

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

OLOMOUC



Obsah

- Statistiky v Olomouci /08
- Volba dopravního prostředku /14
- Statistiky v českých a evropských městech /16
- Zastávky MHD /18
- Dostupnost škol /20
- Dostupnost potravin /22
- Situace v Olomouci /23
- Nehodovost /24
- Dojíždění do Olomouce /26
- Specifické cíle PUMMO /28
- Seznam návrhových opatření k realizaci /29
- Klíčové projekty Akčního plánu /31





PUMMO

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

Statutární město Olomouc si nechalo zpracovat v roce 2018 Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO), který se na dopravu dívá ve střednědobém horizontu, tj. stav v roce 2030 s výhledem na rok 2050. Základem budoucí dobře fungující dopravy je integrované plánování, které umožní, aby se rovnoměrně a vyváženě rozvíjela městská hromadná doprava (MHD), individuální automobilová doprava (IAD), cyklodoprava, pěší koridory a veřejná prostranství, parkování, citylogistika, a to vše samozřejmě s přihlédnutím k bezbariérovosti a bezpečnosti. Pod pojmem Plán udržitelné městské mobility si představíme systém funkčního, bezpečného a ekonomického přemísťování osob a zboží městem. Plán mobility vymezuje opatření, která se týkají rozvoje dopravní infrastruktury a opatření, která mohou změnit dopravní chování obyvatel města. V rámci pravidelné aktualizace po 5 letech sledujeme, jak se daří městu vizi mobility naplňovat.

www.spokojena.olomouc.eu



OLOMOUC V ROCE 2030

Doprava v Olomouci v roce 2030 přispívá k vyšší kvalitě života ve městě a nemá negativní dopady na životní prostředí. Olomouc je moderním a prosperujícím stotisícovým městem, zároveň klidnou kulturní a historickou perlou Moravy. Je křižovatkou cest, pracovních příležitostí a vzdělanosti, univerzitním centrem vědy a výzkumu. Rychlé a kapacitní dopravní spojení do největších měst ČR nenutí Olomoučany stěhovat se za prací. Město má kvalitní životní prostředí, život i pohyb v něm je snadný a příjemný. Základní služby jsou, s přispěním kompaktnosti a rovinatosti města, jednoduše dosažitelné pěšky,

na kole nebo veřejnou dopravou. Význam těchto způsobů dopravy vytrvale roste. Ulice a veřejné plochy, stejně jako zpřístupněné břehy řek, jsou plné života, místem setkávání a trávení času a lákají jedinečnou atmosférou. Páteř dopravy tvoří hromadná, zejména pak tramvajová doprava, která spoluvytváří kulturu města. Olomoučané jsou motivováni k využívání veřejné dopravy i k aktivní mobilitě – jízdě na kole a chůzi.

Olomouc je město s dlouhodobou a zřetelnou orientací směrem k udržitelné mobilitě založené na objektivních datech a vysoké informovanosti svých obyvatel o tématu městské mobility. Město dokáže pružně reagovat na aktuální mimořádné situace i očekávané i neočekávané trendy vývoje, jeho obyvatelé se aktivně zapojují do plánování a spolurozhodují o budoucnosti města.

STATISTIKY V OLOMOUCI

155 tisíc obyvatel

Denně se ve městě Olomouci nachází okolo **155 tisíc osob**, což je o **13 tisíc více**, než ve sledovaném roce 2016.



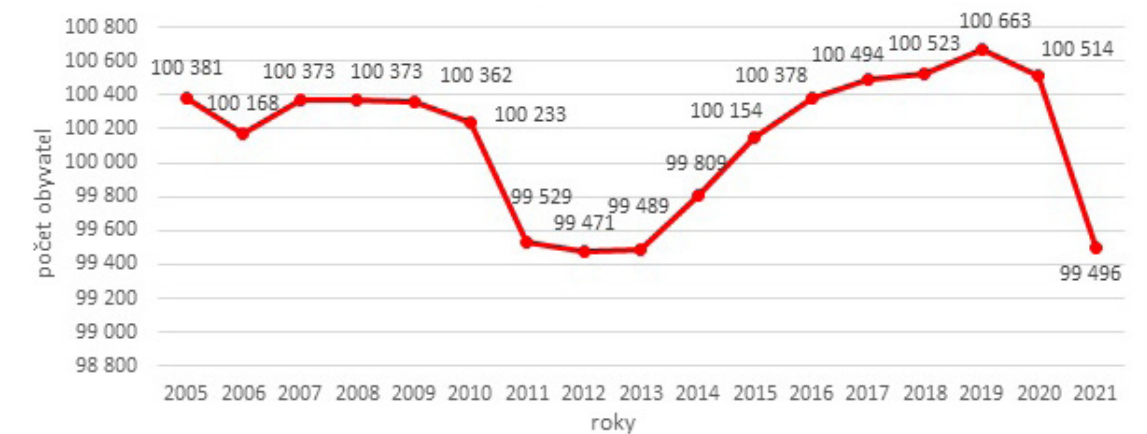
21 % osob

má předplacenou jízdenku na veřejnou dopravu, což je **pokles o 10 %** za posledních 5 let. Mezi 35–44 lety má předplacenou jízdenku pouze 21 % osob, ve věku 6–17 let je to 44 % osob.
Víme, že předplacenou jízdenku má 19 % mužů a 23 % žen.

