

PUMMO - indikátory plnění cílů

| PUMMO - indikátory plnění cílů | | | | | | cílové hodnoty | | | | | | | | | | |
|---|--|--|-----------------|--------------|---|---|--|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| strategický cíl | specifický cíl | indikátor | měrná jednotka | timální sn | úspěšnost naplňování 2021 | výchozí hodnota (2016) | 2021 | | 2024 | 2027 | 2030 | zdroj dat | pozn | vypuštění/úprava indikátoru | | |
| | | | | | | plánovaný stav | | skutečnost | | | | | | | | |
| 1. Změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných způsobů dopravy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1.1. Zvýšení celkového podílu cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy | dělba přepravní práce dle počtu cest (modal split) | % | nerelavantní | ne | pěší: 35; VD: 27; auto: 30; cyklo: 6 | pěší: 35; VD: 28; auto: 29; cyklo: 6 | pěší: 37; VD: 24; auto: 34; cyklo: 5. | pěší: 35; VD: 28,5; auto: 28; cyklo: 6,5 | pěší: 36; VD: 29; auto: 27; cyklo: 7 | pěší: 36,5; VD: 30,2; auto: 25,7; cyklo: 7,6 | průzkum dopravního chování, dopravní model | Pokles VHD způsoben vlivem pandemie Covid-19, naopak je zachycen nárůst pěších, podmíněno pravidelným provedením průzkumu dopravního chování. | Zachovat indikátor - je to standardní a nejpoužívanější indikátor dopravního chování. | | |
| | 1.2. Posílení vzájemného propojení pěší, cyklistické, veřejné dopravy a automobilové dopravy | podíl cest, které obsahují 2 různé druhy dopravy mimo chůzi | % | ↑ | ano | 1,10% | 2,49% | pracovní den 2,7% / víkend 4,3% | 3,33% | 4,16% | 5% | průzkum dopravního chování | Podmíněno pravidelným provedením průzkumu dopravního chování. | Zachovat indikátor, upraveno na bližší specifikaci pracovní dny a víkend. | | |
| | 1.3 Snížení objemu cest osobními automobily a jejich podílu na dělbě přepravní práce (modal split) | celodenní intenzity IAD na vjezdu do středu města (tis.) | počet | ↓ | ne | 9,8 | 9,0 | 9,8 | 8,5 | 8,1 | 7,6 | dopravní model/data ze smyček | Výchozí hodnoty indikátoru upraveny dle modelu CityPlan 16 (dnes AFRY). Model CityPlan 15: 9.8 tis. | Zachovat indikátor. Omezení intenzit IAD v centru města s plánovaným zavedením detekčního systému pro rozpoznání SPZ na komunikacích při vjezdu do centra města. | | |
| | | průměrný počet automobilů na domácnost | počet | ⚡ | ne | 0,68 | 0,68 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | průzkum dopravního chování/průzkumy ČSÚ | Podmíněno pravidelným provedením průzkumu dopravního chování. Setrvalý stav by měl odpovídat | Zachovat indikátor - často používaný a snadno porovnatelný indikátor, návrh další sledované výhledové období ponechat na výchozí hodnotě (setrvalý stav) z roku 2021 (0,76). | | |
| | 1.4. Zvýšení významu regionální železniční a autobusové dopravy při osobní dopravě z okolních obcí do Olomouce | podíl cest osob z okolních obcí do Olomouce veřejnou dopravou | % | ↑ | ano | 31,30% | 31,87% | 31,90% | 32,21% | 32,56% | 32,90% | dopravní model | Podmíněno pravidelnou aktualizací dopravního modelu. Výpočet z matic OV-CR+OV-PD. Cílová doprava do | Zachovat indikátor. | | |
