absence odjezdového taktu. Zejména chybějící linky MHD na uzlu místního nádraží a linka v S - J směru, možná nedostatečná obsluha nejužšího centra města (chybějící zastávka).

SP: MC Hromadná a multimodální doprava, MD Propagace, vzdělávání a výchova

SUMP: SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.)

- Problematická a zdlouhavá příprava výstavby cyklostezek z důvodu soukromého vlastnictví - cyklostezky v ÚP jako osy koridorů - vhodnost řešení u VPS, intenzivnější jednání s vlastníky pozemků

SP: MB Cyklistická infrastruktura, EF Informovanost, participace

SUMP: SC3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek (3.1., 3.2.), SC4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb (4.2.,

- Nízký zájem veřejnosti o oblast mobility

SP: MC Hromadná a multimodální doprava MD Propagace, vzdělávání a výchova

SUMP: SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.)

- Přetížené městské radiály (zejména Olomoucká ulice) –související absence kapacitního a bezpečného propojení Olomoucké ul. a Vrahovic.

SP: MD Propagace, vzdělávání a výchova

SUMP: SC6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy (6.1., 6.2., 6.3.)

O / PŘÍLEŽITOSTI

- Vyřešení dopravní obslužnosti centra města (dostavba bývalých židovských uliček) s důrazem na prvky MZI, revize parkovací politiky.

SP: MA Veřejná prostranství, MC Hromadná a multimodální doprava, MF Statická doprava, SA Podpora rozvoje bydlení, ZA Zeleň a voda ve městě, EB Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura

SUMP: SC1 – Přeměna centra na místo pro veřejný život (1.1., 1.2., 1.3., 1.4.), SC2 – Přeměna veřejného prostoru (2.3., 2.4.), SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.)

- Přestavby a zkvalitnění veřejných prostor a regenerace sídlišť a brownfieldů s důrazem na bezbariérovost, bezpečnost pěších a pobytovou kvalitu.

SP: MA Veřejná prostranství, SA Podpora rozvoje bydlení, SE Aktivní pohyb, ZA Zeleň a voda ve městě, EB Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura

SUMP: SC2 – Přeměna veřejného prostoru (2.2., 2.3., 2.4.), SC3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek (3.3., 3.4.), SC4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb (4.1., 4.2., 4.4.)

- Dokončení sítě cyklostezek, doplnění formou cykloopatření (např. piktogramy), výstavba doprovodné infrastruktury (cyklověž, odpočívadla, informační systém, vybavení) – prezentace Prostějova jako cykloměsta.

SP: MB Cyklistická infrastruktura, MD Propagace, vzdělávání a výchova, SE Aktivní pohyb

SUMP: SC3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek (3.1., 3.2., 3.3., 3.4.), SC4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb (4.1., 4.2., 4.3., 4.4.)

- Podpora systému sdílených kol a alternativních nemotorových prostředků.

SP: MB Cyklistická infrastruktura, MD Propagace, vzdělávání a výchova, SE Aktivní pohyb

SUMP: SC4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb (4.1., 4.2., 4.3., 4.4.), SC6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy (6.1., 6.2., 6.3.)

- Výstavba dopravního terminálu Újezd, zkvalitňování zastávek MHD a zázemí, budování informačního systému (inteligentní zastávky MHD), zvyšování efektivity využívání hromadné dopravy, reorganizace tras a jízdních řádů, vznik nových zastávek (zejm. v centru a okrajových částech města), propagace MHD – nárůst podílu využívání MHD

SP: MC Hromadná a multimodální doprava, MD Propagace, vzdělávání a výchova

SUMP: SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.)

- Realizace komunikačního plánu SUMP – prohlubování spolupráce se školami, více vzdělávacích a výchovných akcí (např. bezpečně do školy, 10 000 kroků), důraz na medializaci aktivní mobility, investice do vzdělávací a výchovné infrastruktury.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

SP: MD Propagace, vzdělávání a výchova, EF Informovanost, participace

SUMP: SC6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy (6.1., 6.2., 6.3., 6.4.)

- **Dokončení obchvatu města (dostavba SZ obchvatu), dostavba propojení ulic J. Lady a Plumlovské.**

SP: ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, MG Spolupráce a podpora, SA Podpora rozvoje bydlení, EB Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura

SUMP: SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1., 8.2., 8.3., 8.4.), SC2 – Přeměna veřejného prostoru (2.1.)

- **Vyřešení případných přestaveb křižovatek na městském okruhu klást důraz na bezpečnost chodců a pobytovou funkci, zavádění inteligentních prvků řízení a monitoringu dopravy, včetně informačních a kontrolních prvků zejména na městských radiálách.**

SP: ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, MG Spolupráce a podpora, EB Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura

SUMP: SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1., 8.2., 8.3., 8.4.), SC9 – Podpora snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření (9.1.)

- **Realizace doplňkových bezpečnostních a hygienických opatření s aplikací smart řešení (vše s důrazem na kvalitu souvisejících veřejných prostranství, plynulost provozu a snižování emisí a hluku).**

SP: MA Veřejná prostranství, ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, ZA Zeleň a voda ve městě, EB Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura

SUMP: SC2 – Přeměna veřejného prostoru (2.1.), SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1.) SC9 – Podpora snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření (9.1., 9.2., 9.3., 9.4)

- **Systematické řešení parkovací politiky ve městě efektivizace stávajícího parkování (smart opatření, regulace), rezidentní a modré zóny.**

SP: ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, MF Statická doprava, MD Propagace, vzdělávání a výchova, SA Podpora rozvoje bydlení

SUMP: SC7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městě (7.1., 7.2., 7.3., 7.4.), SC9 – Podpora snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření (9.1., 9.2., 9.3., 9.4)

- **Podpora elektromobility a výstavby veřejných nabíjecích stanic.**

SP: ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, MG Spolupráce a podpora

SUMP: SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.3.)

- **Vznik fondu parkování (mobility).**

SP: MF Statická doprava

SUMP: SC7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městě (7.1., 7.2., 7.3., 7.4.)

- **Výstavba kapacitních parkovacích objektů a podpora jejich realizace vč. udržitelných (MZI) opatření.**

SP: MF Statická doprava, MG Spolupráce a podpora, ZA Zeleň a voda ve městě

SUMP: SC7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městě (7.2.)

- **Snížení dopravní zátěže na D46 v rámci očekávaného dokončení D1, podpora realizace přestavby D46, doplnění chybějících větví MÚK exit 21 a přestavba MÚK exit 26, protihluková opatření, potenciál širšího využití D46 v rámci městského dopravního systému.**

SP: ME Udržitelná a bezpečná silniční síť, MG Spolupráce a podpora, EB Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura

SUMP: SC8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy (8.1., 8.2., 8.4.)

- **Přestavba Hlavního nádraží, související výstavba podchodů, podjezdu na Vrahovické ulici, přejezdu na ul. Říční, případně úpravy ve Vrahovicích, rekonstrukce a přestavba Místního nádraží.**

SP: MC Hromadná a multimodální doprava, MG Spolupráce a podpora

SUMP: SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2.)

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

T / HROZBY

- Hrozba nižší dotační podpory nákladných investic v souvislosti s nastupující ekonomickou krizí

SP: MD Propagace, vzdělávání a výchova, MG Spolupráce a podpora, EF Informovanost, participace

SUMP: SC6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy (6.1., 6.2., 6.3.)

- Prohlubující se neochota vlastníků pozemků a případné vyšší finanční nároky na získání potřebných pozemků

SP: MD Propagace, vzdělávání a výchova, MG Spolupráce a podpora, EF Informovanost, participace

SUMP: SC6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy (6.1., 6.2., 6.3.)

- Nárůst individuální dopravy a tím zábor veřejné zeleně pro parkovací místa a zpevněných dopravních ploch

SP: MA Veřejná prostranství, MB Cyklistická infrastruktura, MC Hromadná a multimodální doprava, SE Aktivní pohyb, ZA Zeleň a voda ve městě

SUMP: SC3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek (3.1., 3.2., 3.3., 3.4.), SC4 – Podpora cyklobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb (4.1., 4.2., 4.3., 4.4.), SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.), SC6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy (6.1., 6.2., 6.3.)

- Tlak na expanzi průmyslové zóny a vymezování výrobních ploch – další zabírání kvalitní půdy, zvýšené nároky na dopravu

SP: MB Cyklistická infrastruktura, MC Hromadná a multimodální doprava

SUMP: SC3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek (3.1., 3.2., 3.3., 3.4.), SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.)

- Přílišná preference aktivní mobility může znevýhodňovat potřebné skupiny obyvatel (seniory a hendikepované)

SP: MC Hromadná a multimodální doprava, MD Propagace, vzdělávání a výchova, SD Pomoc potřebným

SUMP: SC5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy (5.1., 5.2., 5.3., 5.4.)

4. 2. 2. Výsledný scénář

Scénáře byly posouzeny podle různých kritérií (atraktivita pro uživatele, ekologické výhody, ekonomické výhody, systémové výhody), bylo provedeno kvalitativní hodnocení. **Město Prostějov si tak vybírá scénář „zdravá mobilita“.**

Aktivita 4.3. Dopravní modelování – budoucí stav

Prognóza je předpověď budoucích změn dopravního modelu na základě známých, očekávatelných a předvídatelných změn promítnutých do nabídky (změna komunikační sítě) a poptávky (změna chování osob). Tyto změny jsou zachyceny k časovým horizontům (časovým režům) a kombinací těchto horizontů a nabídky a poptávky jsou vytvořeny scénáře. Na základě zvoleného scénáře a k němu dostupných datových informací, byl vytvořen dopravní model v návrhových časových horizontech 2030 a 2040.

Prognóza poptávky pracuje s horizonty let 2030 a 2040 a prognóza nabídky s horizonty 2021, 2030 a 2030 a z nich jsou vytvořeny následující scénáře:

- 2020 - kalibrační stav (stav sítě odpovídající průzkumům)
- 2021 - stávající stav (stav zprovozněné sítě při započetí prací na modelu)
- 2030 – návrh dne zvoleného scénáře „zdravá mobilita“
- 2040 - výhled dne zvoleného scénáře „zdravá mobilita“

4. 3. 1. Nabídka

Přehled uvažovaných staveb komunikací zařazených do scénářů (viz Obrázek 19):

- 2021: SV SeveroVýchodní (obchvat) – přeložka II/366 etapa I.
- 2030: SZ SeveroZápadní (obchvat) – přeložka II/366 etapa II.
- 2030: LL MK Plumlovská - J.Lady
- 2030: ZES MÚK Žešov
- 2040: JZ JihoZápadní (obchvat) – přeložka II/150

Plán udržitelné městské mobility Prostějov



Obrázek 24: Přehled změn na komunikační síti pro jednotlivé scénáře, budoucí stavby červeně zvýrazněny (opatreni_nabidka.svg)

4. 3. 2. Poptávka

Prognóza vývoje poptávky osobní automobilové dopravy ve vnitřní dopravě je založena na úpravě socio-ekonomických ukazatelů a jednotlivých částí poptávky. Ostatní složky jsou řešeny skrze růstové koeficienty TP 225, vzešlé z celostátního dopravního modelu. Přehled použitých zdrojů prognózy:

- osobní automobilová (OA)
 - o vnitřní – změna socio-ekonomických ukazatelů a koeficientů atraktivity
 - o vnější – TP 225
 - o tranzitní – TP 225

- nákladní automobilová (NA: ve třech kategoriích T1, T2, T3)
 - o vnitřní – TP 225
 - o vnější – TP 225
 - o tranzitní – TP 225

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 16: Růstové koeficienty dopravy dle TP225 (tp225_olomouc.xlsx)

VNĚJŠÍ	Olomoucký kraj - Délka cesty do 20 km - do 10 000 voz/den			
		OA	LN	SN/TN
	2020	1.00	1.00	1.00
	2030	1.14	1.21	1.10
	2040	1.18	1.37	1.18
TRANZITNÍ	Olomoucký kraj - Délka cesty NAD 20 km - do 10 000/den			
		OA	LN	SN/TN
	2020	1.00	1.00	1.00
	2030	1.14	1.20	1.08
	2040	1.18	1.33	1.15

4. 3. 3. Socio-ekonomické ukazatele (SEU)

Hlavním výpočetním údajem modelu vnitřní dopravy jsou lidé, respektive jejich chování, struktura, počet a prostorová lokace. Z krajské projekce počtu obyvatel je zřejmé, že dojde ke snížení celkového počtu obyvatel a stárnutí obyvatel, tj. snížení počtu žáků a studentů, snížení pracujících a navýšení seniorů.

Tabulka 17: Projekce počtu obyvatel Olomouckého kraje (balance_obyv.xlsx)

	2020	2030 k 2020	2040 k 2020
Počet obyvatel celkem	100%	97%	93%
v tom ve věku: 0–14	100%	90%	79%
15–64	100%	94%	87%
65+	100%	112%	123%

V odůvodnění Územního plánu (kapitola 4.3 Koncepce bydlení str. D62) se předpokládá vyrovnaná bilance počtu obyvatel města, kde přirozený úbytek je vyvážen migrací. Toto nadprůměrné očekávání lze opřít i o krajskou ZÚR, která předpokládá Prostějov jako rozvojovou osu kraje. Pro prognózu pracujeme s předpokladem, že stárnutí populace města bude obdobné jako v krajské projekci.

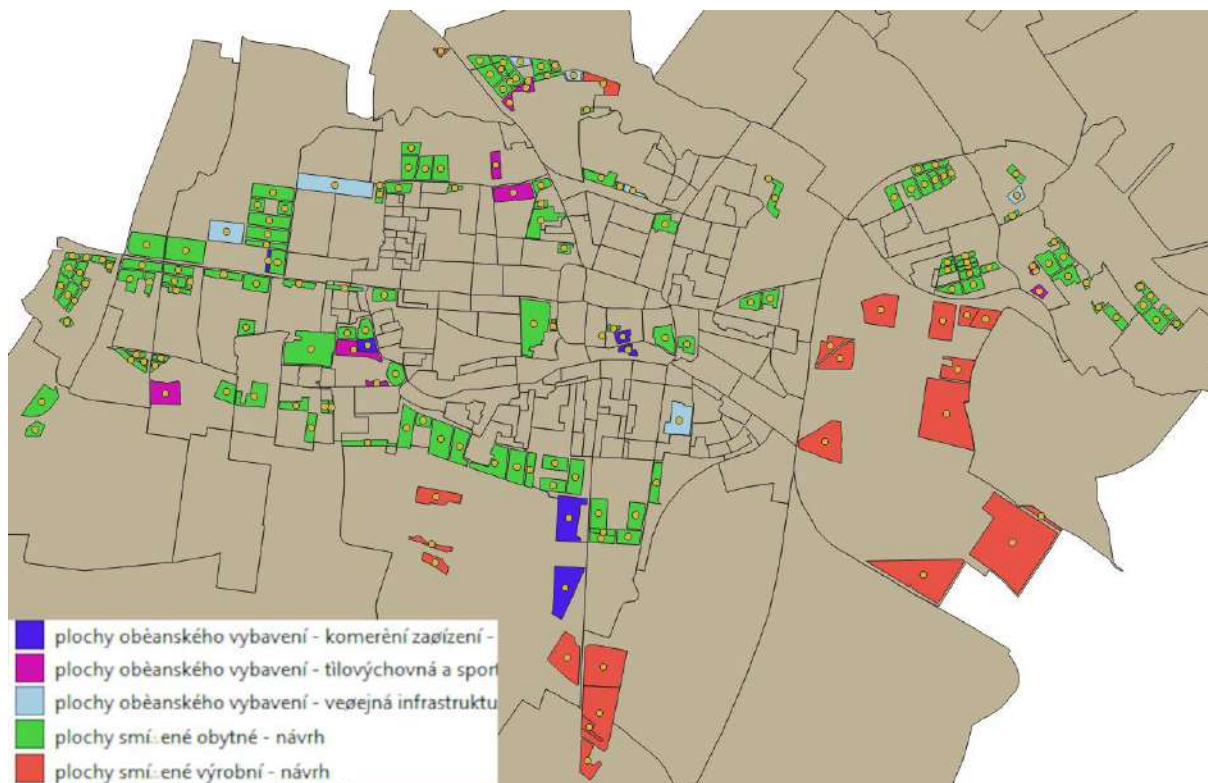
Další uvažovanou urbanistickou proměnou v územním plánu je snížení počtu obyvatel v centru města a výstavba nových bytů zejména na okrajích dnešní zástavby v návrhových plochách (SX – plochy smíšené obytné - návrh), kde byl odhadnut potenciál zastavění do roku 2035. Z průměrného počtu dokončených bytů v Prostějově za dekádu 125 bytů/rok (ČSÚ) při průměrné obsazenosti (dle odůvodnění Územního plánu) 1,89 osob na byt, lze očekávat za dekádu 2363 nových obyvatel v nové zástavbě na úkor úbytku počtu obyvatel 2363 z centra města (centrum vymezeno ulicemi Sladkovského, Pražská, Okružní, J. Lady).

Územní plán umožňuje rozvoj skrze návrhové plochy výroby (VS - plochy smíšené výrobní – návrh), zde byl odhadnut 5 % nárůst stávajícího počtu zaměstnanců tj. 1500 míst za dekádu. Krajská ZÚR již nepředpokládá vznik nadregionálního průmyslového centra.

Další rozvojové plochy v kategorii „plochy občanského vybavení“ byly zapracovány do jednotlivých ukazatelů účelů:

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- „OS - tělovýchovná a sportovní zařízení – návrh“ zahrnutý jako nové do položky volný čas (VOLNO),
- „OK - komerční zařízení – návrh“ zahrnutý do nákupu (OBCH) a
- „OV - veřejná infrastruktura – návrh“ zahrnutý do zařizování (URAD).



Obrázek 25: Rozvojové plochy územního plánu OS, OK, OV, SX a VS s dopadem do mobility. (up_prostejov.qgz)

4. 3. 4. Koeficienty produktivity a atraktivity (TripRate)

Koeficienty atraktivity a produktivity byly upraveny tak, aby pokles cest do zaměstnání reflektoval pokles produktivní populace ze 100 % v roce 2020 na 94 % v roce 2030 a 87 % v roce 2040. Protože počet cest automobilem s věkem neklesá, ale aby při stejné početné populaci v letech 2020, 2030 a 2040 zůstal zachován počet cest, jsou zbývající účely navýšeny celkově o 4 % objemu v roce 2030 k roku 2020 a 8 % objemu v roce 2040 k roku 2020.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Tabulka 18: Průměrný počet cest automobilem ve věkové skupině ve vybraném referenčním souboru PDCH (Pprostejov.xlsx)

Věková skupina	Průměrný počet cest autem	Počet dotázaných
0-14	1.9	135
15-18	2.3	21
19-29	2.4	149
30-39	2.3	207
40-49	2.4	259
50-59	2.4	168
60-69	2.4	190
70+	2.4	147
NA	2.5	35

4.3.5 Závěr a shrnutí

V návrhové variantě 2030 je předpokládáno zprovoznění propojení místních komunikací Legionářská a Josefa Lady, která má pouze lokální dopad s vlastní intenzitou propojení o 2 000 motorových vozidel za pracovní den. Dále je předpokládáno zprovoznění rozšířeného MÚK Žešov na všesměrný sjezd dálnice, jehož důsledkem v modelu je snížení intenzit na Brněnské ulici a zvýšené využívání dálnice jako obchvatu města vzhledem k tranzitní dopravě. Stěžejním záměrem je zprovoznění severozápadního obchvatu II. třídy Severozápadní obchvat převezme denně 7,5 tisíce vozidel a jeho dnes stojící navazující severovýchodní část dalších 5,4 tisíce vozidel

V návrhové variantě 2040 je možné zprovoznění jihozápadního obchvatu silnice II. třídy. Jihozápadní obchvat má ve své nejvýchodnější části využití jen pro 1 tisíc vozidel a jeho význam roste směrem k dálnici kde přenáší až 8,5 tisíce vozidel. Funguje zejména jako alternativa pro vnější dopravu ke stávajícím komunikacím pro opuštění města na jih. Snížení zátěže stávajícího skeletu ve městě je možno pozorovat zejména v ulicích Plumlovská, a Brněnská o tisíce vozidel. Na ostatních významných nebo podružných komunikacích, které benefitují z nových rychlejších tras, jde plošně pokles o stovky vozidel za den. Jeho přínos pro tranzitní dopravu a navrhovaná poloha bude muset být přehodnocena po dostavbě a zprovoznění severního obchvatu.

5. Stanovení vize a základní strategie

Aktivita 5.1. Vize mobility

Z primární analytické fáze přípravy SUMPu je k dispozici množství údajů potřebných k tomu, aby bylo možné důkladně popsat, kde se právě město nachází, jaké jsou jeho hlavní silné a slabé stránky, jaké je dopravní chování a přepravní vzorce jeho obyvatel. Město a jeho okolí je popsáno z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních a dalších charakteristik. Na základě tohoto poznání byla sestavena vize, jak bude město vypadat v delším časovém horizontu, kam bude směřovat. Vize určuje další směřování návrhové fáze. Vize byla přitom převzata ze [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#), z kapitoly VIZE PRO PROSTĚJOV 2035.

Hlavní motto rozvoje města:

**„Společně rozvijíme Prostějov
- zdravé srdce Hané“**



VIZE MOBILITY PRO PROSTĚJOV 2035

- Prostějov je městem podporujícím aktivní mobilitu, většina obyvatel využívá k pohybu kvalitní a bezpečná veřejná prostranství, dokončenou a přehlednou síť cyklostezek. Komfortní zázemí dopravních terminálů a zastávek motivuje lidi k využívání hromadné dopravy. Po zprovoznění severozápadního obchvatu je dokončena základní dopravní síť města, obyvatelé a návštěvníci mohou efektivně a bezpečně zaparkovat svoje automobily v pěší dostupnosti centra a svých domovů, téměř veškerá motorová doprava je tichá a nízkoemisní.

VIZE MOBILITY PRO PROSTĚJOV v širším kontextu ještě přebírá tyto části:

- Prostějov zajišťuje atraktivní nabídku pro trávení volného času všech generací.
- Životní prostředí ve městě výraznou mírou přispívá ke zdraví jeho obyvatel. Kvalitní veřejná prostranství, nové parky jsou samozřejmou součástí každodenního života. Okolní krajina s postupně realizovaným funkčním systémem ekologické stability, začíná být odolná vůči klimatickým změnám, vznikající zelený pás na jihu města (jižní prstenec) a stále se rozšiřující zeleň v okolí stabilizovaného biokoridoru Hloučela a řek Romže a Valové nabízí kromě své ekologické a hygienické funkce i atraktivní prostředí pro zdravý životní styl.
- Občané i podnikatelé se zajímají o veřejné dění a participují na rozvoji města.

Aktivita 5.2. Stanovení úkolů řešící klíčové problémy

5. 2. 1. Strategický plán Prostějov 2022 - 2035

Vzhledem k tomu, že Plán udržitelné městské mobility je připravován v souběhu se [Strategickým plánem Prostějov 2022 – 2035](#), tak právě tento plán nastavuje konkrétní cíle, určuje typy změny, které je v Prostějově žádoucí. Při definování cílů se konkretizovalo, jakých pozitivních změn chce dosáhnout v sociální, ekonomické a environmentální oblasti, co přesně potřebuje město „snížit“, „zvýšit“, „udržet“. Nejprve byly jasně definovány cíle, které popisují, jakých změn chce město dosáhnout. Upřesňují, jakým směrem chce město jít a jaké má priority. Neurčují však, jakými prostředky toho dosáhnout. Neboli jsou to cíle, které detailněji interpretuje vizi, ale nejedná se o strategické a specifické cíle, které jsou podstatou strategického plánování. Touto otázkou se bude zabývat další kroky.

V tomto kontextu se bude vycházet z těchto primárních cílů:

PRIORITNÍ CÍL PRO OBLAST HOSPODÁŘSTVÍ/MOBILITA - M.:

ZAJISTIT PODMÍNKY PRO ROZVOJ ZDRAVÉ AKTIVNÍ MOBILITY, ZEFEKTIVNĚNÍ HROMADNÉ DOPRAVY A BUDOVÁNÍ UDRŽITELNÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ.

- CÍL M1: ZDRAVÁ, AKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ MOBILITA
- CÍL M2: UDRŽITELNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Jelikož Plán udržitelné městské mobility Prostějova neřeší jen samotnou dopravu a mobilitu, ale i širší vztahy, tak je nutné pracovat ještě s těmito cíli:

PRIORITNÍ CÍL PRO OBLAST SPOLEČNOST – S:

ZAJISTIT IDEÁLNÍ ŽIVOTNÍ PODMÍNKY PRO ZDRAVÍ, VZDĚLÁNÍ A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY OBYVATEL VŠECH GENERACÍ A NÁVŠTĚVNÍKŮ MĚST

- CÍL S1: Atraktivní podmínky pro život
- CÍL S2: Volnočasové aktivity

PRIORITNÍ CÍL OBLAST ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - Z:

ZAJISTIT KVALITNÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PRO ZDRAVÝ A UDRŽITELNÝ ŽIVOT OBYVATEL A PŘÍŠTÍCH GENERACÍ.

- CÍL Z1: Odolné město a ekologicky stabilní krajina
- CÍL Z2: Udržitelná energetika a efektivní odpadové hospodářství

PRIORITNÍ CÍL PRO OBLAST HOSPODÁŘSTVÍ / LOKÁLNÍ EKONOMIKA - E:

VYTVÁŘET VHODNÉ PODMÍNKY PRO STÁVAJÍCÍ PODNIKATELE A ZAJISTIT ATRAKTIVNÍ PROSTŘEDÍ PRO INOVATIVNÍ A KREATIVNÍ PODNIKATELSKÝ SEKTOR S VYŠŠÍ PŘIDANOU HODNOTOU

- CÍL E1: Veřejná infrastruktura a oživení centra města
- CÍL E2: Spolupráce a vzdělávání

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

5. 2. 2. Klíčové oblasti

Ve vazbě na základní cíle [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#):

- CÍL M1: ZDRAVÁ, AKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ MOBILITA
- CÍL M2: UDRŽITELNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Bylo definováno celkem 9 oblastí, které detailně řeší dopravu a mobilitu, případně širší kontext.

CÍL M1: ZDRAVÁ, AKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ MOBILITA

1. CENTRUM MĚSTA

- + širší vazba na CÍL E1: Veřejná infrastruktura a oživení centra města
- + širší vazba na CÍL Z1: Odolné město a ekologicky stabilní krajina

2. VEŘEJNÝ PROSTOR, MOBILITA A DOPRAVA

- + širší vazba na CÍL E1: Veřejná infrastruktura a oživení centra města
- + širší vazba na CÍL Z1: Odolné město a ekologicky stabilní krajina

3. AKTIVNÍ MOBILITA, CYKLOSTEZKY A PĚŠÍ INFRASTRUKTURA

- + širší vazba na CÍL E1: Veřejná infrastruktura a oživení centra města
- + širší vazba na CÍL S2: Volnočasové aktivity
- + širší vazba na CÍL S1: Atraktivní podmínky pro život

4. REKREAČNÍ AKTIVNÍ MOBILITA

- + širší vazba na CÍL S2: Volnočasové aktivity
- + širší vazba na CÍL Z1: Odolné město a ekologicky stabilní krajina

5. HROMADNÁ DOPRAVA

6. PARTICIPACE, VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCHOVA

- + širší vazba na CÍL E2: Spolupráce a vzdělávání

CÍL M2: UDRŽITELNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

7. REZIDENTNÍ PARKOVÁNÍ

8. PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE, INFRASTRUKTURA PRO ALTERNATIVNÍ PALIVA, NÁKLADNÍ DOPRAVA

9. BEZPEČNOST, MONITOROVÁNÍ, ORGANIZACE

6. Stanovení cílů a výstupových indikátorů

Aktivita 6.1. Struktura strategických a specifických cílů

6. 1. 1. Obecný úvod a Strategický plán Prostějov 2022 - 2035

I v tomto případě platí, že se vychází ze [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#). Vize města představuje popis budoucího stavu, není však sama o sobě dostatečně konkrétní a postavena na dostupnosti zdrojů k jejímu naplnění. K tomu slouží hierarchie cílů. Při tvorbě cílů byla zohledněna východiska definovaná v aktivitě 5.

CÍL M1: ZDRAVÁ, AKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ MOBILITA

- **Opatření MA: Veřejná prostranství:** Koncepční rozvoj a udržitelná správa veřejných prostranství, bezpečné kvalitní veřejné prostory, centrum města, regenerace sídlišť a rekonstrukce ulic s důrazem na posílení pobytové funkce.

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění

MA03 – MA10 Projekty přestaveb a obnovy centra města: *Přínos těchto projektů spočívá v multiplikačním efektu – jejich realizace významný pozitivní vliv na všechny řešené oblasti rozvoje města, v oblasti mobility se jedná zejména o posílení podmínek pro aktivní mobility a řešení statické dopravy.*

MA11 a MA12 Infrastruktura brownfield Místní nádraží a Jezdecká kasárna: *Přínos těchto projektů spočívá v multiplikačním efektu na hlavní cíle rozvoje města, v oblasti mobility se jedná zejména o posílení podmínek pro aktivní mobilitu a řešení statické dopravy.*

MA17 - MA25 Regenerace sídlišť, MA02 Manuál veřejných prostranství, MA53 Úklid a údržba komunikací: *Přínos těchto projektů spočívá v multiplikačním efektu, v oblasti mobility se jedná zejména o posílení podmínek pro aktivní mobilitu a řešení statické dopravy*

- **Opatření MB: Cyklistická infrastruktura:** Cyklostezky, doprovodná infrastruktura, medializace a propagace, podpora sdílených kol a alternativních nemotorových prostředků.

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění:

MB02-MB30 Cyklostezky a cykloopatření: *Přínos samostatné a bezpečné sítě cykloinfrastruktury je v rámci organismu „cykloměsta“ Prostějova nezpochybnitelný a klíčový, jednotlivé úseky, respektive priorit a jejich výstavby je dána vlivem na dokončení chybějících úseků a připojení (dostavbě radiál okolních obcí) u dalších typů opatření je nezbytný zejména jejich bezpečnostní přínos. Podstatná je i rekreační funkce cykloinfrastruktury, podpora dojížděky do zaměstnání a vliv na snižování individuální automobilové dopravy.*

MB31 Cyklověž Janáčkova: *Projekt nezbytný pro integraci cyklistické a hromadné dopravy, bezpečná možnost pro úschovu stále dražších kol při přestupu na hromadnou dopravu a podpora obou forem udržitelné mobility – snižování podílu IAD.*

MB32 Bikesharing – podpora systému sdílených kol: *Podpora úspěšného projektu zásadního pro každodenní aktivní mobilitu - pokračování městské dotace jízdního času zdarma – posílení integrace pěší a cyklistické dopravy bez nutnosti vlastnit kolo, přednostní umístování stanic na dopravních přestupních uzlech.*

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- **Opatření MC: Hromadná a multimodální doprava:** Zvýšení efektivity využívání hromadné dopravy s využitím Smart opatření, vylepšení zázemí, výstavba přístupných terminálů včetně souvisejícího okolí a zázemí, podpora alternativních pohonů v hromadné dopravě.

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění:

MC01 Dopravní terminál Újezd: *Projekt přesune dlouhodobě nevyhovující zastávky příměstské autobusové dopravy z Lidické ulice do prostoru nově vystavěného autobusového terminálu na ulici Újezd, kde budou koncentrovány veškeré druhy autobusové dopravy, posílána možnost vzájemného přestupu a vznik nového P+R parkoviště, které zároveň novou parkovací kapacitou umožní dostavbu centra města, dojde k významné přestavbě a zkvalitnění souvisejících veřejných prostranství a posílení podmínek pro aktivní mobilitu.*

MC10 Analýza efektivity využívání městské hromadné dopravy: *Detailní posouzení efektivity rozložení zastávek, tras a spojů linek MHD založená na dlouhodobém sčítání a průzkumu. Posouzení vlivu odjezdových časů, dostupnosti (obsluhy) území města (zejména centra města nebo rekreačně sportovní zóny v sev. části), analýza ve vztahu k využití linek příměstské a regionální autobusové, respektive vlakové dopravy pro obsluhu města a vzájemná koordinace jízdních řádů.*

MC11 Realizace potenciálních úprav linek MHD: *Úpravy vycházející z podrobné analýzy (MC10), předmětem řešení bude zejména využití linek příměstské autobusové či vlakové dopravy a její potenciál pro obsluhu města, návaznosti linek MHD na vlakové či dálkové autobusové spoje, zjednodušení systému tras a odjezdových časů s důrazem na zavedení odjezdového taktu alespoň na páteřních linkách (s důrazem na prověření zvýšení četnosti spojů) a doplnění nových zastávek zejména v centru města.*

MC13 Inteligentní zastávky: *Plošný projekt pro zatraktivnění zázemí, modernizaci a posílení uživatelského komfortu MHD s cílem jejího vyššího využívání.*

MC14 Provoz MHD: *Samotné zajištění provozu a další rozvoj městské hromadné dopravy jsou nezbytné pro fungující ekosystém městské udržitelné mobility. Součástí provozu bude i průběžné vyhodnocování ekonomiky provozu a pravidelné sčítání vč. analýzy vytíženosti linek.*

- **Opatření MD: Propagace, vzdělávání a výchova:** Podpora výchovně vzdělávacích aktivit s důrazem na rozvoj udržitelné a aktivní mobility, investice do vzdělávání.

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění:

MD12 a MD10 Provoz dětského dopravního centra: *Vzdělávací, preventivně bezpečnostní a volnočasové aktivity Sportcentra DDM Prostějova mají velký podíl na aktivní přístup obyvatel města k mobilitě, nezbytné je i kvalitní zázemí pro jejich činnost,*

MD09 Výzva 10 tisíc kroků: *Jde o jeden z úspěšných projektů na podporu aktivní mobility, předpokládá se jeho posílení*

CÍL M2: UDRŽITELNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- **Opatření MF: Statická doprava:** Zefektivnění stávajícího parkování (smart opatření, regulace), rezidentní a modré zóny, fond parkování (mobility), výstavba kapacitních parkovacích objektů a podpora jejich výstavby, důraz na pobytové funkce, udržitelná (modrozelená) opatření.

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění:

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

MF01 Fond mobility (parkování): *Vznik uzavřeného systému financování a provozu parkovacích kapacit umožní efektivnější regulaci, správu a rozvoj infrastruktury statické dopravy.*

MF03 Modré zóny: *V budoucnu nezbytné řešení pro efektivní regulaci parkování a financování nezbytných úprav veřejných prostranství v rezidentních zónách.*

- **Opatření ME: Udržitelná a bezpečná silniční síť:** Bezpečné páteřní a obslužné komunikace, přestavby křižovatek, bezpečnostní opatření zejména pro chodce a cyklisty, zavádění smart prvků regulace a řízení dopravy, doplňková hygienická a bezpečnostní opatření s aplikací smart řešení (vše s důrazem na kvalitu souvisejících veřejných prostranství, plynulost provozu a snižování emisí a hluku - podpora elektromobility).

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění:

ME03 Prodloužení severní obslužné komunikace (J. Lady – Plumlovská): *Prodloužení vnějšího městského kruhu umožní další rozvoj města v této lokalitě, další obytnou zástavbu by nebylo možno realizovat bez adekvátní dopravní obsluhy.*

ME25 Inteligentní dopravní systémy – telematika: *Smart opatření pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na páteřních komunikacích (zejm. doplnění a modernizace kamerového systému světelných křižovatek, inteligentní dynamicky řízená zelená vlna pro IZS, obnova řadičů dopravní signalizace, analytické kamery na světelně řízených přechodech pro chodce, telemetrický informační systém, rozšíření a modernizace bezpečnostně preventivního kamerového systému, systémy pro dynamické vysokorychlostní vážení vozidel na pozemní komunikace, HW a SW řešení pro komplexní funkci ITS)*

- **Opatření MG: Spolupráce a podpora.** Významné investice třetích stran s důrazem na udržitelnost, podpora aktivní mobility a elektromobility.