Zřejmě díky Covidu **zůstalo v roce 2021 v den dotazování doma mnohem více lidí** než v roce 2016

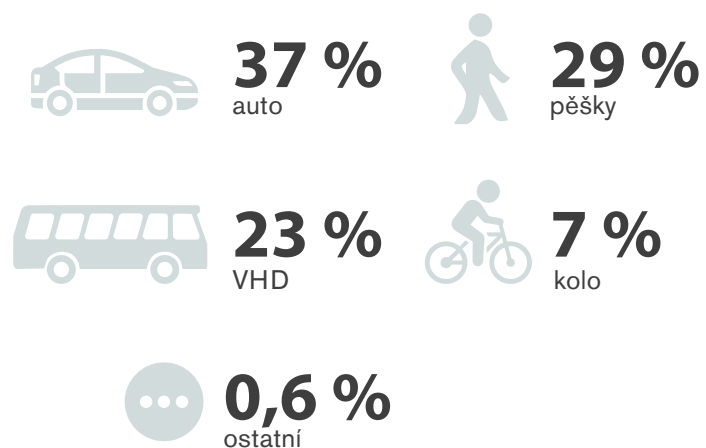


Vývoj počtu obyvatel Olomouce v letech **2005–2021**

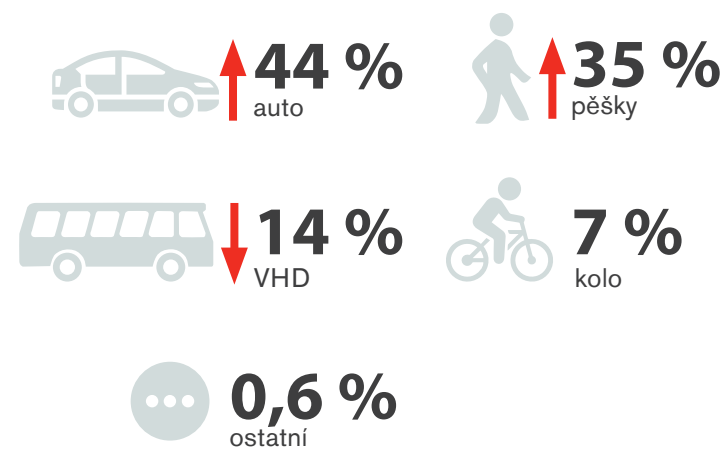


Modal split se stal zejména o víkendech (kdy lze vlastní mobilitu snáze ovlivnit) **v roce 2021**
„epidemicky bezpečnější“ oproti roku 2016

2016



2021



3 % OLOMOUČANŮ cestují o víkendu do práce, **45 %** z nich **autem**



jen **4 % CEST ZA VZDĚLÁNÍM** se koná na **kole**

3 z 10 CEST O VÍKENDU míří za trávením volného času ► **v pracovní dny 8 %**

nejudržitelnější jsou **CESTY ZA VZDĚLÁNÍM** ► **95 % BEZ AUTA**,

nejméně udržitelná je mobilita v rámci **práce** ► **82 % autem**

udržitelnost cest klesá po překročení 6 KM DÉLKY ► u cest delších než 6 km platí, že nadpoloviční většina je konána **autem**; cesty do **2 km nejudržitelnější** ► nadpoloviční většina **pěšky**

udržitelnost cest klesá po překročení 6 KM DÉLKY ► u cest delších než 6 km platí, že nadpoloviční většina je konána autem; cesty do 2 km nejudržitelnější – nadpoloviční většina pěšky

KAŽDÝ PÁTÝ OLOMOUČAN jezdí s předplacenou **jízdenkou**.



Víme, že celkem **68 % osob MLADŠÍCH 18 LET** disponuje **jízdním kolem**.

Jízdní kolo vlastní **46 % DOMÁCNOSTÍ**.



Automobil vlastní **62 % DOMÁCNOSTÍ**.

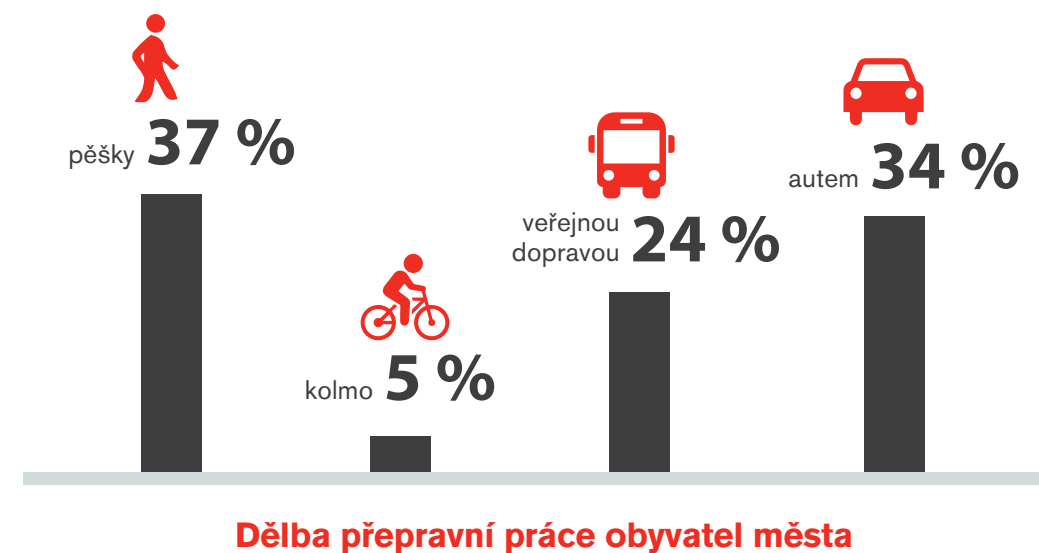
Je pravda, že každá domácnost v Olomouci vlastní 2 automobily? **Průměrný počet automobilů** na domácnost je **0,76**.