| | | cesty IAD z okolních obcí do Olomouce (tis.) | počet | ↓ | ne | 40,09 | 39,90 | 47,1 | 39,80 | 39,70 | 39,60 | dopravní model | Podmíněno pravidelnou aktualizací dopravního modelu. Cesty IAD do Olomouce. Výpočet z matic OV-CR+OV-PD. Cílová doprava do zón v Olomouci. Nedaří se naplňovat vlivem přelivu cestujících z VHD do IAD v době pandemie Covid 19. | Možné nahrazení pravidelným sčítáním dopravy na několika vybraných příjezdových silničních profilech (perioda 3 roky). Hodnota by byla výpočtem průměrné hodnoty ze sčítaných profilů. Standardizovaný evropský indikátor (SUMI) doporučuje sčítání na 10 profilech. | | |
| | | přepravené osoby příměstskou veřejnou dopravou (tis.) | počet | ↑ | ano | 47,8 tis. osob/24 h | 49,8 tis. osob/24 h | 56,2 tis. osob/24 h | 57,2 tis. osob/24 h | 58,2 tis. osob/24 h | 60,2 tis. osob/24 h | dopravní model/ KIDSOK | Data pro rok 2021 poskytnul KIDSOK (KIDSOK může poskytnout pouze vždy data o aktuálním stavu). | Zachovat indikátor. | | |
| 2. Zvýšení dopravní a sociální bezpečnosti | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2.1. Snížení počtu vážných dopravních nehod (za 10 let na polovinu) | vážné dopravní nehody (těžké zranění, usmrcení) | počet | ↓ | ano | 214 (za období 2007 - 2015) | 157 (za období 2012 - 2020) | 136 (za období 2012 - 2020) | 123 (za období 2015 - 2023) | 88 (za období 2018 - 2026) | max. 54 (za období 2022 - 2030) | statistiky dopravní nehodovosti | | Zachovat indikátor. | | |
| | 2.2. Snížení nehodovosti chodců a cyklistů | vážné dopravní nehody s účastí chodce (těžké zranění, usmrcení) | počet | ↓ | ano | 80 (za období 2007 - 2015) | 59 (za období 2012 - 2020) | 53 (za období 2012 - 2020) | 46 (za období 2015 - 2023) | 33 (za období 2018 - 2026) | max. 20 (za období 2022 - 2030) | statistiky dopravní nehodovosti | | Zachovat indikátor. | | |
| | | vážné dopravní nehody s účastí cyklisty (těžké zranění, usmrcení) | počet | ↓ | ano | 44 (za období 2007 - 2015) | 32 (za období 2012 - 2020) | 13 (za období 2012 - 2020) | 25 (za období 2015 - 2023) | 18 (za období 2018 - 2026) | max. 11 (za období 2022 - 2030) | statistiky dopravní nehodovosti | | Zachovat indikátor. | | |
| | 2.3. Zajištění bezpečnosti a odolnosti dopravního systému v krizových situacích | plán odolnosti dopravního systému | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | schvalovací orgány města | Naplňováno skrze Mitigační a adaptační strategii města Olomouce. | Zachovat indikátor. | | |
| | 2.4. Zvýšení pocitu bezpečí cestujících (všemi druhy dopravy vč. chůze) | podíl cestujících vyjadřujících pocit bezpečí ve veřejné hromadné dopravě, u cyklistů i pěších | % | ↑ | ne | pěší: 84 %; VHD: 87 %; cyklo: 31 % [2019] | pěší: 1,00*X VHD: 1,00*X cyklo: 1,11*X | pěší: 84 %; VHD: 87 %; cyklo: 24 % | pěší: 1,00*X VHD: 1,00*X cyklo: 1,00*X | pěší: 1,00*X VHD: 1,00*X cyklo: 1,15*X | pěší: 1,00*X VHD: 1,00*X cyklo: 1,20*X | dotazníkový průzkum | Pravidelně provádět dotazníkový průzkum. Nutno brát v potaz, že se jedná o subjektivní názory uživatelů udržitelné mobility se spokojeností ohledně pocitu bezpečí. | Zachovat indikátor - nutno prezentovat pro jednotlivé dopravní mody odděleně, brát v potaz to, že jde zejména o subjektivní postoje pocitu bezpečí uživatelů jednotlivých dopravních modů. | | |
| | 2.5. Zvyšování bezpečnosti dopravní infrastruktury úpravou stavebního řešení a dopravního značení | všechny nové stavby posouzeny z hlediska jednotnosti a srozumitelnosti dopravních řešení a fyzické a vizuální hierarchizace komunikační sítě | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | OSTR | | Zachovat indikátor. | | |