Indikativní projekty včetně jejich odůvodnění:

MG02 a MG03 Přestavba Hlavního nádraží a modernizace žel. trati: *Projekty Správy železnic s velkým přínosem pro modernizaci, zkapacitnění a posílení významu železniční dopravy, SUMP navrhuje velké množství souvisejících projektů, které budou integrovat další formy dopravy.*

MG01 Severozápadní obchvat: *Nezbytné dokončení páteřní dopravní infrastruktury - severního obchvatu zajistí odklonění významné tranzitní dopravy mimo zastavěné území, investiční akce Olomouckého kraje.*

V rámci širšího kontextu jsou zohledněny zejména tyto další cíle a opatření, která mají vliv zejména na posílení podmínek pro aktivní mobilitu ve městě:

CÍL S1: Atraktivní podmínky pro život

- **Opatření SA Podpora rozvoje bydlení:** Veřejná prostranství, infrastruktura pro stávající a novou výstavbu, regenerace brownfields pro pobytovou funkci Indikativní projekty: SA02 Podpora regenerací sídlišť, SA03 Podpora realizace infrastruktury pro bytovou výstavbu, SA04 Podpora regenerace brownfieldů Jezdecká a Za Místním nádražím.
- **Opatření SD: Pomoc potřebným:** SD26 Senior Taxi

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

CÍL S2: Volnočasové aktivity

- Opatření SE: Aktivní pohyb. Investice do sportu, podpora sportovních kroužků a aktivit, aktivní rekreace v přírodě, cyklostezky, efektivizace a zkvalitnění existujícího zázemí, propagace města - zvýšení turistického potenciálu.

CÍL Z1: Odolné město a ekologicky stabilní krajina

- Opatření ZA: Zeleň a voda ve městě: Systém rozvoje a péče o městskou zeleň, veřejná prostranství s důrazem na hospodaření s dešťovou vodou, parky, vodní prvky s důrazem na využití dešťových vod, regulace a podpora třetích stran k realizaci ochranné a izolační zeleně a modrozelených opatření, zmírňování hlukové a emisní zátěže. Indikativní projekty: ZA01 Generel zeleně, ZA02 Výsadby liniové zeleně, ZA24 Zeleň v okolí zámku, ZA18 Klášterní zahrada (podpora externího subjektu), ZA05 Park Jezdecká, ZA23 Park na nám Svatopluka Čecha,

CÍL E1: Veřejná infrastruktura a oživení centra města

- Opatření EB: Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura: Zejména zkvalitnění a dostavba prostranství v centru města, přestavby a podpora obnovy nevyužívaných lokalit a nemovitostí (brownfields), dostavba páteřní silniční sítě, podpora hromadné a multimodální dopravy vč. dostavby sítě cyklostezek pro dojíždku do zaměstnání. Indikativní projekty: EB03 Podpora podnikatelského prostředí v centru města, EB04 Podpora přestaveb brownfield Místní nádraží a Jezdecká kasárna.

CÍL E2: Spolupráce a vzdělávání

- Opatření EF: Informovanost, participace: Aktivity vedoucí k posílení spolupráce mezi školstvím, podnikatelským sektorem veřejnou správou a veřejností (proaktivní prostředí), propagace města ve vztahu k vlastním obyvatelům a podnikatelským subjektům, zvýšení celorepublikové prestiže. Indikativní projekty: EF06,07 Informační a propagační aktivity MMPV a Olomouckého kraje, EF01 – EF03 Aktivity OHK, ICOK a CzechInvest, EF04 Participativní rozpočet „Společně rozvíjíme Prostějov“

6. 1. 2. Strategické a specifické cíle Plánu udržitelné městské mobility Prostějova

Struktura cílů Plánu udržitelné městské mobility Prostějova navazuje strukturu [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#), ale dále ji upřesňuje. Má svou hierarchii. Je postavena na 9 strategických cílech, které jsou dále zpřesněné pomocí 4 specifických cílů (balíčků opatření), které jsou hlavním podkladem pro návrh konkrétních aktivit a opatření k realizaci, pomocí kterých budou cíle naplňovány.

V rámci procesu stanovení cílů a opatření je rovněž stanoven finanční rámec k zajištění opatření, stanovena gesce a termíny realizace. Finanční rámec a termíny jsou upřesňovány v aktivitě 8 Akční plány¹.

Specifické cíle popisují, co má být změněno. Konkrétní specifikace je nutná, aby bylo možné zjistit, zda navržená a realizovaná opatření opravdu vedla k plánovanému efektu. Specifické

¹ SUMP jako koncepce je zpracováván pro střednědobý časový horizont, proto zajištění financování musí být zajištěno rámcově, neboť konkrétní financování je stanoveno v jednoletých rozpočtech v krátkodobých rozpočtech. Z toho důvodu bude financování upřesněno v akčních plánech, které budou stanoveny na kratší období.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

cíle mají přímou vazbu na strategické cíle a jsou zásadní pro účely monitorování a vyhodnocování. Jejich prostřednictvím je možno detailně popsat naplánované změny v městské mobilitě ve všech strategických oblastech. Na základě specifických cílů jsou navrženy monitorovací, výsledkové indikátory, které jsou popsány v rámci aktivity 6.2.

VAZBA NA HLAVNÍ CÍL STRATEGIE MĚSTA M1: ZDRAVÁ, AKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ MOBILITA

STRATEGICKÝ CÍL 1 – Přeměna centra na místo pro veřejný život

Cílem je postupně zklidňovat centrum města a zajistit jeho polyfunkčnost na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel s ohledem např. na zranitelné skupiny jako jsou děti, senioři, rodiče s kočárky, ženy, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace ve vazbě na celkový koncept města.

Specifické cíle

- 1.1. Průřezové koncepční dokumenty
- 1.2. Přestavby veřejných prostranství centra města a okolí
- 1.3. Realizace navazujících opatření
- 1.4. Balíčky opatření – řešení centra města v kontextu jiných strategických cílů

STRATEGICKÝ CÍL 2 – Přeměna veřejného prostoru

Cílem je postupně zklidňovat uliční prostor, pamatovat na jeho architektonické řešení a zajistit jeho polyfunkčnost na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel s ohledem např. na zranitelné skupiny jako jsou děti, senioři, rodiče s kočárky, ženy, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace ve vazbě na celkový koncept města.

Specifické cíle

- 2.1. Infrastruktura rozvojových lokalit s prioritou podpory aktivní mobility (balíček opatření)
- 2.2. Regenerace sídlišť s prioritou podpory aktivní mobility (balíček opatření)
- 2.3. Přestavby nevyhovujících veřejných prostranství a významnější úpravy
- 2.4. Méně rozsáhlé přestavby veřejných prostranství

STRATEGICKÝ CÍL 3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek

Cílem je vytvořit takové podmínky, aby vznikla promyšlená, propojená, bezpečná infrastruktura vhodně doplněná službami. Díky takovým podmínkám si občané mohou dobrovolně zvolit kolo jako běžný dopravní prostředek na svých denních cestách. V oblasti pěší dopravy je cílem klást důraz na zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k důležitým zdrojům a cílům cest (např. úřady, školy atd.) a také k infrastruktuře mobility (zastávky veřejné hromadné dopravy apod.).

Specifické cíle

- 3.1. Příprava a realizace jednotlivých úseků cyklostezek
- 3.2. Příprava a realizace jednotlivých úseků cykloopatření, včetně cyklověže Janáčkova
- 3.3. Podpora pěší dopravy v rámci balíčku opatření
- 3.4. Doplňková opatření

STRATEGICKÝ CÍL 4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb

Cílem je podporovat další sadu „drobných“ opatření, která svým významem výrazně přispívají ke snížení poptávky po mobilitě ve městě z pohledu volnočasových aktivit.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Specifické cíle

- 4.1. Regulace a podpora systému sdílených kol a koloběžek
- 4.2. Podpora rekreačních cyklostezek a chodníků
- 4.3. Systematické budování značky Prostějova, jako města cyklistů
- 4.4. Podpora sportovně rekreačních aktivit

STRATEGICKÝ CÍL 5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy

Specifické cíle

- 5.1. Příprava a realizace dopravních terminálů
- 5.2. Zkvalitnění zázemí hromadné dopravy, úprava zastávek, řešení inteligentních zastávek, osazení autobusových zastávek příměstské a regionální dopravy
- 5.3. Efektivita využívání městské hromadné dopravy
- 5.4. Zavedení systému poptávkové hromadné dopravy

STRATEGICKÝ CÍL 6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy

Cílem je spojen s realizací Komunikační strategie Plánu udržitelné městské mobility, která je řešena v samostatném dokumentu.

Specifické cíle

- 6.1. Podpora celonárodních kampaní
- 6.2. Podpora pořádání městských kulturně společenských akcí
- 6.3. Další rozvoj dětského dopravního hřiště
- 6.4. Rozvoj cvičebního polygonu pro autoškoly

VAZBA NA HLAVNÍ CÍL STRATEGIE MĚSTA - CÍL M2: UDRŽITELNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

STRATEGICKÝ CÍL 7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městě

Cílem je postupně realizovat parkovací politiku pomocí principů Plánu udržitelné městské mobility, která jsou následující:

- 1) Postupné snižování počtu parkovacích míst v centru města, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku.
- 2) Nastavení ceny za parkování vycházející z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování (doporučení: nastavení ceny za parkování je takové, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných).
- 3) Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.
- 4) Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel se zvýhodněním elektromobilů, zohlednění rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- 5) Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastníci pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.

Specifické cíle

- 7.1. Zavedení systému rezidentního parkování (modrých zón)
- 7.2. Podpora parkovacích domů
- 7.3. Vytvoření fondu parkování
- 7.4. Zavedení režimového parkování na vybraných městských radiálách

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

STRATEGICKÝ CÍL 8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy

Cílem je realizovat páteřní komunikace tak, aby byly zohledněny principy Plánu udržitelné městské mobility neboli každá stavba bude posuzována z pohledu podpory aktivní mobility (chůze a cyklistické dopravy) a dále z pohledu preference veřejné hromadné dopravy. Paralelně je cílem podporovat infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů (sít' dobíjecích stanic elektromobilů, případně rozvoj vodíkových čerpacích stanic), která je silně spjata s veřejnou hromadnou dopravou. Součástí je také řešení nákladní dopravy, která významně ovlivňuje dopravní situaci ve městě, a to v rámci zásobování, svozu odpadů, výstavby ve městě a obsluhy výrobních areálů.

Specifické cíle

- 8.1. Úpravy křižovatek a přestavby na páteřních komunikacích
- 8.2. Řešení severozápadního obchvatu a dalších koncepčních záměrů
- 8.3. Řešení infrastruktury pro podporu alternativních pohonů
- 8.4. Řešení nákladní dopravy

STRATEGICKÝ CÍL 9 – Podpora snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření

Cílem je podporovat další sadu „drobných“ opatření, která svým významem výrazně přispívají ke snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě ve městě.

Specifické cíle

- 9.1. Posouzení stávajícího systému a možnosti rozvoje městského bezpečnostního kamerového systému
- 9.2. Zkvalitnění režimu kontrol a prevence v rámci fungování městské policie
- 9.3. Zavádění zón 30 a další možnosti opatření vedoucích ke zklidnění a útlumu individuální motorové dopravy, včetně prověření a doplnění systému zjednosměrnění ulic.
- 9.4. Podrobnější posouzení doplnění přechodů pro chodce, míst pro přecházení a jejich osvětlení

Aktivita 6. 2. Měřitelné výstupové indikátory

Konkrétní cíle představují konkrétní formu závazku, který v rámci plánu udržitelné městské mobility stanoví, čeho a dokdy chcete dosáhnout. Jasně definované cíle plán potřebuje ze dvou důvodů – zaprvé, poskytují transparentní a přesnou směrovku, která ukazuje, jak chcete změnit dopravu a mobilitu ve městě, a zadruhé, umožňují lépe pochopit, v jakém rozsahu mají být v Prostějově naplněny cíle. Současně některé indikátory jsou navrženy tak, aby navazovaly na indikátory stanovené Místní agendou 21 (MA21). V tomto kontextu jsou navrženy níže uvedené výstupové indikátory.

Název indikátoru: Trendy v dopravním chování obyvatel

- Oblast: Mobilita a místní přeprava cestujících.
- Údaj: počet každodenních cest a čas strávený cestováním, druh cesty a druh dopravy, celková průměrná denní vzdálenost na osobu na druh cesty a způsobem dopravy aj.
- Zdroj: průzkum zadaný u odborné firmy.
- Indikátor naplňuje:
 - strategické cíle 2 a 3.
 - je evidován v rámci MA21 pod číslem 4.2.D.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Název indikátoru: Aktivní účast veřejnosti na projednáních důležitých projektů

- Oblast: Vyšší zájem obyvatel o kvalitu veřejných prostorů.
- Údaj: počet akcí, počet účastníků.
- Zdroj: vlastní šetření.
- Indikátor naplňující všechny strategické cíle.

Název indikátoru: Nehodovost chodců a cyklistů

- Oblast: Bezpečnost chodců a cyklistů
- Údaje:
 - Nehody s následkem usmrcení případně těžkého zranění cyklisty.
 - Nehody s následkem usmrcení případně těžkého zranění chodce.
 - Nehody s usmrcením a vážně zraněnými, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.
 - Lehká zranění z dopravních nehod, možnost rozdělení do kategorií dle věku, pohlaví atd.
- Zdroj: Statistika nehodovosti.
- Indikátor naplňuje zejména strategický cíl 3.

Název indikátoru: Spokojenost cestujících s využíváním veřejné hromadné dopravy

- Oblast: Zvýšení oblíbenosti využívání veřejné hromadné dopravy.
- Údaje:
 - Procento dotazovaných v rámci dopravních a přepravních průzkumů, kteří jsou spokojeni s integrovanou veřejnou dopravou propojenou s krajem.
 - Procento dotazovaných v rámci dopravních a přepravních průzkumů, kteří mají povědomí o významu veřejné dopravy spojené s jejím jednoznačným vizuálním stylem.
- Zdroj: vlastní šetření.
- Indikátor naplňuje zejména strategické cíl 5.

Název indikátoru: Zatížení obyvatel hlukem

- Oblast: Dopady dopravy na zdraví.
- Údaje: Počet osob vystavených nadlimitnímu hluku.
- Zdroj: hlukové mapy a hluková měření.
- Indikátor naplňuje zejména strategické cíl 8.

Název indikátoru: Zatížení obyvatel imisemi a emisemi z dopravy

- Oblast: Dopady dopravy na zdraví.
- Údaje:
 - Počet dní překročení denního imisního limitu pro PM10 – setrvalý, nebo zlepšující se stav (výchozí rok 2020)
 - Emise CO₂ emitované jednotlivými druhy dopravy ve sledované lokalitě – setrvalý stav (výchozí rok 2020)
 - Množství ujetých km jednotlivými druhy dopravy (na základě průzkumů dopravního chování) (výchozí rok 2020)
- Zdroj: odborné studie, rozptylové studie, data ČHMÚ.
- Indikátor naplňuje zejména strategické cíl 8.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Název indikátoru: Město bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města

- Oblast: Dopady dopravy na zdraví.
- Údaje:
 - Počet kamionů na vybraných profilech – klesající trend.
 - Intenzita provozu těžkých motorových vozidel v průměrný všední den TV/24h na vybraných ulicích – klesající trend
- Zdroj: odborné studie, rozptylové studie.
- Indikátor naplňuje zejména strategické cíl 8.

7. Výběr balíčků opatření

Aktivita 7.1. Stanovení nástrojů realizace

Cílem této aktivity je najít vhodná opatření, která nejlépe splňují podmínky nákladové efektivity a vyhovují pro účely naplnění vize a cílů města Prostějov. V dobách snižování rozpočtových výdajů na městskou dopravu a mobilitu vůbec je třeba zajistit, aby vynaložené finance měly maximální možný dopad. Proto pro realizaci návrhové části jsou navrženy nástroje, které mají pomoci zefektivnit vynaložené finance:

1. Finanční nástroje. Nastavení finančních zdrojů pro celé období implementace je spojeno se [Strategickým plánem Prostějov 2022 - 2035](#), který byl zpracován ve stejném období jako Plán udržitelné městské mobility. Strategický plán tak určuje rámec plánování SUMP Prostějov. Zpracovaná databáze projektů má přímou vazbu na rozpočet města. Důležitým aspektem pro stanovení priorit projektů je nastavení jejich hodnocení kombinací důležitosti naplňování stanovených cílů a jejich finanční náročností. V tomto kontextu taky byla provedena efektivita jednotlivých opatření.
2. Legislativní nástroje. Některá opatření jsou proveditelná pouze na základě legislativního aktu, tzn. např. vydáním vyhlášky města. Z pohledu realizace SUMP Prostějov se jedná o posouzení realizaci specifického cíle 7.3. Vytvoření fondu parkování.
3. Organizační nástroje. Naplnění některých opatření pak vyžaduje vytvoření určitých pracovních skupin případně posílení některých stávajících struktur pro zajištění plnění opatření. Zejména se jedná o nastavení koordinace implementace Plánu udržitelné městské mobility Prostějova (viz kapitola 8.3.)

Opatření jsou pak rozděleny do následujících kategorií:

- investiční (infrastrukturní) – např. výstavba cyklostezek, osvětlení přechodů pro chodce, nové a rekonstruované zastávky veřejné dopravy, parkovací dům;
- neinvestiční (provozní) - např. změna organizace dopravy v území (dopravní zklidňování, zjednosměrnování, omezení vjezdu), optimalizace jízdnicích řádů a vedení linek MHD, firemní a institucionální plány mobility, preference vozidel veřejné dopravy v křižovatkách a ve vyhrazených pruzích, zavedení služeb - car-sharing, sdílení kol, rozvážka zboží pomocí elektrokol, telematická opatření ke zvýšení kapacity dopravní infrastruktury, změna priorit zimní údržby cyklistických stezek a pěších tras;
- organizační a systémová – v tomto případě se jedná o nastavení organizace realizace jednotlivých opatření, zajištění informačních kampaní, zavedení pravidelných schůzek se zainteresovanými stranami, propagace. Do této kategorie spadají i opatření založená na regulačních a ekonomických nástrojích. Z regulačních nástrojů se jedná např. o stanovení podmínek při povolování staveb (developer musí řešit parkování kol), z ekonomických nástrojů je možno uvést zvýhodnění elektrovozidel v tarifní politice parkovného. Konkrétně se jedná o naplnění opatření s vazbou na strategické cíle:
 - 5 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením
 - 6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy
 - 9 – Podpora snížení poptávky po mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření
- dotační – např. provoz bikesharingu, či MHD a podpora akcí třetích stran

Aktivita 7.2. Integrované balíčky opatření

7. 2. 1. Obecný úvod

Cílem této aktivity je upozornit na skutečnost, že i když byly stanoveny strategické a specifické cíle a budou k nim navrženy i konkrétní opatření, tak není možné je realizovat izolovaně. Proto už v samotných specifických opatření jsou nastaveny balíčky účinných opatření, které jsou jádrem každého procesu plánování udržitelné městské mobility. Pouze dobře zvolená opatření mohou zajistit naplnění stanovených cílů.

Integrované balíčky opatření pomáhají maximalizovat možnosti synergií a překonávat případné překážky v procesu.

Izolovaná opatření mívají jen omezený dopad, zatímco opatření v balíčku se vzájemně podporují a pomáhají překonávat překážky během implementace. Součástí balíčku opatření jsou jednotlivá opatření, jejichž kombinace efektivněji přispívá k dosažení stanovených cílů a posiluje jejich akceptovatelnost.

7. 2. 2. Návrh balíčků opatření

Výběr balíčků opatření byl založen na diskusi se zástupci zainteresovaných stran a transparentním posouzení proveditelnosti jednotlivých opatření a jejich přínosu pro stanovené cíle.

Balíček opatření je kombinací několika vzájemně se doplňujících opatření, často z jiných kategorií, která jsou koordinována tak, aby specifické rozměry problému pomohla řešit efektivněji než jednotlivá opatření a přispěla k překonání možných překážek pro implementaci.

1) Balíček opatření zaměřený na podporu pěší dopravy

Je seskupen kolem některého z významných projektů. Takový balíček opatření, jehož cílem je transformovat určitou oblast v městském prostoru do pěší zóny, by měl obsahovat různé typy opatření, která se navzájem podporují. Kromě těch hlavních, kterými jsou omezení vjezdu motorových vozidel a přebudování prostoru s důrazem na atraktivitu a přístupnost (např. více zeleně, sedacích prvků a toalet, čisté a osvětlené ulice), může jít o následující:

- Časově omezené pěší zóny během vybraných letních dnů či nedělí, v optimálním případě v kombinaci s akcemi pro veřejnost.
- Budování parkovacích míst pro cyklisty na okraji pěší zóny, zvyšování kvality cyklostezek a cyklopruhů v přilehlých ulicích.
- Budování parkovacích míst pro auta mimo ulice (např. garáže s nízkými poplatky pro místní obyvatele).
- Lepší a dostupnější autobusové spoje v okolí.
- Řešení pro zásobování obchodů (např. povolení vjezdu v určitou ranní/večerní dobu, vznik dopravního uzlu s nákladními jízdními koly pro poslední úsek cesty).
- Proaktivní komunikace směrem k majitelům obchodů a k veřejnosti (např. průzkumy spokojenosti zákazníků, statistika obrátů v obchodech před a po zavedení pěší zóny).
- Omezení rychlosti a instalace bezpečných přechodů pro chodce v okolních ulicích.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

2) Balíček opatření zaměřený na podporu cyklistické dopravy

Kromě opatření, která jsou popsána ve strategickém cíli 3, se může jednat o následující:

- Možnost plynulého projetí centra (vazba na strategický cíl 1).
- Terminály a zastávky veřejné hromadné dopravy jsou vybaveny cyklistickou parkovací infrastrukturou, jsou napojeny na cyklistickou dopravní síť (vazba na strategický cíl 5).
- Prověření možností plynulého projetí sídlišť a dalších veřejných prostranství (vazba na strategický cíl 2).
- Prověření parkování z pohledu možnosti vzniku bariér pro rozvoj cyklistické dopravy (vazba na strategický cíl 7).
- Prověření křižovatek a páteřních komunikací ve vazbě na cyklistickou dopravu (vazba na strategický cíl 8).
- Prověření zjednosměrnění ulic z pohledu možnosti vzniku bariér pro rozvoj cyklistické dopravy (vazba na strategický cíl 9).

3) Balíček opatření spojený s proměnou centra

I když se jedná o opatření spojené s naplněním strategického cíle 1, tak byl vytvořen speciální specifický cíl 1.4. Řešení centra města v kontextu jiných strategických cílů, který má podtrhnout význam integrovaných opatření.

4) Balíček opatření spojený s dopravními terminály

I když se jedná o opatření spojené s naplněním specifického cíle 5.1., tak je nutné zdůraznit, že u dopravních terminálů se musí pamatovat na realizaci dalších souvisejících opatření, zejména parkování aut a jízdních kol.

5) Balíček opatření spojený s realizací severozápadního obchvatu

I když se jedná o opatření spojené s naplněním specifického cíle 8.2., tak je nutné zdůraznit, že v návaznosti na tuto stavbu by mělo dojít k humanizaci uličního prostoru navazujících pozemních komunikací se zohledněním podpory cyklistické dopravy.

Aktivita 7.3. Monitoring a evaluace

Zatímco strategické indikátory a cíle byly definovány už v dřívějších fázích (viz Aktivity 6.1 a 6.2), nyní přichází na řadu indikátory na úrovni opatření, a kromě toho i podrobnější definování monitorovacích a evaluačních aktivit. Důvodem, proč k definování monitorovacích aktivit dochází během počátečních fází plánování, je možnost jejich začlenění do implementace opatření.

Monitoring a evaluace procesu plánování i implementace opatření jsou pro efektivitu SUMP zásadní. Řádně vedený monitoring a evaluace pomohou městu Prostějov se systematicky poučit z vlastních zkušeností a upravovat a zlepšovat aktivity v rámci plánování. Evaluace, která následuje po implementační fázi, je nástrojem zajišťujícím důkazy o efektivitě SUMP a jeho opatření, což je nezbytné pro dlouhodobější úspěchy – osoby s rozhodovací pravomocí tak získávají důkazy, díky kterým mohou nejen ospravedlnit investované finance, ale i vyhnout se případným chybám v budoucnosti. Transparentní informování umožní, aby se výsledky evaluace projevíly v diskusích s veřejností.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Indikátory jsou v této kapitole dvojího druhu.

První vychází ze [Strategického plánu Prostějov 2022 - 2035](#), které ukazují úroveň plnění stanovených cílů, celková bodová hodnota naplnění cíle je dána realizací všech příslušných projektů, respektive součtem jejich bodových přínosů pro naplňování dílčích cílů (viz popis databáze projektů) Pro rok 2035 jsou stanoveny dvě cílové hodnoty. Ideální předpokládá dosažení 2/3 celkové hodnoty dílčího cíle, reálným odhadem je dosažení 1/2 celkové hodnoty dílčího cíle.

INDIKÁTOR PLNĚNÍ CÍLE M1 – ZDRAVÁ, AKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ MOBILITA

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| • CELKEM ZA PROJEKTY | 190 |
| • IDEÁLNÍ HODNOTA (2/3 v roce 2035) | 127 |
| • REÁLNÝ (1/2 v roce 2035) | 95 |
| • AKTUÁLNÍ PLNĚNÍ | 36 |

INDIKÁTOR PLNĚNÍ CÍLE M2 – UDRŽITELNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| • CELKEM ZA PROJEKTY | 114 |
| • IDEÁLNÍ HODNOTA (2/3 v roce 2035) | 76 |
| • REÁLNÝ (1/2 v roce 2035) | 57 |
| • AKTUÁLNÍ PLNĚNÍ | 6 |

Druhé jsou podrobnější a jsou spojené s indikátory, které se obecně nastavují při zpracování Plánu udržitelné městské mobility a také z indikátorů Zdravého města Prostějova. Výchozí údaje pro následné hodnocení jsou evidovány v kapitole 4.1.

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 1 – Přeměna centra na místo pro veřejný život

- Počet realizace koncepčních dokumentů.
- Počet přestaveb veřejných prostranství centra města a okolí.
- Revitalizované a oživené veřejné prostory:
 - Plocha "zklidněných oblastí".
 - Procento navýšení plochy revitalizovaného nebo oživeného veřejného prostoru, zdroj: projektová dokumentace k revitalizace a oživení prostorů.

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 2 – Přeměna veřejného prostoru

- Počet realizovaných infrastruktur rozvojových lokalit.
- Počet regenerovaných sídlišť.
- Revitalizované a oživené veřejné prostory:
 - Plocha "zklidněných oblastí".
 - Procento navýšení plochy revitalizovaného nebo oživeného veřejného prostoru, zdroj: projektová dokumentace k revitalizace a oživení prostorů.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek

- Z kolika % je dobudovaná síť chráněné infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu.
- Délka komunikací pro pěší (indikátor MA21 – číslo 4.1.B). Délka pěších komunikací upravených jako bezbariérové/celkové délce komunikací pro pěší (chodníky, smíšené stezky společné s cyklisty, obytné zóny, atd.).
- Délka bezpečných komunikací v katastru Prostějova vhodných pro cyklisty v km Délka komunikací pro pěší (indikátor MA21 – číslo 4.1.C). Délka bezpečných komunikací v katastru obce vhodných pro cyklisty v km v poměru ku celkové délce komunikací v obci. (km / 100 km silnic a místních komunikací na kterých je provoz cyklistů povolen (vč. cyklostezek a smíšených stezek).
- Bezpečnost chodců a cyklistů (indikátor MA21 – číslo 4.4.C). Odstranění krizových nehodových míst, nedořešených přechodů pro chodce.
- Procento bezbariérových přechodů pro chodce. Počet bezbariérových přístupů.
- Odpovídající doplňková infrastruktura pro pěší a cyklisty, počet nových stojanů, koláren, odpočívek, veřejných servisních míst.
- Vybavenost veřejných budov parkovací infrastrukturou pro cyklisty (indikátor MA21 – číslo 4.1.D). % podíl budov v majetku města a jím zřízených organizací.
- Realizace cyklověže Janáčkova: ANO/NE.

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb

- Počet výpůjček bikesharingu.
- Počet nově vybudovaných rekreačních cyklostezek a chodníků.
- Vybudování značky Prostějova, jako města cyklistů. ANO / NE.
- Počet realizovaných sportovně rekreačních aktivit.

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy

- Počet realizovaných dopravních terminálů.
- Počet opravených zastávek.
- Počet inteligentních zastávek.
- Osazení autobusových zastávek příměstské a regionální dopravy: ANO / NE.
- Nová zastávka MHD v centru města (ulice Komenského či Netušilova) obsluhovaná alespoň 60 spoji v jednom směru : ANO / NE.

Doplňkové indikátory podle MA21 (efektivní, srozumitelný a konkurenceschopný systém rychlé MHD a VHD):

- Celkový dopravní výkon všech vozidel MHD za rok (vozo km/rok).
- Průměrný dopravní výkon za 1 vozidlo za rok (km/vozidlo/rok).
- Průměrné stáří vozového parku.
- Celkový přepravní výkon všech vozidel MHD (osob/km/rok)
- Průměrná spotřeba paliv.
- Průměrné provozní náklady (Kč/vozokm).
- Spolehlivost (zpoždění vůči jízdnímu řádu).

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Doplňkové indikátory podle MA21 (Vyšší podíl nízkoemisní dopravy):

- Podíl nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě (Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba). Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti (indikátor MA21 – číslo 4.1.A).
- Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém objemu objednávaných výkonů v rámci MHD a ostatní dopravní obslužnosti. (vzkm). Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti (indikátor MA21 – číslo 4.3.A).
- Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém množství dopravního výkonu vozidel v majetku města a jím zřízených organizací (Struktura vozového parku na měřeném území (typ paliva a spotřeba) Změna v množství ujetých km motorovou dopravou v oblasti (indikátor MA21 – číslo 4.3.B).

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy

- Počet realizovaných celonárodních kampaní.
- Počet realizovaných místních kampaní.
- Povědomí o významu nemotorové dopravy v udržitelné městské mobilitě.
 - Aktivní účast veřejnosti v aktivitách týkajících se životního prostředí.
 - Zdroj: vlastní šetření - účast škol, počet akcí, počet účastníků.
- Podíl žáků I. stupně ZŠ zapojených do preventivních programů bezpečnosti dopravy (indikátor MA21 – číslo 4.4.A.)
 - Indikátor sleduje, zda obec podporuje a zajišťuje podporu vzdělávání v oblasti dopravy.
 - Zdroj: vlastní šetření - účast škol, počet akcí, počet účastníků.
- Další investice do dětského dopravního hřiště a cvičebního polygonu pro autoškoly. ANO / NE.

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

Specifické cíle

- Regulace parkování, zavedený systém regulace parkování a dopravy (indikátor MA21 – číslo 4.2.E). Popis: Indikátor sleduje, jakým způsobem město Prostějov reguluje parkování, resp. dopravu, prostřednictvím vyhlášky, nařízení, či jiného závazného dokumentu, či vytvoření fondu parkování.
- Regulované parkování v městských zónách (sídlištích). Počet disponibilních stání na bytovou jednotku. Zdroj dat: aktualizace dopravního modelu, terénní průzkum, data od dopravce.
- Zkvalitnění parkování. Procento volných míst (kapacita parkování / skutečný počet parkovacích míst). Zdroj. Zdroj dat: Průzkum parkování.
- Omezení dlouhodobého parkování v centrální zóně. Procento dlouhodobě parkujících v centrální zóně XX %. Zdroj dat: Statistika parkování.
- Omezení dopadů na město řízeným systémem parkování u velkých firem. Počet míst k parkování k počtu zaměstnanců. Zdroj dat: Statistika parkování.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy

- Nehodovost v silniční dopravě (indikátor MA21 – číslo 4.4.B). Indikátor sleduje snahu obce a správce komunikace řešit snižování nehod v silniční dopravě.
- Odstranění krizových nehodových míst (indikátor MA21 – číslo 4.4.C). Indikátor sleduje reakci správců komunikací při řešení krizových míst.
- Dopravní síť bez nebezpečných míst. Počet opravených křižovatek a rekonstrukcí na páteřních komunikacích.
- Počet realizovaných obchvatů a koncepčních záměrů, které mají odvést dopravu z města. Zatížení nových komunikací. Zdroj dat: aktualizace dopravního modelu, terénní průzkumy, celostátní sčítání doprav.
- Počet nově vybudovaných míst pro podporu alternativních pohonů.
- Město bez tranzitující kamionové dopravy přes rezidenční části města. Počet konkrétních opatření naplňující daný cíl.

Indikátory výstupů pro STRATEGICKÝ CÍL 9 – Podpora snížení poptávky po IAD s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření

- Rozvoj městského bezpečnostního kamerového systému. ANO / NE.
- Popis režimu kontrol a prevence v rámci fungování městské policie.
- Počet realizace zón 30 a dalších opatření vedoucích ke zklidnění a útlumu individuální motorové dopravy.
- Počet zjednosměrněných ulic.
- Počet posouzených, případně upravených přechodů pro chodce, míst pro přecházení a jejich osvětlení.

8. Plánování, přidělení kompetencí

Tato kapitola se zaměřuje na vypracování akčního plánu, a to jako samostatný návazný dokument na kratší období zpravidla 1-3 roky. Akční plány pak mohou reagovat na dílčí změny v průběhu realizace a na nové skutečnosti, které postupem času nastávají (hlavní dokument zastarává již v okamžiku schválení, jeho aktualizace je náročným procesem). Hlavní funkcí akčního plánu je rozpracovat jednotlivá opatření pro příslušný časový horizont do větších podrobností pomocí milníků a upřesnit financování.

Aktivita 8.1. Popis všech opatření

Tato aktivita určuje, co bude během implementační fáze provedeno a jakým způsobem. Specifikací jednotlivých činností přesně definujete, jak chce město dosáhnout svých cílů. Podrobný popis činností je přípravou na implementační fázi a pomáhá najít souvislosti mezi jednotlivými činnostmi a lépe se rozhodovat o pořadí jejich implementace.

STRATEGICKÝ CÍL 1 – Přeměna centra na místo pro veřejný život

Cílem je postupně zklidňovat centrum města a zajistit jeho polyfunkčnost na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel s ohledem např. na zranitelné skupiny jako jsou děti, senioři, rodiče s kočárky, ženy, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace ve vazbě na celkový koncept města.

Opatření:

1.1. Průřezové koncepční dokumenty

- Pasport místních komunikací. Evidence a zatřídění místních komunikací, stanovení pravidel pro údržbu a opravy, apod., Kód MA01.
- Manuál tvorby veřejných prostranství, Koncepční dokument řešící konkrétní podobu a hierarchizaci městských veřejných prostranství - povrchy, mobiliář, veřejné osvětlení, Kód MA02.

1.2. Přestavby veřejných prostranství centra města a okolí

- Podpora přestavby veřejných prostranství centra, Průběžná příprava realizace projektů obnovy centra města, Kód SF03.
- Lokalita tzv. židovských uliček (přestavba a dostavba území) částečně řešeno [architektonickou soutěží](#) a navazující územní studii, Kód MA04.
- Přestavby veřejných prostranství centra měst, obnova Žižkova náměstí, komunikací nám. T. G. Masaryka, Dukelské brány a nám. Sv. Čecha, s důrazem na řešení prvků modrozelené infrastruktury, Kód MA05.
- Obnova širšího okolí zámku, Pernštýnské nám., Kravařova a Fügnerova ulice, Skálovo nám. a okolí (předpolí) zámku úpravy stávajícího dopravního režimu, Kód MA06.
- Komplexní řešení veřejných prostranství v okolí kostela sv. Jana Nepomuckého, vč. úpravy křižovatky Olomoucká x Vápenice x Újezd x Svatoplukova, MA07.

1.3. Realizace navazujících opatření

- Obnova povrchů Školní ulice a okolí, Kód MA08.
- Revitalizace ulic Netušilovy, Křížkovského a Demelovy, Obnova povrchů ulic v centru města s vazbou na obnovu židovských uliček, Kód MA09.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

1.4. Balíčky opatření – řešení centra města v návaznosti na jiné strategické cíle

- Dopravní režim v centru města. Řešení systému a úrovně poplatků za rezidentní a veřejné parkování, vyhodnocení dopravního režimu v pěší zóně a zóně (příp. přehodnocení), systém monitorování a regulace vjezdu (závory, sloupky vs. kamery), vyhodnocení stávajících vstupů do území - řešeno ve [Studii parkování v centru města \(RSE Projekt a MMPV 2020\)](#) včetně parkovacího domu v lokalitě bývalé sodovkárny Kód MA03.

STRATEGICKÝ CÍL 2 – Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

Opatření:

2.1. Infrastruktura rozvojových lokalit s prioritou podpory aktivní mobility

- Prodloužení severní obslužné (J. Lady – Plumlovská) - stanovení charakteru a funkce komunikace potřebné pro rozvoj rezidentní zástavby v souvislosti s plánovaným pořízením studie inv. záměru v roce 2022, předběžně odhadované náklady 40 mil. Kč.
- Infrastruktura brownfield Za Místním nádražím, (vazba na řešení 3.5), předběžně odhadované náklady 25 mil. Kč, Kód MA11.
- Infrastruktura brownfield Jezdecká kasárna, předběžně odhadované náklady 20 mil. Kč, Kód MA12.
- Infrastruktura pro výstavbu RD Mikoláše Alše, zpracovaná PD – nutno aktualizovat, předběžně odhadované náklady 6 mil. Kč, Kód MA13. Infrastruktura pro bytovou výstavbu Werichova východ, předběžně odhadované náklady 8 mil. Kč, Kód MA14.
- Infrastruktura pro bytovou výstavbu Mládkovy sady východ, předběžně odhadované náklady 8 mil. Kč, Kód MA15.
- Infrastruktura malé průmyslové zóny Brněnská, předběžně odhadované náklady 20 mil. Kč, Kód MA16.