Muži používají **AUTOMOBIL** častěji (v **68 %** případů), **ženy** pak v **58 %** případů.

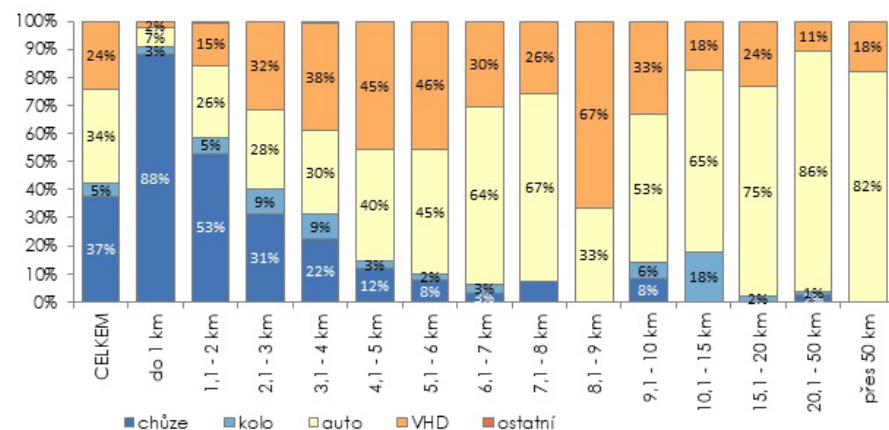


Každá **3. CESTA OLOMOUČANA** je **pěšky**.



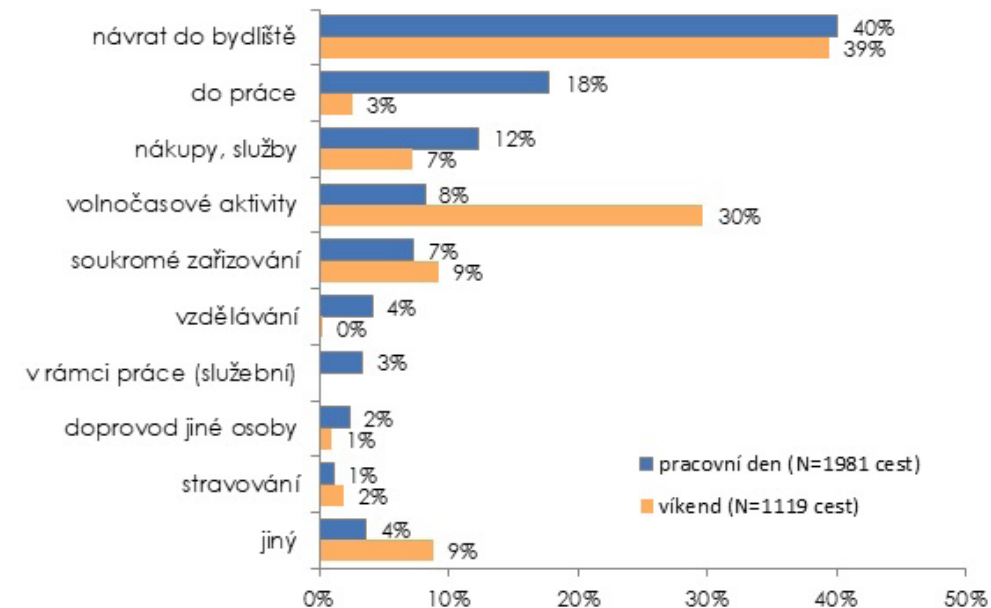
VOLBA DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Volba dopravního prostředku podle vzdálenosti v pracovní den



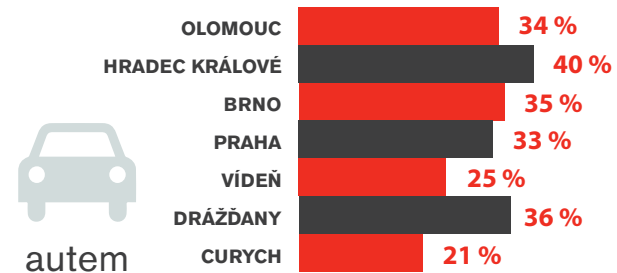
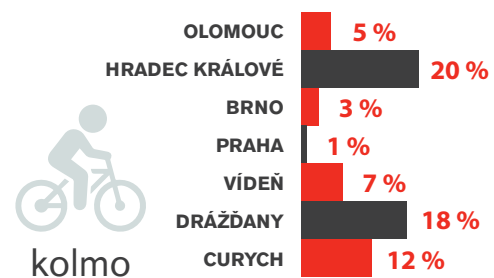
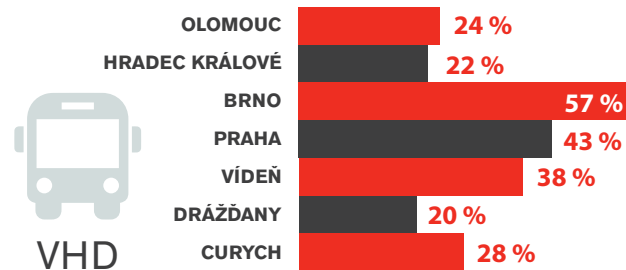
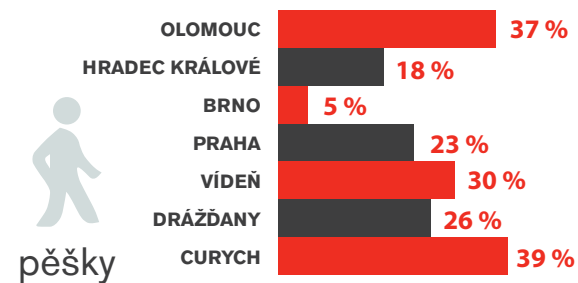
Data z roku 2021, počet respondentů: 1024