| | | délka komunikací v režimu zón 30, obytných zón a pěších zón | km (kumulovaný) | ↑ | ano | 67,7 | 100 | 100,0 | 125 | 150 | 180 | Global Network 2021, MM | Hodnoty u indikátoru upraveny na reálný výhledový stav, původní hodnoty velmi | Zachovat indikátor. | | |
| 3. Snížení negativních vlivů dopravy na obyvatele a životní prostředí | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3.1. Snížení počtu obyv. vystavených nadlimitnímu hluku z dopravy | počet obyv. vystavených hluku ze silniční dopravy nad 55 dB v noční době | počet | ↓ | x - není součástí aktualizace PUMMO 2021/22 | 2323 | 1903 | x | 1650 | 1398 | 1146 | hlukový model | podmíněno pravidelnou aktualizací modelu | Zachovat indikátor. | | |
| | | počet obyv. vystavených hluku ze železniční dopravy nad 55 dB v noční době | počet | ⚡ | x - není součástí aktualizace PUMMO 2021/22 | 356 | 356 | x | 356 | 356 | 356 | hlukový model | podmíněno pravidelnou aktualizací modelu | Zachovat indikátor. | | |

PUMMO - indikátory plnění cílů

| | | | | | | | cílové hodnoty | | | | | | | |
|-----------------|--|---|--------------------|--------------|---|---|--|----------------------------------|--|--|---|----------------------------|--|---|
| strategický cíl | specifický cíl | indikátor | měrná jednotka | timální směr | úspěšnost naplňování 2021 | výchozí hodnota (2016) | 2021 | | 2024 | 2027 | 2030 | zdroj dat | pozn | vypuštění/úprava indikátoru |
| | 3.2. Snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitním koncentracím škodlivých látek emitovaných z dopravy | počet obyvatel vystavených škodlivinám z dopravy na území Olomouce | počet | ↓ | x - není součástí aktualizace PUMMO 2021/22 | x | x | x | 20 tis. | 17,5 tis. | 15 tis. | emisní model | podmíněno pravidelnou aktualizací modelu, známe pouze porovnání modelovaného současného scénáře s výhledovým, který uvádí, že poklesne průměrný podíl dopravy na imisní zátěži na celé ploše města ze stávajících 67,1 % na návrhových 61,1 % | |
| | 3.3. Snížení emisí skleníkových plynů v souladu s cíli ochrany klimatu a životního prostředí (produkce emisního toku ze silniční dopravy - průměrně na území celého města) | NO ₂ - vážený průměr | g/km/den | ↓ | ano | 689 | 551 | 263 | 468 | 386 | 303 | emisní model | Podmíněno pravidelnou aktualizací dopravního modelu. Pozn. - pokles NO2 je způsoben renovací vozového parku s vyšším počtem vozidel s nižšími emisemi a přísnějšími normami EURO, se kterými dopravní model pracuje podle výpočtového roku (vyšší výpočtový rok, nižší emise). | Zachovat indikátor. |
| | | PM _{2,5} - vážený průměr | g/km/den | ↓ | ano | 487 | 469 | 469 | 458 | 447 | 436 | emisní model | podmíněno pravidelnou aktualizací modelu | Zachovat indikátor. |
| | 3.4. Zkvalitnění vzhledu a funkčnosti ulic a veřejných prostor | Podíl obyvatel města spokojených s kvalitou veřejných prostor | % | ⇄ | ano (částečně) | náměstí 90 %, parky 93 % [2019] | 1,00*X | náměstí 85 %, parky 90 % | 1,00*X | 1,00*X | 1,00*X | dotazníkový průzkum | Nutno provést a pravidelně aktualizovat průzkum/ aktualizovat dopravní model. Hodnoty nad 85% podílu spokojenosti je žádaný stav. Nutnost zohlednit fakt, že se jedná o subjektivní názory respondentů. | Zachovat indikátor - nutno prezentovat odděleně pro náměstí a parky. |