2.2. Regenerace sídlišť

- Podpora regenerace sídlišť. Město průběžně připravuje projekty regenerace sídlišť a následné projektové dokumentace, které řeší nejen úpravu komunikací, chodníků, kontejnerových stání, zeleně, hospodaření s dešťovými vodami, ale i odpočinkové plochy a místa pro setkávání, prvky pro aktivní trávení volného času a nový mobiliář, Kód SA02.
- Sídlíště Hloučela - zbývající řešení tzv. osmiček, v přípravě PD, předběžně odhadované náklady 40 mil. Kč, Kód MA17.
- Sídlíště Svornosti – PD před dokončením, předběžně odhadované náklady 18 mil. Kč, Kód MA18.
- Sídlíště Mozartova – vydané stavební povolení, odhadované náklady 88 mil. Kč, Kód MA19.
- Sídlíště Moravská – zpracován projekt regenerace a PD I. etapy, předběžně odhadované náklady 66 mil. Kč, Kód MA20
- Sídlíště Kostecká – zpracováván projekt regenerace a PD I. etapy, předběžně odhadované náklady 40 mil. Kč, Kód MA21.
- Marie Pujmanové – regenerace nezpracována, předběžně odhadované náklady 30 mil. Kč, Kód MA22.
- Boženy Němcové - regenerace nezpracována, předběžně odhadované náklady 25 mil. Kč, Kód MA23.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Sídlíště západ – regenerace nezpracována, předběžně odhadované náklady 50 mil. Kč, Kód MA24.
 - Sídlíště Svobody – zbývající drobné úpravy, předběžně odhadované náklady 7 mil. Kč, Kód MA25.
- 2.3. Přestavby nevyhovujících veřejných prostranství a významnější úpravy
- Vrahovický hřbitov III/4357 – parkoviště, chodník a zabezpečený železniční přejezd, předběžně odhadované náklady 8 mil. Kč, Kód MA26.
 - Za drahou – úpravy komunikace, zeleně a chodníků v lokalitě bývalého OP, nutno zpracovat studii lokality, předběžně odhadované náklady 10 mil. Kč, Kód MA27.
 - Rekonstrukce Trávnícká x Hvězda, Sokolská, zpracovaná PD, předběžně odhadované náklady 35 mil. Kč, Kód MA28.
 - Českobratrská ulice – rekonstrukce uličního prostoru, (vazba na 5.3), předběžně odhadované náklady 25 mil. Kč, Kód MA29.
 - Lidická ulice – hřbitov - přestavba komunikace a doplnění parkoviště, předběžně odhadované náklady 30 mil. Kč, Kód MA30.
 - rekonstrukce ul. Havlíčkovy - předběžně odhadované náklady 10 mil. Kč, Kód MA31
 - J. B Pecky – přestavba veřejného prostranství, křižovatky a doplnění parkování předběžně odhadované náklady 12 mil. Kč, Kód MA32.
 - Barákova - úpravy veřejného prostranství – zúžení, zeleň, parkovací stání, předběžně odhadované náklady 8 mil. Kč, Kód MA33.
 - Foerstrova x Západní (Kovárna) – úpravy křižovatky a parkovacích ploch, předběžně odhadované náklady 4 mil. Kč, Kód MA34.
 - křižovatka Pražská x Letecká – úpravy křižovatky a souvisejícího veřejného prostranství s důrazem na zeleň, předběžně odhadované náklady 15 mil. Kč, Kód MA35.
 - Komunikace a chodníky ul. Kučery, Škracha, V polích, Uhra, Kaštila, Javoříčská – úpravy veřejných prostranství v rezidenční čtvrti, předběžně odhadované náklady 35 mil. Kč, Kód MA36.
 - Rekonstrukce ulice Bohuslava Martinů a zkapacitnění komunikace Václava Talicha – nutné zkapacitnění a přestavba veřejného prostoru v souvislosti s novou výstavbou, předběžně odhadované náklady 12 mil. Kč, Kód MA37.
 - Anenská - okolí kostela sv. Anny – veřejná prostranství, řešení nepřehledné dopravní situace s důrazem na přilehlou zeleň a pobytovou kvalitu, předběžně odhadované náklady 15 mil. Kč, Kód MA38.
 - Kosířská, Na okraji, Na vyhlídce, Zlechovská – úpravy veřejných prostranství v rezidenční čtvrti, předběžně odhadované náklady 20 mil. Kč, Kód MA39.
 - Ulice „hudebních skladatelů“ Vrahovice - úpravy veřejných prostranství v rezidenční čtvrti, předběžně odhadované náklady 15 mil. Kč, Kód MA40.
- 2.4. Méně rozsáhlé přestavby veřejných prostranství (bez podrobnějšího popisu a odhadu nákladů vše do 10 mil. Kč)
- rekonstrukce a přestavba U Boží muky (Určická - Jižní zelený pás), Kód MA41.
 - Petra Jilemnického - rekonstrukce dle PD, Kód MA42.
 - Na Příhoně, Kód MA43.
 - Marie Majerové, Kód MA44.
 - Kyjevská, Kód MA45.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- V loučkách, Kód MA46.
- Rekonstrukce komunikace Dykova, Kód MA47.

STRATEGICKÝ CÍL 3 – Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek

Opatření:

3.1. Příprava a realizace jednotlivých úseků cyklostezek:

A) Zpracování Cyklostrategie; Kód MB01

B) Aktuální stav projekčně připravovaných:

- CS Okružní – chybějící úsek CS podél vnějšího městského okruhu, cca 340 m, vydáno SP, náklady dle PD 14, 15 mil Kč vč. DPH (vysoké náklady z důvodu komplikovaných prostorově technických poměrů); Kód MB02.
- CS Průmyslová – cca 950m, před vydáním SP (majetkoprávní problémy), náklady dle PD 7, 47 mil. Kč vč. DPH; Kód MB03.
- CS Za Olomouckou - cca 550m, PD v přípravě, předběžný odhad nákladů 6 mil. Kč vč. DPH; Kód MB04.
- CS Vrahovice-Vrbátky – 4257m (Prostějov 2652m), PD dokončena – nutno získat dohodu ze SŽ, odhad nákladů 22 mil. Kč; Kód MB05.
- CS Říční – cca 970m, PD v přípravě, předběžný odhad nákladů 13 mil. Kč, přejezd přes železniční trať řešen ve vazbě na další opatření ; Kód MB06.
- CS Určická – cca 1800m, probíhá ÚŘ, následně bude zahájen proces vyvlastnění, předběžný odhad nákladů 12 mil. Kč, Kód MB07.
- CS Romže (úsek Stražisko – Ptenký Dvorek) - 1170m, CS vzdálená cca 16 km od Prostějova na pozemcích města, využívaná k rekreaci obyvateli města a okruhu, probíhá projekční příprava, předběžný odhad nákladů 13,5 mil. Kč, Kód MB08.

C) aktuální stav záměrů

- CS Seloutky – cca 2000 m, zpracována studie, chybí část na k.ú. Seloutky, dosud nezahájeny výkupy, předběžný odhad nákladů 18 mil. Kč, Kód MB09.
- CS J.B Pecky – cca 440 m, řešeno v rámci Projektu regenerace Sídliště Kostelecká (vazba na a na 6.2 a 6.3) předběžný odhad nákladů 5,5 mil. Kč, Kód MB10.
- CS Vrahovice (Hloučela) – 1200 m, úsek mezi Vrahovickou ulicí a fotbalovým hřištěm ve Vrahovicích, nutno řešit bezpečné překonání Vrahovické ulice, trasování v blízkosti říčky Hloučela, předběžný odhad nákladů 14 mil. Kč, Kód MB11.
- CS kolem zámku – propojení čtyř úseků stávajících CS, cca 240 m, vazba na obnovu širšího okolí zámku (viz 1.4), předběžný odhad nákladů 2 mil. Kč, Kód MB12.
- CS Brněnská – Poděbradovo nám. – cca 250 m, řešení součástí PD křižovatky Poděbradovo nám., nutno řešit v souvislosti s rozhodnutím o budoucí podobě prostoru, vazba na řešení dopravních uzlů 5.1, předběžný odhad nákladů 3,5 mil. Kč, Kód MB13.
- CS Plumlovská „kruháč“ u OMV – cca 120 m, doplnění stávajících úseků CS kolem kruhového objezdu – nutné majetkoprávní řešení, chybějící úsek na vnějším městském okruhu, předběžný odhad nákladů 1 mil. Kč, Kód MB14.
- CS železniční přejezd Pod Kosířem – cca 45 m, propojení stávajících úseku vybudování zabezpečeného železničního přejezdu, vazba na řešení 3.5, odhad nákladů 3,5 mil. Kč, Kód MB15.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- CS Domamyslická – Hloučela – cca 270 m; podél frekventovaného úseku silnice III. třídy, poptávka osadního výboru, PD dosud nezadána, předběžný odhad nákladů 2,5 mil. Kč, Kód MB16.
- CS Plumlovská – max. délka 800 m, zpracována územní studie, není známo konkrétní technické řešení ani umístění, nutno řešit studii investičního záměru, předběžný odhad nákladů 7 mil. Kč, Kód MB17.
- CS Svatoplukova – komplikované technicko-prostorové poměry při frekventované komunikaci, možno řešit také cykloopatřením (viz 2.3.), vazba na řešení dopravních uzlů 5.1 a 5.3, délka 300m, předběžný odhad nákladů 4,5 mil. Kč, Kód MB18.
- CS Hloučela – 2100 m, zpevnění povrchu, doplnění značení, osvětlení a bezpečnostních prvků na stávající přírodní cyklostezce v biokoridoru Hloučela, předběžný odhad nákladů 18 mil. Kč, Kód MB19.
- CS Za velodromem – cca 180 m, prodloužení stávajícího úseku v rámci budoucí dostavby ulice Za Velodromem, předběžný odhad nákladů 1,5 mil. Kč, Kód MB20.
- CS Na Vyhlídce – Legionářská - cca 600 m, kombinace CS, smíšené stezky a cykloopatření v místě chybějícího propojení, předběžný odhad nákladů 4 mil. Kč, Kód MB21.
- CS Žešov – Výšovice – cca 1680 m, prioritou je zajistit provoz cyklistů mimo frekventovanou silnici II/433, doplnění navigačního systému ze stávající CS PV Žešov přes intravilán Žešova a dál novou CS podél Žešova, k hranici k.ú. Pokračování na k.ú. Výšovice nejspíše po samostatné CS, předběžný odhad nákladů 9 mil. Kč, Kód MB22.
- CS Na Splávku – Mostkovice sokolovna - cca 760 m, kombinace CS zpevněním stávající polní cesty, a cykloopatření na ulici Na Splávku, předběžný odhad nákladů 9 mil. Kč, Kód MB23.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

3.2. Příprava a realizace jednotlivých úseků cykloopatření, aktuální stav záměrů

- Skálovo nám. (před ZŠ) – 80 m, provizorní řešení značením a piktogramy, zpracována PD, odhad nákladů 150 tis. Kč, do doby realizace komplexní přestavby lokality, Kód MB24.
- Prešovská – Kyjevská – 770 m, propojení dvou plánovaných úseků CS méně frekventovanými ulicemi, pomocí značení, piktogramů a navigačního systému, Kód MB25.
- Pod Kosířem – 400 m, propojení dvou stávajících úseků cyklostezek s pomocí dopravního značení, piktogramů a navigačního systému, předběžný odhad nákladů 450 tis. Kč, Kód MB26.
- Za Drahou - 400 m, propojení dvou plánovaných cyklostezek značením a navigačním systémem, předběžný odhad nákladů 300 tis. Kč, Kód MB27.
- Javorová – Lipová – cca 420 m, doplnění dopravního značení a orientačního systému na málo frekventovaných ulicích propojujících stávající úseky CS – nutno řešit bezpečný přechod ulice Čechovická a Žitná, předběžný odhad nákladů 750 tis. Kč, Kód MB28.
- J.V. Myslbeka – Třešňová - cca 420 m, doplnění dopravního značení a orientačního systému na málo frekventovaných ulicích propojujících stávající úseky CS – nutno řešit bezpečný přechod ulice Západní, předběžný odhad nákladů 1 mil. Kč, Kód MB29.
- Barákova ulice - cca 400 m, bezpečný navigační systém, piktogramy (problematický přechod na frekventované ulici Olomoucká, železniční přejezd a problematická křižovatka Barákova – Českobratrská), předběžný odhad nákladů 3,5 mil. Kč, Kód MB30.
- Cyklověž Janáčkova, Kód MB31.
 - Automatické parkovací zařízení pro 118 kol v prostoru mezi Hlavní nádražím a autobusovým terminálem Janáčkova, vč. nabíjecího centra pro 24 elektrokol, vydáno stavební povolení, cena dle PD 19,16 mil. Kč vč. DPH.
 - Možná vazba na koncepční záměr přestavby přednádraží a přemístění autobusového nádraží.

3.3. Podpora pěší dopravy

Konkrétní opatření:

- Ulice Průchodní (Čechovice) – z rozpočtu, Kód MA48.
- Nový chodník Vrahovice - Prešovská, Čs. Arm. Sboru – z rozpočtu, Kód MA49.
- Doplnění chodníku (u plnírny FTL), ul. Kojetínská – z rozpočtu, Kód MA50.
- MŠ Žešov - chodník kolem budovy z rozpočtu, Kód MA51.
- Povalové chodníky pro pěší v biokoridoru Hloučela - povalové chodníky pro pěší v biokoridoru Hloučela za sídl. E. Beneše PD, ochrana stromů a kořenového systému zeleně v biokoridoru Hloučela, Kód MA52.
- Úklid a údržba komunikací Pravidelné blokové čištění komunikací (53 bloků 1 – 2x ročně) – ruční a strojní zametání, splachování komunikací. Pravidelné strojní zametání frekventovaných místních komunikací 2x týdně, které navazují na hlavní krajské komunikace. Strojní zametání ostatních místních a účelových komunikací dle potřeby. Úklid inertního posypu komunikací po ukončení zimní údržby. Strojní zametání a splachování frekventovaných komunikací v majetku Olomouckého kraje, Kód MA53.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Průběžná obnova městských chodníků, koordinovaná průběžná rekonstrukce povrchů městských chodníků, dle doporučení a výběru příslušných odborů MMPV, Kód MA54.

Nutné je klást velký důraz na zajištění bezpečných a bezbariérových přístupů k důležitým zdrojům a cílům cest (např. úřady, školy, atd.) a také k infrastruktuře mobility (zastávky veřejné hromadné dopravy apod.):

- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, dobře značené a přehledné dopravní prostředí, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvětlení přechodů, přednost bezpečnosti provozu pro nejzranitelnější účastníky (chodce) před plynulostí dopravy (automobilové) atd.)

3.4. Doplňková opatření, Kód MB32

- Odstraňování bodových závad – řešení problematických a nebezpečných částí, zajišťování návaznosti v dosud neurčeném rozsahu, předběžný odhad nákladů 4 mil. Kč.
- Orientační systém – komplexní řešení naváděcích značek a piktogramů, předběžný odhad nákladů 2 mil. Kč.
- Mobiliář a zázemí pro cyklisty – revize a doplnění přístřešků, odpočívadel, servisních stojanů a cyklonabíječek v dosud neupřesněném rozsahu 5 mil. Kč.
- Regulace a podpora systému sdílených kol a koloběžek.

STRATEGICKÝ CÍL 4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb

Opatření:

4.1. Regulace a podpora systému sdílených kol a koloběžek, Kód MB33.

4.2. Podpora rekreačních cyklostezek a chodníků:

- Cyklostezka v jižním zeleném pásu (prstenci), Kód ZB05-06.
- Povalové chodníky pro pěší v biokoridoru Hloučela za sídl. E. Beneše, Kód ZB02-03.

4.3. Systematické budování značky Prostějova, jako města cyklistů.

4.4. Podpora sportovně rekreačních aktivit:

- Stávající: velodrom, skatepark, cyklokrosová dráha, rozvoj Bikeparku Záhoří (traily).
- Plánované: pumptrack, značení cest a okruhů v krajině, zvážit zkapacitnění stávajících přetížených cyklostezek.
- Provoz cyklobusu, Provoz cyklobusu na trasách Prostějov – Jedovnice a Prostějov – Protivanov – Boskovice o víkendech a o svátcích zajišťují dva dopravci. Kapacita přívěsného vozíku je 26 kol, Kód MD08.
- Příměstské tábory na in-line bruslích, kolech, koloběžkách. Výuka in line bruslení pro začátečníky i pokročilé, děti musí mít absolvovanou 1. třídu ZŠ (bezpečnost jízdy, škola brzdy, škola pádu, škola koloběhu, Kód MD14.
- Pobytový cyklistický tábor. Pro pokročilé malé cyklisty 6-denní pobytový tábor, (např. do Rychlebských hor). Podmínkou je vlastní seřízené kolo, Kód MD15.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Prostějovská koloběžka. Závod pro příchozí na náměstí TGM, tradiční akce, Kód MD16.
- Koloběžkářské výlety pro základní školy (jedno a vícedenní akce). Jedno nebo vícedenní akce, např. Na koloběžce Litovelským Pomoravím, Kód MD7.

STRATEGICKÝ CÍL 5 – Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy

Opatření:

5.1. Příprava a realizace dopravních terminálů a vlakových nádraží

- Dopravní terminál Újezd. Výstavba terminálu městské, příměstské a regionální autobusové dopravy, vč. kapacitního dvouúrovňového parkovacího objektu a přestavby přilehlých veřejných prostranství, zpracovaná studie investičního záměru, PD v přípravě, předpoklad realizace 2 pol. r. 2022, odhadovaná cena 99,5 mil Kč vč. DPH, Kód MC01.
- Autobusový terminál nemocnice. Vylepšení zázemí městské a příměstské autobusové dopravy, zastřešení nástupišť, sociální zázemí, předběžné odhadované náklady 13 mil. Kč, možné úpravy a rozšíření stávajícího přilehlého parkoviště 15 mil. Kč, Kód MC05.
- Přestavba přednádraží (dopravní terminál) – přesun autobusového nádraží do předprostoru hlavního vlakového nádraží dle koncepčního záměru ÚP a zpracované územní studie, předběžně odhadované náklady 120 mil. Kč, Kód MC07.
- Zastávky MHD v předprostoru hlavního nádraží. Chybějící zastřešení a mobiliář, vazba na rozhodnutí o možné realizaci celkové přestavby (níže), předběžné odhadované náklady 5 mil. Kč, Kód MC04.
- Přestavba Hlavního nádraží v Prostějově, významná investiční akce Správy železnic s. o., Kód MG02.
- Za Sokolskou (propojení na Průmyslovou ulici), přestavba lokality v návaznosti na rekonstrukci hlavního nádraží a vybudované parkoviště P+R, realizace propojení na Průmyslovou ulici, Kód MA10.
- Modernizace trati Olomouc – Prostějov, významná investiční akce Správy železnic s. o., Kód MG03.
- Přestavba Místního nádraží v Prostějově, významná investiční akce Správy železnic, s. o., Kód MG04.

5.2. Zkvalitnění zázemí hromadné dopravy, úprava zastávek

- Točna Domamyslice – přestavba konečné zastávky MHD a souvisejícího veřejného prostoru, poptávka po sociálním zázemí, zpracovány studie řešení, předběžné odhadované náklady 8 mil. Kč, Kód MC02.
- Železářny (Kojetínská). Přestavba zálivů autobusových zastávek městské a regionální hromadné dopravy a přilehlého veřejného prostranství vč. vybudování parkovacích míst, předběžné odhadované náklady 6 mil. Kč, Kód MC03.
- Vylepšení technického stavu a zázemí vybraných zastávek MHD. (Krasická MHD + přechod a chodníky, MHD Poděbradovo, Za Kosteleckou - příměstská, Hřbitov), předběžné odhadované náklady 6 mil. Kč, Kód MC06.
- Brněnská točna (z rozpočtu), Kód MC08.
- MHD Vrahovice střed (z rozpočtu), Kód MC09.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Osazení zastávek MHD inteligentním informačním systémem – nutno aktualizovat zpracovanou studii investičního záměru (2015), řešit etapizaci, technické zpracování apod. – předběžný odhadovaný náklad 15 mil. Kč, Kód MC13.
- Osazení autobusových zastávek příměstské a regionální dopravy. Spolupráce s Olomouckým krajem – předběžný odhadovaný náklad 3,5 mil. Kč.

5.3. Efektivita využívání městské hromadné dopravy

- Posouzení efektivity rozložení zastávek, tras a spojů linek MHD – analýza, předběžně odhadované náklady 600 tis. Kč, Kód MC10.
- Realizace potenciálních úprav linek MHD - na základě výše uvedené analýzy, předběžný odhad nákladů 3 mil. Kč, Kód MC11.
- Provoz MHD, Provoz systému autobusové městské hromadné dopravy, Kód MC14

5.4. Zavedení systému poptávkové dopravy

- Senior TAXI, Provoz poptávkové dopravy pro seniory, Kód SD26.

STRATEGICKÝ CÍL 6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy

Opatření:

6.1. Podpora celonárodních kampaní.

- Aktivní senior (občané nad 60 let). Cílem soutěže je zpestřit život seniorům a hlavně vytvořit příjemnou atmosféru s bonusem získání pěkných cen. Přihlásit se mohou tříčlenná družstva i jednotlivci. Družstva si mezi sebou utvoří sami senioři při registraci na startu. Soutěžící se mohou těšit i na doprovodný program - zábavné hry pro seniory, ukázky canisterapie, chůze se severskými holemi s výukou. Soutěž obsahuje úkoly z různých oborů (základy první pomoci, dopravní předpisy, poznávání přírodnin, památek města, trénink paměti, střelba na laserové střelnici), Kód MD01.
- Akce "Parkování vozidel – parkoviště s parkovacím kotoučem ". Záměrem bylo vysvětlit řidičům význam dopravní značky IP 13b – parkoviště s parkovacím kotoučem (především u nemocnice, ul. Školní), Kód MD02.
- Forenzní značení jízdních kol syntetickou DNA. Značení jízdních kol, koloběžek a kompenzačních pomůcek – označení, nafocení a evidence do centrální databáze z důvodu ochrany majetku. Za období 2017 - 2021 (od začátku realizace projektu) bylo označeno celkem 964 předmětů v celkové hodnotě téměř 17 mil. Kč. Každý rok je označeno cca 200 jízdních kol, Kód MD03.
- Bezpečně na kole. Preventivní akce – kontrola vybavenosti kol, dodržování předpisů. Na kolech často chybí odrazky na předepsaných místech. Komu chyběly, tak byly nalepeny reflexní samolepky, které jsou náhradou. Upozorňování na povinnost využívání cyklostezek, povinnost nasazené, Kód MD04.
- Preventivní měření rychlosti. Akce pro motoristy na trase severní obslužná komunikace (J. Lady), Kód MD05.
- Evropský týden mobility, v Kolářových sadech strážníci a policisté připravují pro děti sportovně-vědomostní úkoly, Kód MD06.
- Lekce s holemi Nordic Walking. V Kolářových sadech a v okolí města lekce chůze s holemi na Nordic Walking, Kód MD07.
- Výzva 10000 kroků. Cílem je motivovat lidi k pravidelné aktivitě, ke které potřebují pouze vlastní nohy, 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

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

stačí mnohem méně kroků, aby byl organismus odolnější. Důležitější, než objem je spíše pravidelnost, svižné tempo a příjemné prostředí. Soutěž pro jednotlivce, týmy, firmy a města, Kód MD09.

6.2. Podpora pořádání městských kulturně společenských akcí.

- Noční jízda Prostějovem. Jaké to je projíždět se na kolečkových bruslích nebo na koloběžce a to za neobvyklého doprovodu si mohou lidé vyzkoušet v rámci akce „BladeNights“. Pod dohledem policejních vozů, profesionálních instruktorů a hudby. V Prostějově byla první v roce 2008 a pokračovaly až do roku 2011. Trasa je dlouhá přibližně deset kilometrů a vede po ulicích Prostějova. Podle pořadatelů si každý účastník má vzít svoje vlastní brusle a doporučují i přilbu. Koloběžku je možné si půjčit na místě. Jezdí se po normálních silnicích ve městě, takže jako první jezdí policejní vůz, aby varoval řidiče, že se blíží kolona. Kolonu pak uzavírá sanitka, která je na místě pro případné nehody.
- BladeDay – proběhl v roce 2021, závody v agresivním bruslení na skateparku od 15 hodin a na to navazoval Blade Night. Kód MD13.
- Do školy NE autem (Bezpečně do školy), Motivačně vzdělávací projekt spojený s možnými stavebními úpravami pro bezpečnější cesty do školy - eliminace tzv. "mama taxi"- na prostějovských školách formou soutěže. Cíl je dopravit se do školy jiným způsobem než autem a využít k tomu vlastní síly (chůze, kolo), Kód MD18.
- Den dopravní výuky a sportu, Cíl – umožnit dětem zopakovat a prohloubit si znalosti v oblasti zdravotědy a dopravní výchovy, Kód MD19.
- Malí řidiči – kroužek. Kroužek pro děti za účelem zlepšení teoretických i praktických dovedností, znalosti k bezpečné jízdě, výjezdy i mimo areál DDC. Včetně zábavných sobot malých řidičů, Kód MD20.
- Poznámka pro všechna opatření: Možné nárazové zavírání městský tříd, či ulic před školami pro pořádání kulturně společenských akcí.

6.3. Další rozvoj dětského dopravního hřiště.

- Dopravní výchova na dětském dopravním centru. Systematická výuka dopravní výchovy probíhá v dopoledních hodinách ve dnech školního vyučování. Na výuku je k dispozici učebna, asfaltová plocha opatřená semaforem, chodníky, kruhovým objezdem a dopravním značením, dráhou na jízdu zručnosti. Výuka dopravní výchovy je rozdělena na podzimní, zimní a jarní blok. Zahrnuje teoretickou část, která probíhá v učebně DDC, a praktickou část, při níž děti jezdí na kole a učí se aplikovat teoretické znalosti do praxe plus nácvik dalších dovedností na dopravním hřišti. Výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty se skládá z upevnění správného chování chodce a cyklisty, z nácviku základních úkonů: vyjíždění, zastavení, objíždění překážky, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku a kruhový objezd, povinná výbava jízdního kola, apod. V jarním bloku žáci zakončí výuku závěrečným testem a jízdou na kole podle pravidel silničního provozu. Po úspěšném splnění obou závěrečných částí, obdrží žáci „Průkaz cyklisty“. Pokud některý z žáků „Průkaz cyklisty“ napoprvé nezíská, má možnost opravných zkoušek po dohodě s vyučujícími DDC, Kód MD10.
- Dopravní soutěž mladých cyklistů, Dopravní soutěž určená pro děti ve dvou kategoriích (10–12 let a 12–16 let), Kód MD11.
- Provoz dětského dopravního hřiště. Vysoký potenciál oblíbeného dětského dopravního hřiště a jeho další rozvoj. Hřiště nabízí pro malé i větší ratolesti nejlepší trénink před

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

vstupem do silničního provozu. V rámci vstupného si děti mohou zapůjčit kola, šlapací káry, koloběžky pro děti i dospělé, odrážedla a cyklistické helmy. Kód MD12.

- 6.4. Rozvoj cvičebního polygonu pro autoškoly. Možno spojit i s jiným využitím zpevněné plochy (výstavní či festivalová plocha, parkoviště P+R...), Kód MD22.

STRATEGICKÝ CÍL 7 – Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

Cílem je postupně realizovat parkovací politiku pomocí principů Plánu udržitelné městské mobility, která jsou následující:

- Postupné snižování počtu parkovacích míst v centrech měst, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku.
- Nastavení ceny za parkování vycházející z hodnoty veřejného pozemku a z poptávky po parkování (doporučení: nastavení ceny za parkování je takové, aby v době zvýšené poptávky po parkování zůstávalo přibližně 10 % parkovacích míst volných).
- Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Zvýhodnit cenu rezidenčního parkování pro obyvatele vlastníci pouze 1 vozidlo na bytovou jednotku.

Opatření:

- 6.1. Zavedení systému rezidentního parkování (modrých zón), Kód MF03
- Návrhy systému rezidentního parkování (modrých zón) – prověření zonace, etapizace (prioritizace) vč. harmonogramu zavádění, nastavení poplatků a systému správy.
 - Parkoviště Hacarova (u ZS) II. etapa, rozšíření parkovací plochy, zpracována PD, Kód MF05.
- 6.2. Podpora parkovacích domů
- Podpora investorských parkovacích domů, možnosti podpory výstavby prostorově efektivních (vícepodlažních a vysokokapacitních) parkovacích objektů – vyhodnocení možné podpory např. nabídkou vhodných pozemků; pouze náklady na expertní činnost (studie, analýzy apod.), Kód MF04.
 - Podzemní parkoviště Pernštýnské nám. Výstavba podzemní parkovací kapacity spojená s následnou revitalizací povrchů veřejného prostranství v dosud neupřesněné poloze, Kód MF02.
 - Parkovací dům v lokalitě bývalé sodovkárny. Připraveny podmínky pro prodej pozemku s povinností výstavby parkovacího domu s polyfunkčním využitím, Kód MG05.
 - Oprava podzemních garáží vnitroblok Italská – Anglická, Kód MF06.
- 6.3. Vytvoření fondu parkování, Kód MF01
- Uzavřený fond pro zajištění investic na výstavbu a údržbu parkovacích ploch přímo z poplatků za jejich pronájem, případně z výnosů systému rezidentního parkování / možné poplatky od developerů pro výstavbu a péči o veřejnou infrastrukturu.
- 6.4. Zavedení režimového parkování na vybraných městských radiálách

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

STRATEGICKÝ CÍL 8 – Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy

Opatření:

8.1. Úpravy křižovatek a přestavby na páteřních komunikacích

a) Křižovatky na vnitřním městském okruhu

- Jiráskovo nám. II/150 x II/150a,b – navržena výstavba okružní křižovatky (studie), vhodné řešit včetně přilehlého parkoviště – vazba na 1.5 ; křižovatka - předběžně odhadované náklady 20 mil. Kč – sdílená investice s Ol. krajem; parkovací objekt – předběžně odhadované náklady 60 mil. Kč, Kód ME02.
- Vazba na Strategický cíl 1 - Olomoucká II/366 x Vápenice II/150 – zpracována DÚR (2018)- bez vydaného ÚR, vhodné řešit komplexně včetně přilehlých veřejných prostranství, důraz na pobytovou kvalitu a bezpečnost pěších a posílení historicko-urbanistických vazeb, předběžně odhadované náklady 4 mil. Kč – sdílená investice s Ol. krajem.
- Poděbradovo nám. II/150 x II/433 X III/37766– vydáno SP (2017), prověření vhodnosti navrženého řešení (dvě miniokružní křižovatky, dostavba CS), případně řešit alternativně, předběžně odhadované náklady 35 mil. Kč – sdílená investice s Ol. krajem, Kód MG06.

b) Přestavby na páteřních komunikacích

- Prodloužení severní obslužné (J. Lady – Plumlovská). Stanovení charakteru a funkce komunikace potřebné pro rozvoj rezidentní zástavby v souladu s pořízenou studií, Kód ME03.
- křižovatka Olomoucká x Konečná II/366 (severní obchvat) * zkapacitnění křižovatky, sdílená investice s Ol. krajem; předběžně odhadované náklady 9 mil. Kč. MG07
- křižovatka nám. Padlých hrdinů II/150 – úpravy napojení komunikací; předběžně odhadované náklady 7 mil. Kč, Kód ME04.
- Brněnská hřbitov II/433 – úpravy veřejného prostoru, místo pro přecházení, zastávka MHD (zpracována PD, 4,125 mil. Kč), možné doplnění chodníku ke smuteční síni fy. Makový předběžně odhadované náklady 1 mil. Kč, Kód ME05.
- křižovatka Kojetínská II/367 x Kralická III/3674 – navýšení kapacity křižovatky, pravděpodobně včetně přestavby mostu, předběžně odhadované náklady 15 mil. Kč, MG08.
- napojení HZS a napojení malé průmyslové zóny Brněnská II/433, dvě křižovatky předběžně odhadované náklady 9 mil. Kč.

Kód ME07

- Napojení malé průmyslové zóny Brněnská, Dopravní napojení malé průmyslové zóny na Brněnské ulici (II/433) - zpracovaná ÚS, Kód ME08.
- křižovatka Žeranovská III/37766 x Na hrázi x Bulharská – zpracována studie variant řešení křižovatky a veřejného prostranství, předběžně odhadované náklady 5 mil. Kč, Kód ME09.
- odbočení Tetín x Brněnská II/433, předběžně odhadované náklady 2 mil. Kč, Kód ME10.
- odbočení Mozartova x Okružní (vnější okruh), (vazba na řešení 6.2), předběžně odhadované náklady 2 mil. Kč, Kód ME11.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Malá okružní křižovatka Šárka – Jezdecká (vnější okruh), předběžně odhadované náklady 2 mil. Kč, Kód ME12.
- Rekonstrukce mostu na ul. M. Pujmanové Rekonstrukce stávajícího betonového mostu na ul. M. Pujmanové. Rozsah poškození mostu je dán odborným posudkem. Náklady na rekonstrukci budou odhadnuty až na základě zpracované dokumentace, Kód ME20.
- Rekonstrukce mostu na ul. B. Šmerala Projekt se zabývá kompletní rekonstrukcí mostu na ulici B. Šmerala a navazujících zpevněných ploch. Jedná se o most ev. č. PV-2 s názvem Most přes mlýnský náhon ve městě Prostějov, Šmeralova ulice – u obchodu. Stávající most z rámových propustků je ve velmi špatném stavu a bude kompletně demontován a nahrazen mostem novým monolitickým železobetonovým. V rámci stavby je navržena rekonstrukce mostu, úprava komunikací, oprava kanalizace, veřejného osvětlení a vegetační úpravy, Kód ME21.
- Oprava mostu na ul. Žitná, Záměr opravy mostu na ulici Žitné, přes kterou je vedena trasa linky MHD, Kód ME22.
- Akce jiných organizací:
 - podjezd Vrahovická II/150- akce SŽ s.o. Kód MG02
 - dostavba MUK D46 Žešov (EXIT 21 Prostějov-jih), akce ŘSD s.p., Kód MG09.

8.2. Řešení severozápadního obchvatu a dalších koncepčních záměrů

- Severozápadní obchvat (pokračování severního obchvatu), Kód MG01
 - potvrzení navrhované polohy dle studie Ol. kraje 2021,
 - vyhodnocení dopravních vazeb,
 - možné předběžně odhadované náklady 300 mil. Kč.
- Severovýchodní kvadrant (Barákova – Vrahovická přes areál bývalého Agrostroje), Kód ME13. <https://www.prostejov.eu/filemanager/files/266547.pdf>
- Radiála Vrahovická – Konečná, Kód ME14. <https://www.prostejov.eu/filemanager/files/266547.pdf>
- Úprava vnějšího okruhu U Stadionu – Martinákova – Sladkovského, Kód ME15.
- Jihovýchodní kvadrant (prodloužení ulice Okružní k ul. Dolní – řešení souběhu s D46), Kód ME16.
- Radiála J. Lady – Kostelecká (napojení na severovýchodní obchvat), Kód ME17.
- Jižní obchvat ("smysluplnost" a posouzení technické realizovatelnosti koridorů), bez odhadu nákladů a stanovení dalších vazeb), Kód MG10.

8.3. Řešení infrastruktury pro podporu alternativních pohonů

- Podpora pořízování vozidel na alternativní paliva do flotil komunálních podniků provozujících vozidla svozu komunálního odpadu a obdobné činnosti při správě veřejného prostoru (např. úprava zeleně, odklizení sněhu atp.).
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.

8.4. Řešení nákladní dopravy

- Analýza procesu zásobování, identifikace skladových areálů jako potenciálních zdrojů zvýšené dopravní zátěže, dále př. železničních nákladových nádraží a železničních vleček, vodních koridorů a přístavů.
- Zavádění konceptů městské logistiky (citylogistiky). Podpora půjčování městských cargoelektro jízdních kol.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Sloučení dodávek zboží (logistická centra, sdílení vozidel, vytváření bloků pro obsluhu nákladními vozidly a podobná organizační opatření).
- Centralizace míst a harmonizace časových plánů pro nakládku a vykládku zboží.
- Využití nízkoemisních/bezemisních vozidel (vč. elektrických vozidel, ale i jízdních kol apod.).
- Organizační opatření (omezení vjezdu nákladních vozidel apod.).
- Využití informačních technologií (komunikace s dopravními operátory přes internet, interaktivní mapa na kalkulaci optimálních tras apod.).