Volba dopravního prostředku podle účelu cest v pracovní den



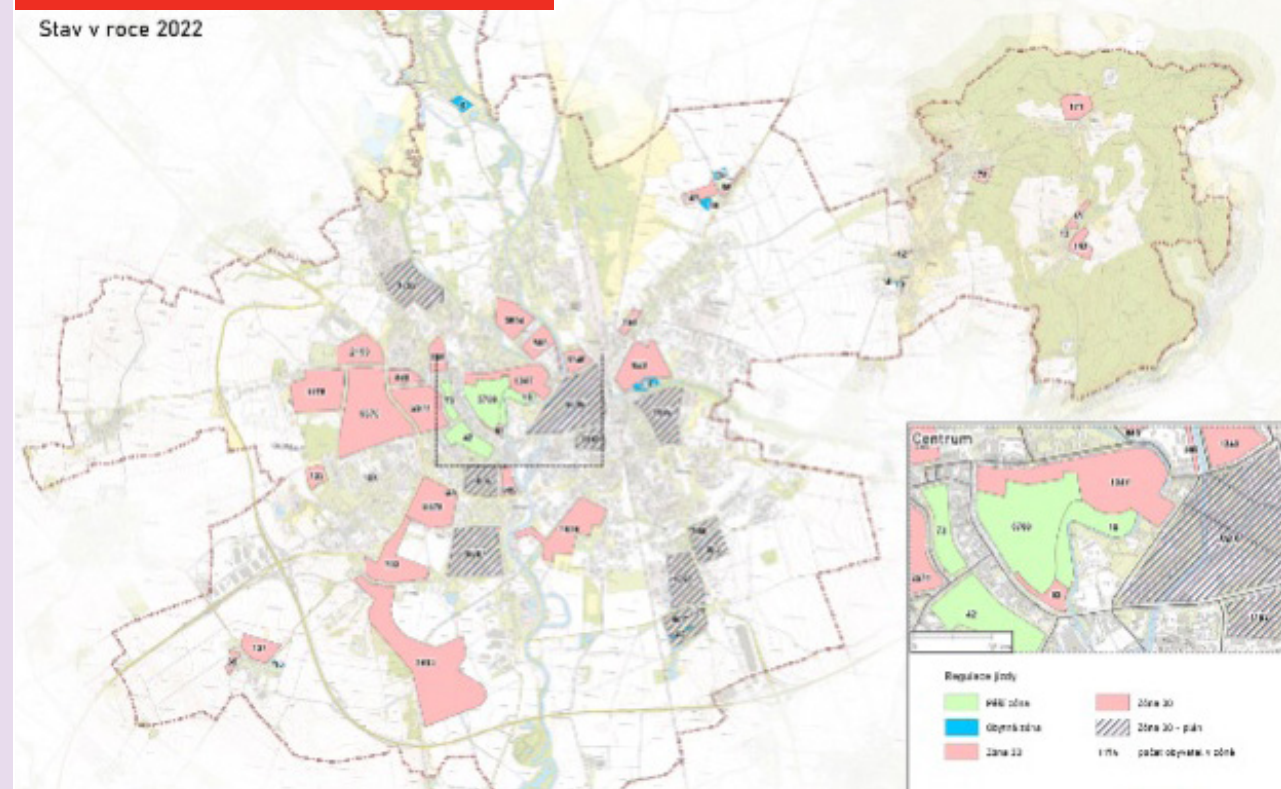
STATISTIKY V ČESKÝCH A EVROPSKÝCH MĚSTECH

Statistika využití forem dopravy v českých a evropských městech



REGULACE RYCHLOSTI JÍZDY

Stav v roce 2022



Od roku 2022 je v Olomouci zavedeno 31 zón v režimu 30, osm obytných zón a pět pěších zón.