| | 4. Zlepšení dostupnosti a atraktivity veřejné, cyklistické a pěší dopravy pro všechny skupiny obyvatel | | | | | | | | | | | | | |
| | 4.1. Základní služby v docházkové vzdálenosti nebo rychle dostupné veřejnou dopravou a na kole | podíl obyvatel spokojených s dostupnými základními službami (úřady, kulturní a sportovní zařízení, potraviny, lékař) v docházkové vzdálenosti, MHD, na kole | % | ↑ | ano (částečně) | pěšky 85 %, VHD 81 %, cyklo 56 % [2019] | pěší: 1,00*X, VHD: 1,00*X, cyklo: 1,05*X | pěšky 86 %, VHD 81 %, cyklo 50 % | pěší: 1,00*X, VHD: 1,00*X, cyklo: 1,00*X | pěší: 1,00*X, VHD: 1,05*X, cyklo: 1,05*X | pěší: 1,00*X, VHD: 1,10*X, cyklo: 1,10*X | dotazníkový průzkum | Podmíněno prováděním a pravidelnou aktualizací dotazníkového průzkumu. Hodnoty se dají v rámci aktualizace naplňovat u pěší a veřejné dopravy, pokles je u hodnot v cyklo dopravě. Opět nutno brát v potaz, že se jedná o subjektivní názory respondentů. | Zachovat indikátor - odpovídá myšlence města krátkých vzdáleností; nutno prezentovat pro jednotlivé mody odděleně. |
| | 4.2. Podpora nezávislé (samostatné) mobility pro všechny | podíl dětí a mládeže (6-15let), které se do škol dopravují jinak než autem | % | ↑ | ne | 85,9% | 87,2% | 84,0% | 88,0% | 88,7% | 89,5% | specifický průzkum | Podmíněno pravidelnou realizací průzkumu. Vyšší podíl je předpokládán realizací opatření PUMMO (osvětové kampaně, zavádění školních ulic a dalších opatření). | Zachovat indikátor, v případě dostatečného množství podkladů v budoucnu využít data z průzkumů cest do základních škol. |
| | | podíl cest seniorů (65+) v pracovní den jiným dopravním prostředkem než autem | % | ⇄ | ne | 76,8% | 76,8% | 73,2% | 76,8% | 76,8% | 76,8% | průzkum dopravního chování | Podmíněno pravidelným provedením průzkumu dopravního chování. Pokles způsoben nižším počtem cestujících seniorů ve veřejné dopravě v době pandemie Covid 19. | Zachovat indikátor. |
| | | podíl cest seniorů (65+) o víkendu jiným dopravním prostředkem než autem | % | ⇄ | ne | 71,5% | 71,5% | 63,6% | 71,5% | 71,5% | 71,5% | průzkum dopravního chování | Podmíněno pravidelným provedením průzkumu dopravního chování. Pokles způsoben nižším počtem cestujících seniorů ve veřejné dopravě v době pandemie Covid 19. | Zachovat indikátor. |
| | 4.3. Zvýšení dostupnosti udržitelných druhů dopravy | docházková vzdálenost zastávek pro obyvatele Olomouce (podíl obyvatel s pěší dostupností zastávky do 5 minut) | % | ⇄ | ne | 68,0% | 68,0% | 64,0% | 68,0% | 68,0% | 68,0% | Zdroj: ČSÚ | | Zachovat indikátor. |
| | | parkovací stojany pro kola | počet (kumulovaný) | ↑ | ano | 89 stojanů | 123 stojanů | 394 stojanů | 506 stojanů | 566 stojanů | 626 stojanů; možnost parkování ve všech významných cílech cest vč. škol | Zdroj: Cyklogenerel | V roce 2022 je využíváno společnostmi provozujícími sdílená kola 123 stojanů. | Zachovat indikátor. |
| | | podíl cestujících spokojených s MHD | % | ⇄ | ne | 80% [2019] | 1,00*X | 75% | 1,00*X | 1,00*X | 1,00*X | dotazníkový průzkum | Podmíněno pravidelnou realizací průzkumu. | Zachovat indikátor - nutné porovnávat pouze ukazatel "celková spokojenost". |

PUMMO - indikátory plnění cílů