STRATEGICKÝ CÍL 9 – Podpora snížení poptávky po individuální automobilové mobilitě s využitím bezpečnostních, monitorovacích a organizačních opatření

Opatření:

- 9.1. Posouzení stávajícího systému a možnosti rozvoje městského bezpečnostního kamerového systému
 - Rozvoj kamerového systému - rozšíření a reprodukce MKDS včetně instalace panoramatické kamery, Kód SB01
- 9.2. Zkvalitnění režimu kontrol a prevence v rámci fungování městské policie.
- 9.3. Opatření pro zklidnění dopravy
 - Zavádění zón 30, Kód ME19
 - Inteligentní dopravní systémy – telematika (průřezový komplexní projekt)- Doplnění a modernizace kamerového systému světelných křižovatek, Inteligentní dynamicky řízená zelená vlna pro IZS, Obnova radičů dopravní signalizace, Analytické kamery na světelně řízených přechodech pro chodce, Telemetrický informační systém, Rozšíření a modernizace bezpečnostně preventivního kamerového systému, Systémy pro dynamické vysokorychlostní vážení vozidel na pozemní komunikace, HW a SW řešení pro komplexní funkci IT, náklady 19,7 mil. Kč., Kód ME25
 - Další možnosti opatření vedoucích ke zklidnění a útlumu individuální motorové dopravy.
 - Prověření a doplnění systému zjednosměrnění ulic.
- 9.4. Podrobnější posouzení doplnění přechodů pro chodce, míst pro přecházení a jejich osvětlení
 - Podchod pod železnicí Sportovní – Za velodromem, Kód ME18.
 - Lávka pro pěší v Čechovicích, Jedná se o lávku pro pěší na veřejném chodníku na levé straně ulice ve směru k ulici Plumlovská. Stávající lávka je v havarijním stavu a je uzavřena pro veřejnost. Nová lávka je navržena jako železobetonová prefabrikovaná deska z betonu šířky 1,5 m uložená pomocí vrubových kloubů na nové monolitické železobetonové opěry, které budou nadbetonovány na základy původní lávky. Délka lávky je navržena 8,0 m, Kód ME23.

Aktivita 8. 2. Identifikace finančních zdrojů

Kvalitní finanční plán pomůže zajistit ekonomickou spolehlivost a finanční životaschopnost opatření stanovených v předchozích aktivitách. Příprava takového plánu je spojena se všemi dostupnými toky financování, a také posouzením toho, zda organizace zapojené do plánu jsou schopné tyto toky zachytit a získat. Zkoumání zdrojů financování pak proběhlo v rámci [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#). Je doplněno o hodnocení organizací, protože finanční závazky a možnosti různých organizací jsou odlišné, a také mají odlišná zákonem stanovená práva a povinnosti v souvislosti s financováním.

Při hledání možných zdrojů pro financování opatření v oblasti mobility se nabízí k posouzení široká škála možností. Vedle dostupných stávajících zdrojů, jako jsou místní rozpočty a daně, národní a evropské dotační fondy nebo příjmy z jízdného, parkovacích poplatků a dalších, je vhodné posoudit i případné nové zdroje financování – např. dluhopisy, různé developerské poplatky, ale i fondy ze soukromého sektoru. V této fázi je rovněž nezbytné najít i zdroje financování pro další podrobné studie proveditelnosti, které budou nutné pro větší investice. Financování implementačního procesu SUMP – funding a financing - jak se liší?

- Financing se obvykle týká peněz, které jsou potřebné z externích zdrojů pro počáteční investice v prvních fázích projektu; po skončení projektu musí být splaceny nebo vráceny zpět. Nástroje financování se obecně vztahují k zadlužení nebo vlastnímu kapitálu, případně jejich kombinaci. Prostřednictvím investičních dotací a grantů mohou k počátečním nákladům nepřímo přispívat i daňoví poplatníci.
- Funding se obecně týká toho, kdo dlouhodobě platí za aktivum. Může jít o přímé uživatele služeb (jízdenky, parkovací poplatky), zákazníky služeb v oblasti mobility (reklamy) či daňové poplatníky prostřednictvím státního rozpočtu či speciálních daní souvisejících s dopravou. Je důležité vědět, že k implementaci finančně udržitelného SUMP je zapotřebí financing i funding. Například využití půjček na financování infrastruktury pro veřejnou dopravu může být limitováno velikostí zdrojů, které budou financovat splácení těchto půjček.

Aktivita 8. 3. Priority, odpovědnost a časový harmonogram

V rámci aktivity 8. 1. byla vytvořena a podrobně popsána konečná verze souboru činností, ke kterým jsou také přidělené body důležitosti, které předurčuje také výběr priorit, na které je postavena tvorba akčního plánu. Ten ale bude vždy tvořen jako součást průběžného naplňování [Strategického plánu Prostějov 2022 - 2035](#) a bude vždy spojen také s rozpočtem města, časovým harmonogramem a zodpovědností za realizaci jednotlivých opatření.

Akční plán tedy určuje, kdo bude mít jakou odpovědnost, jaké budou priority a kdy co bude probíhat během implementace. Jasná představa o tom, jaké jsou prioritní činnosti, v jakém čase budou vykonávány a kdo za ně ponese odpovědnost, tohle vše jsou základní kameny Plánu udržitelné městské mobility Prostějov a [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).

Tato aktivita tak nastavuje principy, které jsou nutné pro implementaci. Současně navazují na struktury, které byly definovány v prvním kroku, tedy v rámci přípravy SUMP Prostějov.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Pro realizaci příslušných opatření, respektive konkrétních projektů [Strategického plánu Prostějov 2022 - 2035](#) využívá tzv. Databázi projektů „Projekty pro Prostějov“. Projekty jsou v rámci implementační části posuzovány následujícím způsobem:

- 1) Základním předpokladem pro tvorbu implementační části je naplnění hlavního cíle „EFEKTIVNĚ ROZVÍJET A SPRAVOVAT PROSTĚJOV SRDCE HANÉ – ATRAKTIVNÍ MÍSTO PRO ZDRAVÝ ŽIVOT“, respektive prioritních cílů pro rozvoj řešených oblastí, klíčových aktivit a příslušných dílčích cílů.
- 2) Hlavním prostředkem pro naplnění Strategického plánu jsou:
 - realizační projekty (investiční a neinvestiční)
 - projekty podpory (dotační, či organizační)
- 3) Soulad s výše uvedeným hlavním cílem je zajištěn prostřednictvím **PRIORITNÍCH INFORMACÍ**. Samotný aspekt realizovatelnosti projektů je posuzován pomocí **DOPLŇKOVÝCH INFORMACÍ**

Jednotlivé projekty jsou bodově hodnoceny následujícím způsobem:

DRUH INFORMACE	VLASTNOST	POPIS (HODNOTA)	POZNÁMKA – PŘÍKLAD POUŽITÍ
ZÁKLADNÍ INFORMACE	KÓD	Kód projektu ve formátu S, Z, M, L – dle příslušné oblasti A-G – dle příslušného opatření 00-99 – číslo konkrétního projektu	MG01 – Jedná se o projekt v oblasti HOSPODÁŘSTVÍ / MOBILITA, jedná se o investici OI kraje, proto je součástí opatření MG: Spolupráce a podpora - Významné investice třetích stran a údržbou na udržitelnost, pořadové číslo projektu je 01
	NÁZEV	Stručný název projektu	Název projektu bude formulován co nejjednodušeji, bez stupňů přípravy (např. bez PD) nebo bez uvedení etapizace, např. „Severo-západní např. Propojení komunikací II/150 a II/366 prodloužením tzv. severního obchvatu západním směrem ze stávající okružní křižovatky ke stávajícímu tělesu západní poloviny komunikace III/37/60
	POPIS	Podrobnější popis projektu	Jedná se o hodnotu, která určuje přínos projektu k naplňování stanovené strategie, je součtem bodového hodnocení prioritních informací
	DŮLEŽITOST	Hodnota výkonné priority projektu	Číselný součet
	NÁKLADY	Dohadované náklady v tis. Kč	250 000
PŘEDNÍ INFORMACE	KLÍČOVÁ AKTIVITA	Přínos k plnění klíčové aktivity vyjádřený bodovou hodnotou - realizace projektu nepřispěje k rozvoji klíčové aktivity (0 bodů) - realizace projektu částečně přispěje k rozvoji klíčové aktivity (1 bod) - projekt je nástrojem rozvoje klíčové aktivity (2 body)	mobilita 2 body – jedná se o prioritní stavbu dopravní infrastruktury lokální ekonomika 2 body – předpokládány dopad stavby by měl zlepšit dopravní dostupnost pro komerční dopravu a dojížděku do zaměstnání (úspora času) moderovaná infrastruktura 0 bodů, volnočasové aktivity 0 bodů; nepřispívá se vliv na tyto klíčové aktivity
	VYBRANÉ CÍLE	Přínos k plnění dílčích cílů vyjádřený bodovou hodnotou - realizace projektu nepřispěje k naplnění dílčího cíle (0 bodů) - realizace projektu částečně přispěje k naplnění dílčího cíle (1 bod) - projekt je základem pro naplnění dílčího cíle (2 body) budou vyřazeny čtyři cíle, vyjmečně může být vybrán další cíl, jeho hodnota bude zohledněna v kritériu společenská priorita	2 body - Cíl M2: Udržitelná dopravní infrastruktura – prioritní projekt příslušné skupiny opatření M2: Udržitelná a bezpečná síť 2 body - Cíl E1: Veřejná infrastruktura a odleň centra města – projekt odpovídá opatření E1B Kvalitní veřejná prostranství a dopravní infrastruktura 1 bod - Cíl Z1: Odolné město a ekologicky stabilní krajina – projekt odvede (sniží) tranzitní dopravu z města, očekává se snížení hlukové a emisní zátěže 0 bodů – soulad s třetím možným cílem nebyl identifikován
	SPOLEČENSKÁ PRIORITY	Priorita (lidské množství bodů) může získat projekt na základě hlasování itady; případně: Zastupitelstva, tento text by měl sloužit k upřesnění časově nevyhnutelných projektů, případně projektů na kterých panuje v době před schválením aktualizace strat. plánu výrazná společenská (programová) shoda	(Vychází) hodnota u všech projektů bude 1
DOPLŇKOVÉ INFORMACE	PŘÍPRAVENOST	Projektová připravenost - není jasně umístěn objekt, (případně vybrána finální varianta) - 0 bodů - dokončena studie či rozpracována projektová dokumentace - 1 bod - dokončena projektová dokumentace včetně příslušných povolení nebo není relevantní - 2 body	1 bod – je dokončena studie
	SOULAD S ÚPD	Soulad s územní plánovací dokumentací - ÚZP projekt není v souladu (je v rozporu a vyžaduje změnu) - 0 bodů - projekt je příslušný dle ÚPD nebo soulad není relevantní - 1 bod - ÚPD stavbu předpokládá (např. veřejný prospěšný stavba) - 2 body	1 bod – je v souladu se ZÚR, dle ÚPD je příslušný
	MAJETKOPRÁVNÍ	Majetkoprávní připravenost - majetkoprávní příprava pozemků (či závezků) pro realizaci projektu je komplikovaná a pozemky nejsou zajištěny - 0 bodů - majetkoprávní příprava probíhá, je k dispozici nadpoloviční většina původně potřebných pozemků - 1 bod - potřebné pozemky jsou zajištěny, nebo není relevantní - 2 body	0 bod – majetkově je zajištěno minimum pozemků
	DOTACE	Dotační příležitost - není pravděpodobné dotační financování projektu - 0 bodů - je pravděpodobné dotační financování, nebo není relevantní - 1 bod - dotace byly již získány - 2 body	1 bod – dotační financování je pravděpodobné
	VAZBA	Provázanost s jednotlivými projekty celostátního, regionálního, krajského, nebo místního územního plánování	ME17 – radnice J. Ludy - Kostelecká
	ROZPOČET	Granta (jednotlivost) projektu vyjádřená vazbou na příslušnou kapitolu rozpočtu, případně uvedením jméni organizace, která projekt zajišťuje	OI kraj
	STRATEGICKÝ DOKUMENT	Příslušný odborný strategický dokument: SUPP - Plán udržitelné městské mobility / AS - Adaptační strategie / PZKO - Program zlepšování kvality ovzduší / SMART - Smart Prostějov - Manuál chytrého města	SUMP - Plán udržitelné městské mobility / PZKO - Program zlepšování kvality ovzduší / SMART - Smart Prostějov
	POZNÁMKA	Prostor pro podrobnější popis výše uvedených informací	https://www.lidnes.cz/olomouc/zpravy/prostejov-severo-zapadni-obchvat-priprava-cyklisticka-doprava-bezpecnost-A201103_579582_olomouc-zpravy_skt „Dohadované náklady vychází ze zpracované studie a jsou bez nákladů na výzkup, spolufinancování města není známo, koridor pro komunikaci v souladu se ZÚR, ale je nutné ho zpracovat do ÚP Prostějov, ÚP Mostkovice a ÚP Smřčice“

Obrázek 26: Popis Databáze projektů (implementační části) Strategického plánu Prostějov 2022 - 2035

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Pro realizaci SUMP Prostějov je nastavená následující struktura.

Politické vedení a pracovní skupiny:

- Vedení města: náměstkyně odpovědná za oblast dopravy, náměstek odpovědný za územní plánování, rozvoj a investice, náměstek odpovědný za majetek města.
- Komise Rady města Prostějova pro dopravu, která kontroluje proces realizace SUMP.
- Pracovní skupina Rady města Prostějova ke komplexnímu řešení problematiky parkování ve městě Prostějově.

Koordinace

Hlavním koordinátorem procesu implementace SUMP Prostějov bude vedoucí oddělení rozvoje a investičních záměrů, který má tuto agendu ve své kompetenci, neboť zajišťuje komplexní řešení problematiky rozvoje města a realizace investic z pohledu samosprávy. Zajišťuje návrhy záměrů dlouhodobého rozvoje města, zpracovává podklady a stanoviska pro koordinaci záměrů města se záměry jiných investorů a koordinuje a zpracovává koncepční a rozvojové úkoly. Jeho úkolem bude také koordinovat tvorbu balíčků opatření SUMP, které jsou popsány v kapitole 7.

Jeho blízkými spolupracovníky budou:

- **Hlavní architekt**, který je současně vedoucím odboru územního plánování a památkové péče. Jeho úkolem bude pomáhat s koordinací naplňování strategického cíle 1 - Přeměna centra na místo pro veřejný život a strategického cíle 2 Přeměna veřejného prostoru, a to z toho důvodu, aby veřejný prostor se nestal jen prostorem dopravních prostředků, ale opravdu místem pro život.
- **Předseda dopravní komise** a vedoucí oddělení blízkých svou agendou k dopravě: oddělení realizace, oddělení dopravy a komunikací, oddělení údržby majetku města.
- **Koordinátor** - pro realizaci Komunikační strategie SUMP Prostějov se doporučuje vytvořit **Tým pro komunikaci**, který by měl dvě sekce - prezentace rozvojových projektů a prezentace osvětových akcí a kampaní. Detaily jsou popsány v Komunikační strategii.

Příloha 1 – Zainteresované odbory a organizace

Veškeré uvedené informace jsou čerpány ze stránek www.prostejov.eu.

1) Odbor rozvoje a investic

Odbor rozvoje a investic vykonává samostatnou působnost města Prostějova v oblasti rozvoje města a dotací, koordinace a stanovování koncepčních záměrů a přípravných prací rozsáhlých investičních činností, komplexního zajištění, koordinace přípravy a realizace investiční výstavby budov, bytů, sítí technického vybavení včetně komunikací, včetně realizace staveb.

Oddělení rozvoje a investičních záměrů

- zajišťuje návrhy záměrů dlouhodobého rozvoje města,
- zpracovává podklady a stanoviska pro koordinaci záměrů města se záměry jiných investorů,
- koordinuje a zpracovává koncepční a rozvojové úkoly,
- zajišťuje zpracování dílčích koncepčních a rozvojových dokumentů,
- podílí se na zajišťování úkolů spojených s procesem podpory regionálního rozvoje,
- zpracovává informační materiály v souvislosti s připravovaným rozvojem a investičními záměry města v souladu s návrhem koncepce rozvoje města,
- zajišťuje pořizování a aktualizaci strategických dokumentů města,
- zpracovává a vyhodnocuje záměry na využití pozemků a případných dalších nemovitostí ve vlastnictví města s ohledem na plánované investiční záměry města,
- zpracovává stanoviska v rámci přípravy územní plánovací dokumentace z hlediska investičních záměrů města,
- zpracovává investiční záměry k jednotlivým plánovaným investičním akcím města a zajišťuje zveřejnění schválených investičních záměrů a třídění odborných podkladů k jednotlivým investičním záměrům,
- zpracovává studie proveditelnosti k jednotlivým plánovaným investičním záměrům města,
- zajišťuje technickou část veřejných zakázek,
- zabezpečuje podklady pro prezentaci významných investičních akcí města,
- zajišťuje zveřejňování projektových dokumentací významných investičních akcí na webu města,
- zabezpečuje činnost spisového uzlu
- zajišťuje přípravu a koordinaci projektů v rámci Strategie Integrovaných teritoriálních investic Olomoucké aglomerace.

Oddělení realizace

- zajišťuje přípravu stavebních investic, shromažďování a vyhodnocování požadavků na výstavbu od jejich zadání až po nabytí právní moci stavebního povolení,
- zajišťuje zpracování projektových dokumentací pro územní řízení, pro stavební povolení, případně realizačních projektových dokumentací,
- zajišťuje realizaci stavebních investic,
- zajišťuje stavební údržbu budov škol, školských zařízení, sportovních zařízení a magistrátu, pokud jsou ve vlastnictví města na základě schváleného rozpočtu města v daném kalendářním roce,

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- zajišťuje demolice budov ve vlastnictví města,
- zajišťuje komplexní činnosti od zahájení staveb až po jejich ukončení a předání správci majetku města, včetně kontroly dodržování podmínek územního rozhodnutí a stavebního povolení, kontroly čerpání nákladů stavby a jejich fakturace,
- organizuje přejímací řízení dokončených staveb nebo jejich samostatných částí, kontroluje provedení stanovených zkoušek a revizí a odstranění kolaudačních vad a nedodělků, zajišťuje uplatnění majetkových sankcí (smluvních pokut, penále) za neplnění termínů a nedodržení kvality,
- zajišťuje po stránce administrativní, organizační a technické činnost komise výstavby, zřízené radou města, pomáhá jí v činnosti a zajišťuje činnost tajemníka této komise,
- vydává na požádání ověřené výstupy z informačních systémů veřejné správy, a to v oblasti výpisů z katastru nemovitostí.

2) Odbor dopravy

Zajišťuje a provádí výkon přenesené a samostatné působnosti v oblasti dopravy, pozemních komunikací, provozu na pozemních komunikacích, v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích a na úseku dopravně správních agend v rozsahu stanoveném městu a městskému úřadu, včetně působnosti pověřeného obecního úřadu a obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

Oddělení dopravy a komunikací

v přenesené působnosti:

- vykonává působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací
- vykonává působnost silničního správního úřadu a výkon státního dozoru ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací
- vykonává působnost dopravního úřadu pro městskou autobusovou dopravu
- stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích, stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikací po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie,
- rozhoduje o zařazení pozemních komunikací do kategorie místních komunikací a o vyřazení místních komunikací z této kategorie,
- vymezuje nařízením města úseky silnic II. a III. třídy, na kterých se nezajišťuje zimní údržba,
- rozhoduje o výjimkách z místní a přechodné úpravy provozu, na těch pozemních komunikacích, na kterých místní nebo přechodnou úpravu provozu stanovil,
- zpracovává návrh smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění městské autobusové dopravy v Prostějově a ostatní dopravní obslužnosti ve veřejné linkové osobní dopravě,
- ukládá pokuty podle zvláštních zákonů v rozsahu své působnosti,
- vydává na požádání ověřené výstupy z informačních systémů veřejné správy, a to v oblasti výpisů z katastru nemovitostí,
- vykonává činnosti dopravního úřadu pro taxislužbu, rozhoduje v záležitostech provozování taxislužby na území města,

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

v samostatné působnosti:

- zpracovává návrh smlouvy o poskytnutí dotace na obnovu vozového parku městské hromadné dopravy v Prostějově,
- zajišťuje po stránce administrativní, organizační a technické činnost komise pro dopravu, zřízené radou města, pomáhá jí v činnosti a zajišťuje činnost tajemníka této komise,
- uděluje předchozí souhlas ke zvláštnímu užívání komunikací ve smyslu § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jménem města jako vlastníka dotčené komunikace; při udělení předchozího souhlasu je odbor povinen jednat v zájmu vlastníka,
- eviduje veškeré případy zvláštního užívání komunikací ve vlastnictví města
- zajišťuje dopravní obslužnost území města formou MHD a její podrobnou analýzu.

Odbor dopravy spravuje kapitolu 41 - *Doprava* rozpočtu města Prostějova

3) Odbor územního plánování a památkové péče

Odbor územního plánování a památkové péče vykonává přenesenou působnost v oblasti územního plánování a úřadu územního plánování, vykonává přenesenou a samostatnou působnost na úseku státní památkové péče v rozsahu stanoveném městu a magistrátu, vykonává samostatnou působnost v oblasti péče o památky ve vlastnictví města včetně působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností a plní úkoly městského architekta.

Oddělení územního plánování

- zpracovává odborná stanoviska k zásadním otázkám rozvoje města, k urbanistickým a architektonickým záměrům a projektům
- navrhuje koncepci rozvoje města a koncepci zeleně a životního prostředí ve městě
- zpracovává jednoduchá urbanistická řešení pro lokality ve městě
- pořizuje územní plán a regulační plán pro území města,
- pořizuje územně plánovací podklady,
- pořizuje územní plán, regulační plán a územní studii na žádost obcí ve svém správním obvodu,
- pořizuje vymezení zastavěného území na žádost obce ve svém správním obvodu,
- je dotčeným orgánem v územním řízení z hlediska uplatňování záměrů územního plánování,
- poskytuje územně plánovací informace o podmínkách využívání území a změn jeho využití,
- pořizuje územně analytické podklady a územní studie v souladu s prováděcí vyhláškou o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti,

Oddělení památkové péče

- vykonává státní správu na úseku státní památkové péče, organizuje výkon státní památkové péče v souladu s koncepcí rozvoje státní památkové péče,
- podílí se na zpracování krajské koncepce podpory státní památkové péče a na zpracování střednědobých a prováděcích plánů a programů obnovy kulturních památek,

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- vydává závazná stanoviska k obnově kulturních památek, ke stavebním změnám a udržovacím pracím v ochranných pásmech nemovitých kulturních památek a městské památkové zóny,
- vykonává státní stavební dohled při obnově, stavebních změnách a údržbě kulturních památek z hlediska památkové péče,
- vydává opatření, jestliže vlastník kulturní památky nepečuje o její zachování, neudrží ji v dobrém stavu a nechrání ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením,
- spolupracuje s vlastníky kulturních památek při předkládání jejich žádostí o finanční prostředky poskytované ze státních programů,
- poskytuje odbornou metodickou pomoc vlastníkům kulturních památek,
- projednává přestupky na úseku památkové péče,
- zajišťuje péči o kulturní památky ve vlastnictví města, zajišťuje jejich ochranu, údržbu a obnovu, využívá možnosti dotací z Fondu architektonického dědictví a Programu regenerace památek.

Správní obvod obecního úřadu obce s rozšířenou působností (úřadu územního plánování) je vymezen obcemi

Alojzov, Bedihošť, Bílovice-Lutotín, Biskupice, Bousín, Brodek u Prostějova, Buková, Čehovice, Čechy pod Kosířem, Čelčice, Čelechovice na Hané, Dětkovice, Dobrochov, Dobromilice, Doloplazy, Drahaný, Držovice, Dřevnovice, Hlučov, Hradčany-Kobeřice, Hrdibořice, Hrubčice, Hruška, Ivaň, Klenovice na Hané, Klopotovice, Kostelec na Hané, Koválovice-Osíčany, Kralice na Hané, Krumsín, Laškov, Lešany, Malé Hradisko, Mořice, Mostkovice, Myslejovice, Němčice nad Hanou, Nezamyslice, Niva, Obědkovice, Ohrozim, Olšany u Prostějova, Ondratice, Otaslavice, Otínoves, Pavlovice u Kojetína, Pěnčín, Pivín, Plumlov, Prostějov, Prostějovičky, Protivanov, Přemyslovice, Ptení, Rozstání, Seloutky, Skalka, Slatinky, Smržice, Srbce, Stařechovice, Stínava, Tištín, Tvorovice, Určice, Víceměřice, Vícov, Vincencov, Vitčice, Vranovice-Kelčice, Vrbátky, Vrchoslavice, Vřesovice, Výšovice, Zdětín, Želeč.

4) Odbor správy a údržby majetku města

Odbor správy a údržby majetku města vykonává samostatnou působnost města Prostějova v oblasti nakládání s movitým a nemovitým majetkem města Prostějova, jeho komplexní správy, včetně výkonu dalších vlastnických práv a veřejných dražeb. Vykonává samostatnou působnost města Prostějova v oblasti smluvního zajišťování vlastnických práv k vymezenému movitému a nemovitému majetku města, v oblasti jeho správy, provozu a údržby, čistoty města včetně komunálních služeb.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

Oddělení údržby majetku města

- vykonává agendu smluvního zajišťování, věcné a finanční kontroly na úseku správy, provozu, údržby a výkonu dalších práv a povinností k části městského majetku, a to: místní komunikace, městský mobiliář, veřejné osvětlení a světelná signalizace, městské hřbitovy, veřejná zeleň, dále čistota města a nakládání s komunálními a stavebními odpady,
- vykonává agendu smluvního zajišťování, věcné a finanční kontroly na úseku správy, provozu a údržby bytových domů a dalších nemovitostí s provozem bytových domů souvisejících, dále správy, údržby a provozu objektů sloužících sportovním, kulturním a vzdělávacím účelům, rozvodu tepla do nemovitostí ve vlastnictví města,
- zajišťuje povinnosti města jako zřizovatele a provozovatele veřejných pohřebišť,
- vykonává činnosti v rozsahu stanoveném právními předpisy města, zejména na úseku čistoty města, místních komunikací, veřejné zeleně a nakládání s komunálními a stavebními odpady,
- zajišťuje odstranění vraků z pozemních komunikací, které jsou ve vlastnictví města Prostějova,
- zastupuje město Prostějov jako vlastníka místních komunikací podle § 19 odst. 3 a 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- provádí a zajišťuje kontrolu zvláštního užívání (záborů) veřejné zeleně, dbá na uvedení zeleně do původního stavu a včasné předání správci zeleně,
- provádí a zajišťuje kontrolu místních komunikací podle pasportu místních komunikací,
- zajišťuje realizaci požadavků odboru dopravy, stanovených při výkonu přenesené působnosti pro místní komunikace ve vlastnictví města, zejména ve vztahu k překopům a záborům těchto komunikací,
- eviduje výsledky kontrol překopů komunikací stanoveným způsobem a kontroluje dodržení technologických postupů v rámci realizace jednotlivých akcí,
- jménem města jako vlastníka veřejné zeleně žádá o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Oddělení nakládání s majetkem města

- zajišťuje agendu majetkoprávních záležitostí města, převody majetku, prodej, pronájem, výpůjčku, zřizování věcných břemen, zástavních práv apod., včetně evidence žádostí a podnětů týkající se nakládání s nemovitým majetkem města,
- zajišťuje komplexní podklady pro projednání žádostí, podnětů v orgánech města – odborech magistrátu, radě města, komisích rady města a v zastupitelstvu města, v případě potřeby s externími odborníky,
- připravuje materiály pro projednání žádostí, podnětů v komisích rady města, v radě města, v zastupitelstvu města,
- koordinuje a zabezpečuje zveřejnění záměru města prodat, směnit nebo darovat nemovitý majetek, pronajmout jej nebo poskytnout jako výpůjčku, a to v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů,
- zajišťuje přípravu podkladů pro zápis vlastnických a jiných věcných práv k nemovitému majetku města do katastru nemovitostí,
- zajišťuje a vede agendu centrální správy nemovitého majetku a části movitého majetku města,

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

- zajišťuje zpracování výpisů z katastru nemovitostí, vyhotovení geometrických plánů a znaleckých posudků pro ocenění majetku,
- vykonává a zajišťuje majetkoprávní agendy,
- zajišťuje a vykonává činnost dražebníka při dražbě majetku města podle zákona č. 26/2000 Sb., o veřejných dražbách, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou činností dražebníka, které jsou svěřeny odboru správy a zabezpečení,
- vydává za město souhlas vlastníka pozemku, na jehož pozemku se bude odpalovat, popřípadě souhlas vlastníka, správce nebo uživatele dotčené nemovitosti s provedením ohňostroje a je účastníkem řízení o povolení ohňostrojních prací v souladu se zákonem č. 206/2015 Sb., o pyrotechnických výrobcích a zacházení s nimi a o změně některých zákonů (zákon o pyrotechnice),
- zastupuje město podle § 85 odst. 2 písm. a) a b) a podle § 109 písm. b), c), d), e) a f), § 78 odst. 5, § 78a odst. 4, § 116 a § 117 a násl. zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

5) Odbor školství, kultury a sportu

Výkon přenesené působnosti a samostatné působnosti na úseku školství, kultury a sportu v rozsahu stanoveném statutárním městu a magistrátu města jako obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, zejména:

Oddělení státní správy a samosprávy pro oblast školství, kultury a sportu

- zpracovává návrhy rozpisů rozpočtů finančních prostředků státního rozpočtu v souladu se zásadami stanovenými ministerstvem a krajskými normativy pro školy a školská zařízení v obvodu jeho působnosti a předává jej krajskému úřadu,
- shromažďuje a zpracovává data z dokumentace a evidencí za školy a školská zařízení zřizované v obvodu jeho působnosti pro krajský úřad a MŠMT ve stanovených termínech,
- poskytuje informace a metodickou pomoc školám a školským zařízením v obvodu jeho působnosti,
- vykonává a zajišťuje samostatnou působnosti města na úseku školství, včetně výkonu funkce zřizovatele vůči právnickým osobám zřízeným městem na úseku školství,
- vykonává funkci zřizovatele vůči právnickým osobám zřízeným městem na úseku kultury,
- vytváří předpoklady pro kulturní, sportovní, jinou zájmovou a vzdělávací činnost dětí, koordinuje nabídku programů pro využití volného času se zřetelem k zájmům dětí a jejich možnostem,
- vede evidenci kulturních aktivit ve městě a spolupracuje s ochrannými autorskými svazy,
- vyhlašuje granty v oblasti kultury,
- zajišťuje záležitosti mládeže, sportu a tělovýchovy na území města.

Plán udržitelné městské mobility Prostějov

6) Sportcentrum – dům dětí a mládeže Prostějov, příspěvková organizace

<https://www.sportcentrumddm.cz/>

Napsali o sobě:

Patříme mezi střediska volného času, jež jsou rovněž školskými zařízeními, našim posláním je motivovat, podporovat a vést děti, žáky, studenty, mládež, ale i dospělé k rozvoji osobnosti, k získávání a rozvoji klíčových a odborných kompetencí, zejména smysluplnému využívání volného času, a to širokou nabídkou činností v bezpečném prostředí, s profesionálním týmem pedagogů. Naše činnost se uskutečňuje ve více oblastech zájmového vzdělávání nebo se zaměřuje na konkrétní oblast zájmového vzdělávání. Vykonáváme činnost po celý školní rok, a to i ve dnech, kdy neprobíhá školní vyučování. Organizujeme pravidelné zájmové útvary pro stálou skupinu účastníků (tzv. kroužky), podílíme se na organizaci soutěží a přehlídek dětí a žáků, a dále organizujeme otevřené dlouhodobé i jednorázové aktivity, kurzy a jiné vzdělávací akce, tábory, spontánní aktivity, otevřené kluby, výukové programy pro školy navazující na průřezová témata školních vzdělávacích programů, adaptační programy v rámci prevence sociálně patologických jevů a řadu dalších činností.

Vazbu na Plán udržitelné městské mobility Prostějova má Dětské dopravní centrum.

Dětské dopravní centrum je od 6. 4. 2010 otevřeno a zpřístupněno i pro širokou veřejnost. Hřiště nabízí pro malé i větší ratolesti nejlepší trénink před vstupem do silničního provozu. Dětské dopravní centrum (DDC) do roku 2009 spadalo pod Autoklub Prostějov a jeho činnost se zaměřovala zejména na dopravní výuku žáků 4. tříd dle tematického plánu. Od 1. 1. roku 2009 přešlo DDC pod Sportcentrum – DDM. Sportcentrum – DDM je zařazeno v rejstříku škol jako středisko volného času. Jeho náplní je realizovat úkoly školského zařízení pro aktivní a účelné využívání volného času dětí a mládeže. Od 6. 4. 2010 je zaveden pravidelný provoz pro veřejnost. Děti tak, nenásilnou formou zkušenostního učení, získávají praktické dovednosti malého chodce i cyklisty a bez nebezpečí dopravních nehod se seznamují se základními pravidly bezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích. Od roku 2009 probíhá v areálu DDC dopravní výchova pro ZŠ, MŠ a školní družiny, dále příměstské tábory, kroužky. Podařilo se zde renovovat vnější prostory – vybudování pískoviště se zastíněním, postavení dřevěného domečku, otevření občerstvení s posezením a v neposlední řadě výstavba „lanové dráhy“.