ZASTÁVKY MHD

64 % lidí má zastávku **MHD v Olomouci** dostupnou **chůzí do 5 minut.**

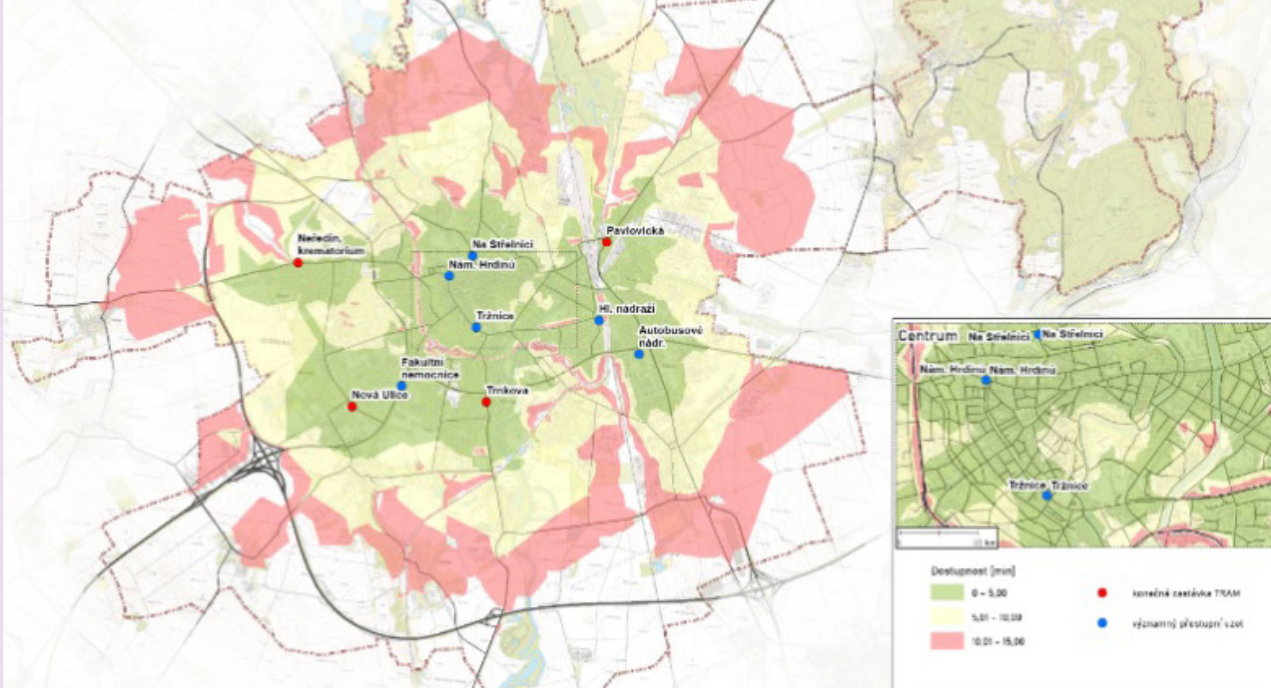
Podíl obyvatelstva dle pěší dostupnosti zastávek MHD

časová dostupnost (min)	zastávky veřejné dopravy (počet osob)
0–5	63 510
5–10	30 900
10–15	3 200
15 a více	1 690

93 % obyvatel města dostupné významné přestupní terminály **na kole do 15 minut.**

DOSTUPNOST VÝZNAMNÝCH ZASTÁVEK VEŘEJNÉ DOPRAVY NA KOLE

Stav v roce 2022

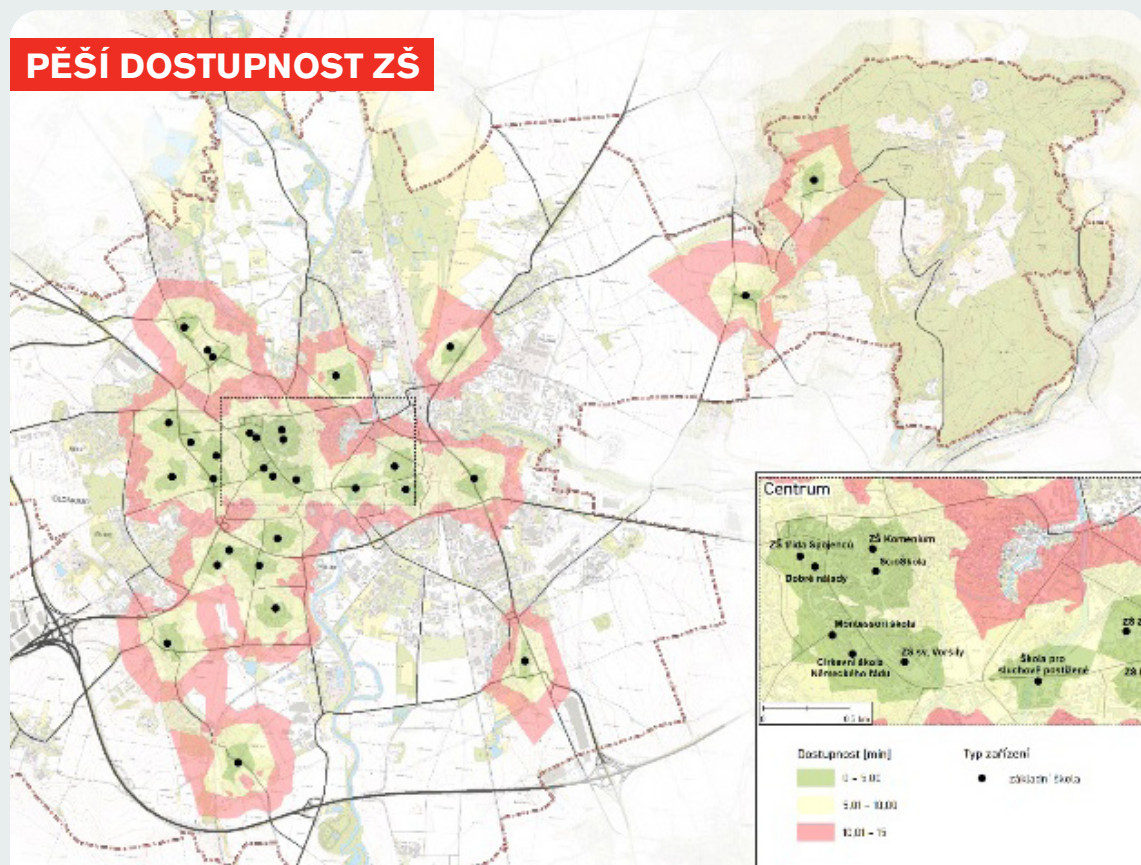


System bike and ride má v Olomouci velký potenciál rozvoje ve smyslu užití kola a veřejné dopravy.