| PUMMO - indikátory plnění cílů | | | | | | cílové hodnoty | | | | | | | | |
|--|---|--|--|------------|---------------------------|---|---|---|---|--|---|--|---|---|
| strategický cíl | specifický cíl | indikátor | měrná jednotka | timální sn | úspěšnost naplňování 2021 | výchozí hodnota (2016) | 2021 | | 2024 | 2027 | 2030 | zdroj dat | pozn | vypuštění/úprava indikátoru |
| | 4.4. Zvýšení atraktivity a rychlosti veřejné dopravy, zajištění její spolehlivosti | frekvence spojů MHD/den | počet | ↑ | ne | 2023 | 2123 | 2018 | 2058 | 2118 | 2178 | Zdroj: Dopravní model AFRY 19, data DPMO | Ovlivněno vylukovým provozem a také sníženou frekvencí spojů po pandemii Covid 19, kdy došlo k úbytku cestujících v MHD. V letech 2017 - 2019 se předpokládaný nárůst frekvence spojů/den dařil naplňovat (rok 2018 - 2066 spojů/den, rok 2019 - 2098 spojů/den). | Zachovat indikátor. |
| | 4.5. Zlepšení a rozšíření infrastruktury pro cyklistickou dopravu | délka infrastruktury pro cyklisty (cyklostezky, cyklopiktoridory, vyhrazené a ochranné pruhy pro cyklisty, jednosměrné komunikace s obousměrným provozem cyklistů) | km (kumulovaný) | ↑ | ne | 34,6 km - cyklostezky; 2,6 km - pruh pro cyklisty; 7 km - cykloobousměrky | 48,80 km - cyklostezky; 13,5 km - pruh pro cyklisty; 8 km - cykloobousměrky | 42,62 km - cyklostezky; 5,04 km - pruh pro cyklisty; 7,3 km - cykloobousměrky | 59 km - cyklostezky; 8,5 km - pruh pro cyklisty; 8,3 km - cykloobousměrky + dosud nestanovený druh infrastruktury | 69 km - cyklostezky; 10,0 km - pruh pro cyklisty; 9,3 km - cykloobousměrky + dosud nestanovený druh infrastruktury | 79 km - cyklostezky; 20 km - pruhy pro cyklisty; 11,1 km - cykloobousměrky + dosud nestanovený druh | cyklogenerel | | Zachovat indikátor. |
| | | cestovní čas cyklistů na referenčních cestách (referenční páry zón - historické jádro - Neředín/Chomoutov/Sv. Kopeček/Černovír; celkový čas) | minut | ↓ | ano | 13 min/ 27 min/ 43 min/ 16min = celkem 99 min | 13 min/ 24 min/ 42 min/ 16min = celkem 95 min | 13 min/ 26 min/ 42 min/ 13min = celkem 94 min | 12 min/ 23 min/ 41 min/ 15min = celkem 91 min | 12 min/ 22 min/ 40 min/ 14min = celkem 88 min | 12 min/ 22 min/ 39 min/ 14min = celkem 87 min | Dopravnímodel/ Mapy.cz | 4 páry cest mezi modelovými zónami: Olomouc Historické jádro (670316) -> Neředín (669300)/Chomoutov(668851) /Svatý Kopeček(671118)/Černovír(668320) - čas celkem; | Zachovat indikátor. |
| | 4.6. Snadnější překonání silnic a železnic, řek a dalších liniových bariér v území pro chodce a cyklisty (snížení bariérového efektu) | nové možnosti překonání sběrných komunikací a železnice | počet (kumulovaný) | ↑ | ano | 0 | 2 | 4 | 3 | 4 | 5 | OSTR/generel dopravy | | Zachovat indikátor. |
| | 4.7. Předvídatelnost cestovních časů všech druhů dopravy | změna doby zdržení v dopravních kongescích | počet křižovatek řízených ITS (kumulovaný) | ↑ | ano | 0 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 | specifický dopravní průzkum | Původní indikátor nahrazen indikátorem počtu křižovatek s využitím prvků ITS pro řízení | Původní indikátor nahrazen novým, zachovat indikátor. |
| 5. Zajištění ekonomické a energetické udržitelnosti dopravy | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5.1. Podpora bezemisních pohonných technologií | plán podpory bezemisních pohonných technologií | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | schvalovací orgány města | Naplňováno Mitigační a adaptační strategií města Olomouc. | Zachovat indikátor. |