7) Zdravé město Prostějov

<https://www.zdravamesta.cz/cz/prostejov>

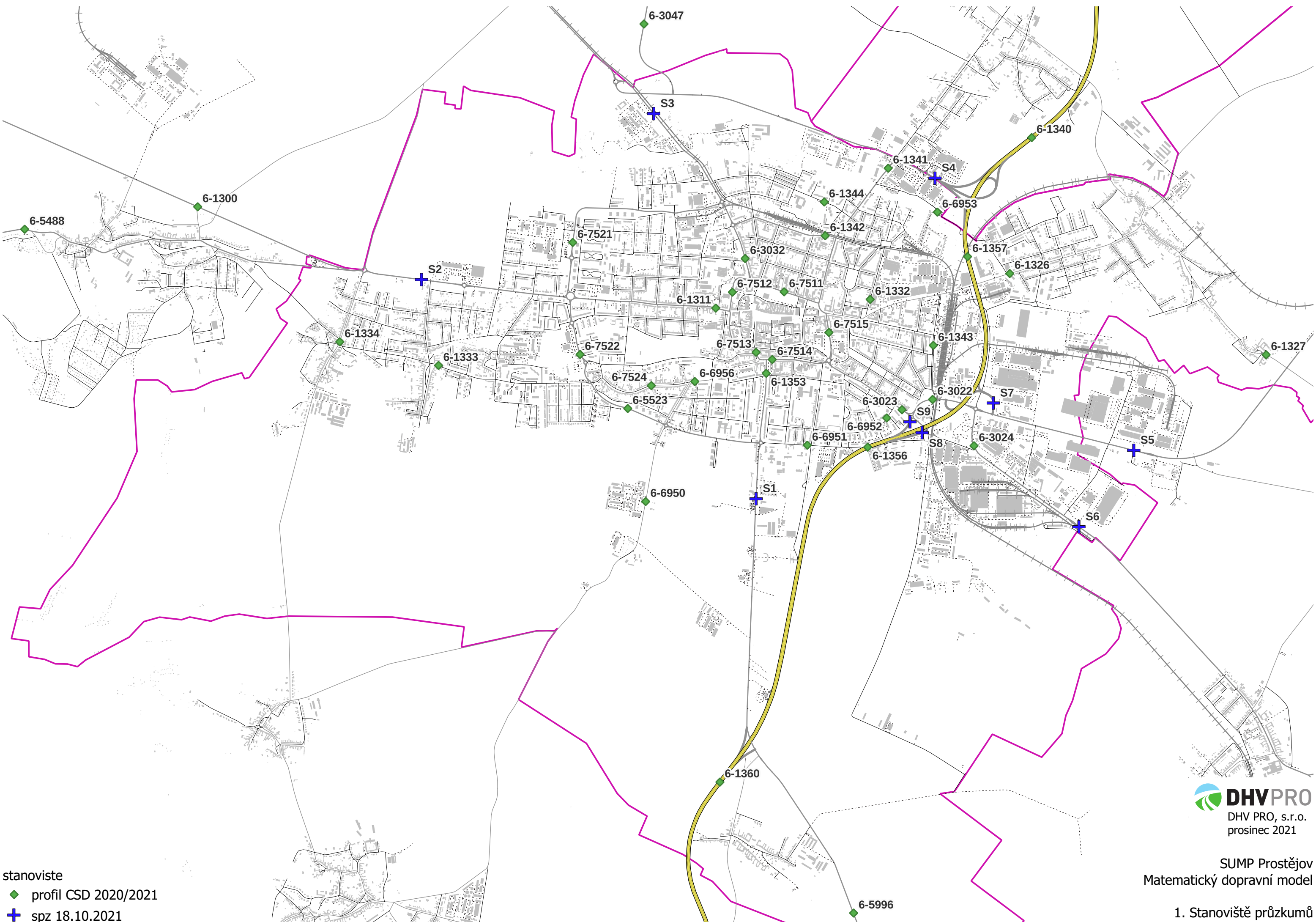
Samostatné přílohy

Průzkumy:

1. Stanoviště průzkumů
2. Intenzity motorové dopravy
3. Tranzitní a vnější doprava
4. Matice tranzitní a vnější dopravy
5. Tabele výstupy profilů stanovišť S1-S9
6. Tabele výstupy profilů CSD 2020/21

Matematický model:

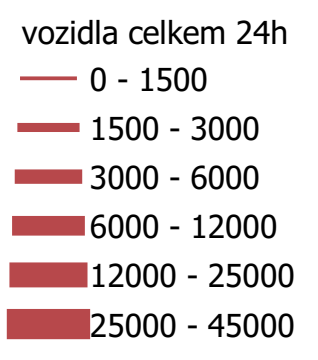
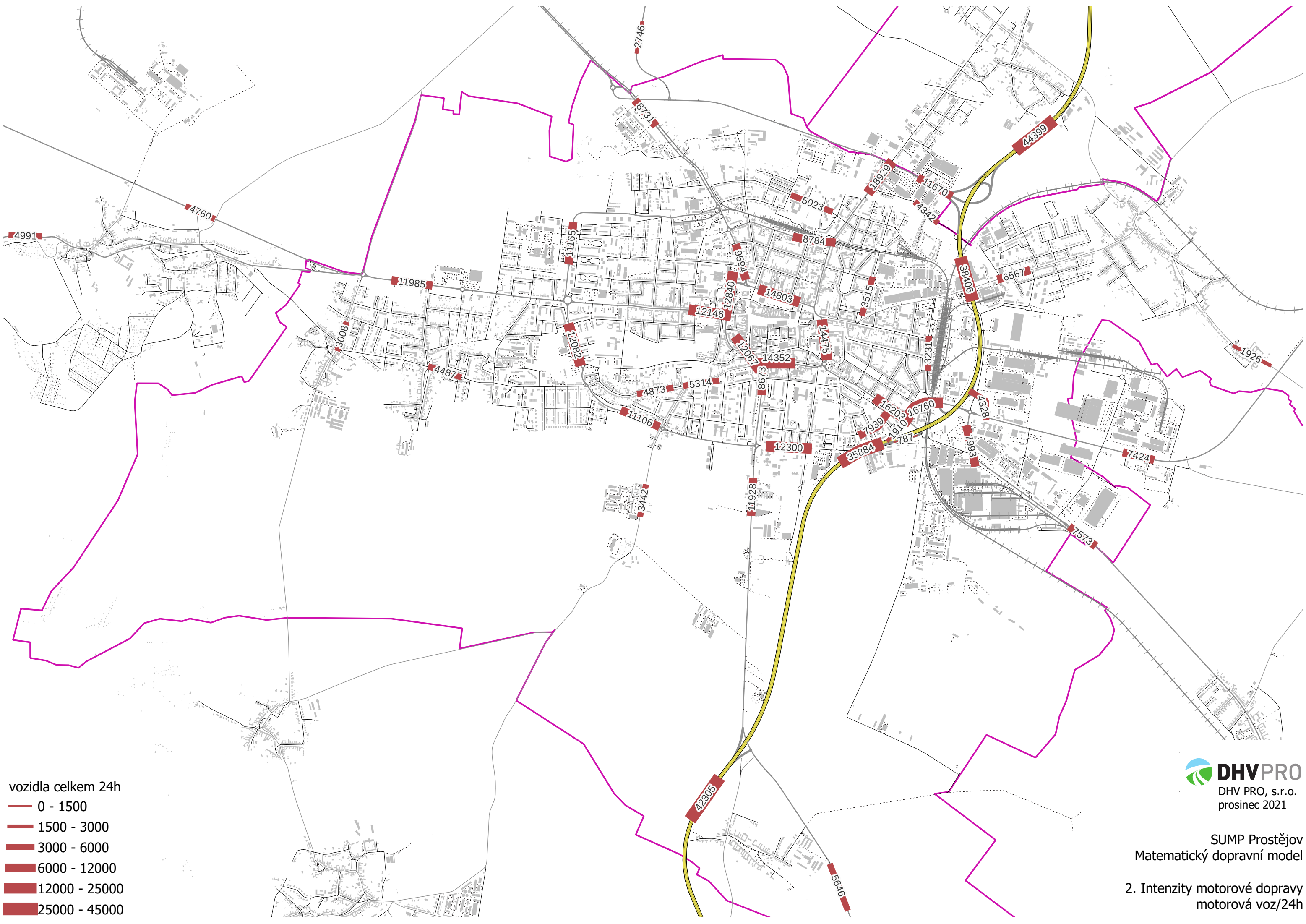
7. Rozšířená matice tranzitní a vnější dopravy
8. Kartogram zatížení vozidel stávající stav – 2021
9. Kartogram zatížení vozidel stávající stav – 2030
10. Kartogram zatížení vozidel stávající stav – 2040
11. Rozdílový kartogram zatížení vozidel – 2021 – 2030
12. Rozdílový kartogram zatížení vozidel – 2021 - 2040



stanoviste
◆ profil CSD 2020/2021
+ spz 18.10.2021

DHV PRO
DHV PRO, s.r.o.
prosinec 2021

SUMP Prostějov
Matematický dopravní model
1. Stanoviště průzkumů



pvz_sum

24h

VOZIDLA CELKEM 24h	01 - Brněnská	02 - Plumlovská	03 - Za Kosteleckou	04 - Konečná (D46)	05 - Háj	06 - Kojetínská	07 - Kralická (D46)	08 - Letecká (D46)	09 - Dolní (D46)	Celkem	Vnější
01 - Brněnská	0	597	572	316	180	80	160	6	36	17 813	15 868
02 - Plumlovská		0	100	725	276	247	30	7	14	17 823	16 424
03 - Za Kosteleckou			0	301	109	256	7	25	36	12 615	11 881
04 - Konečná (D46)				0	65	211	149	15	66	16 808	16 302
05 - Háj					0	223	447	30	280	11 052	10 072
06 - Kojetínská						0	568	25	66	11 396	10 737
07 - Kralická (D46)							0	56	16	7 759	7 687
08 - Letecká (D46)								0	34	781	747
09 - Dolní (D46)									0	4 328	4 328
Prostějov											

24h

LN	01 - Brněnská	02 - Plumlovská	03 - Za Kosteleckou	04 - Konečná (D46)	05 - Háj	06 - Kojetínská	07 - Kralická (D46)	08 - Letecká (D46)	09 - Dolní (D46)	Celkem	Vnější
01 - Brněnská	0	88	126	52	26	12	20	2	0	1 881	1 556
02 - Plumlovská		0	10	79	19	48	3	2	4	1 618	1 453
03 - Za Kosteleckou			0	56	10	46	0	7	16	1 224	1 089
04 - Konečná (D46)				0	14	22	36	2	14	2 324	2 236
05 - Háj					0	12	71	7	34	1 261	1 137
06 - Kojetínská						0	63	3	6	1 149	1 077
07 - Kralická (D46)							0	10	6	977	961
08 - Letecká (D46)								0	4	115	111
09 - Dolní (D46)									0	440	440
Prostějov											

pvz_sum

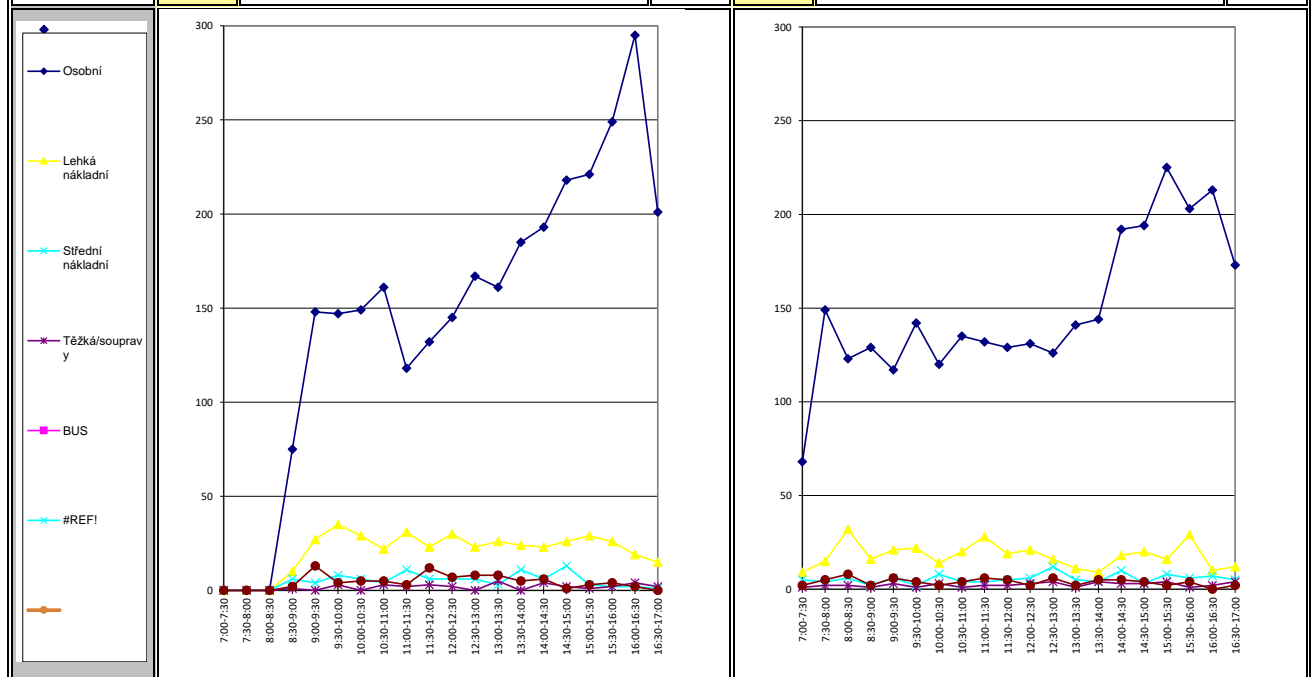
24h

SN	01 - Brněnská	02 - Plumlovská	03 - Za Kosteleckou	04 - Konečná (D46)	05 - Háj	06 - Kojetínská	07 - Kralická (D46)	08 - Letecká (D46)	09 - Dolní (D46)	Celkem	Vnější
01 - Brněnská	0	32	28	8	6	2	12	0	0	399	312
02 - Plumlovská		0	0	41	14	23	2	0	0	319	239
03 - Za Kosteleckou			0	11	7	25	0	0	0	231	188
04 - Konečná (D46)				0	0	3	5	0	0	445	437
05 - Háj					0	2	27	0	14	320	277
06 - Kojetínská						0	27	0	4	351	320
07 - Kralická (D46)							0	5	0	322	317
08 - Letecká (D46)								0	0	23	23
09 - Dolní (D46)									0	120	120
Prostějov											

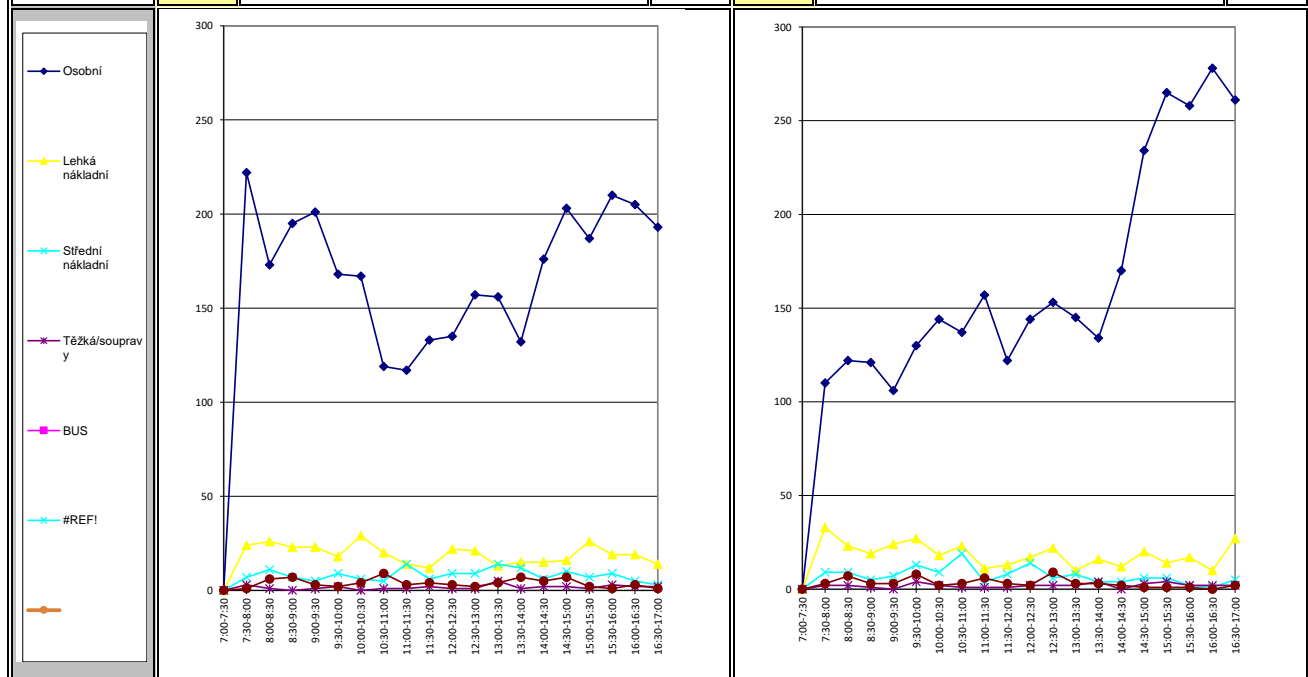
24h

TN	01 - Brněnská	02 - Plumlovská	03 - Za Kosteleckou	04 - Konečná (D46)	05 - Háj	06 - Kojetínská	07 - Kralická (D46)	08 - Letecká (D46)	09 - Dolní (D46)	Celkem	Vnější
01 - Brněnská	0	89	46	15	6	3	10	0	0	524	356
02 - Plumlovská		0	2	172	9	29	8	3	6	676	447
03 - Za Kosteleckou			0	97	4	57	3	0	0	585	424
04 - Konečná (D46)				0	7	98	8	0	10	1 381	1 258
05 - Háj					0	23	43	3	66	609	474
06 - Kojetínská						0	205	12	20	1 142	905
07 - Kralická (D46)							0	2	0	1 235	1 233
08 - Letecká (D46)								0	4	72	68
09 - Dolní (D46)									0	588	588
Prostějov											

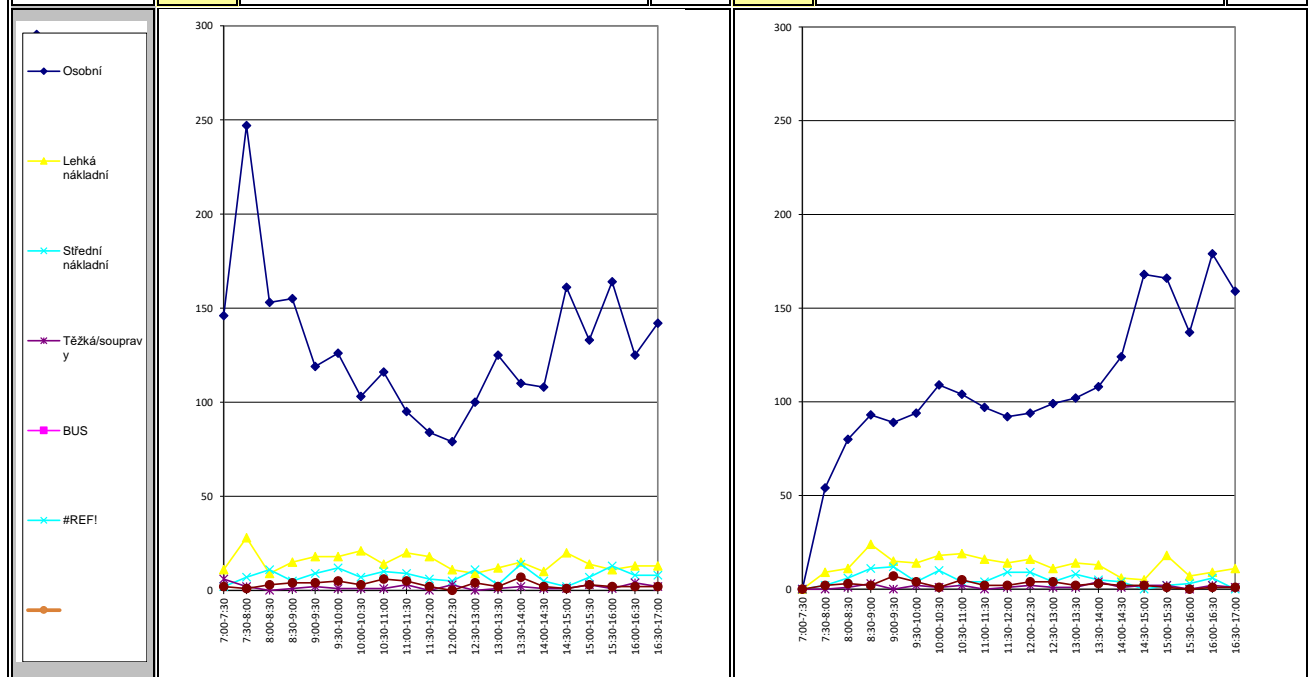
Místo	S01	II/433 Brněnská											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	180	148	21	4	5	2	179	149	18	4	6	2	
7:00-7:30	0	0	0	0	0	0	85	68	9	2	5	1	
7:30-8:00	0	0	0	0	0	0	175	149	15	5	4	2	
8:00-8:30	0	0	0	0	0	0	171	123	32	8	6	2	
8:30-9:00	94	75	10	2	6	1	150	129	16	2	2	1	
9:00-9:30	192	148	27	13	4	0	153	117	21	6	6	3	
9:30-10:00	197	147	35	4	8	3	171	142	22	4	2	1	
10:00-10:30	189	149	29	5	6	0	147	120	14	2	8	3	
10:30-11:00	195	161	22	5	4	3	164	135	20	4	4	1	
11:00-11:30	165	118	31	3	11	2	172	132	28	6	4	2	
11:30-12:00	176	132	23	12	6	3	160	129	19	5	5	2	
12:00-12:30	190	145	30	7	6	2	163	131	21	2	6	3	
12:30-13:00	204	167	23	8	6	0	164	126	16	6	12	4	
13:00-13:30	203	161	26	8	3	5	160	141	11	2	5	1	
13:30-14:00	225	185	24	5	11	0	166	144	9	5	4	4	
14:00-14:30	232	193	23	6	6	4	228	192	18	5	10	3	
14:30-15:00	260	218	26	1	13	2	224	194	20	4	3	3	
15:00-15:30	257	221	29	3	3	1	255	225	16	2	8	4	
15:30-16:00	283	249	26	4	2	2	243	203	29	4	6	1	
16:00-16:30	322	295	19	2	2	4	232	213	10	0	7	2	
16:30-17:00	219	201	15	0	1	2	196	173	12	2	5	4	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	6473						5455						



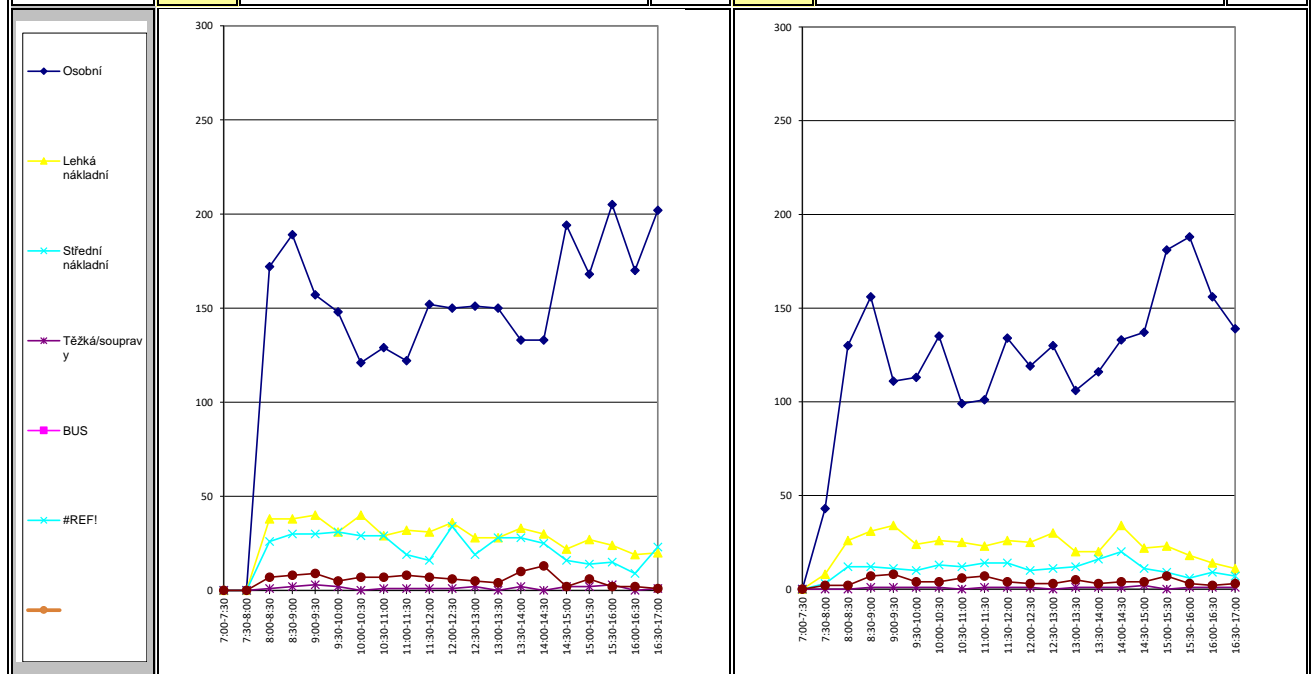
Místo	S02	II/150 Plumlovská											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	194	162	18	4	8	2	189	160	18	3	7	2	
7:00-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7:30-8:00	257	222	24	1	7	3	157	110	33	3	9	2	
8:00-8:30	217	173	26	6	11	1	163	122	23	7	9	2	
8:30-9:00	232	195	23	7	7	0	149	121	19	3	5	1	
9:00-9:30	233	201	23	3	5	1	140	106	24	3	7	0	
9:30-10:00	199	168	18	2	9	2	182	130	27	8	13	4	
10:00-10:30	206	167	29	4	6	0	175	144	18	2	9	2	
10:30-11:00	154	119	20	9	5	1	183	137	23	3	19	1	
11:00-11:30	149	117	14	3	14	1	179	157	11	6	4	1	
11:30-12:00	157	133	12	4	6	2	147	122	13	3	8	1	
12:00-12:30	170	135	22	3	9	1	179	144	17	2	14	2	
12:30-13:00	190	157	21	2	9	1	192	153	22	9	6	2	
13:00-13:30	192	156	13	4	14	5	168	145	10	3	8	2	
13:30-14:00	167	132	15	7	12	1	161	134	16	3	4	4	
14:00-14:30	204	176	15	5	6	2	188	170	12	2	4	0	
14:30-15:00	238	203	16	7	10	2	264	234	20	1	6	3	
15:00-15:30	223	187	26	2	7	1	290	265	14	1	6	4	
15:30-16:00	242	210	19	1	9	3	280	258	17	1	2	2	
16:00-16:30	234	205	19	3	5	2	291	278	10	0	1	2	
16:30-17:00	213	193	14	1	3	2	297	261	27	2	5	2	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	6064						5921						



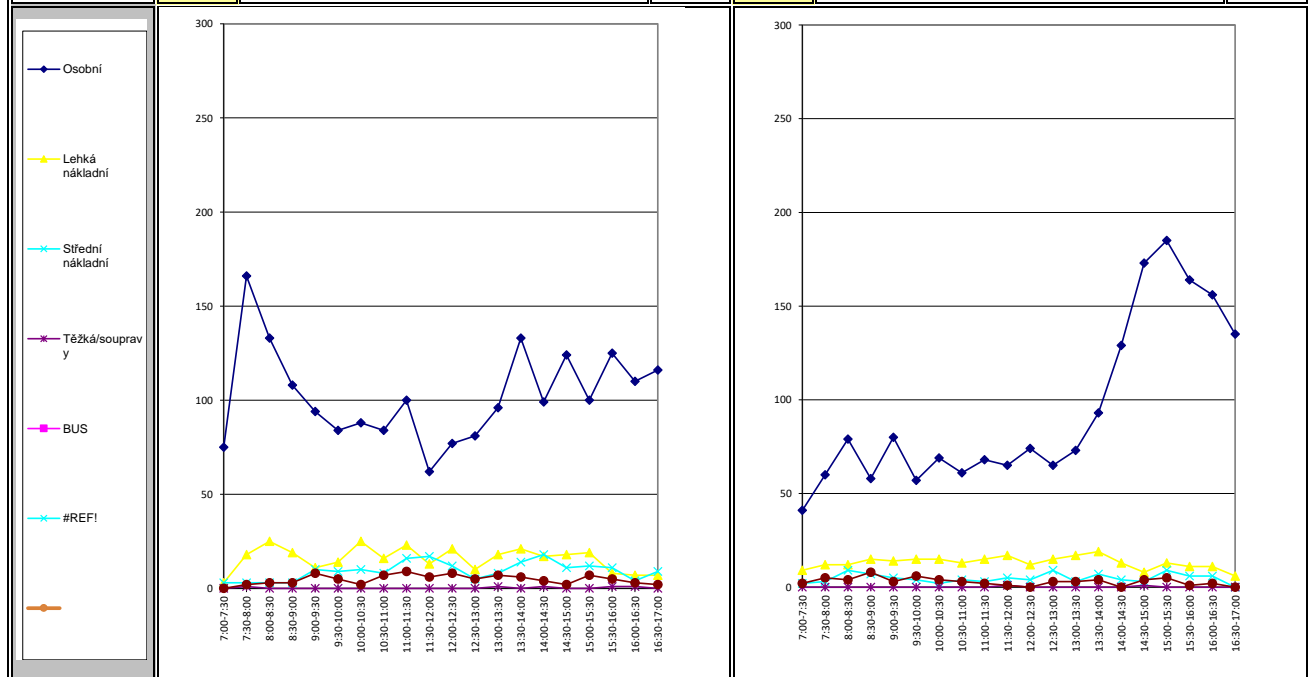
Místo	S03	II/388 Za Kosteleckou											pondělí 18.10.2021	
Směr	1	do města						2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS		Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	157	130	15	3	8	2		129	107	13	2	5	1	
7:00-7:30	167	146	11	2	2	6		0	0	0	0	0	0	
7:30-8:00	285	247	28	1	7	2		67	54	9	2	2	0	
8:00-8:30	176	153	9	3	11	0		101	80	11	3	6	1	
8:30-9:00	180	155	15	4	5	1		133	93	24	2	11	3	
9:00-9:30	152	119	18	4	9	2		123	89	15	7	12	0	
9:30-10:00	162	126	18	5	12	1		118	94	14	4	4	2	
10:00-10:30	135	103	21	3	7	1		139	109	18	1	10	1	
10:30-11:00	147	116	14	6	10	1		134	104	19	5	4	2	
11:00-11:30	132	95	20	5	9	3		119	97	16	2	4	0	
11:30-12:00	110	84	18	2	6	0		118	92	14	2	9	1	
12:00-12:30	98	79	11	0	5	3		125	94	16	4	9	2	
12:30-13:00	124	100	9	4	11	0		119	99	11	4	4	1	
13:00-13:30	143	125	12	2	3	1		127	102	14	2	8	1	
13:30-14:00	148	110	15	7	14	2		133	108	13	3	5	4	
14:00-14:30	126	108	10	2	5	1		137	124	6	2	4	1	
14:30-15:00	185	161	20	1	2	1		177	168	5	2	0	2	
15:00-15:30	160	133	14	3	7	3		189	166	18	1	2	2	
15:30-16:00	191	164	11	2	13	1		147	137	7	0	3	0	
16:00-16:30	152	125	13	2	8	4		197	179	9	1	6	2	
16:30-17:00	167	142	13	2	8	2		172	159	11	1	0	1	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	4703							4028						



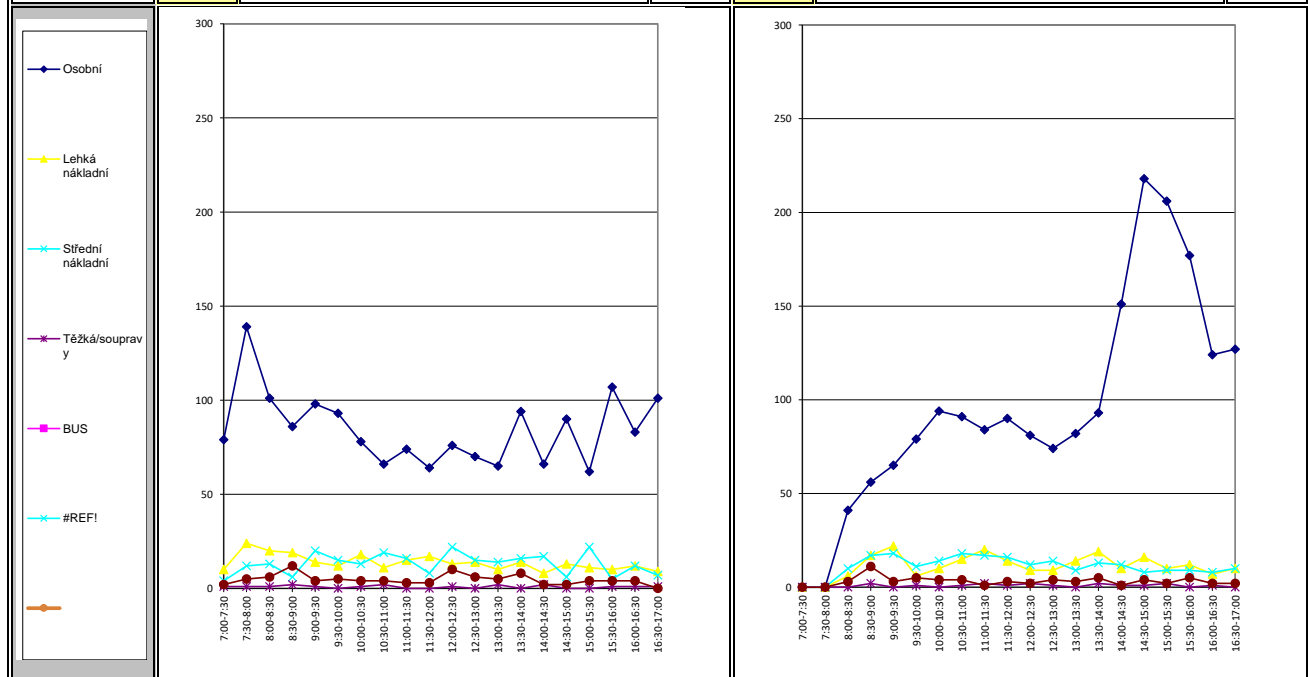
Místo	S04	II/366 Konečná (exit 26km D46)											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	197	142	27	5	21	1	159	121	22	4	11	1	
7:00-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7:30-8:00	0	0	0	0	0	0	56	43	8	2	3	0	
8:00-8:30	244	172	38	7	26	1	170	130	26	2	12	0	
8:30-9:00	267	189	38	8	30	2	207	156	31	7	12	1	
9:00-9:30	239	157	40	9	30	3	165	111	34	8	11	1	
9:30-10:00	217	148	31	5	31	2	152	113	24	4	10	1	
10:00-10:30	197	121	40	7	29	0	179	135	26	4	13	1	
10:30-11:00	195	129	29	7	29	1	142	99	25	6	12	0	
11:00-11:30	182	122	32	8	19	1	146	101	23	7	14	1	
11:30-12:00	207	152	31	7	16	1	179	134	26	4	14	1	
12:00-12:30	227	150	36	6	34	1	158	119	25	3	10	1	
12:30-13:00	205	151	28	5	19	2	174	130	30	3	11	0	
13:00-13:30	210	150	28	4	28	0	144	106	20	5	12	1	
13:30-14:00	206	133	33	10	28	2	156	116	20	3	16	1	
14:00-14:30	201	133	30	13	25	0	192	133	34	4	20	1	
14:30-15:00	236	194	22	2	16	2	176	137	22	4	11	2	
15:00-15:30	217	168	27	6	14	2	220	181	23	7	9	0	
15:30-16:00	249	205	24	2	15	3	216	188	18	3	6	1	
16:00-16:30	200	170	19	2	9	0	182	156	14	2	9	1	
16:30-17:00	247	202	20	1	23	1	161	139	11	3	7	1	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	6517						5153						



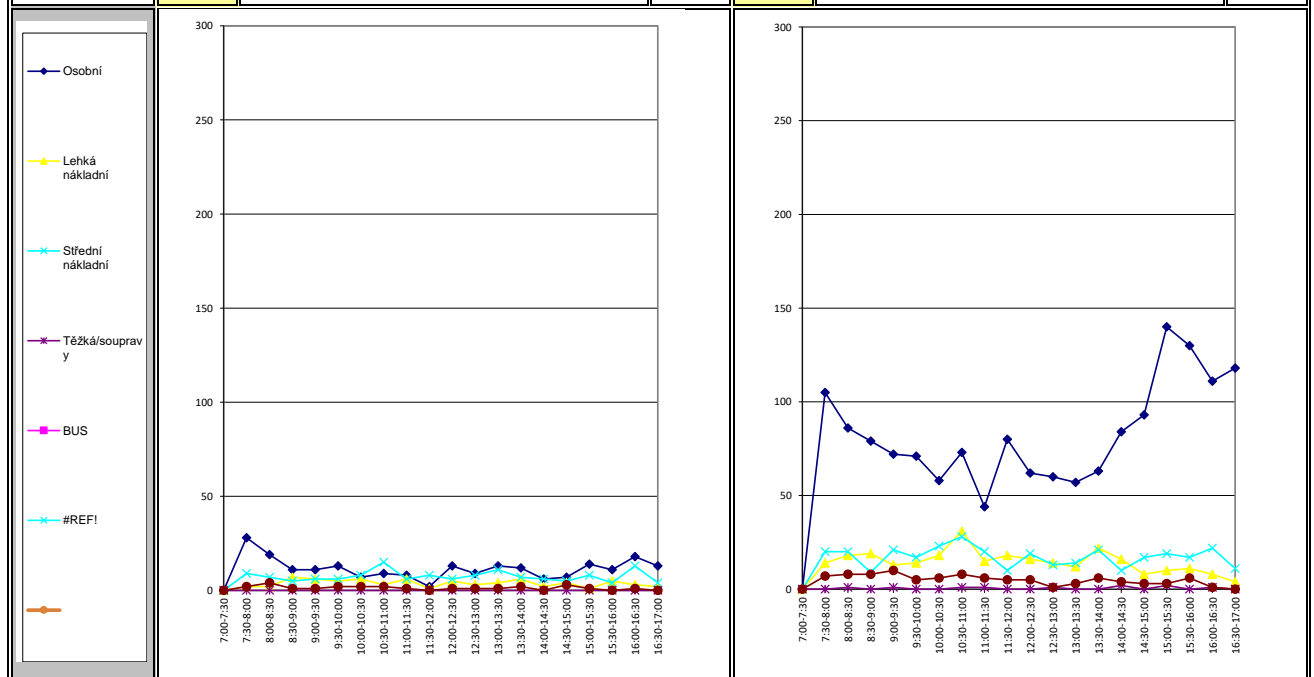
Místo	S05	II/150 Háj											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	133	103	16	5	9	0	115	94	13	3	5	0	
7:00-7:30	81	75	3	0	3	0	54	41	9	2	2	0	
7:30-8:00	190	166	18	2	3	1	80	60	12	5	3	0	
8:00-8:30	164	133	25	3	3	0	104	79	12	4	9	0	
8:30-9:00	133	108	19	3	3	0	88	58	15	8	7	0	
9:00-9:30	123	94	11	8	10	0	102	80	14	3	5	0	
9:30-10:00	112	84	14	5	9	0	82	57	15	6	4	0	
10:00-10:30	125	88	25	2	10	0	90	69	15	4	2	0	
10:30-11:00	115	84	16	7	8	0	81	61	13	3	4	0	
11:00-11:30	148	100	23	9	16	0	88	68	15	2	3	0	
11:30-12:00	98	62	13	6	17	0	89	65	17	1	5	1	
12:00-12:30	118	77	21	8	12	0	90	74	12	0	4	0	
12:30-13:00	101	81	10	5	5	0	92	65	15	3	9	0	
13:00-13:30	130	96	18	7	8	1	96	73	17	3	3	0	
13:30-14:00	174	133	21	6	14	0	123	93	19	4	7	0	
14:00-14:30	139	99	17	4	18	1	146	129	13	0	4	0	
14:30-15:00	155	124	18	2	11	0	189	173	8	4	3	1	
15:00-15:30	138	100	19	7	12	0	212	185	13	5	9	0	
15:30-16:00	150	125	8	5	11	1	182	164	11	1	6	0	
16:00-16:30	125	110	7	3	4	1	175	156	11	2	6	0	
16:30-17:00	134	116	7	2	9	0	141	135	6	0	0	0	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	3974						3451						