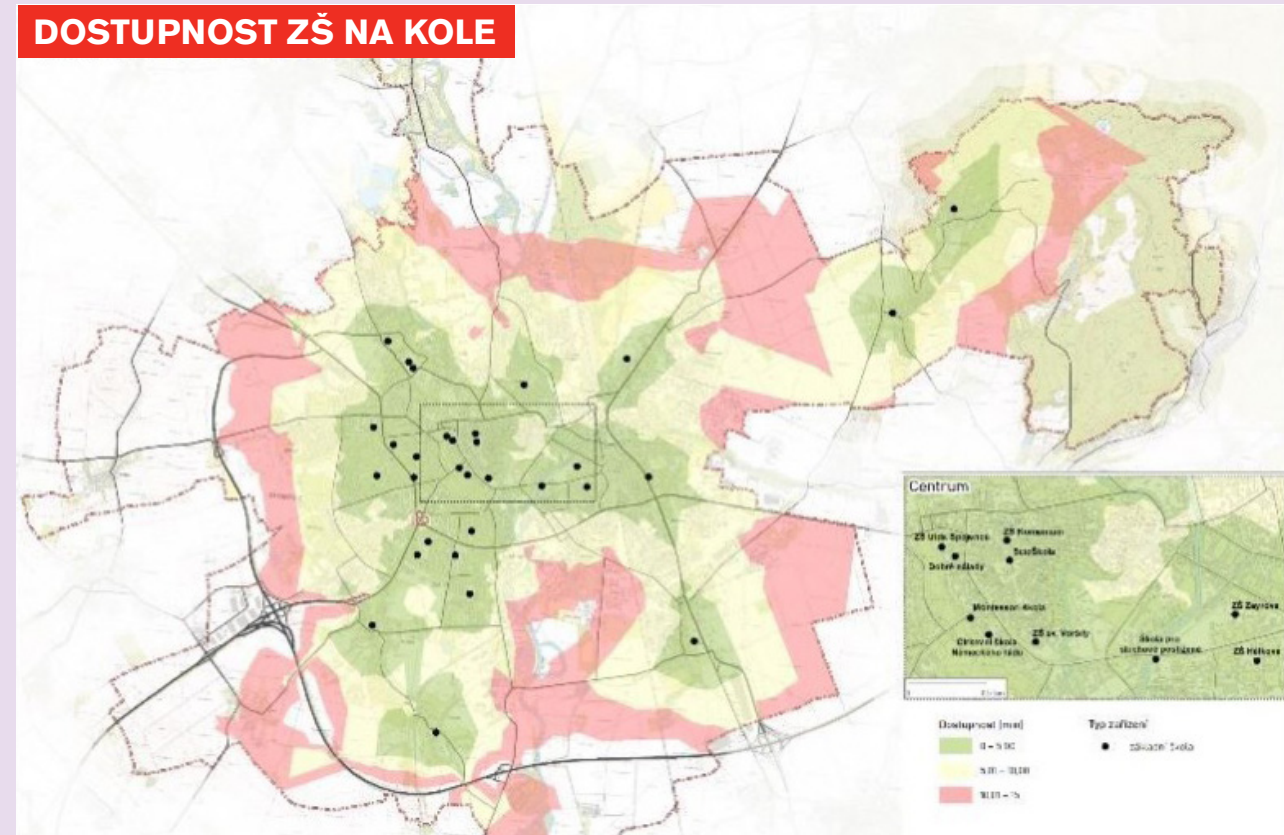
DOSTUPNOST ŠKOL

91 % školáků je ve škole  pěšky do 15 minut, na kole  97 %

PĚŠÍ DOSTUPNOST ZŠ



DOSTUPNOST ZŠ NA KOLE



DOSTUPNOST POTRAVIN

Počet osob, které mají vzdálenost do supermarketu nebo obchodního centra ve vzdálenosti do 5, 10, 15 a více minut)



supermarkety



obchodní centra

 časová dostupnost (min)	 pěšky		 na kole		 pěšky		 na kole	
0–5	17 140		65 730		1 680		20 820	
5–10	33 560		20 920		11 510		40 810	
10–15	17 380		4 030		9 670		27 330	
15 a více	31 230		8 640		76 460		10 350	

SITUACE V OLOMOUCI

Celkem bylo na území města Olomouce k roku 2021 vybudováno **55km CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ** z celkové v koncepci navržené délky **79 km pro rok 2030**.



Na území Olomouce bylo zmapováno **394 STOJANOVÝCH HNÍZD pro parkování kol** o celkové kapacitě **985 míst**, ve větší míře jde o nekrytá stání ve správě města Olomouce.



Na území Olomouce je k dispozici **27 KAMENNÝCH cyklo-obchodů**, které obvykle poskytují i servis.

NEHODOVOST

Za sledované období 2007–2021 bylo v Olomouci registrováno **17 697 nehod**



55
skončilo
smrtí



232
těžkých
zranění



3 095
lehkých
zranění



Podle prostorového uspořádání všech nehod vyplývá jejich soustředění do prostoru ohraničeném

silnicemi I/46

(Chválkovická - Přerovská), I/35 (Velkomoravská - Pražská),

II/448

(tř. Míru - Pasteurova).



Z místních komunikací jsou to zejména ulice Okružní, Schweitzerova, tř. Svobody, tř. Kosmonautů.



Smrtelné nehody byly v počtu **3** na silnici **I/35** mezi okružní křižovatkou s **I/35** a Křelovem, na silnici **I/35** (obchvat Neředína),

2 na ulici Stupkova,

2 na silnici **II/570** (nedaleko ul. Keplerova×Šlechtitelů).