| | 5.2. Lepší využití kapacity stávajících druhů dopravy a infrastruktury vč. využití ITS | strategie ITS | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | schvalovací orgány města | | Zachovat indikátor. |
| | 5.3. Efektivní investice do dopravy, minimalizace indukce IAD | posouzení širších dopadů všech nových záměrů významných investic do dopravy na dopravní systém jako celek z hlediska ovlivnění dopravního chování cestujících, prevence dopravní indukce IAD | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | OSTR, koordinátor mobility | | Zachovat indikátor. |
| | 5.4. Minimalizace negativních dopadů nákladní dopravy a zásobování | plán citylogistiky | - | A/N | x | N | N | N | A | A | A | schvalovací orgány města | Nutnost vypracování plánu citylogistiky, v roce 2022 nebyl indikátor vyhodnocen, plán plnění cílů z roku 2016 počítá s pořízením plánu k roku 2024. | Zachovat indikátor. |
| 6. Zavedení principů mobility managementu ve prospěch udržitelných způsobů dopravy | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6.1. Zavedení principů mobility managementu do plánování a řízení dopravy a ovlivňování poptávky po dopravě | pozice koordinátora mobility | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | schvalovací orgány města | | Zachovat indikátor. |
| | | koncepce mobility managementu | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | schvalovací orgány města | | Zachovat indikátor. |
| | 6.2. Plány mobility pro organizace | plány mobility pro základní školy | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | OSTR/koordinátor mobility | | Zachovat indikátor. |
| | 6.3. Systematické zapojování veřejnosti do dopravního plánování | zapojení veřejnosti do připravovaných záměrů | - | A/N | ano | N | N | A | A | A | A | OSTR/koordinátor mobility | | Zachovat indikátor. |
| | 6.4. Poskytování informací o mobilitě vč. jejich dopadů | vznik a pravidelná aktualizace informačních platforem | - | A/N | ano | A | A | A | A | A | A | OSTR/koordinátor mobility | | Zachovat indikátor. |

PUMMO - indikátory plnění cílů

| | | | | | | | cílové hodnoty | | | | | | | |
|-----------------|--|--|----------------|--------------|---------------------------|------------------------|----------------|---|------|------|------|-------------------------------------|------|-----------------------------|
| strategický cíl | specifický cíl | indikátor | měrná jednotka | časová lhůta | úspěšnost naplňování 2021 | výchozí hodnota (2016) | 2021 | | 2024 | 2027 | 2030 | zdroj dat | pozn | vypuštění/úprava indikátoru |
| | 6.5. Systematické vzdělávání v oblasti udržitelné mobility | plán osvěty a vzdělávání v oblasti udržitelné mobility pro různé cílové skupiny (děti/mládež/senioři/úředníci/veřejnost) | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | Odbor školství/koordinátor mobility | | Zachovat indikátor. |
| | 6.6. Užití spolupráce mezi zainteresovanými subjekty, které mají v agendě aspekt mobility (státní, krajské a městské organizace) | plán spolupráce | - | A/N | ano | N | A | A | A | A | A | OSTR/koordinátor mobility | | Zachovat indikátor. |