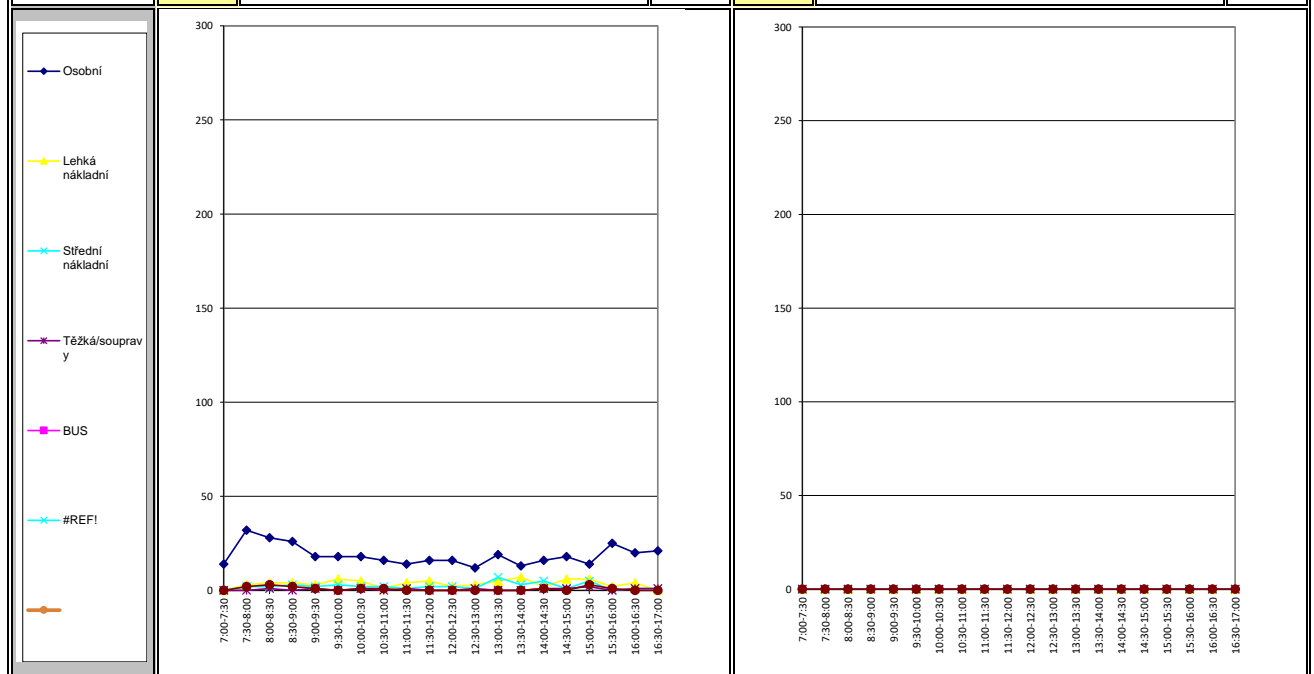
Místo	S06	II/367 Kojetínská											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	117	85	14	5	13	1	123	97	11	3	11	1	
7:00-7:30	96	79	10	2	4	1	0	0	0	0	0	0	
7:30-8:00	181	139	24	5	12	1	0	0	0	0	0	0	
8:00-8:30	141	101	20	6	13	1	60	41	6	3	10	0	
8:30-9:00	125	86	19	12	6	2	103	56	17	11	17	2	
9:00-9:30	137	98	14	4	20	1	108	65	22	3	18	0	
9:30-10:00	125	93	12	5	15	0	102	79	6	5	11	1	
10:00-10:30	114	78	18	4	13	1	122	94	10	4	14	0	
10:30-11:00	102	66	11	4	19	2	129	91	15	4	18	1	
11:00-11:30	108	74	15	3	16	0	124	84	20	1	17	2	
11:30-12:00	92	64	17	3	8	0	124	90	14	3	16	1	
12:00-12:30	122	76	13	10	22	1	106	81	9	2	12	2	
12:30-13:00	105	70	14	6	15	0	102	74	9	4	14	1	
13:00-13:30	96	65	10	5	14	2	108	82	14	3	9	0	
13:30-14:00	132	94	14	8	16	0	132	93	19	5	13	2	
14:00-14:30	95	66	8	2	17	2	175	151	10	1	12	1	
14:30-15:00	111	90	13	2	6	0	247	218	16	4	8	1	
15:00-15:30	99	62	11	4	22	0	229	206	10	2	9	2	
15:30-16:00	127	107	10	4	5	1	203	177	12	5	9	0	
16:00-16:30	112	83	12	4	12	1	142	124	7	2	8	1	
16:30-17:00	118	101	9	0	7	1	149	127	10	2	10	0	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	3502						4071						



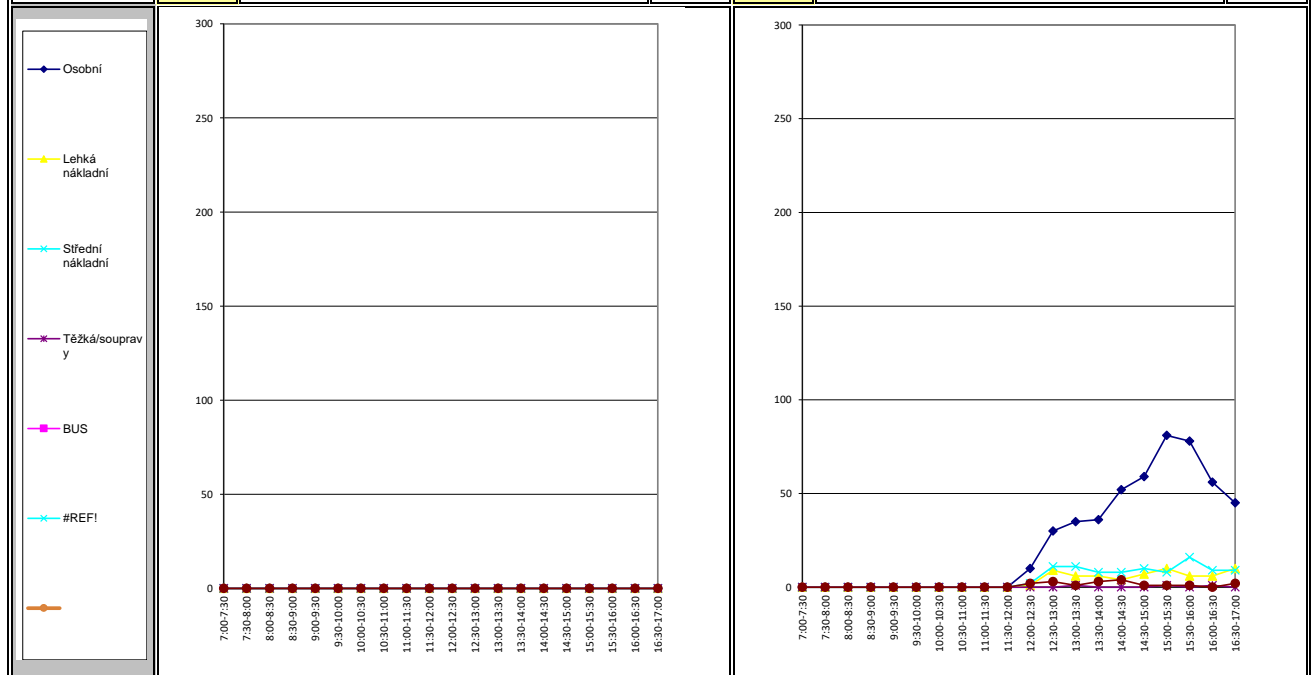
Místo	S07	II/367 Kralická (exit 24 km D46)											pondělí 18.10.2021		
Směr	1	do města						2	z města						
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS		Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS		
PRŮMĚRNÁ HODINA	23	11	4	1	7	0		115	79	14	5	17	1		
7:00-7:30	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		
7:30-8:00	41	28	2	2	9	0		146	105	14	7	20	0		
8:00-8:30	32	19	2	4	7	0		133	86	18	8	20	1		
8:30-9:00	24	11	7	1	5	0		115	79	19	8	9	0		
9:00-9:30	24	11	6	1	6	0		117	72	13	10	21	1		
9:30-10:00	26	13	5	2	6	0		107	71	14	5	17	0		
10:00-10:30	23	7	6	2	8	0		105	58	18	6	23	0		
10:30-11:00	29	9	3	2	15	0		141	73	31	8	28	1		
11:00-11:30	21	8	6	1	6	0		86	44	15	6	20	1		
11:30-12:00	11	2	1	0	8	0		113	80	18	5	10	0		
12:00-12:30	25	13	5	1	6	0		102	62	16	5	19	0		
12:30-13:00	21	9	3	1	8	0		89	60	14	1	13	1		
13:00-13:30	29	13	4	1	11	0		86	57	12	3	14	0		
13:30-14:00	27	12	6	2	7	0		112	63	22	6	21	0		
14:00-14:30	14	6	2	0	6	0		116	84	16	4	10	2		
14:30-15:00	19	7	4	3	5	0		121	93	8	3	17	0		
15:00-15:30	24	14	1	1	8	0		174	140	10	3	19	2		
15:30-16:00	20	11	5	0	4	0		164	130	11	6	17	0		
16:00-16:30	35	18	3	1	13	0		143	111	8	1	22	1		
16:30-17:00	19	13	2	0	4	0		133	118	4	0	11	0		
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	726								3602						



Místo	S08	Letecká, rampa sjezd (exit 26km D46)											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	26	19	4	1	2	1	0	0	0	0	0	0	
7:00-7:30	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7:30-8:00	39	32	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0	
8:00-8:30	38	28	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0	
8:30-9:00	35	26	4	2	3	0	0	0	0	0	0	0	
9:00-9:30	25	18	3	1	2	1	0	0	0	0	0	0	
9:30-10:00	27	18	6	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
10:00-10:30	27	18	5	1	2	1	0	0	0	0	0	0	
10:30-11:00	20	16	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	
11:00-11:30	20	14	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
11:30-12:00	23	16	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
12:00-12:30	20	16	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
12:30-13:00	17	12	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
13:00-13:30	31	19	5	0	7	0	0	0	0	0	0	0	
13:30-14:00	23	13	7	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
14:00-14:30	25	16	2	1	5	1	0	0	0	0	0	0	
14:30-15:00	26	18	6	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
15:00-15:30	30	14	6	3	5	2	0	0	0	0	0	0	
15:30-16:00	28	25	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00-16:30	26	20	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
16:30-17:00	23	21	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	787	569	110	23	68	17	0						



Místo	S09	II/150 Dolní, rampa nájezd (exit 23km D46)											pondělí 18.10.2021
Směr	1	do města					2	z města					
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Lehká nákladní	Střední nákladní	Těžká/soupravy	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Střední nákladní	Těžká nákladní	BUS	
PRŮMĚRNÁ HODINA	0	0	0	0	0	0	33	24	3	1	5	0	
7:00-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7:30-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8:00-8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8:30-9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9:00-9:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9:30-10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10:00-10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10:30-11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00-11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:30-12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:00-12:30	0	0	0	0	0	0	15	10	1	2	2	0	
12:30-13:00	0	0	0	0	0	0	53	30	9	3	11	0	
13:00-13:30	0	0	0	0	0	0	54	35	6	1	11	1	
13:30-14:00	0	0	0	0	0	0	53	36	6	3	8	0	
14:00-14:30	0	0	0	0	0	0	68	52	4	4	8	0	
14:30-15:00	0	0	0	0	0	0	77	59	7	1	10	0	
15:00-15:30	0	0	0	0	0	0	101	81	10	1	8	1	
15:30-16:00	0	0	0	0	0	0	101	78	6	1	16	0	
16:00-16:30	0	0	0	0	0	0	72	56	6	0	9	1	
16:30-17:00	0	0	0	0	0	0	66	45	10	2	9	0	
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	0						1910	1395	188	52	266	9	



6. Tabelární výstupy profilů CSD 2020/21

RPDI pracovní den

name	SUM VOZ	car	light_truck	medium_truck	heavy_truck
6-1300	4760	3917	454	104	251
6-1311	12146	10438	798	236	408
6-1326	6567	5792	520	92	74
6-1327	1926	1622	142	15	16
6-1334	3008	2536	294	70	68
6-1340	44399	30707	4822	1534	7191
6-1341	18929	16131	1663	489	513
6-1353	8673	7377	704	260	185
6-1355	35884	23668	4144	1324	6646
6-1356	35884	23668	4144	1324	6646
6-1357	38406	25230	4044	1859	7182
6-3022	16760	13893	1516	392	768
6-3023	16203	13407	1503	427	671
6-3024	7993	5967	946	396	586
6-3032	9594	8344	711	148	234
6-3047	2746	2377	238	58	38
6-5488	4991	4496	283	56	97
6-6950	3442	2881	236	170	81
6-6956	5314	4643	408	85	72
6-7511	14803	12536	1150	346	443
6-7512	12840	11212	852	198	260
6-7513	12067	10259	969	242	394
6-7514	14352	12563	991	254	396
6-7515	14475	12585	1095	221	384
6-1360	42305	29879	4328	1540	6356
7-1076	40023	26654	4630	1732	6895
6-5996	5646	4877	474	132	110

pvz_sum

VOZIDLA CELKEM 24h	11 - II/433 Výšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Výšovice	0			144		123				269			52	26	36		5 646	2823	2174
12 - III/37766 Určice		0															3442	1721	1721
13 - III/37762 Seloutky			0		285												1500	750	465
14 - II/150 Plumlov	155			0		55				385			139	135	169		11000	5500	4461.8
15 - III/37762 Smržice			285		0												1000	500	215
16 - II/366 Kostelec	163			45		0				79			63	157	350		8731	4366	3509.4
17 - II/449 Smržice							0										2746	1373	1373
18 - III/44932 Smržice								0									1500	750	750
19 - MK Olšany									0								1000	500	500
20 - D46 sever	212			347		182				0			289	550	13900		44399	22200	6719.5
21 - III/4357 Vrbátky											0						1500	750	750
22 - II/150 Čechůvky												0					1926	963	963
23 - II/150H Kralice	38			137		46				253			0	119	318		7423	3712	2801.1
24 - II/367 Bedihošť	14			112		99				542			104	0	80		7573	3787	2835.4
25 - D46 jih	6			151		305				13900			288	87	0		42305	21153	6418
26 - III/0462 Kelčice																0	500	250	250
celkem 1 směr	2823	1721	750	5500	500	4366	1373	750	500	22200	750	963	3712	3787	21153	500			
vnější doprava	2235	1721	465	4565	215	3556	1373	750	500	6772	750	963	2777	2714	6300	500			

24h model

LN 24h	11 - II/433 Výšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Výšovice	0			23		30				32			8	5	0		474	237	140
12 - III/37766 Určice		0															236	118	118
13 - III/37762 Seloutky			0		25												150	75	50
14 - II/150 Plumlov	21			0		5				38			7	23	25		1134	567	448.2
15 - III/37762 Smržice			25		0												65	33	8
16 - II/366 Kostelec	34			5		0				12			0	25	73		840	420	272.4
17 - II/449 Smržice							0										238	119	119
18 - III/44932 Smržice								0									150	75	75
19 - MK Olšany									0								100	50	50
20 - D46 sever	42			43		40				0			57	63	1100		4822	2411	1066.7
21 - III/4357 Vrbátky											0						520	260	260
22 - II/150 Čechůvky												0					142	71	71
23 - II/150H Kralice	6			12		10				35			0	12	40		861	431	317
24 - II/367 Bedihošť	1			25		21				63			10	0	7		784	392	264.8
25 - D46 jih	2			25		70				1100			53	10	0		4328	2164	905
26 - III/0462 Kelčice																0	10	5	5
celkem 1 směr	237	118	75	567	33	420	119	75	50	2411	260	71	431	392	2164	5			
vnější doprava	132	118	50	434	8	245	119	75	50	1132	260	71	297	254.5	920	5			

pvz_sum

24h model

SN 24h	11 - II/433 Vyšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Vyšovice	0			8		4				14			2	1	0		132	66	38
12 - III/37766 Určice		0															170	85	85
13 - III/37762 Seloutky			0		5												70	35	30
14 - II/150 Plumlov	8			0		0				21			7	13	8		213	107	49.5
15 - III/37762 Smržice			5		0												50	25	20
16 - II/366 Kostelec	10			0		0				4			7	13	18		165	83	31.2
17 - II/449 Smržice							0										58	29	29
18 - III/44932 Smržice								0									50	25	25
19 - MK Olšany									0								50	25	25
20 - D46 sever	6			20		3				0			15	15	475		1534	767	233.5
21 - III/4357 Vrbátky											0						92	46	46
22 - II/150 Čechůvky												0					15	8	8
23 - II/150H Kralice	2			7		0				12			0	2	16		231	116	77.7
24 - II/367 Bedihošť	0			10		12				25			10	0	4		245	123	62
25 - D46 jih	0			8		7				475			17	3	0		1540	770	261
26 - III/0462 Kelčice																0	4	2	2
celkem 1 směr	66	85	35	107	25	83	29	25	25	767	46	8	116	123	770	2			
vnější doprava	40.7	85	30	55	20	57	29	25	25	216	46	8	59	76	249	2			

24h model

TN 24h	11 - II/433 Vyšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Vyšovice	0			18		6				17			0	2	0		110	55	12.5
12 - III/37766 Určice		0															81	41	41
13 - III/37762 Seloutky			0		5												34	17	12
14 - II/150 Plumlov	26			0		0				96			2	17	32		458	229	55.2
15 - III/37762 Smržice			5		0												15	8	3
16 - II/366 Kostelec	17			2		0				29			2	36	71		392	196	39.4
17 - II/449 Smržice							0										38	19	19
18 - III/44932 Smržice								0									15	8	8
19 - MK Olšany									0								5	3	3
20 - D46 sever	8			79		46				0			38	189	2570		7191	3596	666.3
21 - III/4357 Vrbátky											0						74	37	37
22 - II/150 Čechůvky												0					16	8	8
23 - II/150H Kralice	3			7		2				15			0	23	69		421	211	92.5
24 - II/367 Bedihošť	0			12		21				189			12	0	20		764	382	128
25 - D46 jih	0			21		52				2570			31	32	0		6356	3178	473
26 - III/0462 Kelčice																0	2	1	1
celkem 1 směr	55	41	17	229	8	196	19	8	3	3596	37	8	211	382	3178	1			
vnější doprava	1.1	41	12	90	3	69	19	8	3	680.5	37	8	126	84	416	1			

pvz_sum

	11 - II/433 Výšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Výšovice	0	0	0	95	0	84	0	0	0	206	0	0	43	18	36		4 930	2465	1983.5
12 - III/37766 Určice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		2955	1477	1477
13 - III/37762 Seloutky	0	0	0	0	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1246	623	373
14 - II/150 Plumlov	100	0	0	0	0	50	0	0	0	230	0	0	123	82	104		9195	4597	3908.9
15 - III/37762 Smržice	0	0	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		870	434	184
16 - II/366 Kostelec	102	0	0	38	0	0	0	0	0	35	0	0	54	83	188		7334	3667	3166.4
17 - II/449 Smržice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		2412	1206	1206
18 - III/44932 Smržice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1285	642	642
19 - MK Olšany	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		845	422	422
20 - D46 sever	157	0	0	205	0	93	0	0	0	0	0	0	179	284	9755		30852	15426	4753
21 - III/4357 Vrbátky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		814	407	407
22 - II/150 Čechůvky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1753	876	876
23 - II/150H Kralice	28	0	0	111	0	34	0	0	0	191	0	0	0	82	194		5910	2954	2313.9
24 - II/367 Bedihošť	13	0	0	65	0	45	0	0	0	265	0	0	72	0	49		5780	2890	2380.6
25 - D46 jih	3	0	0	97	0	177	0	0	0	9755	0	0	188	42	0		30081	15041	4779
26 - III/0462 Kelčice																0	484	242	242
celkem 1 směr vnější doprava	2465	1477	623	4597	434	3667	1206	642	422	15426	407	876	2954	2890	15041	4779			
	2061	1477	373	3986	184	3185	1206	642	422	4744	407	876	2295	2299	4715	4779			

pvz_sum

VOZIDLA CELKEM 24h	11 - II/433 Výšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Výšovice	0			144		123				269			52	26	36		5 646	2823	2174
12 - III/37766 Určice		0															3442	1721	1721
13 - III/37762 Seloutky			0		285												1500	750	465
14 - II/150 Plumlov	155			0		55				385			139	135	169		11000	5500	4461.8
15 - III/37762 Smržice			285		0												1000	500	215
16 - II/366 Kostelec	163			45		0				79			63	157	350		8731	4366	3509.4
17 - II/449 Smržice							0										2746	1373	1373
18 - III/44932 Smržice								0									1500	750	750
19 - MK Olšany									0								1000	500	500
20 - D46 sever	212			347		182				0			289	550	13900		44399	22200	6719.5
21 - III/4357 Vrbátky											0						1500	750	750
22 - II/150 Čechůvky												0					1926	963	963
23 - II/150H Kralice	38			137		46				253			0	119	318		7423	3712	2801.1
24 - II/367 Bedihošť	14			112		99				542			104	0	80		7573	3787	2835.4
25 - D46 jih	6			151		305				13900			288	87	0		42305	21153	6418
26 - III/0462 Kelčice																0	500	250	250
celkem 1 směr	2823	1721	750	5500	500	4366	1373	750	500	22200	750	963	3712	3787	21153	500			
vnější doprava	2235	1721	465	4565	215	3556	1373	750	500	6772	750	963	2777	2714	6300	500			

24h model

LN 24h	11 - II/433 Výšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Výšovice	0			23		30				32			8	5	0		474	237	140
12 - III/37766 Určice		0															236	118	118
13 - III/37762 Seloutky			0		25												150	75	50
14 - II/150 Plumlov	21			0		5				38			7	23	25		1134	567	448.2
15 - III/37762 Smržice			25		0												65	33	8
16 - II/366 Kostelec	34			5		0				12			0	25	73		840	420	272.4
17 - II/449 Smržice							0										238	119	119
18 - III/44932 Smržice								0									150	75	75
19 - MK Olšany									0								100	50	50
20 - D46 sever	42			43		40				0			57	63	1100		4822	2411	1066.7
21 - III/4357 Vrbátky											0						520	260	260
22 - II/150 Čechůvky												0					142	71	71
23 - II/150H Kralice	6			12		10				35			0	12	40		861	431	317
24 - II/367 Bedihošť	1			25		21				63			10	0	7		784	392	264.8
25 - D46 jih	2			25		70				1100			53	10	0		4328	2164	905
26 - III/0462 Kelčice																0	10	5	5
celkem 1 směr	237	118	75	567	33	420	119	75	50	2411	260	71	431	392	2164	5			
vnější doprava	132	118	50	434	8	245	119	75	50	1132	260	71	297	254.5	920	5			

pvz_sum

24h model

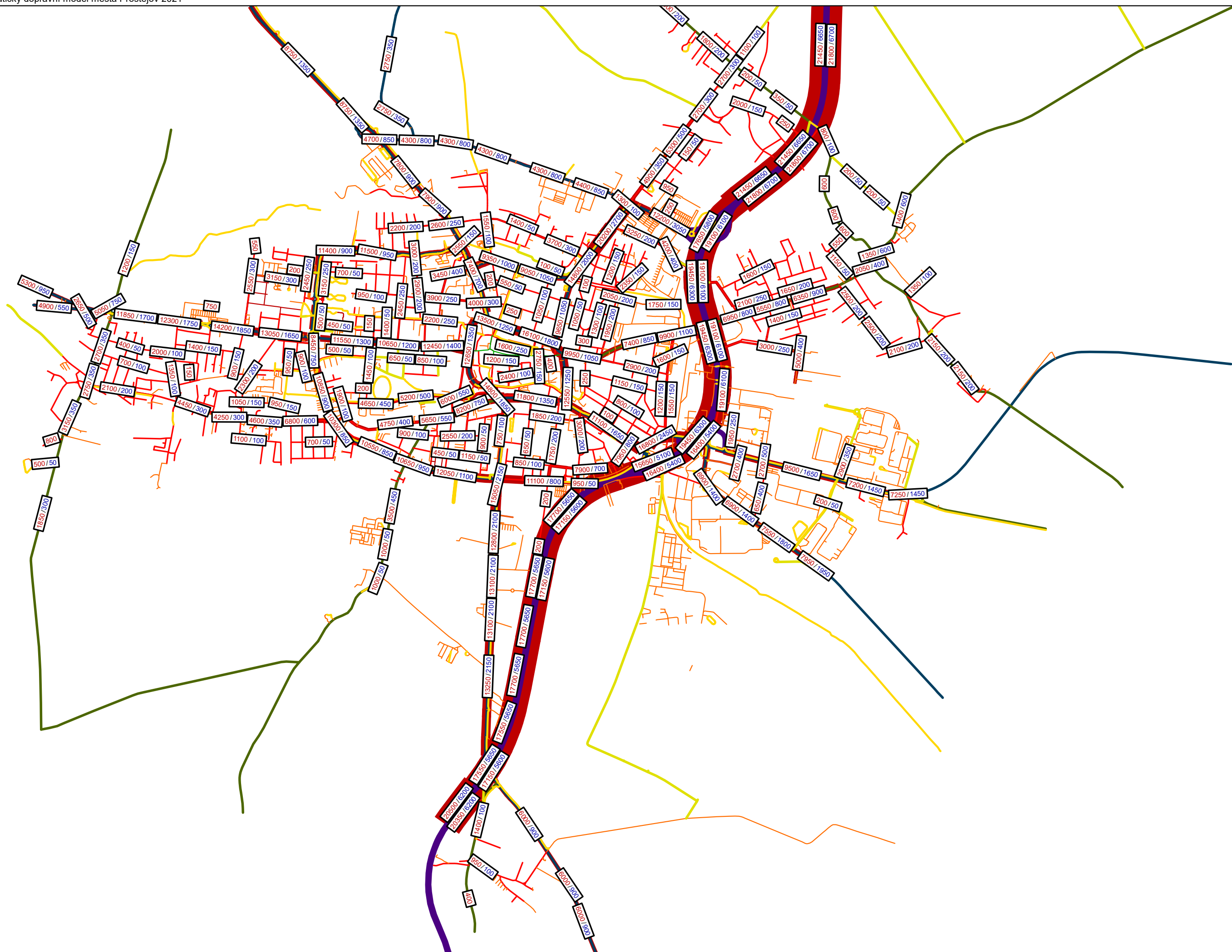
SN 24h	11 - II/433 Vyšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Vyšovice	0			8		4				14			2	1	0		132	66	38
12 - III/37766 Určice		0															170	85	85
13 - III/37762 Seloutky			0		5												70	35	30
14 - II/150 Plumlov	8			0		0				21			7	13	8		213	107	49.5
15 - III/37762 Smržice			5		0												50	25	20
16 - II/366 Kostelec	10			0		0				4			7	13	18		165	83	31.2
17 - II/449 Smržice							0										58	29	29
18 - III/44932 Smržice								0									50	25	25
19 - MK Olšany									0								50	25	25
20 - D46 sever	6			20		3				0			15	15	475		1534	767	233.5
21 - III/4357 Vrbátky											0						92	46	46
22 - II/150 Čechůvky												0					15	8	8
23 - II/150H Kralice	2			7		0				12			0	2	16		231	116	77.7
24 - II/367 Bedihošť	0			10		12				25			10	0	4		245	123	62
25 - D46 jih	0			8		7				475			17	3	0		1540	770	261
26 - III/0462 Kelčice																0	4	2	2
celkem 1 směr	66	85	35	107	25	83	29	25	25	767	46	8	116	123	770	2			
vnější doprava	40.7	85	30	55	20	57	29	25	25	216	46	8	59	76	249	2			

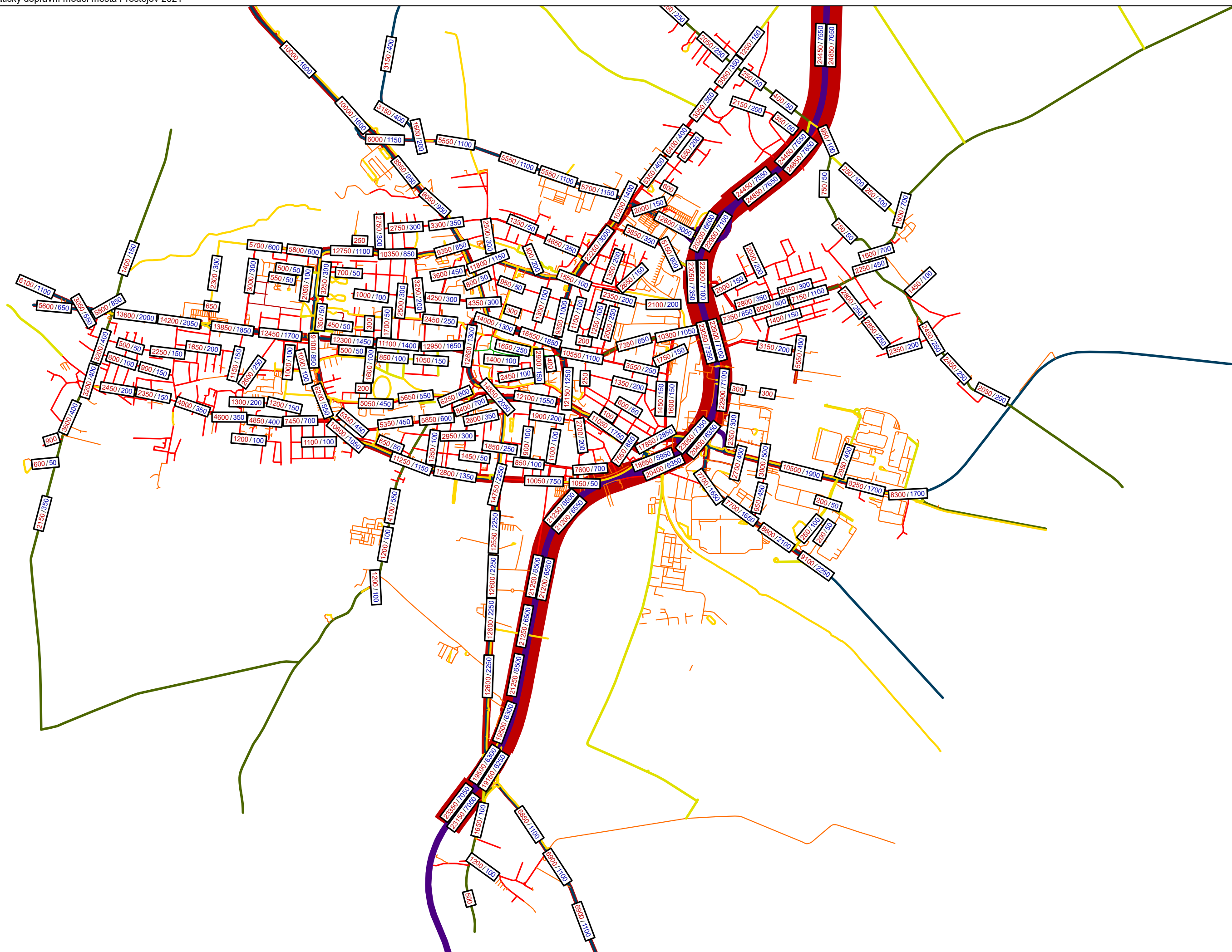
24h model

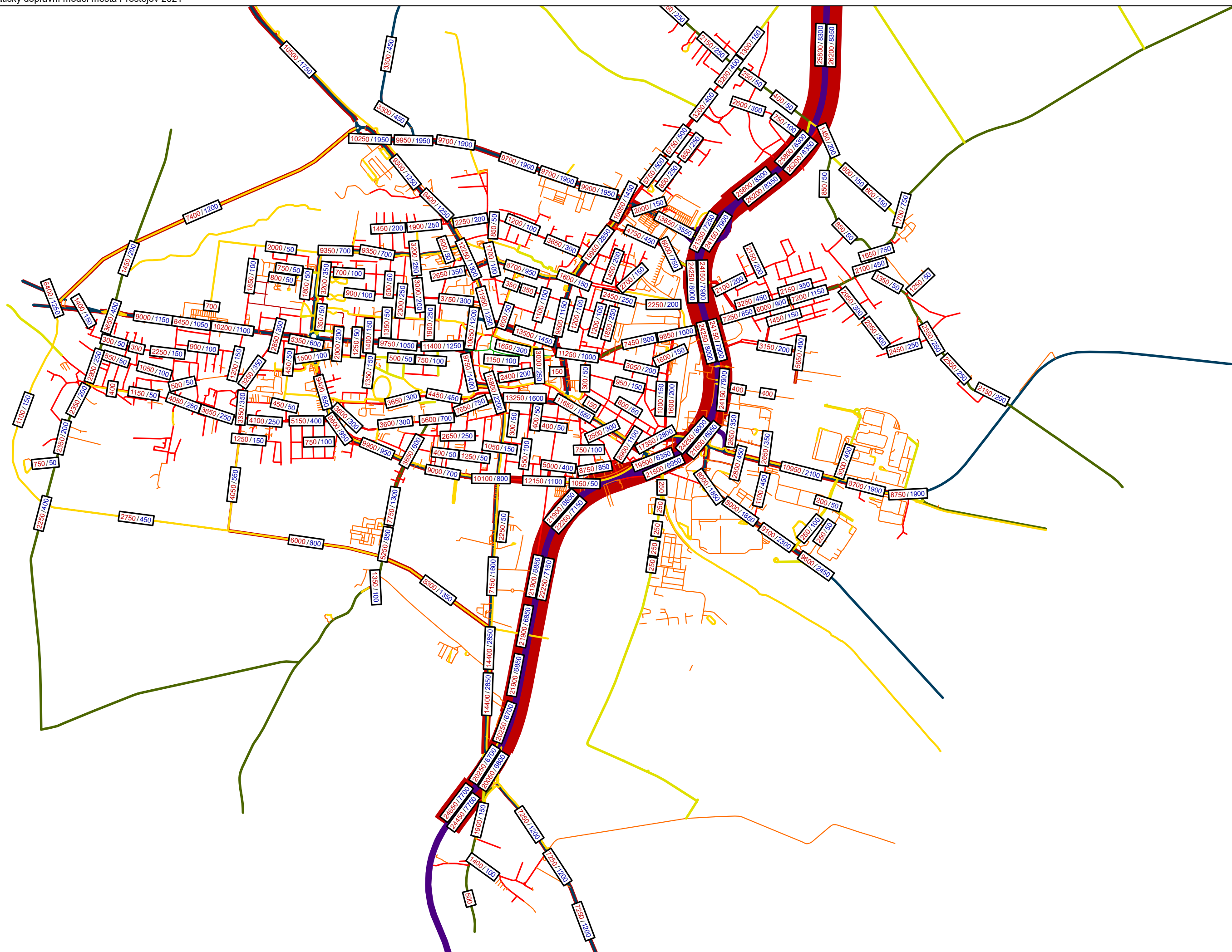
TN 24h	11 - II/433 Vyšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Vyšovice	0			18		6				17			0	2	0		110	55	12.5
12 - III/37766 Určice		0															81	41	41
13 - III/37762 Seloutky			0		5												34	17	12
14 - II/150 Plumlov	26			0		0				96			2	17	32		458	229	55.2
15 - III/37762 Smržice			5		0												15	8	3
16 - II/366 Kostelec	17			2		0				29			2	36	71		392	196	39.4
17 - II/449 Smržice							0										38	19	19
18 - III/44932 Smržice								0									15	8	8
19 - MK Olšany									0								5	3	3
20 - D46 sever	8			79		46				0			38	189	2570		7191	3596	666.3
21 - III/4357 Vrbátky											0						74	37	37
22 - II/150 Čechůvky												0					16	8	8
23 - II/150H Kralice	3			7		2				15			0	23	69		421	211	92.5
24 - II/367 Bedihošť	0			12		21				189			12	0	20		764	382	128
25 - D46 jih	0			21		52				2570			31	32	0		6356	3178	473
26 - III/0462 Kelčice																0	2	1	1
celkem 1 směr	55	41	17	229	8	196	19	8	3	3596	37	8	211	382	3178	1			
vnější doprava	1.1	41	12	90	3	69	19	8	3	680.5	37	8	126	84	416	1			