Zbytek smrtelných nehod netvoří významné shluky. Obecná lokalizace smrtelných a těžkých nehod je koncentrována na sběrných komunikacích, kde jsou vyšší reálné, případně i povolené rychlosti vozidel a vyšší intenzity dopravy.



Jen asi **11% NEHOD ZAVINÍ CHODCI ČI CYKLISTI**, přesto nesou téměř všechny následky. Při sledování následků dle zavinění lze vysledovat, že nehody zaviněné chodcem nebo cyklistou nemají tak fatální následky jako zavinění řidičem motorového vozidla.

DOJÍŽDĚNÍ DO OLOMOUCE

Více jak **50 %** ekonomicky aktivních **pracujících** z celkem 19 obcí
v těsném sousedství města **vyjíždí za prací do Olomouce.**

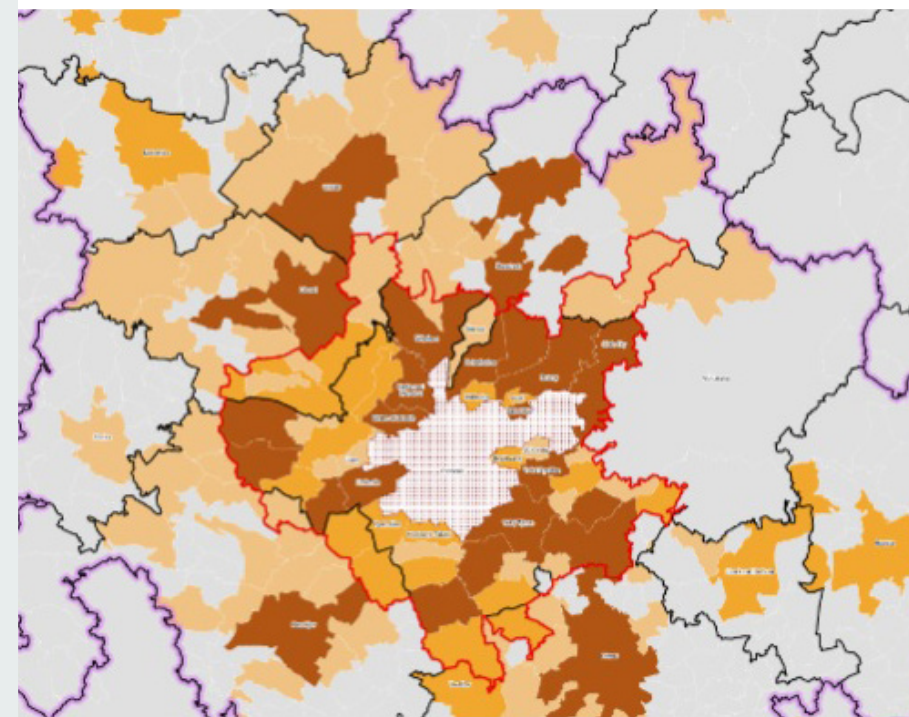


Téměř **1/3 dojížd'ky** ale pochází z obcí relativně velmi **vzdálených**
od celé sídelní oblasti.



PROSTOROVÁ DISTRIBUCE PRACOVNÍ DOJÍŽDKY DO OLOMOUCE

Stav v roce 2011



Hranice a vymezení území

- k. ú. Olomouc
- spádová oblast včetně města Olomouc (FUA)
- hranice SO ORP
- hranice krajů

Podíl pracovní dojížděky do Olomouce na celkové počtu
dopřítelkách do Olomouce (35 027 osob)

- 0 až 0,1 %
- 0,1 až 0,5 %
- 0,5 až 1 %
- 1 až 5 %

Celkem dojížděcích z obcí nad 0,1 % žije 24 773 osob,
což je 70,2 % celkové pracovní dojížděky do Olomouce
z okolních obcí.

SPECIFICKÉ CÍLE PUMMO

- 1.** Změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných způsobů dopravy
- 2.** Zvýšení dopravní a sociální bezpečnosti
- 3.** Snížení negativních vlivů dopravy na obyvatele a životní prostředí
- 4.** Zlepšení dostupnosti a atraktivity veřejné, cyklistické a pěší dopravy pro všechny skupiny
- 5.** Zajištění ekonomické a energetické udržitelnosti dopravy
- 6.** Zavedení principů mobility managementu ve prospěch udržitelných způsobů dopravy