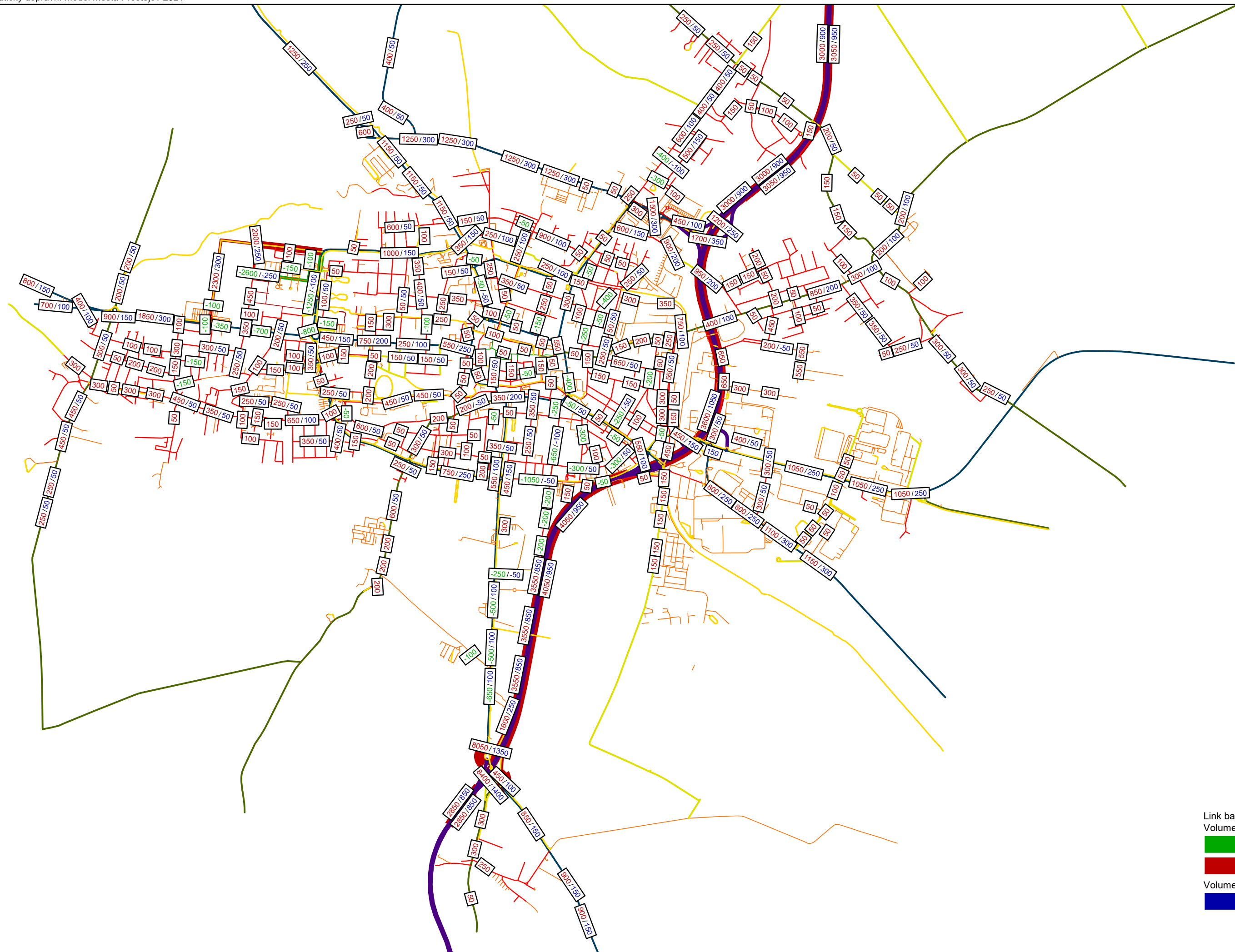
pvz_sum

OA	11 - II/433 Výšovice	12 - III/37766 Určice	13 - III/37762 Seloutky	14 - II/150 Plumlov	15 - III/37762 Smržice	16 - II/366 Kostelec	17 - II/449 Smržice	18 - III/44932 Smržice	19 - MK Olšany	20 - D46 sever	21 - III/4357 Vrbátky	22 - II/150 Čechůvky	23 - II/150H Kralice	24 - II/367 Bedihošť	25 - D46 jih	26 - III/0462 Kelčice	celkem 2 směry	celkem 1 směr	vnější doprava
11 - II/433 Výšovice	0	0	0	95	0	84	0	0	0	206	0	0	43	18	36	0	4 930	2465	1983.5
12 - III/37766 Určice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2955	1477	1477
13 - III/37762 Seloutky	0	0	0	0	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1246	623	373
14 - II/150 Plumlov	100	0	0	0	0	50	0	0	0	230	0	0	123	82	104	0	9195	4597	3908.9
15 - III/37762 Smržice	0	0	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	870	434	184
16 - II/366 Kostelec	102	0	0	38	0	0	0	0	0	35	0	0	54	83	188	0	7334	3667	3166.4
17 - II/449 Smržice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2412	1206	1206
18 - III/44932 Smržice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1285	642	642
19 - MK Olšany	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	845	422	422
20 - D46 sever	157	0	0	205	0	93	0	0	0	0	0	0	179	284	9755	0	30852	15426	4753
21 - III/4357 Vrbátky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	814	407	407
22 - II/150 Čechůvky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1753	876	876
23 - II/150H Kralice	28	0	0	111	0	34	0	0	0	191	0	0	0	82	194	0	5910	2954	2313.9
24 - II/367 Bedihošť	13	0	0	65	0	45	0	0	0	265	0	0	72	0	49	0	5780	2890	2380.6
25 - D46 jih	3	0	0	97	0	177	0	0	0	9755	0	0	188	42	0	0	30081	15041	4779
26 - III/0462 Kelčice																0	484	242	242
celkem 1 směr vnější doprava	2465	1477	623	4597	434	3667	1206	642	422	15426	407	876	2954	2890	15041	4779	2061	1477	373

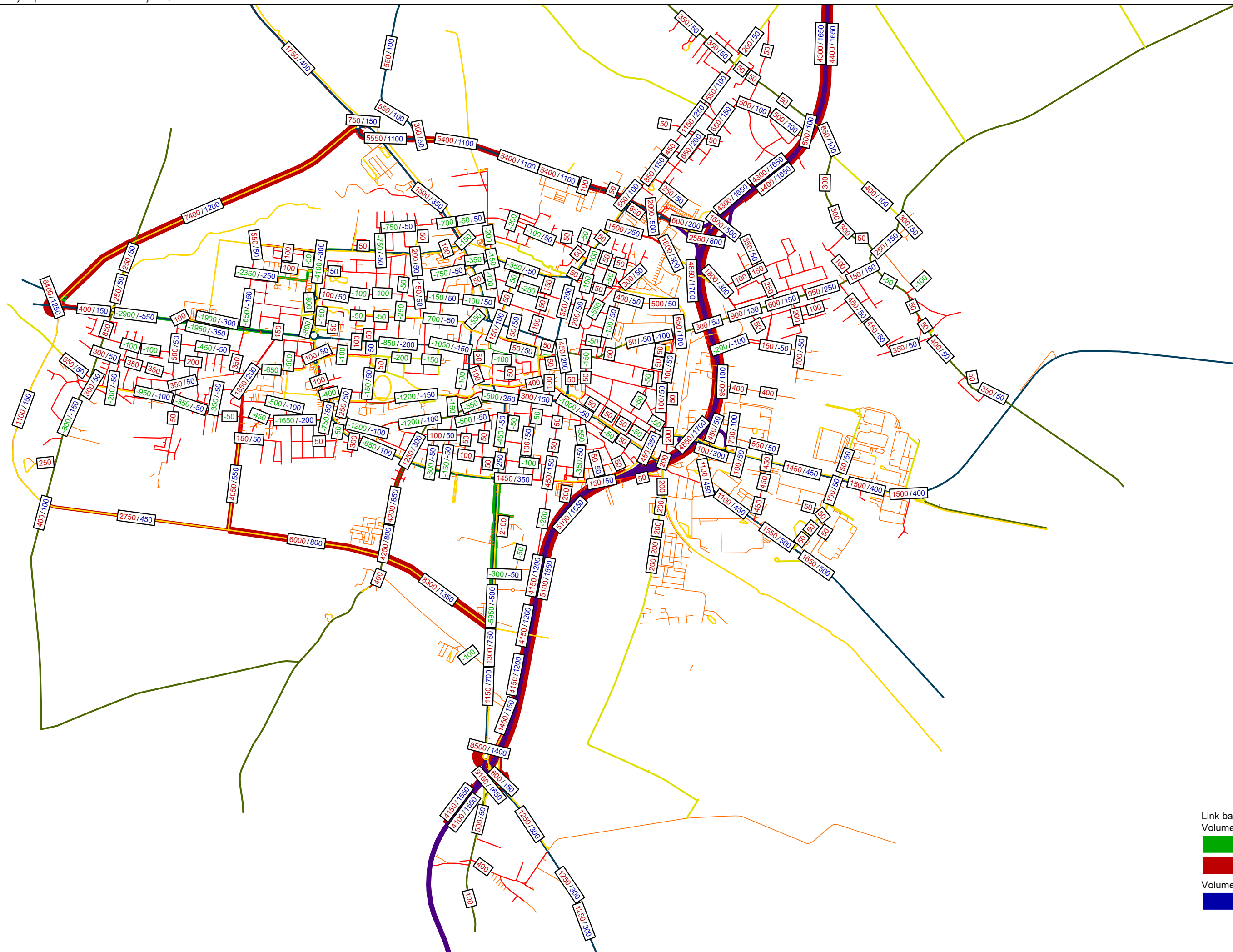








Link bars
Volume PrT [veh] - 2040vs2021 (AP)
≤ 0
> 0
Volume Truck123 - 2040vs2021



Link bars
Volume PrT [veh] - 2040vs2021 (AP)
≤ 0
> 0
Volume Truck123 - 2040vs2021

Komunikační strategie
Plánu udržitelné městské mobility Prostějov

OBSAH

Úvodem	4
1 Motto a vize mobility města pro komunikaci	5
2. Komunikační, dopravní témata.....	6
2.1. <i>Město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru</i>	7
2.2. <i>Město vytvářející podmínky pro aktivní život</i>	10
2.3. <i>Město vytvářející podmínky pro atraktivní veřejnou dopravu.....</i>	13
2.4. <i>Město vytvářející podmínky pro plynulou dopravu.....</i>	15
3. Komunikační, průřezová témata.....	18
3.1. <i>Data o mobilitě & kampaně zaměřené přímo na mobilitu</i>	18
3.2. <i>Rozpohybování společnosti</i>	19
3.3. <i>Pozitivní důsledky pro bezpečnost.....</i>	20
3.4. <i>Snížení emisí a hluku</i>	21
3.5. <i>Komunitní akce</i>	22
4. Komunikační kanály	23
4.1. <i>Komunikace v tiskových materiálech, tiskové zprávy</i>	23
4.2. <i>Webové stránky města.....</i>	23
4.3. <i>Komunikace na online médiích</i>	24
4.4. <i>Prezentace města prostřednictvím národních kanálů.....</i>	27
5. Priority, odpovědnost, opatření, akční plán.....	28
5.1. <i>Oblast komunikace a prezentace rozvojových projektů.....</i>	28
5.2. <i>Navrhovaná opatření s vazbou na SUMP Prostějov</i>	29
Zdroje	30

Zpracovatel:

Název firmy: Ekotoxa s.r.o.
subdodavatel: DHV PRO, spol. s r.o.
řešitelé: Ing. Jiří Jedlička, Ph.D., Ing. Václav Starý, Ing. Daniel Bárta,
Ing. Jaroslav Martínek
Telefon: 721 222 994
E-mail: jiri.jedlicka@ekotoxa.cz

Úvodem

Přechod k udržitelné mobilitě vyžaduje aktivní podporu ze strany veřejnosti i zainteresovaných subjektů. Spolupráce s různými subjekty je obvykle považována za běžnou praxi, ale často se stává, že do plánování mohou mluvit jen určité skupiny. Je nezbytné zapojit všechny vhodné subjekty do celého procesu plánování a zabývat se jejich specifickými požadavky. Tento přístup pomůže legitimizovat SUMP a zvýšit jeho kvality. Pouze takový SUMP, na jehož vypracování se po celou dobu podílela veřejnost a další partneři, má šanci být akceptován a fungovat dobře po stránce financování a uplatnění v praxi. Zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů je tedy zcela zásadním prvkem procesu SUMP.

Zapojení zainteresovaných subjektů vyžaduje speciální komunikační strategii, která při jednání s úřady, soukromými firmami, organizacemi občanské společnosti nebo se všemi dohromady vychází z rozdílných formátů a technik. Zapojení veřejnosti je zásadní pro zajištění legitimacy a kvality rozhodování, a kromě toho je i podmínkou ze strany EU a mezinárodních konvencí. Veřejnost má být zapojována průběžně a rozhodně nejen ve formě, že veřejnost „informujeme“, ale že se spolupodílí na procesu, a to průběžně. Komunikační plán se však netvoří jen pro zpracování SUMP Prostějov, ale zejména pro jeho Implementaci.

Komunikační strategie města Prostějova je postavena na těchto pilířích:

- 1) Má jasnou vizi
- 2) Dokáže komunikovat základní dopravní témata
- 3) Dokáže komunikovat průřezová témata
- 4) Využívá komunikačních nástrojů (kampaní)
- 5) Využívá všech dostupných mediálních kanálů

Návrh konkrétních opatření a odpovědnosti za jejich realizaci je pak představen v poslední kapitole 5.

1 Motto a vize mobility města pro komunikaci

Motto dle Strategického plánu Prostějov 2022 - 2035:

MOTTO:

**„Společně rozvíjíme Prostějov
- zdravé srdce Hané“**



Motto je dále rozvíjeno vizí udržitelné mobility.

Prostějov je městem podporujícím aktivní mobilitu, většina obyvatel využívá k pohybu kvalitní a bezpečná veřejná prostranství, dokončenou a přehlednou síť cyklostezek. Komfortní zázemí dopravních terminálů a zastávek motivuje lidi k využívání hromadné dopravy. Po zprovoznění severozápadního obchvatu je dokončena základní dopravní síť města, obyvatelé a návštěvníci mohou efektivně a bezpečně zaparkovat svoje automobily v pěší dostupnosti centra a svých domovů, téměř veškerá motorová doprava je tichá a nízkoemisní.

2. Komunikační, dopravní témata

Plán udržitelné městské mobility Prostějov navrhuje celou řadu opatření, která jsou spojená s realizací tvrdých opatření. Nejde jen o to je vyprojektovat, získat potřebná povolení, ale také je potřeba je umět projednat a prodiskutovat s veřejností. Je známá celá řada komunikačních technik, které jsou dobře popsány v nové metodice SUMP 2.0. Čím dál důležitější roli pak hrají nástroje public relations (vztahů s veřejností), tedy zejména využití webových stránek, sociálních médií, místních tištěných médií či místních (regionálních) rozhlasových stanic (viz. kapitola 4 této komunikační strategie).

Lze také využít participační aktivitu města „Společně rozvíjíme Prostějov“. Participace veřejnosti v plánování města je jedním ze základních předpokladů demokratické samosprávy a má přímý vliv na kvalitu života. Více: <https://rozvijime.prostejov.eu/participativni-rozpocet>.

Je třeba ale zdůraznit, že **hlavním komunikačním nástrojem města zůstane především osobní komunikace. Reklama bude hrát spíše okrajovou roli.** Pokud bude využita, pak zejména venkovní reklama ve formě plakátů.

Základní doporučení pro osobní komunikaci jsou tato:

- Pro zvýšení efektivity práce s obyvateli jsou vhodná osobní setkání městských autorit a obyvatel.
- Je třeba stanovit si frekvenci těchto setkání. Bylo by dobré začít např. 1x za měsíc.
- Je třeba stanovit si téma akce. Téma akce se může vázat na aktuální dění ve městě, ale může se určitým způsobem přizpůsobit i kalendářnímu roku a navázat na to.
- Tyto schůzky je možné pořádat v oblíbených restauracích, kavárnách či hospodách, aby nepůsobily moc formálně. Místa schůzek je vhodné střídát.
- Délka trvání schůzky by měla být mezi 60 a 90 minut.
- Schůzky by měly být komplexně oznamovány veškerými komunikačními kanály (můžou mít i grafický a vizuální profil, kterému by se měnily pouze barvy např.).
- Bylo by optimální mít k dispozici moderátora (mediátora/prostředníka) mezi publikem a osobnostmi. Je dobré, aby někdo třetí "kočírovat" debaty a měl v rukou autoritu nad konverzací. Tato osoba by měla být komplexně připravena na debaty, měla by mít sepsanou osnovu celé akce. Je nutné na začátku schůzky představit téma, nastínit, jak bude probíhat, že se např. bude věnovat 3 různým podtématům a že bude probíhat pomocí supervizovaného dialogu. Na závěr schůzky tato osoba schůzku shrne a nastíní téma a datum další veřejné akce.
- Bylo by dobré mít tam další osobu, která bude dělat zápis. Publikace zápisu na komunikačních kanálech je na zvážení.
- Dress code městských autorit by měl být semi-formální. Nemělo by to působit moc oficiálně, na druhou stranu by stále měly působit jako "autority".
- Dle probíraných témat mohou být zvány konkrétní skupiny obyvatel, např. jedna ulice, které se týká rekonstrukce vozovky apod.

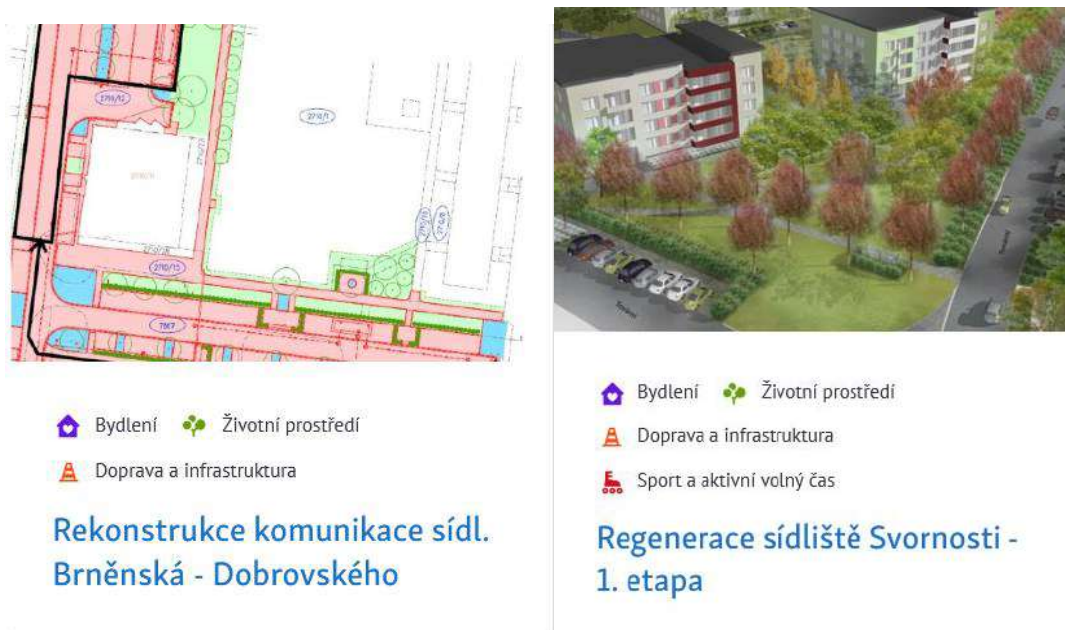
Je dobré pro komunikaci navrhovaných opatření využívat 4 dopravních témat, které jsou uvedeny níže.

2.1. Město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru

Vazba na strategické cíle SUMP Prostějov, ve kterých je potřeba komunikovat parkovací politiku:

- cíl 1 Přeměna centra na místo pro veřejný život.
- cíl 2 Přeměna veřejného prostoru.
- cíl 7 Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech.

Jedním z hlavních přístupů k realizaci města příjemného pro život je design a využití veřejného prostoru a ulic. Uliční prostor je upravován tak, aby vedle jeho dopravní funkce byl zároveň z hlediska života a potřeb lidí přívětivý a funkční („humanizace“ uličního prostoru). **Uliční prostor musí být multifunkční, a nikoliv jen prostor sloužící dopravě.** Ulice jako jeden ze základních prvků osnova veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města. Zdali je tento obraz pozitivně vnímán, záleží právě na uspořádání tohoto uličního prostoru vhodně doplněného zelení, který svou vyváženou kombinací potřeb pro jednotlivé druhy dopravy je i atraktivním místem každodenního společenského života odehrávajícího se pod „širým nebem“. **Zlepšení kvality veřejného prostoru včetně terminálů veřejné dopravy, oživení městského parteru a zajištění více prostoru pro pěší zvyšují kvalitu života lidí ve městech¹.**



Obrázek 1 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: rekonstrukce komunikace sídliště Brněnská – Dobrovského, vpravo: Regenerace sídliště Svornosti)

¹ Zdroj: Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030

Design ulice

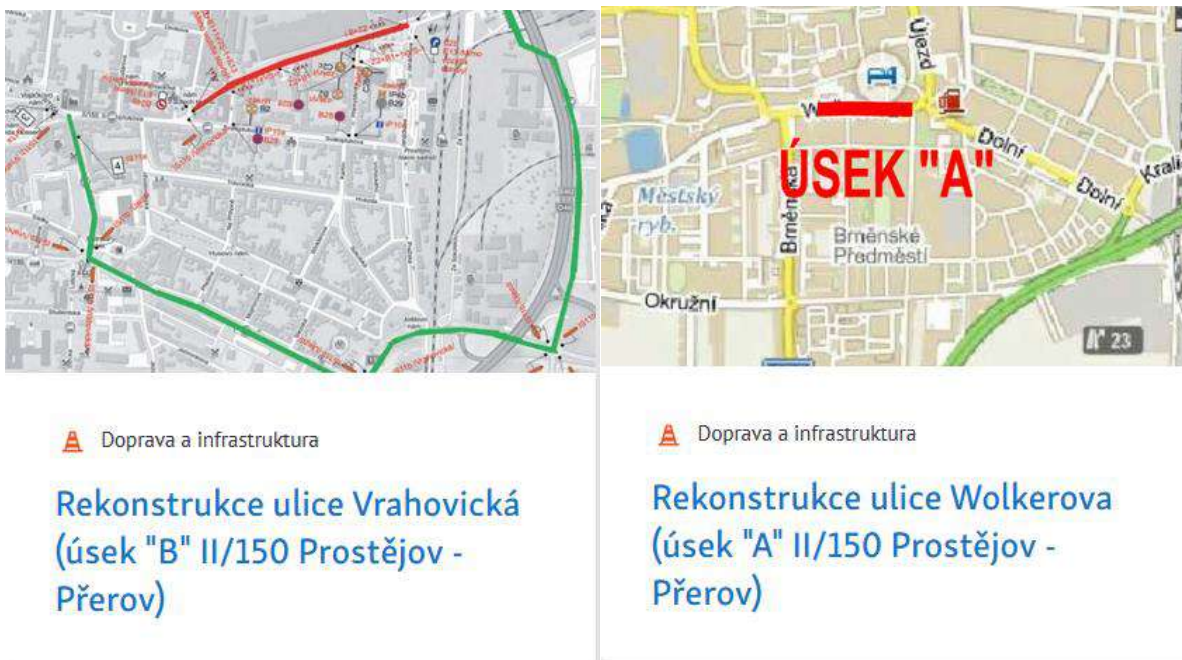
Termín design obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky, nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, jeho ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce, který začíná přijetím veřejné politiky mobility a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o “produkt nakumulovaný v čase”, který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Design ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria.²



Obrázek 2 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: regenerace sídliště Moravská, vpravo: Regenerace sídliště Mozartova)

² Zdroj: Metodika Plánu udržitelné městské mobility, SUMP 2.0., 2020 (FD ČVUT v Praze)



Obrázek 3 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: rekonstrukce ulice Vrahovická, úsek „B“, vpravo: rekonstrukce ulice Wolkerova, úsek „A“)



Obrázek 4 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: rekonstrukce ulice Vrahovická, vpravo: Regenerace sídliště Bohumíra Šmerala)

2.2. Město vytvářející podmínky pro aktivní život

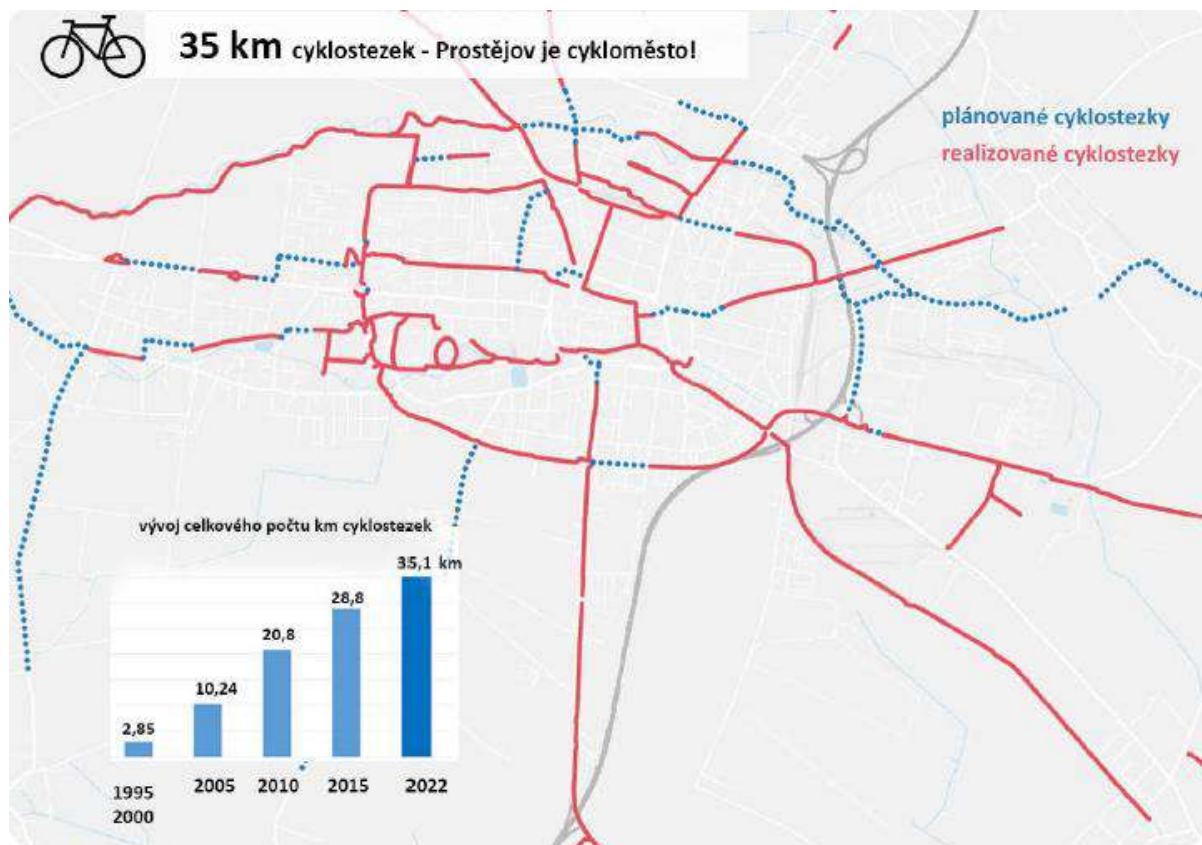
Vazba na strategické cíle SUMP Prostějov:

cíl 3 Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek.

cíl 4 Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb.

2.2.1. Cyklistická doprava

Při komunikaci je možné čerpat z výstupů analytické části a [průzkumu](#) realizovaného pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).



Obrázek 5 – síť cyklostezek města Prostějova 2022, zdroj: analytická část Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.

Každý čtvrtý člověk v Prostějově jezdí po městě na kole. Více jak polovina cyklistů má však k současnému stavu cyklostezek výhrady. **Nejvíce lidem vadí jejich nedostavěnost, nedodržování pravidel, chybějící pruhy pro cyklisty na silnicích, cyklověže, nedostatečné značení a nedostatek stojanů na kola.**



Obrázek 6 – podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, zdroj: výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.

58 % cyklistů má výhrady k cyklostezkám. Nejčastějším požadavkem bylo dostavění úseků cyklostezek. Pro zlepšení stavu na cyklostezkách by podle odpovědí pomohlo vymezení pruhů pro cyklisty na vybraných ulicích a zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel na cyklostezkách. Nejvíce požadovaným úsekem pro doplnění cyklostezky je na ulicích Okružní, Olomoucká a Vrahovická.



Obrázek 7 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: cyklistická stezka v ulici Pod Kosířem – III. a IV. etapa, uprostřed: cyklistická stezka v ulici Určická – I. a II. etapa, vpravo: cyklistická stezka v ulici Okružní – I. a II. etapa)


2.2.2. Pěší chůze

Při komunikaci je možné čerpat z výstupů analytické části a [průzkumu](#) realizovaného pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).

Pěšky se pohybuje 35 % respondentů. Každý druhý chodec má výhrady k provozu na ulicích. Mezi nejčastější výhrady patří:


- opravit chodníky,
- zajistit více doprovodné zeleně,
- zajistit bezpečné přechody pro chodce,
- doplnit mobiliář a osvětlení,
- omezit automobilovou dopravu.



 Doprava a infrastruktura

Rekonstrukce a nový chodník
ul. Prešovská a Čs. armádního
sboru ve Vrahovicích



 Doprava a infrastruktura

Rekonstrukce komunikace a
chodníku a veřejné osvětlení v
Žešově

Obrázek 8 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: rekonstrukce a nový chodník ul. Prešovská a Čs. Armádního sboru ve Vrahovicích, vpravo: rekonstrukce komunikace a chodníku a veřejného osvětlení v Žešově).

2.3. Město vytvářející podmínky pro atraktivní veřejnou dopravu

Vazba na strategický cíl SUMP Prostějov:

cíl 5 Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy.

Při komunikaci je možné čerpat z výstupů analytické části a [průzkumu](#) realizovaného pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Doporučuje se, aby komunikace a propagace vedoucí k zatraktivnění tohoto způsobu dopravy probíhala ve spolupráci s aktuálními provozovateli systému hromadné autobusové dopravy (v rámci regionálních tras se v roce 2022 jednalo zejména o dopravní společnost ARRIVA, a.s., provozovatelem městské hromadné dopravy byla firma FTL - First Transport Lines, a.s.) a Koordinátorem Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje p. o. Možnosti jsou především v zajištění nízkopodlažních vozidel a bezbariérovosti zastávek, zřízení speciálních linek např. pro přepravu kol, propojení a využívání ITS technologií.

Dají se využít tato data:

- regionální 36 linek (v rámci integrovaného dopravního systému)
- dálková 20 spojů (16 směr Brno, 4 Zlín)
- 14 linek MHD a 198 spojů ve všední dny


MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Pravidelně MHD využívá 7 % lidí, občas až 53 % respondentů. Téměř polovina z nich má k hromadné dopravě výhrady. Lidem nejvíce vadí nedostatečná četnost spojů, požadují nové zastávky nebo trasy, doplnění osvětlení, laviček, odpadkových košů a zastřešení. Propagace tak musí jít ruku v ruce s realizovanými opatřeními.



Obrázek 9 – podíl městské hromadné dopravy na celkové dělbě přepravní práce, zdroj: výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.



 Doprava a infrastruktura

Dopravní terminál Újezd



 Doprava a infrastruktura

 Sport a aktivní volný čas

Cyklověž Janáčkova

Obrázek 10 – příklad propagace projektu zveřejněného na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: Dopravní terminál Újezd, vpravo: Cyklověž Janáčkova).

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Doporučuje se, aby komunikace a propagace vedoucí k zatraktivnění tohoto způsobu dopravy probíhala ve spolupráci s aktuálním provozovatelem systému osobní železniční dopravy (k roku 2022 dopravní společnost České dráhy, a.s.) a vlastníkem infrastruktury Správou železnic s. o. Z možností pro zlepšení se nabízí: zvýšení atraktivity nádražních prostor, řešení bezpečného odložení kol, maximální integrace v rámci veřejné dopravy, maximální využití ITS systémů – informační panely pro cestující, mobilní aplikace, zajištění WIFI. Dají se využít tato data:

- **Jednokolejná elektrizovaná trať č. 301 Olomouc – Nezamyslice:** Olomouc – 29 jednosměrných přímých spojů (nejrychleji 17 min) Brno – 8 jednosměrných - přímých spojů (nejrychleji 1h 15min)
- **Jednokolejná regionální trať úsek č. 306 (Dzbel – Prostějov):** Konice – 13 jednosměrných přímých spojů (nejrychleji 38 min)

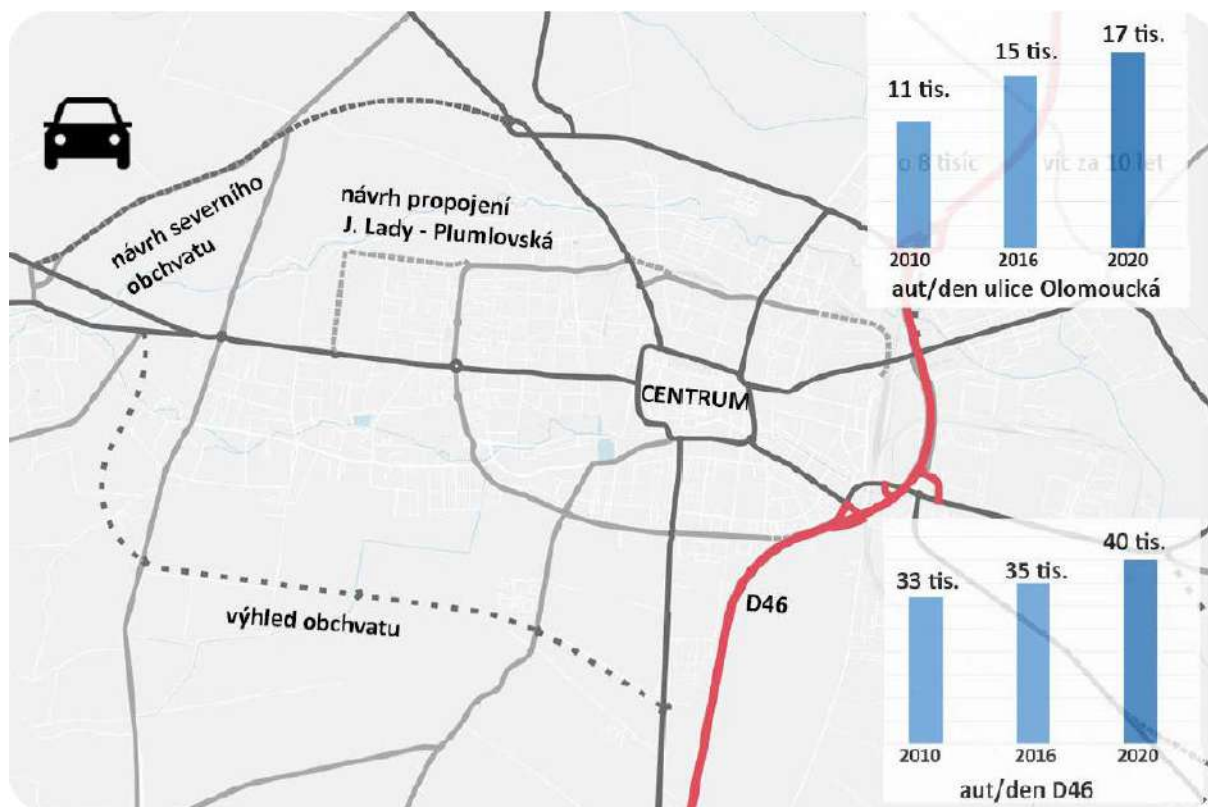
2.4. Město vytvářející podmínky pro plynulou dopravu

Vazba na strategické cíle SUMP Prostějov:

- cíl 8 Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy.
- cíl 7 Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve měst.



2.4.1. Řešení páteřních komunikací

Cíl se primárně zaměřuje na realizaci základní silniční komunikační sítě. Pro komunikaci s veřejností je vhodné využívat zjednodušených mapových výstupů. Dále je možné čerpat z výstupů analytické části a [průzkumu](#) realizovaného pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).




Obrázek 10 – návrh dopravního systému v Prostějově, zdroj: analytická část Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.



 Doprava a infrastruktura  Životní prostředí

Severní obchvat - přeložka
silnice II/366



 Doprava a infrastruktura

Rekonstrukce mostu přes D 46
v Žešově

Obrázek 11 – příklady propagace projektů zveřejněných na portále <https://rozvijime.prostejov.eu>, které se věnují mobilitě a související infrastruktuře (vlevo: Severní obchvat – přeložka silnice II/366, vpravo: rekonstrukce mostu přes D46 v Žešově).

2.4.2. Parkování

Parkování je jedno z nejdiskutovanějších témat městské mobility. Proto je výhodné možné čerpat z výstupů analytické části a [průzkumu](#) realizovaného pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#).

Při argumentaci kolem parkování je třeba znát následující fakta:

- Ve srovnání s obdobnými „západními“ zeměmi (hustota zalidnění, hospodářsko-společenský cíl) je patrné, že počet automobilů v nich již stagnuje a blížíme se k jejich hodnotě – kapacitu dopravní sítě je proto vhodné plánovat o cca 10 % vyšší kapacitu, než je současný stav.
 - Stupeň automobilizace (počet registrovaných osobních automobilů na 1 000 obyvatel) ČR: 554 (za 10 let +25 %), Rakousko 562 (za 10 let +6 %), Německo 574 (za 10 let +8 %) (*Eurostat 2019*)
- 10 Kč/hod cena za parkování v centru města, v ostatních částech není zpoplatněná – cena je výrazně podprůměrná i ve srovnání s menšími městy, přesto nejsou parkovací kapacity přeplněny, problémy s parkováním se v obytných zónách projevují zejména v místech, kam lidé dojíždějí za prací či službami.
- Třetina dotazovaných v průzkumu uvedla, že nejčastěji k dopravě využívá auto. A to proto, že se jedná o nejpohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy. Největší problémy dopravy lidé spatřují v kolonách, uzavírkách a hluku. **1/4 dotazovaných si myslí, že zkvalitnění MHD by vedlo ke snížení využívání aut ve městě.**



Obrázek 12 – podíl automobilové dopravy na celkové dělbě přepravní práce, zdroj: výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.



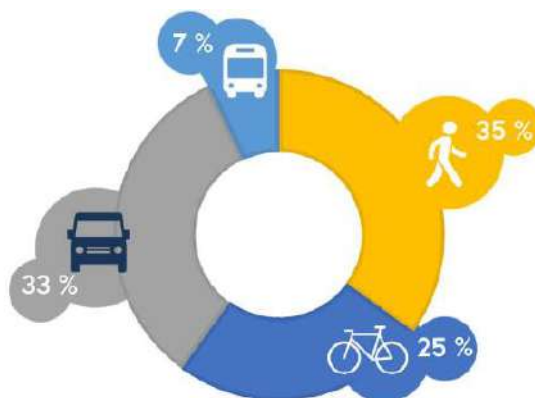
Obrázek 13 – spokojenost s parkováním ve městě, zdroj: výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.

3. Komunikační, průřezová témata

3.1. Data o mobilitě & kampaně zaměřené přímo na mobilitu

Při komunikaci témat městské mobility je dobré si stále připomínat, jak se lidé v Prostějově pohybují. Je dobré vědět, že 67% lidí se na svých cestách chová udržitelně. Chodí pěšky, jezdí na kole, nebo používají veřejnou dopravu, jak vyplývá z průzkumu realizovaného pro zpracování [Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035](#)..

Jak vyplývá z realizovaného průzkumu³, tak nejčastějším způsobem dopravy po městě je podle grafu dělby přepravní práce **pěší chůze (35 %)** a v závěsu je potom **automobilová doprava (33 %)**. Třetím nejčastějším způsobem dopravy po městě je **jízdní kolo (25 %)** a nejméně častým způsobem je potom **městská hromadná doprava (7 %)**. Podle dotazovaných by lidi přimělo méně používat automobilovou dopravu zkvalitnění MHD a zlepšení podmínek pro cyklisty.



Obrázek 14 – celková dělba přepravní práce, zdroj: výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějov 2022 – 2035.

Dané informace se mohou skvěle prezentovat na kampaních a akcích, které organizují, nebo mohou organizovat jak Dětské dopravní centrum, tak i Zdravé město Prostějov:

- **Evropský týden mobility 16. – 22. 9. 2022.** Jedná se o nejrozsáhlejší kampaň na světě, zabývající se udržitelnou mobilitou. Koná se od roku 2002 a její vliv postupně sílí. Cílem kampaně je podpořit zavádění opatření směřujících k udržitelné dopravě a motivovat občany vyzkoušet i jiné způsoby dopravy než automobil. Reaguje na neustále se zvyšující problémy spojené s nárůstem automobilové dopravy a nabízí informace o možných alternativách. Výsledkem by mělo být dosažení vyváženého stavu v dopravní situaci měst, kdy prostor v ulicích patří nejen autům, ale také chodcům, cyklistům a městské hromadné dopravě. Každý den může být jedno téma:
 - **Veřejný prostor.** Diskuse nad pilotním projektem.
 - **Jaká je vlastně vize města?** Diskuse nad vizí města v oblasti dopravy a mobility.

³ Zdroj: Výstupy z průzkumu realizovaného pro zpracování Strategického plánu Prostějova 2022 – 2035

- **Akce pro veřejnost podporující aktivní mobilitu.** Výlet na kolech, pěší výlet a další akce.
- **Akce na téma bezpečnost.** Chodíme a jezdíme bezpečně, organizátor BESIP.
- **Akce na téma udržitelný rozvoj.** Diskuse nad vybranými tématy.
- **Debata nad vybranými specifickými tématy.** Diskuse nad vybranými tématy.
- **Evropský den bez aut - 22. 9. 2022,** možnost uzavření ulice.
- **Evropský den pro rovnoprávnost osob se zdravotním postižením - 5. 5. 2022.**
- **Evropský den jízdních kol - 3. 6. 2022.**
- **Světový den cyklistiky - 1. 10. 2022.**
- **Mezinárodní den zdravotně postižených - 3. 12. 2022.** Mezinárodním dnem osob se zdravotním postižením si klade za cíl podporovat porozumění tematice zdravotního postižení. Rovněž se snaží zvýšit povědomí o přínosech, které integrace osob se zdravotním postižením přináší do všech aspektů politického, společenského, hospodářského a kulturního života.

V širším kontextu se téma dopravy a mobility může prezentovat i v rámci dalších mezinárodních významných týdnů a dnů:

- Mezinárodní den dětí 1. 6. 2022.
- Evropský týden mládeže (každoročně 17. – 21. 9.).
- Den seniorů 1. 9. 2022.
- Evropský týden sportu (konec září).
- Světový den architektury (první pondělí v říjnu).
- Mezinárodní den seniorů 1. 10. 2022.
- Světový den lidských sídel 4. 10. 2022.
- Světový den statistiky 20. 10. 2022.
- Den stromů 20. 10. 2022.

3.2. Rozpohybování společnosti

Česká společnost trpí nedostatkem pohybu. Od 90. let 20. století roste podíl obézních lidí, v roce 2013 podle Světové zdravotnické asociace je ČR nejobéznějším národem v Evropě. Narůstá také podíl obézních dětí, každý pátý chlapec má vyšší než normální váhu. **Podpora aktivní mobility má pozitivní důsledky nejen na naše zdraví, ale i na bezpečnost.** Cílem plánování udržitelné městské mobility je vytvářet ucelené a soudržné strategie a propojovat sektor dopravy i se sektorem zdraví. Cílem je tak podporovat alternativy v aktivní mobilitě především vytvářením smysluplné a atraktivní infrastruktury⁴. Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility⁵, nebo v příloze evropské metodiky SUMP 2.0.⁶

V kontextu podpory aktivní mobility město Prostějov výrazně podporuje výzvu 10.000 kroků (dubnová a říjnová výzva) - <https://www.desettisickroku.cz/>. Na první pohled se může

⁴ Zdroj: Evropské údaje v odstavci byly převzaty z Evropské metodiky Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0.

⁵ <https://www.akademiemobility.cz/zivotni-styl>

⁶ <https://www.akademiemobility.cz/aktuality/1245/zdravi-v-kontextu-sump>

zdát, že kampaň je především o chůzi, která je nejen přirozená, ale navíc posiluje imunitu a účinně pomáhá v boji proti nemocem způsobeným nezdravým životním stylem, a to včetně obezity. Jenže v projektu je více. Může podporovat komunitu celého města, ať již v rovině soutěží mezi městy, týmy, firmami, či školami, tak i hledání příběhů skutečných hrdinů, kteří bojují se svou nadváhou, či zdravotními potížemi. Výzva podporuje kolektivního ducha celého města, což je základní podmínka úspěšné komunikace. Pokud budou lidé chodit, automaticky přestanou používat auta na krátké vzdálenosti.

Další možnosti pro podporu dané výzvy:

- oslovení škol,
- oslovení seniorů,
- oslovení firem,
- oslovení sportovních organizací.

Zdravé město Prostějov se pak zaměřuje na další kampaně, které se zaměřují na zdraví a prevenci nemocí:

- **Světový den zdraví 7. 4. 2022.** Světový den zdraví byl vyhlášen od roku 1950, kdy vznikla Světová organizace zdraví – WHO. Připadá na 7. 4., tento den je připomínkou, že bychom si měli neustále budovat a zlepšovat svou kvalitu života. Zároveň připomínkou toho, že WHO se snaží o vymýcení různých nemocí a o snižování nemocnosti a úmrtí po celém světě.
- **Dny zdraví**, které nabízejí občanům širokou škálu možností, jak se dozvědět něco o svém zdraví.
- **Světový den srdce 29. 9. 2022.**

3.3. Pozitivní důsledky pro bezpečnost

Vláda ČR dne 4. 1. 2021 schválila novou strategii BESIP, která si klade za cíl snížit počet obětí nehod na polovinu. Strategický cíl 2. Infrastruktura se zaměřuje na **rozvoj pozemních komunikací v zastavěném území. Je nutné se zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu dle zásad udržitelného rozvoje** uvedených v této metodice, která si klade za cíl pomáhat s naplňováním opatření strategie BESIP, zejména z pozice chodců a cyklistů.

Podpora bezpečnosti silničního provozu má v Prostějově silné kořeny, a to především díky propracované dopravní výchově na dětském dopravním centru (DDC). Systematická výuka dopravní výchovy probíhá v dopoledních hodinách ve dnech školního vyučování. Na výuku je k dispozici učebna, asfaltová plocha opatřená semaforem, chodníky, kruhovým objezdem a dopravním značením, dráhou na jízdu zručnosti. Výuka dopravní výchovy je rozdělena na podzimní, zimní a jarní blok. Zahrnuje teoretickou část, která probíhá v učebně DDC, a praktickou část, při níž děti jezdí na kole a učí se aplikovat teoretické znalosti do praxe plus nácvik dalších dovedností na dopravním hřišti. Výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty se skládá z upevnění správného chování chodce a cyklisty, z nácviku základních úkonů: vyjíždění, zastavení, objíždění překážky, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku a kruhový objezd, povinná výbava jízdního kola apod. V jarním bloku žáci zakončí výuku závěrečným testem a jízdu na kole podle pravidel silničního provozu. Po úspěšném splnění

obou závěrečných částí, obdrží žáci „Průkaz cyklisty“. Pokud některý z žáků „Průkaz cyklisty“ napoprvé nezíská, má možnost opravných zkoušek po dohodě s vyučujícími.

Zdravé město Prostějov se pak zaměřuje na další kampaně, které se zaměřují na zdraví a bezpečnost:

- **Národní dny bez úrazu 1. – 12. 6.2022.** Národní dny bez úrazů je jednou z největších komunitních kampaní, která je zacílena na prevenci úrazů nejen u dětí a mládeže. Tato kampaň, má zvýšit informovanost o rizicích úrazů, a naopak snížit jejich počet a závažnost. Úrazy jsou mezi dětmi a mladými dospělými v České republice nejčastější příčinou úmrtí, v celé populaci pak zauímají třetí místo. **Významný podíl tvoří úrazy v dopravě**, proto se také preventivní a osvětové akce zaměřují především na bezpečnost silničního provozu.
- **Světový den úrazů 7. 10. 2022.**

3.4. Snížení emisí a hluku

Jedná se o téma, které je především koordinované ze strany Zdravého města Prostějov, které pro svou činnost využívá, nebo může využívat následujících akcí:

- **Hodina země 30. 3. 20:30 – 21:30.** Zhasnutím světel chceme vyslat jasný signál – člověkem způsobené klimatické změny jsou problém, o kterém nejen víme, ale také se chceme aktivně podílet na jeho řešení. Do akce se zapojují obce, firmy i jednotlivci. Každý si může stanovit svůj klimatický závazek. Tím může být přechod na obnovitelné zdroje energie v obci, či snižování uhlíkové stopy v domácnosti.
 - **Vazba na dopravu a mobilitu?** S rozvojem elektromobility by se měla tento závazek vztáhnout na celý den s tím, že nebudu používat elektroauta a elektrokola.
- **Mezinárodní den proti hluku 29. 4. 2022.**
- **Den země 22. 4. 2022.** Den věnovaný Zemi, který se každoročně koná 22. dubna. Tento svátek je ovlivněn původními dny Země, které se konaly při oslavách jarní rovnodennosti, 21. března a oslavovaly příchod jara. V moderním pojetí jde o ekologicky motivovaný svátek upozorňující lidi na dopady ničení životního prostředí. Vyčištění ploch od odpadu a černých skládek.
- **Evropský týden udržitelného rozvoje 30. 5. – 5. 6.**
- **Světový den životního prostředí 5. 6. 2022.**
- **Mezinárodní den ochrany ozónové vrstvy 16. 9. 2022.**

Zdravé město Prostějov při argumentaci může využívat také těchto informací: *„Nečistoty v ovzduší a nadměrný hluk přispívají jen v zemích EU k předčasnému úmrtí až ve 400 tisících případech ročně. Sociální a ekonomické přínosy zvyšování kvality ovzduší jsou tedy víc než zřejmé. Nutnost snižovat množství emisí v ovzduší jako součást boje proti klimatickým změnám je obecně uznávanou skutečností – ve městech se nejvyšší měrou podílejí na emisích právě doprava a lokální topeniště⁷.“*

⁷ Zdroj: Metodika Plánu udržitelné městské mobility, SUMP 2.0., 2020 (FD ČVUT v Praze)

Další informace k problematice jsou přístupné na webovém portále Akademie městské mobility⁸, nebo v příloze evropské metodiky SUMP 2.0.⁹

3.5. Komunitní akce

Klíčem k úspěchu změny dopravního chování je spolupráce se zainteresovanými cílovými skupinami. Jak Zdravé město Prostějov, tak i DDC mohou v rámci svých aktivit rozvíjet spolupráci v těchto oblastech:

- **Celoroční komunitní akce pro základní školy.** Cílem je podpora fyzické činnosti našich nejmladších obyvatel. Cílem je podporovat zpracování **školních plánů mobility**, které zahrnují celou řadu opatření, která primárně cílí na změnu dopravních vzorců chování dětí a rodičů během cest do školy a ze školy – především prostřednictvím snižování počtu jízd autem.
- **Celoroční komunitní akce pro firmy.** Cílem je zapojení firem a jejich aktivit do procesu změny života ve městě. Cílem je jim pomoci vytvořit sadu opatření řešící sladění dopravních potřeb zaměstnanců firem, které by mohly vést ke snížení závislosti na automobilové dopravě.

⁸ <https://www.akademiamobility.cz/zivotni-prostredi-395>

⁹ <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1248/uspora-energie-sni-zovani-emisi-v-kontextu-sump>

4. Komunikační kanály

4.1. Komunikace v tiskových materiálech, tiskové zprávy

Tým implementace SUMP Prostějov by měl být propojen s oddělením vnějších vztahů Odboru kanceláře primátora, který má na starosti vydávání Radničních listů a tiskových zpráv.

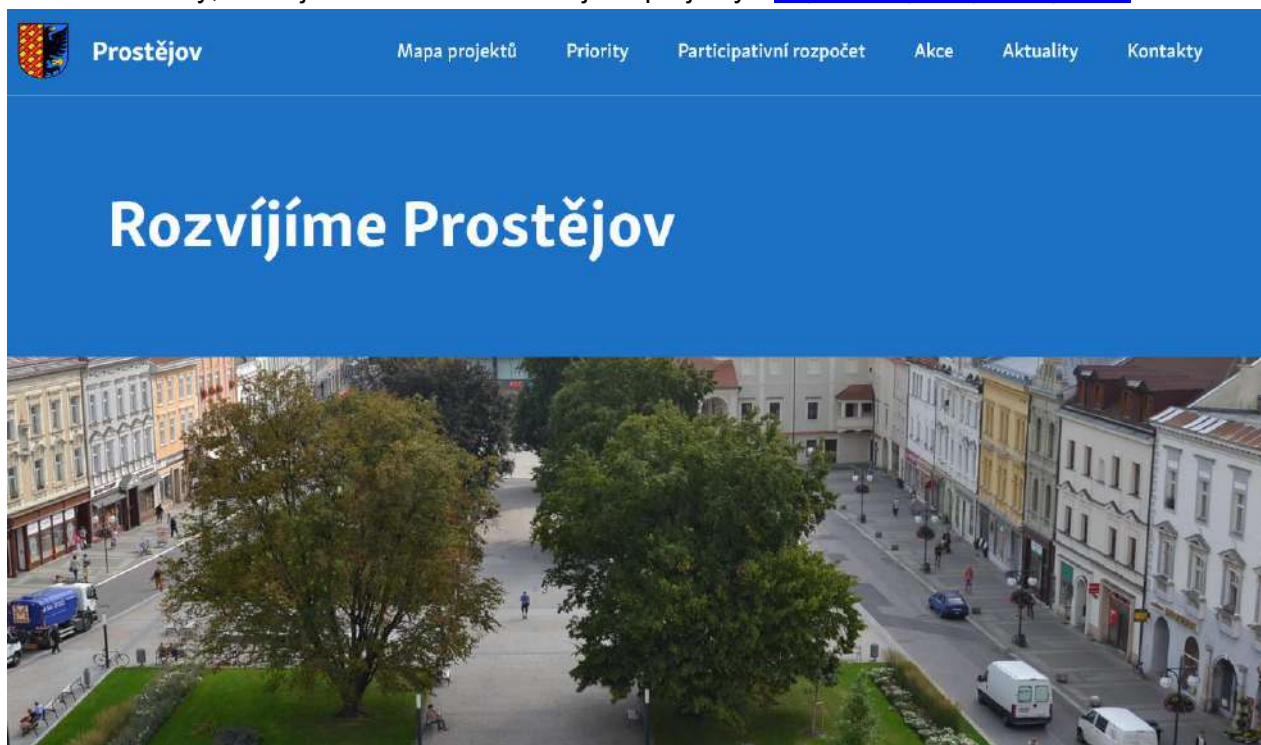
Informace by měly být spojeny buď s přípravou, realizací významných dopravních staveb, které jsou popsány v kapitolách 2. a 5.1., nebo s pozvánkou na řadu zajímavých akcí, které jsou popsány v kapitolách 3. a 5.2.

Tato komunikace je klíčová pro věkovou skupinu 35+, nepohybuje se tolik na sociálních sítích a je zvyklá "konzumovat" tradiční média.

Vzhledem k tomu, že čtenářská pozornost je v dnešní době nízká, tak je nutné pomoci se orientovat v delším textu. Doporučuje se proto vyznačovat důležité body a mezníky v textu, vkládat titulky, nebo zkusit kombinaci oficiálních textů s osobními sloupky. Lidé se rádi utvrdí v tom, že starosta je taky "jen" člověk s podobnými zážitky a zkušenostmi ve městě jako mají oni. Pokud možno, každý článek by měl obsahovat fotku / ilustraci.

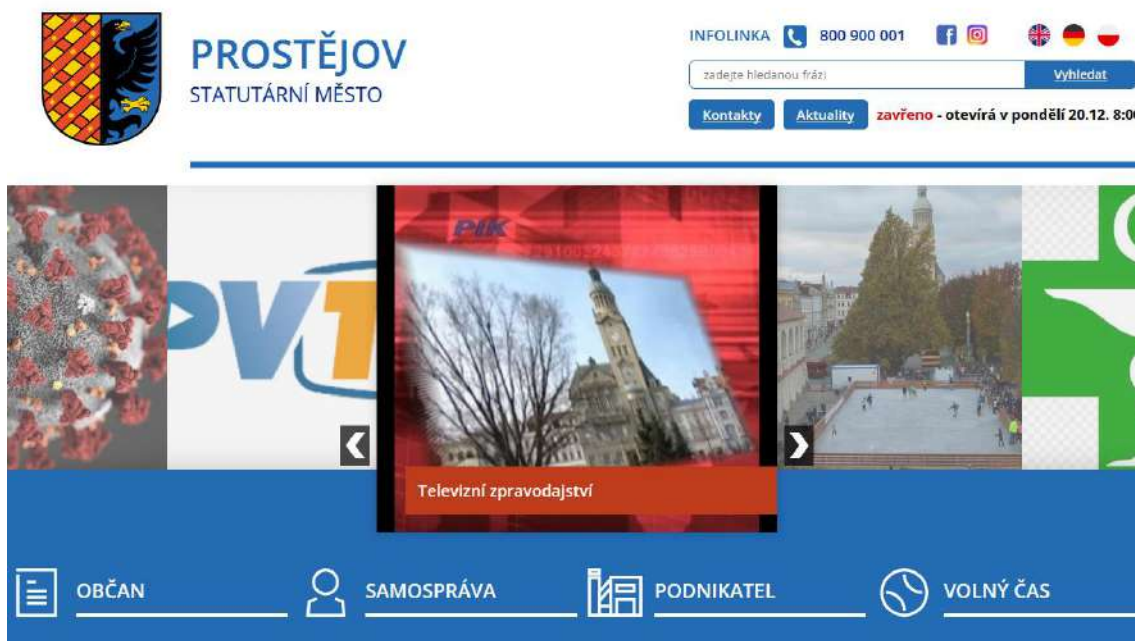
4.2. Webové stránky města

Odbor rozvoje a investic jednotlivá témata mobility a dopravy prezentuje pomocí speciální webové stránky, která je zaměřená na rozvojové projekty - <http://rozvijime.prostejov.eu>



Obrázek 15 – ukázka vizuálu webové stránky <http://rozvijime.prostejov.eu>

Je ale potřeba, aby byl propojen s webovým portálem města: <https://www.prostejov.eu/>



Obrázek 16 – ukázka vizuálu webové stránky <https://www.prostejov.eu>

4.3. Komunikace na online médiích

Tým implementace SUMP Prostějov by měl dále využívat online média, která sdružují uživatele všech věkových skupin (začínají už na 15. roku, jak u dívek, tak u chlapců). Sociální média jsou interaktivní platformy, které vyžadují velkou péči – vhodně zvolené příspěvky, vhodně zvolená četnost příspěvků i čas během dne, kdy jsou příspěvky publikovány a stálou analýzu, zda dané příspěvky fungují (lidé si je čtou + reagují na ně). Na sociálních médiích se dá tvořit, sdílet a vyměňovat si informace v rámci multimediálního obsahu uvnitř i vně komunity. Doporučené druhy příspěvků na sociálních sítích pro město:

- oznamující,
- chlubitivé,
- poutající na událost (resp. tipy na akce a události, na víkend, na slevy, ...),
- shrnutí události,
- lehce zlehčující určitá témata,
- výzvy,
- dotazy,
- ankety,
- humorné příspěvky –memy3/GIF4.

4.3.1. Facebook města

Informace, které jsou spojené buď s přípravou, realizací významných dopravních staveb je výhodné zveřejňovat na tomto odkaze: <https://www.facebook.com/rozvijime.prostejov>.

Informace, které jsou spojené s pozvánkou na řadu zajímavých akcí je výhodné zveřejňovat na tomto odkaze: <https://www.facebook.com/sportcentrumddm>.

Doporučení:

- Výborná a spolehlivá reakce na komentáře.
- Hodnocení 5 z 5 (hodnotili 4 lidé) - zde by bylo dobré určit si numerický cíle nárůstu.
- Jaký je aktuální počet lajků likeů (zde by bylo dobré určit si numerické cíle – jaký nárůst lajků chci za týden/měsíc/čtvrtletí dosáhnout, doporučujeme zkusit si dát cíl nárůstu o 15 %).
- Max. 36 lajků na komentář (příspěvek s lidskou tváří) - zde také doporučuji dát si numerický cíl nárůstu tzv. "engagementu" - reaktivity na komentáře.
- Přidávat příspěvky s lidskou tváří – každý příspěvek by měl mít fotografii a pokud možno lidskou tvář.
- Vkládat do příspěvků prolinky (nejlépe lákat na vnitřní akce, webové stránky, chci člověka udržet "uvnitř", ne odvádět ven). Maximálně 2-3 prolinky na příspěvek.
- Tvořit událost a rozesílat pozvánky na události

4.3.2. Instagram (IG)

Týmu implementace SUMP Prostějov se dále využívat v obou kategoriích i Instagram: https://www.instagram.com/rozvijime_prostejov/ V současné době se jí předpovídá lepší budoucnost než Facebooku. Je tedy vhodné nevynechat ji z oficiální komunikace. Je třeba znát oficiální účet, kolik je přihlášených a kolik příspěvků je tam zveřejněno. Je zde vidět zájem i potenciál, se kterými se zatím nepracuje. Fotografie s tímto hashtagem jsou například z výletů, sportovních utkání, sezónních událostí, selfie, budov či rodinných záležitostí.

Doporučení pro návrh typu obsahu:

- příběhový, emotivní,
- edukativní, informativní, (trendy, řešení ze zahraničí, inspirace),
- inspirativní (citáty, rozhovory),
- autentický – zejména prostřednictvím „příběhů“ (*využití uživatelského obsahu, příspěvky „ze zákulisí“ atd.*),
- příběhy potřebujeme získat od lidí!,
- aby město mohlo na IG publikovat pravidelně, je třeba požádat lidi, aby pomohli s poskytováním dobrého obsahu.

Koncept příspěvku:

- Příběh s připravenou textací. Určitě máte zajímavý příběh o tom, jak se Vám podařilo splnit nějaký cíl, jaké jste museli překonat překážky či třeba jen vtipnou příhodu z Vašeho města. Chtěli bychom znát příběhy obyvatel, příběhy projektů nebo příběhy města. Samozřejmě je pro nás důležité udržet koncept příspěvků v souladu s hlavní problematikou, a to moderní mobilitou.

- Pro potenciální příspěvek tedy napište text, který budeme moct reálně použít. Přitom se držte známých dobrých pravidel. Příspěvek by měl být jasný, výstižný a stručný. Pokud můžete nějaké slovo vynechat, vynechte ho. Klíčové je, aby textace dávala smysl a odvyprávěla čtenáři krátký, ale zajímavý příběh.

Média (Fotky, Video, Gify).

- Přestože je pro nás ze všeho nejdůležitější příběh, nelze opomenout fakt, že příspěvek bude denně soupeřit s obrovským množstvím obsahu jiných firem i jednotlivců.

4.3.3. On-line newsletter

Doporučuje se využít například pro výzvu 10 000 kroků. Realizátorem by pak byl Sportcentrum DDM Prostějov.

Konkrétní doporučení:

- Newsletter je "oznamující" e-mail, k jehož e-mailu se odběratelé mohou kdykoli přihlásit a zase kdykoliv odhlásit.
- Tento e-mail obsahuje informace o tom, co se ve městě stalo a co obyvatelé čeká dál.
- Četnost může být jednou týdně/měsíčně, ale je třeba dodržet až rigidní pravidelnost.
- Ve formátu "úvod, pár odstavců na proběhlé události + pár odstavců na chystané události, závěr" komplexně a pravidelně informujeme část občanů, která pracuje nejčastěji s e-maily.
- V rozesílacích serverech (např. Mailchimp) je možnost sledovat kolik lidí si e-mail s newsletterem otevřelo a kolik lidí e-mail dočetlo.
- E-mail nikdy neposílat v pátek odpoledne (nikdo by si ho nepřečetl), nejlépe posílat v pondělí ráno, nebo (dle výzkumů) ve čtvrtek kolem poledne.

4.3.4. Další doporučení

- Při komunikaci dbáme na komplexnost. Je-li třeba udělána nová lavička, komunikujeme to ve stejný čas zároveň jak v novinách, tak na různých sociálních sítích. Klidně na Facebook sdílíme příspěvek z Instagramu (v rámci propojenosti a upozorňování na existenci další sociálních sítí).
- Je nutné udělat si komunikační plán na měsíce dopředu (s rozlišením na dny) a plánovat příspěvky s velkým předstihem. Takto se podaří zajistit synchronizaci komunikovaných informací skrz celé komunikační spektrum. Tabulka komunikačního plánu poslouží i jako "kronika", kde je možné evidovat, co fungovalo a co ne. Co vzbudilo plamenné reakce atd. Je užitečné držet se kalendáře – stylizovat příspěvky do roční doby, sledovat státní svátky a fázovat a stylizovat příspěvky k určitým datům.
- Zároveň je vhodné stanovit si i numerické cíle. V tuto chvíli neoperujeme s vysokými čísly, ale pro komplexnost komunikace je třeba dávat si i numerické výzvy a cíle (např. měsíční nárůst o 10-15 lajků a o 10 % vyšší aktivita s příspěvky).
- Je třeba aktivně pracovat (propojovat a prolínávat již existující skupiny či akce fungující ve městě – například sportovní, nákupní, zdravotnické, dopravní atd.).
- V novinařině se říká, že jakýkoliv napsaný článek a příspěvek by měl obsahovat a vysvětlit: kdo, co, pro, jak, kde, kdy. Jakkoli krátký/dlouhý příspěvek je, měl by dané obsahovat. Pokud to obsahovat nebude, tak čtenář může mít pocit, že něco chybí a něco je nezodpovězeno a ztrácí důvěru. Tomu je třeba preventivně zabránit, a tak mít vždy na paměti to, že musíme komunikovat komplexně.

4.4. Prezentace města prostřednictvím národních kanálů

Statutární město Prostějov je městem cyklistů a je třeba tuto skutečnost prezentovat v rámci České republiky. Díky tomu, že je členem spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. doporučuje se každoročně aktualizovat informace o městě, které jsou umístěné na stránkách tohoto spolku: <https://www.dobramesta.cz/seznam-clenu/127/prostejov>.

Další možností propagace je umístění úspěšných a plánovaných projektů na webové stránce CityChangers: <https://www.citychangers.eu/>. Stránka je určena pro širokou veřejnost, proto jsou zde prezentovány informace především populární formou. Opět se doporučuje, aby město každoročně aktualizovalo informace o městě na této webové stránce, a to prostřednictvím tří sekcí:

- Proměny (<https://www.citychangers.eu/promeny>) – odkaz slouží pro popularizaci realizovaných a plánovaných, tzv. tvrdých, infrastrukturálních opatření.
- Aktivity (<https://www.citychangers.eu/aktivity>) – odkaz slouží pro popularizaci realizovaných a plánovaných, tzv. měkkých opatření (kampaně apod.)
- Město (<https://www.citychangers.eu/mesta>) – odkaz slouží pro prezentaci města jako celku. Město si může zadat zpracování speciální webové stránky pod hlavičkou CityChangers. Zatím se testuje první webová stránka pro městskou část Praha – Suchdol (<https://praha-suchdol.citychangers.cz/>). Město Prostějov může být druhým městem, kde by se tato forma propagace mohla vyzkoušet.

Současně se mohou prezentovat aktivity města prostřednictvím sociálních sítí CityChangers, které by se dále mohly sdílet sociálními sítěmi města (viz kapitola 4.3.).

Poslední možností propagace je zveřejňování aktivit na odborném portále Akademie městské mobility (<https://www.akademiamobility.cz/>). Jako první by se mohl prezentovat Plán udržitelné městské mobility Prostějov, neboť byl realizován na základě nové metodiky SUMP 2.0. Dále by se zde mohly prezentovat další aktivity města, které se týkají městské mobility.

5. Priority, odpovědnost, opatření, akční plán

Pro realizaci Komunikační strategie SUMP Prostějov se doporučuje vytvořit **Tým pro komunikaci**, který by měl dvě sekce:

- prezentace rozvojových projektů,
- prezentace osvětových akcí a kampaní.

5.1. Oblast komunikace a prezentace rozvojových projektů

Hlavní koordinátor procesu implementace SUMP Prostějov, kterým je vedoucí oddělení rozvoje a investičních záměrů, spolu se svým oddělením prezentuje rozvojové projekty pomocí komunikačních nástrojů popsaných v kapitole 4:

- Město příjemné pro život, aneb dopravní funkce ve veřejném prostoru. Vazba na strategické cíle SUMP Prostějov:
 - 1 - Přeměna centra na místo pro veřejný život.
 - 2 - Přeměna veřejného prostoru.
 - 7 - Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech; právě v tomto kontextu je třeba komunikovat parkovací politiku.
- Město vytvářející podmínky pro aktivní život. Vazba na strategické cíle SUMP Prostějov:
 - 3 - Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek.
 - 4 - Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením na aktivní pohyb.
- Město vytvářející podmínky pro atraktivní veřejnou dopravu. Vazba na strategický cíl SUMP Prostějov:
 - 5 - Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy.
- Město vytvářející podmínky pro plynulou dopravu. Vazba na strategické cíle SUMP Prostějov:
 - 8 - Řešení páteřních komunikací, infrastrukturu pro podporu alternativních pohonů a optimalizace nákladní dopravy.
 - 9 - Řešení rezidentního parkování, snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve měst.

5.2. Navrhovaná opatření s vazbou na SUMP Prostějov

Příspěvková organizace Sportcentrum DDM Prostějov a Zdravé město Prostějov (oddělení DUHA, odbor školství kultury a sportu), prezentuje osvětové akce a kampaně pomocí komunikačních nástrojů popsanych v kapitole 4.

Pro prezentaci osvětových akcí a kampaní, lze také využít průřezových témat popsanych v kapitole 3.:

- Data o mobilitě & kampaně zaměřené přímo na mobilitu.
- Rozpohybování společnosti.
- Pozitivní důsledky pro bezpečnost.
- Snížení emisí a hluku.
- Komunitní akce.

Současně jsou naplňovány konkrétní cíle a opatření Plánu udržitelné městské mobility SUMP Prostějov:

STRATEGICKÝ CÍL 4 – Podpora cyklomobility a volnočasových aktivit se zaměřením.

Specifické cíle a opatření:

4.3. Systematické budování značky Prostějova, jako města cyklistů.

4.4. Podpora sportovně rekreačních aktivit:

- propagace Hanáckých stezek,
- značení cest a okruhů v krajině,
- provoz cyklobusu,
- příměstské tábory na in-line bruslích, kolech, koloběžkách,
- pobytový cyklistický tábor,
- Prostějovská koloběžka,
- koloběžkářské výlety pro základní školy.

STRATEGICKÝ CÍL 6 – Podpora participace, vzdělávání a výchovy

Specifické cíle a opatření

6.1. Podpora celonárodních kampaní:

- Aktivní senior (občané nad 60 let).
- Akce "Parkování vozidel – parkoviště s parkovacím kotoučem".
- Forenzní značení jízdních kol syntetickou DNA.
- Bezpečně na kole.
- Evropský týden mobility,
- Lekce s holemi Nordic Walking.
- Výzva 10000 kroků.

6.2. Podpora pořádání městských kulturně společenských akcí

- Noční jízda Prostějovem.
- BladeDay
- Do školy NE autem (Bezpečně do školy)
- Den dopravní výuky a sportu
- Malí řidiči – kroužek.

6.3. Další rozvoj dětského dopravního hřiště

6.4. Rozvoj cvičebního polygonu pro autoškoly

Zdroje

1. Návrat P. a kol. Manuál participačního plánování. (2015) IPR, Praha. Dostupné: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/Manual_Participace/manpart_1510.pdf
2. Horák O. a kol. Participativní metody – práce s veřejností (portál). Dostupné <http://www.participativnimetody.cz/>
3. Martinek J. a kol. Postup vedoucí ke změnám dopravního chování v 7 krocích. Dostupné <https://www.akademiamobility.cz/zmena-v-7-krocich>
4. Martinek J. a kol. Jak komunikovat Plán udržitelné městské mobility? Dostupné <https://www.akademiamobility.cz/komunikacni-plan-352>