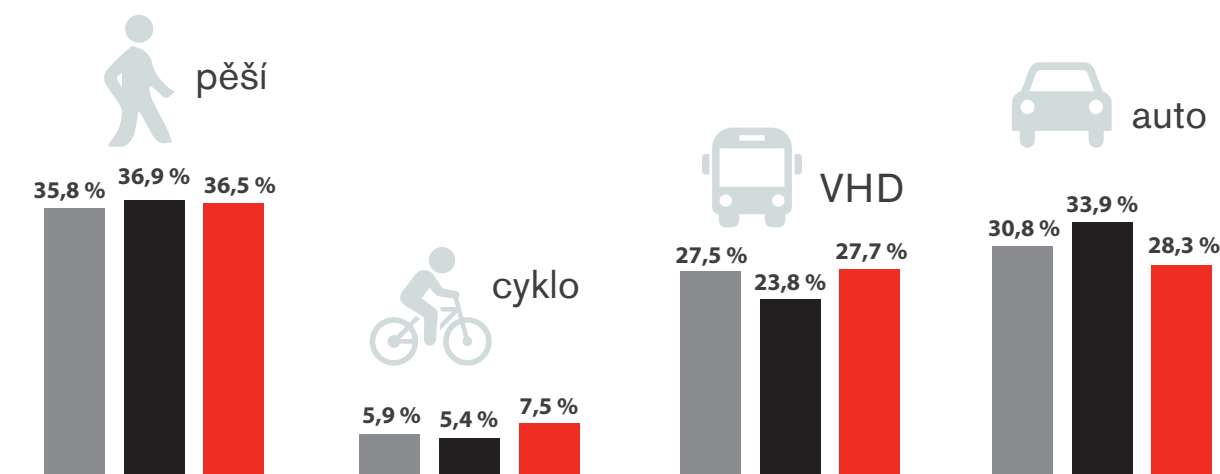
SEZNAM NÁVRHOVÝCH OPATŘENÍ K REALIZACI

- A.20:** Napojení existujících cyklostezek (povolení jízdy cyklistů v protisměru jednosměrky, pruh ve vozovce atd., posoudí samostatná studie) na pěší zónu (Tylova–Švédská; 370m, Legionářská–Riegrova; 410m, Bořivojova–Zámečnická; 830m)
- A.21:** Doplnění cykloopatření (stezka, pruh ve vozovce, koridor pro cyklisty atd., posoudí samostatná studie) na „Silničním okruhu MPR“ (tř. Svobody, Studentská, Dobrovského), 2,5 km
- A.03:** Prodloužení tramvajové trati v úseku Trnkova–Zikova–Družební–Slavonín. (cca 2,5 km)
- A.05:** Prodloužení tramvajové trati ze smyčky Neředín v návaznosti na výstavbu tramvajové vozovny. (cca 2,5 km)
- A.15:** Výstavba nové vozovny pro tramvaje v lokalitě Neředín.
- A.17:** Vybudování autobusového terminálu v návaznosti na železniční uzel Hlavní nádraží.
- C.22:** Budování parkovišť P+R na okraji města s návazností na kapacitní MHD
- D.01:** Přeložka železniční trati 290 (Šternberk–Uničov) - umožní zrušení železničního přejezdu na ul. U Podjezdu v Pavlovičkách
- E.13:** Výstavba tramvajové trati v úseku: třída Míru, Pražská (po Globus)
- B.05:** Dálnice D35 Křelov-Slavonín 2. etapa (1 MÚK, 1 mld Kč, dle ŘSD, 3 km)
- B.06:** Přeložka II/635 v úseku Tomkova-Svatoplukova + úprava křižovatky Tomkova/Na Trati/Na Šibeníku/Erenburgova
- B.07:** Silnice I/46 Olomouc východní tangenta (3 MÚK, 2,5 mld Kč, dle ŘSD, 7 km)
- B.08:** Silniční napojení Řepčinská III/4463 na okružní křižovatku Pražská I/35 (dle ÚP, 1 km)

KLÍČOVÉ PROJEKTY AKČNÍHO PLÁNU

- ▶ Výstavba nové vozovny pro tramvaje.
- ▶ Vybudování nové vozovny pro autobusy MHD.
- ▶ Silnice I/46 Olomouc tzv. Východní tangenta.
- ▶ Pokračování silnice R35 Neředín–Křelov, včetně křižovatky tzv. Západní tangenta

Jaký chceme **podíl dopravy** v roce **2030**



- B.09:** Silniční propojení Pavlovičky–Černovír, Sladovní MK–U Hradiska MK (dle ÚP, 2 km)
- B.10:** Silniční propojení Povel-Nová ulice, Jeremiášova MK–Hraniční MK (dle ÚP, 0,5 km)
- B.41:** Výstavba parkovacích objektů v MPR a blízkém okolí (4× dle ÚP: Dobrovského, Legionářská, tř. Svobody na starém AN, 17. listopadu na TJ Sokol)
- C.10:** Obnova tramvajové trati v ulici I. P. Pavlova (obsluha fakultní nemocnice)
- C.47:** Cykloopatření na radiálách (cyklopruhy=13 km, cyklostezky=17 km, např. Lazecká, Holická, Masarykova tř., Bystrovanská)
- C.48:** Cykloopatření na tangentách (cyklopruhy=4 km, cyklostezky=17 km, např. Okružní, Velkomoravská, Zikova, Albertova, Erenburgova)
- C.49:** Cyklostezky na ostatních trasách (cyklostezky=34 km)
- C.50:** Cyklostezky napojující sousední obce (cyklostezky=14 km, např. Křelov, Ústín, Hněvotín, Kožušany, Vsisko, Bystrovany, Březce)
- C.51:** Cyklostezky podél řeky Moravy (cyklostezky=6 km)
- E.01:** Propojení tramvajových tratí ul. Zámečnická (mezi ul. 8. května a Sokolská)
- E.02:** DS-06, spojka Pavlovická–U Panelárny - součást Vtg
- E.03:** DS-07, silnice ve východní průmyslové oblasti (U Panelárny) - součást Vtg
- E.04:** DS-08, spojka k MUK východní tangenty a silnice na Samotíšky - součást Vtg
- E.05:** DS-25 (II/570 na Vtg, součást stavby Vtg)
- E.06:** DS-45 (přestavba OK Globus)
- E.07:** DS-36 (účelové kom. související s Vtg - část součástí stavby Vtg)
- E.08:** DS-26 (prodloužení II/570 za Vtg)
- E.09:** DS-49 (úprava Okružní)
- E.10:** DS-15, propojka Nová ulice
- E.11:** DS-19, přestavba silnice U Rybářských stavů
- E.12:** Úprava křižovatky Dobrovského x Dlouhá (na okružní křižovatku)

2023

